



COMUNE DI CENTOLA
Provincia di Salerno



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 Centola, in persona del Sindaco Pt. Avv. Rosario Pirrone

* * *

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 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.

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.

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.

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 omissis 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.

*

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 sismogenetico.⁴

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

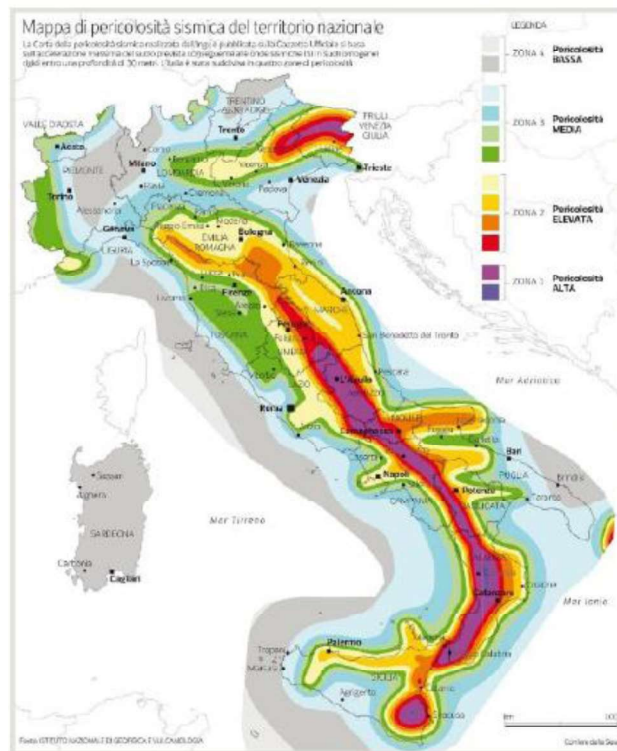


Figura 1

classificata a pericolosità sismica da “elevata ad alta”

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.

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.

$$A \text{ sua volta: } V = E \times D$$

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_g . Quanto più è alto il valore di a_g 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_g 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’innesco 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 sospetto dell'allineamento delle predette faglie – individuate e descritte nella banca dati dell'I.N.G.V. – ha trovato rispondenza nella unanime letteratura scientifica.

Il principale allineamento sismogenetico è rappresentato dal sistema di faglie: **“Valle del Tanagro - Vallo di Diano - Lagonegrese - Val Sinni - Mercure - Pollino - Golfo di Taranto”**.

A queste va aggiunta la faglia della **Val D'Agri**, quale sdoppiamento di quella del **Vallo di Diano**. L'insieme rappresenta una grossa linea tettonica a prevalente componente trascorrente.

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

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.

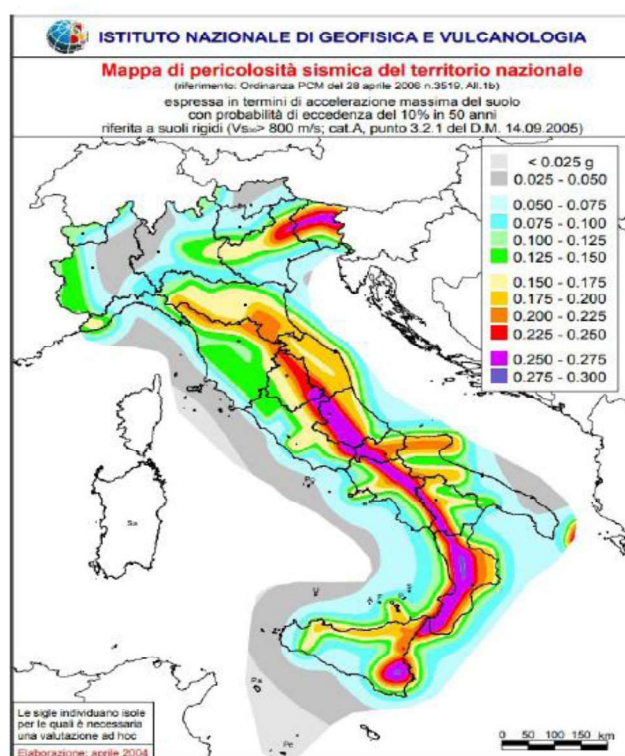


Figura 2 – mappa delle faglie sismogenetiche nel territorio italiano (fonte I.N.G.V.)
La figura rappresenta il settore in esame ed evidenzia i sistemi di faglie sismogenetiche (linee in rosso), alla cui attività sono stati associati terremoti di forte intensità, negli ultimi 500 anni.

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»!

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

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

Vajont, ove geologi e ingegneri si erano industriati a garantire la stabilità fondale della diga senza avvedersi che la montagna soprastante era marcia!

*

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, 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-Lagonegrese, 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 poichè 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 cenerino (*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.

Si allegano i seguenti documenti di seguito riportati

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.

Centola li 08 Febbraio 2024

Il Sindaco di Centola

Avv. Rosario Pirrone
Firmato
digitalmente da

**ROSARIO
PIRRONE**

C = IT



Via T. Tasso n.11 – 84051 Centola (SA) ☎ 0974-370717 – ☎ 0974-1930138 e-mail
segreteria.centola@gmail.com pec: centola@pec.comune.centola.sa.it
- c.f. : 84001790652

Direzione Tecnica
U.O. Geologia Tecnica, dell'Ambiente e del Territorio
Il Responsabile

Destinatari in calce

Oggetto: Linea ferroviaria NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA: PFTE delle tratte Battipaglia – Romagnano, Romagnano – Praja, Praja -Tarsia.

Gestione dei materiali di scavo

Nell'ambito delle attività di progettazione relative al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della ferrovia “**NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA: tratte Battipaglia – Romagnano, Romagnano – Praja, Praja -Tarsia**”, la scrivente Società sta individuando, su incarico di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., i potenziali siti di conferimento dei materiali di scavo che verranno prodotti in corso di realizzazione delle opere e che si prevede di gestire in qualità di sottoprodotti ai sensi del D.P.R. n° 120/2017.

Al fine di verificare la disponibilità sul territorio di siti in cui destinare i materiali di scavo, si chiede a codeste Amministrazioni se abbiano interesse a ricevere quota parte dei materiali di scavo che verranno prodotti in fase di realizzazione dell'opera per destinarli alla riqualificazione mediante sistemazioni ambientali o rimodellamenti morfologici di siti di proprietà pubblica o alla realizzazione di opere/interventi di pubblica utilità, compatibilmente con le caratteristiche qualitative ed ambientali degli stessi descritte di seguito.

Con la presente, inoltre, Vi chiediamo cortesemente l'elenco e l'ubicazione dei siti estrattivi dismessi di proprietà pubblica ed in subordine di proprietà privata, localizzati nei territori di Vostra competenza, nonché il riferimento di ulteriori enti o organismi pubblici o privati potenzialmente interessati alla ricezione dei materiali di scavo in questione (organizzazioni di categoria, organizzazioni rappresentative di imprese, organizzazioni private a tutela del territorio, ecc...).

Via V. G. Galati, 71 – 00155 Roma

Italferr S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Via V. G. Galati, 71 – 00155 Roma
Capitale Sociale Euro 14.186.000,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 06770620588 – P. Iva 01612901007 – R.E.A. 541241



UO VALIDAZIONE PROGETTI
Organismo di Ispezione tipo B
accreditato da



ISP N° 035 E
Membro degli Accordi di Mutuo
Riconoscimento EA, IAF e ILAC
Signatory of EA, IAF and ILAC
Mutual Recognition Agreements



Sulla base dello sviluppo territoriale ed economico della zona di intervento, Vi chiediamo infine l'eventuale evidenza di attività edificatorie civili, commerciali, industriali e infrastrutturali rilevanti che è previsto vengano eseguite sul territorio interessato, nonché di eventuali siti industriali che possano utilizzare le terre e rocce da scavo come sottoprodotti nei propri cicli produttivi in sostituzione dei materiali da cava.

A tal fine si precisa che:

- i volumi delle terre di scavo che verranno prodotti in fase di realizzazione dell'opera e per i quali si richiede manifestazione di interesse ammontano complessivamente a circa 18.000.000 mc;
- per gli stessi, come previsto dalla normativa di settore, saranno eseguite le indagini di caratterizzazione ambientale per la verifica della conformità alle concentrazioni soglia di contaminazione di cui alla Colonna A e B, Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., come previsto dal D.P.R. n° 120/2017;
- i materiali scavati saranno presumibilmente costituiti in prevalenza da ghiaie, sabbie, limi ed argille.

Si precisa, da ultimo, che per poter proseguire efficacemente le attività di progettazione in corso (elaborazione del Piano di Utilizzo ai sensi del D.P.R. n° 120/2017), la suddetta documentazione dovrà pervenire alla scrivente entro il giorno **19 maggio 2021**.

Si precisa che non saranno esaminate eventuali segnalazioni di siti/interventi sprovvisti degli opportuni riferimenti che consentano di contattare ed individuare agevolmente il proprietario/gestore dei siti e degli impianti/attività da Voi indicati.

Si richiede cortesemente di riscontrare quanto richiesto con la presente, tramite posta elettronica certificata all'indirizzo gestioneterre.italferr@legalmail.it.

Per eventuali informazioni è possibile contattare i referenti tecnici per il progetto Ing. Federica Amoriggi (e-mail f.amoriggi@italferr.it) e Ing. Carlo Marcucci (c.marcucci@italferr.it).



