

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 di Italia Nostra sezione Cilento Lucano Comune di Montesano S/Marcellana, in persona della Presidente arch. Teresa Rotella, ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm .ii., come modificato dall'art. 6, del decreto-legge n. 152 del 6 novembre 2021, in ordine alla Valutazione di Impatto Ambientale.

* * *

1-premessa

La Società RFI S.p.a. con nota prot. RFI-VDO.DIN.DISC.SRC\PEC\P\2023\65 del 4/12/2023, acquisita con prot. MASE-200344 in data 6/12/2023, ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006, comprensiva dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, e contestuale Verifica del Piano di Utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017, per il progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Lotto 1b Romagnano - Buonabitacolo, comprensivo dell'interconnessione pari con la linea Battipaglia - Potenza, e Lotto 1c Buonabitacolo - Praia della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria.

“Con le risposte di RFI e ITALFERR a tutte le complesse questioni emerse nella fase di discussione si è concluso il Dibattito pubblico il 18 gennaio 2024 sul progetto di fattibilità tecnico-economica del nuovo tracciato Romagnano-Praia a Mare dell'Alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabri”.

Così Roberto Zucchetti, che ha coordinato il Dibattito pubblico sull'Alta velocità ferroviaria nel Sud ha esordito per presentare, on line, la Relazione conclusiva della procedura di ascolto dei territori, che, iniziata alla fine dello scorso novembre, ha messo a confronto tecnici di RFI

E ITALFERR con rappresentanze istituzionali, associazioni, comitati, cittadini, professionisti e altri portatori di interessi delle regioni Campania, Basilicata e Calabria.



Il tracciato del lotto 1b Romagnano Buonabitacolo inizia in corrispondenza del km 29+013,19 del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia- già oggetto di procedura di VIA conclusa con Decreto n.165 del 1