In attesa di un Vostro cortese riscontro e rimanendo a disposizione per un eventuale incontro tecnico sul tema, Vi porgiamo distinti saluti.

Massimo Comedini

[Firmato digitalmente]

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 82/2005. La riproduzione dello stesso su supporto analogico è effettuata da Italferr S.p.A. - Società facente parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - e costituisce copia integra e fedele dell'originale informatico, disponibile a richiesta presso l'Unità Organizzativa emittente.



ENTE	PEC 1	PEC 2
REGIONE		
REGIONE CAMPANIA	urp@pec.regione.campania.it	uod.500616@pec.regione.campania.it
PROVINCE		
AVELLINO	uod.501803@pec.regione.campania.it	
NAPOLI	uod.501806@pec.regione.campania.it	
SALERNO	uod.501807@pec.regione.campania.it	-
COMUNI CAMPANIA - PROVINCIA AVELLINO		
Comune di Aiello del Sabato	amministrativo.aiello@asmepec.it	
Comune di Altavilla Irpina	comune.altavillairpina.av@pec.it	
Comune di Andretta	comune.andretta@asmepec.it	
Comune di Aquilonia	protocollo.aquilonia@asmepec.it	
Comune di Atripalda	comune.atripalda@legalmail.it	
Comune di Avella	comune.avella@cert.irpinianet.eu	amministrativa.avella@cert.irpinianet.eu
Comune di Avellino	ufficioprotocollo@cert.comune.avellino.it	uoc.tecnico.patrimoniale@pec.aslavellino.it
Comune di Bagnoli Irpino	protocollo.bagnoliirpino@cert.irpinianet.eu	sportello.suap.bagnoliirpino@legalmail.it
Comune di Baiano	protocollo.baiano@asmepec.it	c.libertino.baiano@asmepec.it
Comune di Bisaccia	protocollo.bisaccia@asmepec.it	bisaccia.tecnico1@legalmail.it
Comune di Bonito	comunebonito@pec.it	-
Comune di Cairano	comunebonito@pec.it	
Comune di Calabritto	protocollo.calabritto@asmepec.it	
Comune di Calitri	protocollo.calitri@pec.it	
Comune di Candida	protocollo.candida@asmepec.it	
Comune di Caposele	protocollo.caposele@asmepec.it	utc.luongo.caposele@asmepec.it
Comune di Capriglia Irpina	segreteria.capriglia@asmepec.it	-
Comune di Carife	comune.carife@asmepec.it	-
Comune di Cassano Irpino	servizidemografici.cassanoirpino@cert.irpinianet.eu	monitoraggioterritorio.cassanoirpino@cert.irpinianet.eu
Comune di Castel Baronia	anagrafe@pec.comunecastelbaronia.it	-
Comune di Castelfranci	info@pec.comune.castelfranci.av.it	arch.palmieri@pec.comune.castelfranci.av.it
Comune di Castelvete sul Calore	amministrativo.castelveteresc@asmepec.it	utc.castelveteresc@pec.it
Comune di Cesinali	comune.cesinali@asmepec.it	tecnico.cesinali@asmepec.it
Comune di Chianche	protocollo.chianche@asmepec.it	-
Comune di Chiusano di San Domenico	protocollo.chiusano@pec.it	-
Comune di Contrada	protocollo.contrada@asmepec.it	-
Comune di Conza della Campania	uff.amm@pec.comuneconzadellacampania.it	
Comune di Domicella	protocollo.domicella@asmepec.it	utc.domicella@asmepec.it
Comune di Flumeri	protocolloflumeri@pec.it	utcfumeri@pec.it
Comune di Fontanarosa	protocollo@pec.comune.fontanarosa.av.it	utc@pec.fontanarosa.gov.it



Comune di Forino	anagrafe@pec.comune.forino.av.it	utc@pec.comune.forino.av.it
Comune di Frigento	protocollo.frigento@cert.irpinianet.eu	protocollo.frigento@cert.irpinianet.eu
Comune di Gesualdo	segreteria@pec.comune.gesualdo.av.it	utcgesimaldo@pec.comune.gesualdo.av.it
Comune di Grottaminarda	protocollo.grottaminarda@asmepec.it	patrimonio.grottaminarda@asmepec.it
Comune di Grottolella	comune.grottolella@pec.comune.grottolella.av.it	
Comune di Guardia Lombardi	protocollo@pec.comune.guardialombardi.av.it	utcguardia@pec.comune.guardialombardi.av.it
Comune di Lacedonia	sindaco.lacedonia@asmepec.it	ufficiotecnico.lacedonia@asmepec.it
Comune di Lapio	comune.lapio@asmepec.it	utclavoripubblici.lapio@asmepec.it
Comune di Lauro	anagrafe.lauro@asmepec.it	utc.lauro@asmepec.it
Comune di Lioni	protocollo@pec.comune.lioni.av.it	utc@pec.comune.lioni.av.it
Comune di Luogosano	protocollo.luogosano@cert.irpinianet.eu	utc.luogosano@cert.irpinianet.eu
Comune di Manocalzati	protocollo.manocalzati@asmepec.it	-
Comune di Marzano di Nola	protocollo.marzanodinola@asmepec.it	-
Comune di Melito Irpino	protocollo.melitoirpino@asmepec.it	amministrativo.melitoirpino@asmepec.it
Comune di Mercogliano	protocollo.mercogliano@pec.comune.mercogliano.av.it	-
Comune di Mirabella Eclano	protocollo.mirabellaeclano@pec.comune.mirabellaeclano.av.it	-
Comune di Montefredane	anagrafe.montefredane@asmepec.it	montefredane@asmepec.it
Comune di Montefusco	anagrafe.montefusco@asmepec.it	utc.montefusco@asmepec.it
Comune di Montella	protocollo.montella@asmepec.it	utc.montella@asmepec.it
Comune di Montemarano	protocollo@comune.montemarano.av.it	utc.mont@pec.comune.montemarano.av.it
Comune di Montemiletto	comunedimontemiletto@legalmail.it	ufficiollpp.comunemontemiletto@legalmail.it
Comune di Monteverde	comune.monteverde@asmepec.it	utc.monteverde@asmepec.it
Comune di Montoro	info.montoroinferiore@asmepec.it	llpp.montoro@asmepec.it
Comune di Morra De Sanctis	protocollo@pec.comune.morradesantis.av.it	
Comune di Moschiano	comune.moschiano@asmepec.it	-
Comune di Mugnano del Cardinale	protocollo.mugnanodelcardinale@asmepec.it	utcferrara.mugnanodelcardinale@asmepec.it
Comune di Nusco	protocollo.nusco@asmepec.it	protcivile.nusco@asmepec.it
Comune di Ospedaletto d'Alpinolo	protocollo.ospedaletto@asmepec.it	info.ospedaletto@asmepec.it
Comune di Pago del Vallo di Lauro	prot.pagovl@asmepec.it	utcls.pagovl@asmepec.it
Comune di Parolise	segreteria.parolise@asmepec.it	utc.parolise@asmepec.it
Comune di Petruo Irpino	comune.petruoirpino@legalmail.it	ufficiotecnico.petruoirpino@cert.irpinianet.eu
Comune di Pietradefusi	comune.pietradefusi@asmepec.it	
Comune di Pietrastornina	comune.pietrastornina@asmepec.it	barbato.pietrastornina@asmepec.it
Comune di Prata di Principato Ultra	comune.prata@cert.irpinianet.eu	
Comune di Pratola Serra	pratola.segreteria@asmepec.it	pratola.utc@asmepec.it
Comune di Quadrelle	comune.quadrelle@anutel.it	comune.quadrelle@pec.comune.quadrelle.av.it
Comune di Quindici	comunexv@pec.comunequindici.it	comunexvareatecnica@asmepec.it
Comune di Rocca San Felice	ragioneria.roccasanfelice@asmepec.it	utc.roccasanfelice@asmepec.it
Comune di Roccabascerana	segreteria.roccabascerana@asmepec.it	utc.roccabascerana@asmepec.it
Comune di Rotondi	protocollo.rotondi@asmepec.it	affarigenerali.rotondi@asmepec.it
Comune di Salza Irpina	anagrafe.salzairpina@asmepec.it	utc.salzairpina@asmepec.it



Comune di San Mango sul Calore	sindaco.sanmangosulcalore@asmepec.it	utc.sanmangosulcalore@pec.it
Comune di San Martino Valle Caudina	protocollo.sanmartinovc@asmepec.it	llpp.sanmartinovc@asmepec.it
Comune di San Michele di Serino	protocollo.sanmichelediserino@asmepec.it	
Comune di San Nicola Baronia	uscsannicolabaronia@pec.it	utcsannicolabaronia@pec.it
Comune di San Potito Ultra	anagrafe.sanpotitoultra@asmepec.it	dirigenteutc@pec.comunesanpotitoultra.gov.it
Comune di San Sossio Baronia	protocollo.sansossiobaronia@cert.irpinianet.eu	ufficiotecnico.sansossio@asmepec.it
Comune di Sant'Andrea di Conza	protocollo.santandreadiconza.av@asmepec.it	
Comune di Sant'Angelo a Scala	santangeloascale@asmepec.it	
Comune di Sant'Angelo all'Esca	protocollo@pec.comune.santangeloallesca.av.it	
Comune di Sant'Angelo dei Lombardi	segretario.santangelodeilombardi@asmepec.it	lavori.pubblici.santangelodeilombardi@asmepec.it
Comune di Santa Lucia di Serino	protocollo.santaluciadiserino@asmepec.it	llpp.comune.santaluciadiserino.av.it@asmepec.it
Comune di Santa Paolina	comunesantapaolina@pec.it	
Comune di Santo Stefano del Sole	comunesantostefanodelsole@legalmail.it	utc.santostefanodelsole@asmepec.it
Comune di Scampitella	anagrafe.scampitella@asmepec.it	
Comune di Senerchia	info.senerchia@asmepec.it	
Comune di Serino	protocollo.serino@asmepec.it	ufficiotecnico.serino@asmepec.it
Comune di Sirignano	segreteria.sirignano@asmepec.it	utc.sirignano@asmepec.it
Comune di Solofra	protocollo.solofra@asmepec.it	ufficio_tecnico.solofra@asmepec.it
Comune di Sorbo Serpico	segretario.sorboserpico@asmepec.it	utc.sorboserpico@asmepec.it
Comune di Sperone	comune.sperone@amenet.it	utc.sperone@pec.it
Comune di Sturno	protocollo.sturno@asmepec.it	utc.sturno@asmepec.it
Comune di Summonte	protocollo.summonte@pec.it	parcopartenio@pec.it
Comune di Taurano	comuneditaurano@legalmail.it	
Comune di Taurasi	protocollo@pec.comune.taurasi.av.it	
Comune di Teora	comune.teora@asmepec.it	spiotta.utc.teora@asmepec.it
Comune di Torella dei Lombardi	segreteria.torella@cert.irpinianet.eu	u.tecnico.torella@cert.irpinianet.eu
Comune di Torre Le Nocelle	protocollo@pec.comune.torrelenocelle.av.it	utc@pec.comune.torrelenocelle.av.it
Comune di Torrioni	sindaco.torrioni@asmepec.it	utc.torrioni@asmepec.it
Comune di Trevico	segreteria@pec.comune.trevico.av.it	utc@pec.comune.trevico.av.it
Comune di Tufo	segreteria.tufo@cert.irpinianet.eu	ufficiotecnico.tufo@cert.irpinianet.eu
Comune di Vallata	comune.vallata@asmepec.it	
Comune di Vallesaccarda	segreteria@pec.comune-vallesaccarda.it	utc@pec.comune-vallesaccarda.it
Comune di Venticano	anagrafe.venticano@cert.irpinianet.eu	protocollo@pec.comune.venticano.av.it
Comune di Villamaina	protocollo@pec.comunevillamaina.gov.it	ufficiotecnico@pec.comunedivillamaina.it
Comune di Villanova del Battista	ufficioprotocollo.villanovadelbattista@pec.it	
Comune di Volturara Irpina	protocollo.volturarairpina@asmepec.it	comune.volturarairpina@pec.it
Comune di Zungoli	protocollo.comunezungoli@cert.irpinianet.eu	ufficiotecnico.comunezungoli@pec.it
COMUNI CAMPANIA - PROVINCIA NAPOLI		



Comune di Agerola	protocollo.agerola@asmepec.it	-
Comune di Boscoreale	affarigenerali@pec.comune.boscoreale.na.it	-
Comune di Boscotrecase	protocollo.boscotrecase@pec.it	-
Comune di Carbonara di Nola	carbonaradinola.prot@pec.it	-
Comune di Castellammare di Stabia	protocollo.stabia@asmepec.it	-
Comune di Gragnano	affarigenerali.gragnano@asmepec.it	-
Comune di Lettere	protocollo.comunedilettere@pec.it	-
Comune di Liveri	segreteria@pec.comune.liveri.na.it	-
Comune di Massa Lubrese	protocollo.massalubrese@pec.it	-
Comune di Meta	comune.meta@asmepec.it	-
Comune di Nola	comunenola@pec.comune.nola.na.it	-
Comune di Ottaviano	ced.ottaviano@pec.it	protocollo.ottaviano@pec.it
Comune di Palma Campania	protocollo@pec.comunepalmacampania.it	ragioneria@pec.comunepalmacampania.it
Comune di Piano di Sorrento	protocollo@pec.comune.pianodisorrento.na.it	-
Comune di Pimonte	protocollo.pimonte@asmepec.it	-
Comune di Poggioreale	protocollo.poggioreale@asmepec.it	-
Comune di Pompei	protocollo@pec.comune.pompei.na.it	-
Comune di San Gennaro Vesuviano	protocollo.sgv@asmepec.it	tecnico.sgv@asmepec.it
Comune di San Giuseppe Vesuviano	protocollocomunesangiuseppevesuviano@postecert.it	-
Comune di San Paolo Bel Sito	protocollo.sanpaolobelsito@pec.it	-
Comune di Sant'Agnello	segreteria.santagnello@asmepec.it	llpp.santagnello@asmepec.it
Comune di Sant'Antonio Abate	protocollo.comunesantantonioabate@asmepec.it	protezionecivile.comunesantantonioabate@pec.it
Comune di Santa Maria la Carità	protocollo.santamarialacarita@asmepec.it	ediliziaprivata.santamarialacarita@asmepec.it
Comune di Saviano	protocollo.saviano@asmepec.it	suap.saviano@asmepec.it
Comune di Scisciano	comune.scisciano@pec.it	-
Comune di Sorrento	protocollo@pec.comune.sorrento.na.it	protezionecivile@pec.comune.sorrento.na.it
Comune di Striano	protocollo@pec.striano.gov.it	llpp@pec.striano.gov.it
Comune di Terzigno	protocollo@pec.comunediterzigno.gov.it	-
Comune di Torre Annunziata	servizidemografici@pec.comune.torreannunziata.na.it	protocollo@pec.comune.torreannunziata.na.it
Comune di Torre del Greco	protocollo.torredelgreco@asmepec.it	ambiente.torredelgreco@asmepec.it
Comune di Trecase	protocollo@pec.comunetrecase.it	urbanistica.trecase@asmepec.it
Comune di Tufino	protocollo@pec.comune.tufino.na.it	segreteria@pec.comune.tufino.na.it
Comune di Vico Equense	protocollo@pec.comunevicoequense.it	-
Comune di Visciano	protocollo@pec.comunevisciano.na.it	utc@pec.comunevisciano.na.it
COMUNI CAMPANIA - PROVINCIA SALERNO		
Comune di Acerno	protocollo@pec.comune.acerno.sa.it	-
Comune di Agropoli	protocollo@pec.comune.agropoli.sa.it	urbanistica@pec.comune.agropoli.sa.it
Comune di Albanella	protocollo@pec.comune.albanella.sa.it	utc.albanella@asmepec.it
Comune di Alfano	affarigenerali.alfano@asmepec.it	ufficiotecnico.alfano@asmepec.it
Comune di Altavilla Silentina	protocollo.altavillasilentina@asmepec.it	settoretecnico.altavillasilentina@asmepec.it



	it	pec.it
Comune di Amalfi	amalfi@asmepec.it	ediliziaprivata.amalfi@asmepec.it
Comune di Angri	comune.angri@legalmail.it	-
Comune di Aquara	protocollo.amministrazione@pec.comune.aquara.sa.it	-
Comune di Ascea	protocollo.comunediascea@pec.it	-
Comune di Atena Lucana	prot.atena@asmepec.it	ing.llpp.atena@asmepec.it
Comune di Atrani	protocollo.atrani@asmepec.it	-
Comune di Auletta	protocollo.auletta@asmepec.it	areatecnica.auletta@asmepec.it
Comune di Baronissi	prot.comune.baronissi.sa@pec.it	-
Comune di Battipaglia	protocollo@pec.comune.battipaglia.sa.it	-
Comune di Bellizzi	protocollogenerale@pec.comune.bellizzi.sa.it	areatecnica@pec.comune.bellizzi.sa.it
Comune di Bellosguardo	comune.bellosguardo@asmepec.it	utc.bellosguardo@asmepec.it
Comune di Bracigliano	protocollo@pec.comune.bracigliano.sa.it	-
Comune di Buccino	protocollo@pec.comune.buccino.sa.it	utc@pec.comune.buccino.sa.it
Comune di Buonabitacolo	comune.buonabitacolo@pec.it	utc.buonabitacolo@pec.it
Comune di Caggiano	segreteria.caggiano@asmepec.it	utcom.caggiano@asmepec.it
Comune di Calvanico	prot.seg.calvanico@asmepec.it	utc.calvanico@asmepec.it
Comune di Camerota	protocollo.camerota@asmepec.it	-
Comune di Campagna	protocollo@pec.comune.campagna.sa.it	urbanistica@pec.comune.campagna.sa.it
Comune di Campora	protocollo.campora@asmepec.it	utc.campora@asmepec.it
Comune di Campora	protocollo.campora@asmepec.it	utc.campora@asmepec.it
Comune di Cannalonga	comune.cannalonga@asmepec.it	utc.cannalonga@asmepec.it
Comune di Capaccio Paestum	protocollo@pec.comune.capaccio.sa.it	rilievi_verifiche_territorio@pec.comune.capaccio.sa.it
Comune di Casal Velino	protocollo@pec.comune.casalvelino.sa.it	-
Comune di Casalbuono	segreteria.casalbuono@asmepec.it	ufficiotecnico.casalbuono@asmepec.it
Comune di Casaletto Spartano	protocollo@pec.comune.casalettospartano.sa.it	utc@pec.comune.casalettospartano.sa.it
Comune di Caselle in Pittari	anagrafe.caselleinpittari@asmepec.it	utc.caselleinpittari@asmepec.it
Comune di Castel San Giorgio	amministrazione@pec.comune.castelsangiorgio.sa.it	-
Comune di Castel San Lorenzo	castelsanlorenzo@postecert.it	-
Comune di Castelvita	sindaco.castelvita@asmepec.it	ufficiotecnico.castelvita@asmepec.it
Comune di Castellabate	comune.castellabate@pec.it	urbanistica-ll.pp@pec.comune.castellabate.sa.it
Comune di Castelnuovo Cilento	protocollo@pec.comune.castelnuovocilento.sa.it	pasquale.d_agosto@pec.comune.castelnuovocilento.sa.it
Comune di Castelnuovo di Conza	protocollo@pec.castelnuovodiconza.eu	utc@pec.castelnuovodiconza.eu
Comune di Castiglione del Genovesi	protocollocastiglionedelgenovesi@asmepec.it	uffteccnicocastiglionedelgenovesi@asmepec.it
Comune di Cava de' Tirreni	amministrazione@pec.comune.cavade Tirreni.sa.it	-
Comune di Celle di Bulgheria	segreteria.celleb.ria@asmepec.it	protocollo@pec.celledibulgheria.gov.it
Comune di Centola	centola@pec.comune.centola.sa.it	urbanistica.comune.centola.sa@pec.it
Comune di Ceraso	segreteria.ceraso@asmepec.it	utc.ceraso@asmepec.it
Comune di Cetara	info.cetara@asmepec.it	-
Comune di Cicerale	protocollo.cicerale@asmepec.it	llpp.cicerale@asmepec.it



Comune di Colliano	protocollo.colliano@asmepec.it	areatecnica.colliano@asmepec.it
Comune di Conca dei Marini	protocollo.concadeimarini@asmepec.it	urbanistica.concadeimarini@asmepec.it
Comune di Controne	anagrafe.controne@asmepec.it	ufficiotecnico.controne@asmepec.it
Comune di Contursi Terme	comune.contursiterme@asmepec.it	nicolaniceforo.contursiterme@asmepec.it
Comune di Corbara	segreteria.corbara@asmepec.it	utecnico.corbara@asmepec.it
Comune di Corleto Monforte	protocollo@pec.comune.corletomonforte.sa.it	g.aceto@pec.comune.corletomonforte.sa.it
Comune di Cuccaro Vetere	comune.cuccarovetere@asmepec.it	-
Comune di Eboli	comune@pec.comune.eboli.sa.it	-
Comune di Felitto	protocollo@pec.comune.felitto.sa.it	-
Comune di Fisciano	protocollo@comunefisciano.legalmail.pa.it	areatecnica@comunefisciano.legalmail.pa.it
Comune di Furore	protocollo.furore@asmepec.it	utc.furore@asmepec.it
Comune di Futani	protocollo@pec.comune.futani.sa.it	-
Comune di Giffoni Sei Casali	protocollo@pec.comune.giffoniseicasali.sa.it	ediliziaprivata@pec.comune.giffoniseicasali.sa.it
Comune di Giffoni Valle Piana	comunegiffonivallepiana@pec.it	urbanisticagiffonivallepiana@pec.it
Comune di Gioi	protocollo@pec.comune.gioi.sa.it	-
Comune di Giungano	protocollo.comune.giungano@pec.it	-
Comune di Ispani	protocollo.ispani@asmepec.it	-
Comune di Laureana Cilento	protocollo@pec.comune.laureanacilento.sa.it	-
Comune di Laurino	comune.laurino@asmepec.it	-
Comune di Laurito	comune.laurito@asmepec.it	utc.laurito@asmepec.it
Comune di Laviano	segreteria.laviano@asmepec.it	utc.laviano@asmepec.it
Comune di Lustra	protocollo@pec.comune.lustra.sa.it	01tecnico@pec.comune.lustra.sa.it
Comune di Magliano Vetere	protocollo@pec.comune.maglianovetere.sa.it	-
Comune di Maiori	protocollo@pec.comune.maiori.sa.it	-
Comune di Mercato San Severino	protocollo.comunemss@pec.it	-
Comune di Minori	comune.minori@asmepec.it	-
Comune di Moio della Civitella	protocollo.moio@asmepec.it	tecnico.moio@asmepec.it
Comune di Montano Antilia	protocollo.antilia@asmepec.it	utc.antilia@asmepec.it
Comune di Monte San Giacomo	prot.msgiacomo@asmepec.it	utc1.msgiacomo@asmepec.it
Comune di Montecorice	segreteria.montecorice@asmepec.it	llpp.montecorice@asmepec.it
Comune di Montecorvino Pugliano	protocollo.montecorvinopugliano@pec.it	lavoripubblici.montecorvinopugliano@pec.it
Comune di Montecorvino Rovella	protocollo@pec.comune.montecorvinorovella.sa.it	-
Comune di Monteforte Cilento	protocollo@pec.comune.montefortecilento.sa.it	-
Comune di Montesano sulla Marcellana	protocollo@pec.comune.montesano.sa.it	utc1@pec.comune.montesano.sa.it
Comune di Morigerati	segreteria.morigerati@asmepec.it	utc.morigerati@asmepec.it
Comune di Nocera Inferiore	protocollo@pec.comune.nocera-inferiore.sa.it	-
Comune di Nocera Superiore	comune@pec.nocera-superiore.it	areatecnicaoopp@pec.comune.nocera-superiore.sa.it
Comune di Novi Velia	protocollo.comunenovivelia@asmepec.it	utcnovi@asmepec.it
Comune di Ogliastro Cilento	anagrafe.ogliastrocilento@asmepec.it	tecnico.ogliastrocilento@asmepec.it
Comune di Olevano sul	protocollo@pec.olevanosultusciano.e	segreteria@pec.olevanosultusciano.e



Tuscano	u	
Comune di Oliveto Citra	protocollo.oliveto-citra@asmepec.it	patrimonio.oliveto-citra@asmepec.it
Comune di Omignano	comune.omignano@pec.it	areatecnica@pec.comuneomignano.gov.it
Comune di Orria	orriaanagrafe@legalmail.it	orriaserviziotecnico@legalmail.it
Comune di Ottati	anagrafe@pec.comune.ottati.sa.it	ufficiotecnico.ottati@asmepec.it
Comune di Padula	affarigenerali.padula@asmepec.it	ufficiotecnico.padula@asmepec.it
Comune di Pagani	protocollo@comunedipagani.legalmail.it	lavoripubblici@pec.comunepagani.it
Comune di Palomonte	protocollo@pec.comune.palomonte.sa.it	giuseppe.caporale@pec.comune.palomonte.sa.it
Comune di Pellezzano	protocollo@pec.comune.pellezzano.sa.it	-
Comune di Perdifumo	protocollo.perdifumo@asmepec.it	-
Comune di Perito	sociali.perito@asmepec.it	tecnico.perito@asmepec.it
Comune di Pertosa	anagrafe.pertosa@asmepec.it	utc.pertosa@asmepec.it
Comune di Petina	prot.petina@asmepec.it	utc.petina@asmepec.it
Comune di Piaggine	protocollo@pec.piaggine.gov.it	comune.piaggine@asmepec.it
Comune di Pisciotta	comune.pisciotta@pec.it	-
Comune di Polla	protocollo.polla@asmepec.it	urbanistica.polla@asmepec.it
Comune di Pollica	protocollo@pec.comune.pollica.sa.it	-
Comune di Pontecagnano Faiano	protocollo@pec.comune.pontecagnano-faiano.sa.it	infrastrutture@pec.comune.pontecagnano-faiano.sa.it
Comune di Positano	protocollo@pec.comunedipositano.it	lavori.pubblici@pec.comunedipositano.it
Comune di Postiglione	protocollo@pec.comunepostiglione.sa.it	-
Comune di Praiano	protocollo.praiano@asmepec.it	llpp.praiano@asmepec.it
Comune di Prignano Cilento	protocollo@pec.comune.prignanocilento.sa.it	-
Comune di Ravello	protocollo@pec.comune.ravello.sa.it	-
Comune di Ricigliano	affarigenerali.ricigliano@asmepec.it	ufficiotecnico@asmepec.it
Comune di Roccadaspide	protocollo@pec.comune.roccadaspide.sa.it	-
Comune di Roccagloriosa	protocollo.roccagloriosa@asmepec.it	utc.roccagloriosa@asmepec.it
Comune di Roccapiemonte	protocollo.roccapiemonte@asmepec.it	settore.tecnico.roccapiemonte@asmepec.it
Comune di Rofrano	rofrano@asmepec.it	ufficiotecnico.rofrano@asmepec.it
Comune di Romagnano al Monte	comunediromagnano@asmepec.it	resp.utc.romagnano@asmepec.it
Comune di Roscigno	ufficioprotocolloroscigno@asmepec.it	ufficiotecnico.rosicigno@asmepec.it
Comune di Rutino	protocollo.rutino@asmepec.it	ufficiotecnico.rutino@asmepec.it
Comune di Sacco	tributisacco@legalmail.it	-
Comune di Sala Consilina	protocollo.salaconsilina@asmepec.it	lavoripubblici.salaconsilina@asmepec.it
Comune di Salento	anagrafe.salento@asmepec.it	protocollo.salento@asmepec.it
Comune di Salerno	protocollo@pec.comune.salerno.it	d.pelosio@pec.comune.salerno.it
Comune di Salvitelle	anagrafe.salvitelle@asmepec.it	sindaco.salvitelle@asmepec.it
Comune di San Cipriano Picentino	protocollo@pec.comune.sanciprianopicentino.sa.it	-
Comune di San Giovanni a Piro	segreteria.sangiovannapiro@asmepec.it	tecnico.sangiovannapiro@asmepec.it
Comune di San Gregorio Magno	protocollo.sangregoriomagno@asmepec.it	utc.sangregoriomagno@asmepec.it
Comune di San Mango Piemonte	prot.sanmangopiemonte@asmepec.it	settoretecnico.sanmangopiemonte@asmepec.it



		mepec.it
Comune di San Marzano sul Sarno	protocollocomunedisanmarzanosulsarno@pec.ancitel.it	urbanistica.smarzanosulsarno@cert.irp.inianet.eu
Comune di San Mauro Cilento	protocollo@pec.sanmaurocilento.gov.it	-
Comune di San Mauro la Bruca	comune.sanmaurolabruca@asmepec.it	tecnico.sanmaurolabruca@asmepec.it
Comune di San Pietro al Tanagro	postacert@pec.comune.sanpietroaltanagro.sa.it	-
Comune di San Rufo	prot.sanrufo@asmepec.it	-
Comune di San Valentino Torio	protocollocomunedisanvalentinotorio@pec.it	settoreurbanisticacomunedisanvalentinotorio@pec.it
Comune di Santa Marina	comune.santamarina@pec.it	-
Comune di Sant'Angelo a Fasanello	sindaco.comunesantangeloaf@asmepec.it	protocollo.santangeloaf@asmepec.it
Comune di Sant'Arzenio	protocollo@pec.comune.santarsenio.sa.it	edilizia-urbanistica@pec.comune.santarsenio.sa.it
Comune di Sant'Egidio del Monte Albino	comune.segidioma@asmepec.it	-
Comune di Santomena	protocollo.santomenna@asmepec.it	utc.santomenna@asmepec.it
Comune di Sanza	segretario@pec.comune.sanza.sa.it	utc@pec.comune.sanza.sa.it
Comune di Sapri	protocollo.sapri@asmepec.it	-
Comune di Sarno	protocollo.generale@pec.comune.sarno.sa.it	protocollo.generale@pec.comunesarno.it
Comune di Sassano	protocollo.sassano@asmepec.it	-
Comune di Scafati	protocollo.scafati@asmepec.it	urbanistica.scafati@asmepec.it
Comune di Scala	protocollo@pec.comune.scala.sa.it	-
Comune di Serramezzana	protocollo.serramezzana@asmepec.it	-
Comune di Serre	ufficio.aagg.serre@asmepec.it	ufficio.tecnico.serre@asmepec.it
Comune di Sessa Cilento	protsessa@pec.it	-
Comune di Siano	protocollo@pec.comune.siano.sa.it	utc@pec.comune.siano.sa.it
Comune di Sicignano degli Alburni	protocollo.sicignanodeglialburni@asmepec.it	utc.sicignanodeglialburni@asmepec.it
Comune di Stella Cilento	sindaco.stellacilento@asmepec.it	ufficiotecnico.stellacilento@asmepec.it
Comune di Stio	protocollo@pec.comune.stio.sa.it	-
Comune di Teggiano	protocollo-notifiche.teggiano@asmepec.it	uffilpp.teggiano@asmepec.it
Comune di Torchiara	info@pec.comunetorchiara.it	-
Comune di Torraca	affarigenerali@asmepec.it	-
Comune di Torre Orsaia	amministrativo.torreorsaia@asmepec.it	comune.torreorsaia@asmepec.it
Comune di Tortorella	finanziario.tortorella@asmepec.it	tecnico.tortorella@asmepec.it
Comune di Tramonti	protocollo.tramonti@asmepec.it	-
Comune di Trentinara	protocollo@pec.comune.trentinara.sa.it	-
Comune di Valle dell'Angelo	affarigenerali.valledellangelo@pec.it	areatecnica@pec.comune.valledellangelo.sa.it
Comune di Vallo della Lucania	prot.vallodellalucania@legalmail.it	-
Comune di Valva	protocollo@pec.comune.valva.sa.it	utc@pec.comune.valva.sa.it
Comune di Vibonati	comunevibonati@legalmail.it	-
Comune di Vietri sul Mare	protocollo@pec.comune.vietri-sulmare.sa.it	manutenzione@pec.comune.vietri-sulmare.sa.it
GENIO CIVILE REGIONE CAMPANIA		



AVELLINO	uod.501803@pec.regione.campania.it	
NAPOLI	uod.501806@pec.regione.campania.it	
SALERNO	uod.501807@pec.regione.campania.it	

ATTI PARLAMENTARI
SESSIONE DEL 1876-77 — XIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

N°139-A

ALLEGATI TECNICI

ala relazione che accompagna il progetto di legge relativo all'approvazione di convenzioni
pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali,
per l'esercizio della rete continentale, e di provvedimenti per nuove costruzioni.

La lunghezza di questa linea risulterebbe :

Dall'innesto sulla linea di Eboli-Potenza a Castrocucco	Chil. 95 + 000
Da Castrocucco a Reggio per la linea litoranea	» 287 + 624

Totale linea da costrurre. . . Chil. 382 + 624

Per la percorrenza dei treni si dovrà aggiungere la distanza da Napoli al punto di innesto colla cantoniera n° 9 della Eboli-Potenza	» 107 + 500
--	-------------

Lunghezza effettiva della percorrenza dei treni fra Napoli e Reggio . .	Chil. 490 + 124
---	-----------------

A questa lunghezza si deve aggiungere l'aumento per distanza virtuale per ascendere al Vallo di Diano con pendenza media del 17 per mille, e al punto culminante alla galleria del Cervaro e Serra Pertusata e discendere con pendenza massima del 25 e media pure del 17 a 1000 per la valle della Noce.

La quota del punto culminante al chilometro 62 risulta dal profilo di massima di 650 —

A dedurre: La quota al punto d'innesto colla linea litorale	47
per la tratta al 7 per mille	28 75 —

Differenza . . . 575 —

$575 \times 0,059 =$	Chil. 33 + 925
Riporto come sopra	» 490 + 124

Lunghezza riunita, inclusa la distanza virtuale	Chil. 524 + 049
---	-----------------

I treni celeri potranno percorrere la detta distanza fra Napoli e Reggio in 13 ore e 47 minuti ossia impiegando 41 minuti in più, in paragone della linea tutta litorale.

La spesa occorrente, attenendosi alle stesse norme e criteri usati per la valutazione del costo degli altri progetti, si può ritenere di lire 167,290,000 che sarebbe inferiore di lire 7,250,000 all'ammontare presunto della linea litorale: ma impone un onere perpetuo per la spesa di esercizio rappresentato dall'aumento del percorso, tenuto conto della distanza virtuale che risulta di chilometri 27 in cifre tonde per tutto il percorso da Napoli a Reggio di cui si dovrebbe tenere conto nella tariffa di trasporto delle merci.

Il tempo occorrente per la costruzione di questa linea si valuta pure di 7 anni come per quella prescelta dalla Commissione attesa la difficoltà di costruzione dei lavori nella valle della Noce.

Conclusioni.

In base a tutte le considerazioni precedentemente svolte ed al quadro di confronto dei diversi tracciati proposti o studiati in massima per la ferrovia Eboli-Reggio, in cui vennero riassunti i dati più importanti risultanti dai progetti non che dalle stime redatte dalla Commissione o dalle calcolazioni sopra esposte per le distanze virtuali, si può concludere :

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 la litoranea col punto di partenza dalla stazione di Battipaglia anzichè da Eboli, secondo il tracciato del progetto Giordano modificato dalle sue varianti e dalla Commissione, in conformità delle norme precedentemente indicate, alla quale linea sono interessati vari paesi importanti del Cilento, della Basilicata e delle Calabrie, e una gran parte della popolazione della Sicilia di n° 2,104,710 abitanti, e che si potrà percorrere nel minor tempo, impiegando solo 13 ore e 6 minuti per recarsi da Napoli a Reggio con treni celeri.

Che si verranno così a risparmiare non meno di tre ore sul tempo che impiegano i piroscafi postali diretti da Messina a Napoli con tempo buono, notando che da Messina si può venire direttamente coi vapori all'approdo davanti alla stazione di Villa San Giovanni che dista chilometri 12 50 da Reggio e tenuto conto del tempo occorrente per lo sbarco ed imbarco, s'impiegherà partendo da Messina per Napoli una sola mezz'ora di più che muovendo da Reggio direttamente.

Che tale linea, oltre a favorire le comunicazioni dirette colla Sicilia, che è l'obbiettivo principale, ed una importante massa di popolazione sparsa lungo il litorale tirreno 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, e non mancherà di sviluppare un traffico importante ed attivo e riuscirà in breve tempo anche produttiva come la linea Messina-Catania almeno.

Che non regge il confronto colla linea del Jonio, la quale dà così scarsi prodotti non perchè è litoranea, ma perchè traversa regioni sterili, franose e spopolate passando sempre a grande distanza dai pochi paesi che occupano dei punti elevati del versante Jonio e per la sua eccessiva lunghezza non può

servire di arteria di comunicazione fra la capitale o Napoli e la Sicilia.

Che sotto il rapporto tecnico il progetto della linea litoranea colle modificazioni proposte dalla Commissione riesce il più conveniente per le sue miti pendenze, in generale, non superiori al 12 per mille 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, e la più lunga galleria raggiunge metri 2740.

Che sebbene la spesa di costruzione risulti di lire 174,540,000 e sia maggiore di lire 7,250,000 in confronto della linea studiata in massima pel Vallo di Diano e la valle della Noce, pure essa presenta maggiori vantaggi per le minori spese di esercizio corrispondenti a chilometri 27 in meno, atteso la distanza virtuale di cui bisogna tener conto nella linea di paragone che si eleva nel suo punto culminante a metri 650 sul mare e richiede 41 minuti in più per la percorrenza dei treni da Napoli a Reggio.

Che non si possa assolutamente ammettere il tranciato per la parte interna del progetto Gargiulo, benchè modificato dalle varianti in modo non sempre attendibile per la discordanza delle quote ai punti di attacco, e pei lunghi tratti orizzontali a mezza costa, in trincea o in galleria, che imporrebbe l'obbligo di traversare due volte l'Appennino la 1^a Campotenese a metri 934 sul mare con una galleria lunga metri 3,163 30, e l'altra a Soveria Manelli a metri 756 15 con una galleria lunga metri 8605 con pendenze del 25 per mille e raggi minori di 300 metri anche nelle forti pendenze, che costa lire 184,170,000 cioè lire 9,630,000 di più della linea litorale preferita dalla Commissione; e alla quale linea interna non vi sarebbe modo di allacciare nessuno degli importanti centri abitati del litorale tirreno.

Che i treni celeri da Napoli a Reggio percorrendo il tracciato Gargiulo dovrebbero impiegare 4 ore e 21 minuti di più in confronto di detta linea litorale, e ne deriverebbe un aggravio permanente nelle spese di esercizio e nel trasporto delle merci commisurato da chilometri 165 in più.

Che per le stesse considerazioni si debba pure mettere in disparte il progetto di massima Palmieri e Billia che presenta gli stessi inconvenienti del precedente ed esigerebbe per la percorrenza dei treni 3 ore e 38 minuti di più della linea litoranea; e maggiori spese di esercizio rappresentate da chilometri 138 in più.

Che anche le soluzioni fatte studiare dalla Com-

missione, la prima pel Vallo di Diano e valle del Busento a Policastro, e la seconda per lo stesso Vallo di Diano e la valle della Noce a Castrocuco e indi pel litorale, riescono meno vantaggiose per la percorrenza dei treni e per le spese di esercizio, benchè a prima vista sembrano convenienti per la minore lunghezza di linea da costruire, e la spesa alquanto minore stata presunta per la seconda di dette soluzioni che combina col progetto Mirotti in massima parte, stato presentato in modo troppo incompleto.

Che nei rapporti tecnici, economici per l'esercizio e commerciali, e nell'interesse generale della nazione che deve sobbarcarsi ad una spesa così rilevante, sia perciò da preferirsi la costruzione della ferrovia Eboli-Reggio, seguendo la linea litorale in base al tracciato Giordano, modificato in parte dalle varianti presentate dal medesimo, ed in parte da modificarsi in conformità delle norme indicate dalla Commissione in questa medesima relazione, nella parte relativa all'esame dei progetti, stabilendo il punto di partenza da Battipaglia.

Che in seguito, per favorire gli interessi puramente locali delle popolazioni che rimarranno a qualche distanza della linea litoranea stata preferita, quando si tratterà la questione del compimento della rete ferroviaria nelle provincie meridionali, meritano in special modo di essere presi in considerazione i tre distinti tronchi infranotati che costituiscono tre linee trasversali di allacciamento, per la costruzione delle quali il Governo potrà a suo tempo accordare un generoso sussidio:

1° Il tronco da Buccino pel Vallo di Diano e valle del Busento a Policastro per allacciare il Vallo di Diano alla ferrovia di Eboli-Potenza da un lato, e alla litoranea dall'altro per la linea più breve, col punto colminante a metri 526 sul mare che avrebbe la lunghezza di chilometri 84 500, e si può valutare del costo di lire 35,490,000;

2° Il tronco da Cosenza alla stazione di Nocera pel piano del Lago, Rogliano e valle del Savuto a Nocera Tirrena per allacciare la ferrovia del Jonio, colla litoranea Tirrena, col punto più elevato situato a metri 620 47 sul mare, che riuscirà della lunghezza di chilometri 47, e della presunta spesa di lire 21,044,000;

3° Finalmente il tronco dalla stazione della marina di Catanzaro per la valle della Fiumarella del Falago e del Lamato all'innesto colla litorale tirrena allo stretto Veraldi, col punto culminante a metri 180 sul mare, della lunghezza di circa chilometri 40, e della spesa presagita di lire 10 milioni.

In complesso queste tre importanti linee trasver-

sali di allacciamento avrebbero una lunghezza di chilometri 171 500, e richiederebbero una spesa di circa lire 66,534,000, e nell'ordine di costruzione si dovrebbe dare la preferenza alla terza che è la meno costosa, e poi alla prima che interessa un importante gruppo di paesi.

La Commissione, nel breve tempo di cui poteva disporre e cogli scarsi elementi che ha potuto raccogliere, ha cercato di adempiere al mandato avuto

nel modo più completo che le riesci possibile e consentaneo alle limitate sue forze, e qualora occorressero altri schiarimenti; si farà premura di somministrarli, a richiesta del Ministero.

Roma, 17 settembre 1877.

La Commissione

G. IMPERATORI.
D. PASSERINI.



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

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

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

Mr Franco Maldonato

By e-mail:

francomaldonato@gmail.com

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

Dear Mr Maldonato,

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

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

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

Yours sincerely,

Eddy LIEGEOIS
Head of Unit

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

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË - Tel. +32 22991111
Office: DM28 06/041 - Tel. direct line +32 229-60995
Eddy.Liegeois@ec.europa.eu



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI
E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Class 34.43.01/fasc. ABAP (GIADA) 22.12.4/2019

Allegati: nota SABAP SA prot. n. 22455 del 18/10/2021

Lettera inviata solo tramite PEC. Sostituisce l'originale ai sensi dell'art. 43, comma 6, del DPR 445/2000 e art. 47, commi 1 e 2, d.lgs. 82/2005

Alla All'Associazione Culturale "Oltre Pisacane",
c.a. Avv. Francesco Maldonato
avvfrancescomaldonato@puntopec.it

All'Ufficio di Gabinetto del Ministro
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it
ministro.segreteria@beniculturali.it

Ep.c. Soprintendenza Speciale PNRR
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza Archeologia
Belle Arti e Paesaggio
per le provincie di Salerno e Avellino
mbac-sabap-sa@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: **Nuova Linea Ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria - PFTE delle tratte Battipaglia - Romagnano, Romagnano - Praja, Praja - Tarsia. Segnalazione avv. Maldonato. Riscontro**

Con riferimento alle segnalazioni dell'Avv. Maldonato e dell'Associazione Culturale "Oltre Pisacane", per il tramite del Presidente avv. Maldonato, relative a quanto in oggetto, pervenute:

- con PEC del 29 maggio 2021 all'Ufficio di Gabinetto del Ministro e da quest'ultimo trasmessa a questa Direzione Generale con nota n. 16118 del 31/05/2021, acquisita agli atti con nostro protocollo n. 18727 del 01/06/2021;
- con PEC del 27/09/2021, acquisita al nostro protocollo con n. 32051 del 27/09/2021;

e alla note di richiesta informazioni inviate da questa Direzione Generale alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Salerno e Avellino (d'ora in avanti Soprintendenza), prot. n. 18887 del 03/06/2021 e prot. 32397 del 29/09/2021, riscontrate da quest'ultima con nota prot. n. 22455 del 18/10/2021, acquisita agli atti con nostro protocollo n. 35107 del 19/10/2021, che si allega alla presente, si rappresenta quanto segue.

Nelle segnalazioni di cui sopra, i richiedenti rilevano una "palese incongruenza" nel progetto per la "Nuova Linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria" inserita nel Piano Nazionale per gli investimenti complementari al



MINISTERO
DELLA
CULTURA

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per la tratta Battipaglia - Romagnano, Romagnano - Praja a Mare, in quanto, a loro detta, *“contrasta con la scelta green che il Governo ha rivendicato”*, poiché *“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 un'attività di escavazione per gallerie pari a circa 18.000.000” m³*, così come censito da ITALFERR nella nota del 15/04/2021, a cui dovrà necessariamente seguire una *“imponente opera di “riqualificazione mediante sistemazione ambientale o rimodellamenti morfologici”*.

La nuova linea ferrata, inoltre, si inoltrerebbe, dopo aver superato mediante alcune gallerie il massiccio degli Alburni, nel Vallo di Diano, per poi giungere, tramite un'altra galleria, verso Montesano sulla Marcellana in Basilicata e scendere nuovamente verso il mare.

Tale soluzione, dunque, a fronte di *“un risparmio di appena 30 minuti sull'intero sviluppo della linea Salerno - Reggio Calabria”*, arrecherebbe, alla luce delle importanti lavorazioni da eseguire, un *“gravissimo danno all'ecosistema naturalistico – ambientale dell'area compresa tra gli Alburni ed il Vallo di Diano”*, determinando, inoltre, una ingente emissione di CO², senza considerare in alcun modo il possibile riutilizzo delle infrastrutture già esistenti nella zona (quale la Linea Sicignano - Lagonegro) e, pertanto, i richiedenti sopra citati interpellano il Ministero della Cultura affinché si adoperi *“ai fini di una rimeditazione del progetto di specie prima che lo stesso venga sottoposto all'esame dei competenti Organi dell'U.E.”*.

In merito a quanto sopra esposto, la Soprintendenza, nella citata nota prot. n. 22455 del 18/10/2021, nel rimarcare la notevole valenza paesaggistica e culturale dei territori che potrebbero essere coinvolti dall'eventuale esecuzione dell'opera e le insite complessità che gli stessi territori presentano, fa presente quanto di seguito specificato.

Allo stato attuale, ITALFERR non ha ancora formalmente presentato alla Soprintendenza alcun progetto per le valutazioni di competenza, tuttavia quest'ultima, nel futuro esame delle varie proposte progettuali che verranno presentate mediante studi di fattibilità che dovranno necessariamente e compiutamente rappresentare *“le diverse soluzioni alternative redigendo anche descrizioni grafiche il più possibile dettagliate benché preliminari”*, data la ricaduta sicuramente incisiva e impattante sui contesti territoriali coinvolti, e stante la notevole portata che una linea AV/AC può avere sull'area in questione, porrà certamente, come d'uopo, la dovuta attenzione a che le medesime proposte *“assicurino che l'opera possa essere eseguita senza compromettere, ancor più irreversibilmente, la valenza paesaggistica ed il patrimonio culturale dei luoghi oltre che il loro pregio naturalistico-ambientale ugualmente correlato alla valorizzazione dei territori”*.

Questa Direzione Generale, a tale proposito, fa presente che non è ancora pervenuta nemmeno a questo Ufficio alcuna istanza di valutazione di impatto ambientale di competenza rispetto alle opere paventate.



MINISTERO
DELLA
CULTURA

SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Pertanto, nell'ipotesi della futura analisi di competenza delle eventuali soluzioni proposte, a livello meramente di principio, l'opzione di ristrutturare la tratta ferroviaria che si snoda lungo la dorsale Tirrenica Battipaglia – Sapri potrebbe risultare la 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. Inoltre, rispetto a tale dorsale Tirrenica *“non si può ... non considerare la rilevanza paesaggistica e culturale dei luoghi coinvolti basti pensare a Paestum, a Velia, ai centri storici dei diversi abitati, alla costa cilentana o del Golfo di Policastro unitamente ad alcune aree interne del Cilento sempre di notevole bellezza e l'interferenza con i maggiori fiumi (Sele, Alento, Bussento, ecc.)”*.

A tale proposito, 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 indubbie 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 pressoché 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 geomorfologiche, 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. A



MINISTERO
DELLA
CULTURA

SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

riguardo la Soprintendenza evidenzia l'impegno profuso, all'indomani del terremoto campano-lucano del 1980, dall'allora Ministero dei beni culturali, di comune accordo con l'allora Soprintendenza competente, e dalla Regione Campania sia in termini culturali che economici, per riportare la Certosa, solo alcuni decenni prima lasciata in totale abbandono, all'antico splendore e valorizzare le realtà dei diversi Comuni.

In quanto alla storica linea ferrata Sicignano degli Alburni – Lagonegro, comprese le opere accessorie e/o connesse (costruzioni, ponti, ecc), alcune delle quali riferibili all'assetto originario e ancora caratterizzate da un profondo connubio con i contesti territoriali circostanti, la Soprintendenza ne conferma l'importanza e ne auspica un'azione di salvaguardia.

Inoltre, la Soprintendenza sottolinea le problematiche inerenti *"al conferimento di un'ingente quantità di materiale risultante dall'escavazione di gallerie come quella indicata nella segnalazione (circa 18.000.000 mc)"*, che appaiono ulteriormente aggravate dai lavori di variante e di ammodernamento dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, realizzati di recente.

Da ultimo, la Soprintendenza, alla luce delle considerazioni di cui sopra, nel ricordare che non sono state ancora avviate le procedure di valutazione del progetto in oggetto e, pertanto, non essendo in possesso della relativa documentazione al riguardo, non può che rimarcare la notevole valenza paesaggistica e culturale dei territori che potrebbero essere coinvolti dall'eventuale esecuzione dell'opera e le insite complessità che gli stessi territori presentano.

Il funzionario Architetto – U.O.T.T. 10
Arch. Maria Falcone
e-mail: maria.falcone-01@beniculturali.it

Il Dirigente del Servizio V
Arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA

IL DIRETTORE GENERALE
Arch. Federica GALLONI



MINISTERO
DELLA
CULTURA
SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI SALERNO E AVELLINO

Al MiC, Direzione Generale Archeologia
Belle Arti e Paesaggio - Servizio V,
via di S. Michele 22 - 00153 ROMA
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Objetto: Nuova Linea Ferroviaria AV/AC Salerno - Reggio Calabria - PFTE delle tratte Battipaglia - Romagnano, Romagnano - Praja, Praja - Tarsia. Riscontro alla segnalazione avv. Maldonato

Si riscontrano le richieste da parte di codesto Servizio di notizie e valutazioni in merito a quanto segnato dall'avv. Maldonato inerentemente all'oggetto (di cui alle note con protocollo ai nn. 18887/2021 e 32397 del 29/9/2021 acquisite al protocollo rispettivamente ai nn. 21037/2021 e 18887/2021) evidenziando quanto nel seguito esposto. Nella segnalazione in questione **gli avvocati Francesco Maldonato e Lucia Maldonato** rilevano, principalmente, che il Progetto per la "Nuova Linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria" inserita nel Piano Nazionale per gli investimenti complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per la tratta Battipaglia - Romagnano, Romagnano - Praja a Mare contenga una "palese incongruenza" poiché, nella sostanza, "contrasta con la scelta green che il Governo ha rivendicato" in quanto "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 un'attività di escavazione per gallerie pari a circa 18.000.000" mc così come censito da ITALFERR nella nota del 15.04.2021. Inoltre, a detta escavazione necessariamente dovrà seguire una "imponente opera di "riqualificazione mediante sistemazione ambientale o rimodellamenti morfologici". Sempre la segnalazione continua rappresentando che la nuova Linea ferrata, una volta superato attraverso più gallerie il massiccio degli Alburni, è previsto che la nuova linea penetri nel Vallo di Diano per poi prolungarsi, tramite un'altra galleria verso Montesano sulla Marcellana, in Basilicata e scendere nuovamente verso il mare. Tale Tratta, per "conseguire un risparmio di appena 30 minuti sull'intero sviluppo della linea Salerno - Reggio Calabria", opta per una soluzione che arreca un "gravissimo danno all'ecosistema naturalistico - ambientale dell'area compresa tra gli Alburni ed il Vallo di Diano", determina una gravissima emissione di CO2 e non tiene conto delle infrastrutture già esistenti nella zona (quale la Linea Sicignano - Lagonegro) ed il cui utilizzo "garantirebbe una concreta relazionalità con l'HUB di AV più prossimo". La predetta segnalazione si conclude con l'istanza al MIC di "adoperarsi ai fini di una rimeditazione del progetto di specie prima che lo stesso venga sottoposto all'esame dei competenti Organi dell'U.E."

Relativamente al contenuto della segnalazione degli avvocati Maldonado, così come sopra riassunta, questa Soprintendenza fa presente che:

- l'infrastruttura in questione indubbiamente determina ricadute alquanto incisive oltre che impattanti sui contesti territoriali coinvolti. La portata di una Linea AV/AC è rilevante e proprio per questo gli Studi di Fattibilità inerenti devono rappresentare compiutamente le diverse soluzioni alternative redigendo anche descrizioni grafiche il più possibile dettagliate benché preliminari. A tale riguardo questo Ufficio precisa di non avere ancora formalmente ricevuto alcuna documentazione redatta dall'ITALFERR per le valutazioni di competenza (neppure quella oggetto della segnalazione) e che nel futuro esame delle varie proposte progettuali porrà di certo la dovuta attenzione che le medesime ipotesi assicurino che l'opera possa essere eseguita senza compromettere, ancor più irreversibilmente, la valenza paesaggistica ed il patrimonio culturale dei luoghi oltre che il loro pregio naturalistico-ambientale ugualmente correlato alla valorizzazione dei territori;
- la Linea Ferroviaria AV/AC Salerno - Reggio Calabria va quindi studiata sottoponendo più soluzioni allo stato non trasmesse e, quindi, non istruite. In merito ed a livello meramente di principio l'opzione di ristrutturare la

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI SALERNO E AVELLINO

Via Tasso, 46 - 84121 Salerno; Tel. 089.318174

Via Dalmazia, 22 - 83100 Avellino; Tel. 0825.279111 o 784265

PEC: mbac-sabap-sa@mailcert.beniculturali.it

PEO: sabap-sa@beniculturali.it

tratta ferroviaria che si snoda lungo la dorsale Tirrenica Battipaglia – Sapri potrebbe risultare la meno lesiva soprattutto perché eviterebbe un nuovo invasivo consumo di territorio rurale e stravolgimenti geomorfologici, per altro, senza neppure rendere alle aree interne attraversate (ma non servite) un utile servizio pubblico a miglioramento della mobilità e, conseguentemente, un concreto miglioramento della qualità della vita delle comunità e di uno sviluppo sostenibile delle realtà. Rispetto a tale dorsale Tirrenica non si può, però, non considerare la rilevanza paesaggistica e culturale dei luoghi coinvolti basti pensare a Paestum, a Velia, ai centri storici dei diversi abitati, alla costa cilentana o del Golfo di Policastro unitamente ad alcune aree interne del Cilento sempre di notevole bellezza e l'interferenza con i maggiori fiumi (Sele, Alento, Bussento, ecc.);

- il passaggio di tale Linea per gli Alburni ed il Vallo di Diano appare alquanto delicato e critico anche perché la zona è già attraversata sia dall'autostrada A2, sia dalla diramazione autostradale Sicignano degli Alburni – Potenza con svincoli connessi, mentre più a sud dalla diramazione viaria per la Val d'Agri. Trattasi di un contesto territoriale con indubbie peculiarità culturali certamente da preservare basti pensare alle numerose realtà storiche (Buccino, Romagnano al Monte, Sicignano degli Alburni con le frazioni (Galdo, ecc.), Atena Lucana, Polla, Teggiano, Padula, ecc.) e paesaggistiche oltre che naturalistiche ed ambientali come, ad esempio, l'Oasi di Persano, la Riserva naturalistica regionale "Face Sele – Tanagro", la piana del Vallo di Diano segnata dalle storiche opere di bonifica dell'invaso, pregnanti per la caratterizzazione del paesaggio della zona e per la sua tutela, ovvero le specificità geomorfologiche dei rilievi collinari/montani. L'assetto e l'aspetto della vasta piana del Vallo di Diano, che è solcata longitudinalmente dal fiume Tanagro (posto pressoché al centro) con i molteplici canali e/o corsi d'acqua allo stesso correlati e 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 ovvero dai rilievi circostanti). Di altrettanto interesse paesaggistico è il complesso montuoso di Montesano sulla Marcellana con le sue eterogenee singolarità geomorfologiche il quale 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 e conosciute anche a livello internazionale vi è la Certosa di San Lorenzo di Padula, riconosciuta di interesse internazionale nel 1998 quando l'UNESCO l'ha inserita nel Patrimonio dell'Umanità oltre che sottoposta alle disposizioni di salvaguardia indiretta di cui alla Parte Seconda del Codice dei beni culturali e paesaggistici unitamente ad una vasta area circostante il monumentale Cenobio certosino. A riguardo non si può sottacere l'impegno profuso, dall'indomani del terremoto campano-lucano del 1980, dal MIC (in primis dalla Soprintendenza di Salerno e Avellino) e dalla Regione Campania in termini sia culturali, sia economici con cui si è riusciti a riportare all'antico splendore la Certosa solo alcuni decenni prima lasciata in totale abbandono, ma anche a valorizzare le realtà dei diversi Comuni;
- la storica linea ferrata Sicignano degli Alburni - Lagonegro merita certamente di essere ripristinata salvaguardandone le opere accessorie e/o connesse (costruzioni, ponti, ecc), alcune delle quali riferibili all'assetto originario, insieme alle interferenze con i contesti territoriali con i quali risulta mantenere un profondo connubio;
- le problematiche inerenti al conferimento di un'ingente quantità di materiale risultante dall'escavazione di gallerie come quella indicata nella segnalazione (circa 18.000.000 mc) sono concrete ed ulteriormente aggravate se si considera che il contesto territoriale in questione è stato investito negli ultimi anni già dai lavori di variante e di ammodernamento dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria.

Per concludere questa Soprintendenza può, allo stato, solo rimarcare la notevole valenza paesaggistica e culturale dei territori che potrebbero essere coinvolti dall'eventuale esecuzione dell'opera ed allo stesso tempo le insite complessità che gli stessi presentano.

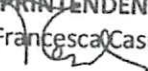
Tanto si può al momento comunicare per gli adempimenti di competenza di codesto Settore restando a disposizione per i chiarimenti e gli approfondimenti che lo stesso riterrà necessari.

Responsabile dell'Area Funzionale VI – Paesaggio

(arch. Eleonora Sciré)



IL SOPRINTENDENTE
arch. Francesca Casule



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI SALERNO E AVELLINO

Via Tasso, 46 – 84121 Salerno; Tel. 089.318174

Via Dalmazia, 22 – 83100 Avellino; Tel. 0825.279111 o 784265

PEC: mbac-sabap-sa@mailcert.beniculturali.it

PEO: sabap-sa@beniculturali.it



COMUNE DI CENTOLA

Provincia di Salerno



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 Centola, in persona del Sindaco Pt. Avv. Rosario Pirrone

* * *

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 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.

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.

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.

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 omissis 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.

*

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 sismogenetico.⁴

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

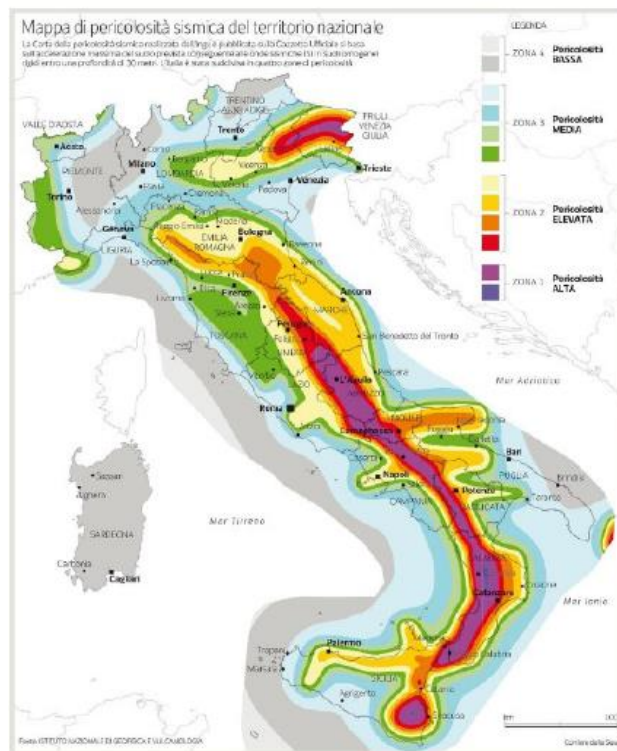


Figura 1

classificata a pericolosità sismica da “**elevata ad alta**”

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.

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.

$$A \text{ sua volta: } V = E \times D$$

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_g . Quanto più è alto il valore di a_g 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_g 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’innesco dei fenomeni cosmici 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 saturo, 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 sospetto dell'allineamento delle predette faglie – individuate e descritte nella banca dati dell'I.N.G.V. – ha trovato rispondenza nella unanime letteratura scientifica.

Il principale allineamento sismogenetico è rappresentato dal sistema di faglie: **“Valle del Tanagro - Vallo di Diano - Lagonegrese - Val Sinni - Mercure – Pollino - Golfo di Taranto”**.

A queste va aggiunta la faglia della **Val D'Agri**, quale sdoppiamento di quella del **Vallo di Diano**. L'insieme rappresenta una grossa linea tettonica a prevalente componente trascorrente.

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

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 nonchè 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.

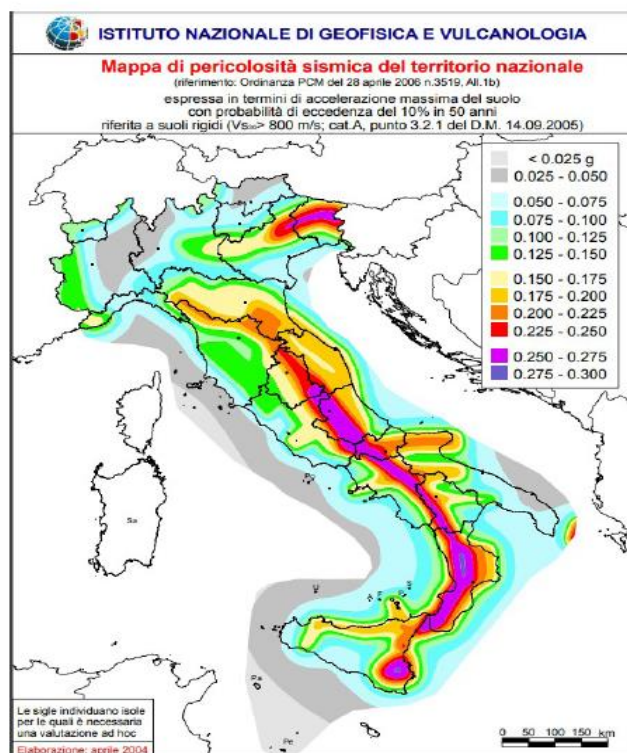


Figura 2 – mappa delle faglie sismogenetiche nel territorio italiano (fonte I.N.G.V.)
La figura rappresenta il settore in esame ed evidenzia i sistemi di faglie sismogenetiche (linee in rosso), alla cui attività sono stati associati terremoti di forte intensità, negli ultimi 500 anni.

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»!

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

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

Vajont, ove geologi e ingegneri si erano industriati a garantire la stabilità fondale della diga senza avvedersi che la montagna soprastante era marcia!

*

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, 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-Lagonegrese, 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 poichè 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 cenerino (*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.

Si allegano i seguenti documenti di seguito riportati

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.

Centola lì 08 Febbraio 2024

Il Sindaco di Centola

Avv. Rosario Pirrone



Via T. Tasso n.11 – 84051 Centola (SA) ☎ 0974-370717 – ☎ 0974-1930138 e-mail
segreteria.centola@gmail.com pec: centola@pec.comune.centola.sa.it
- c.f. : 84001790652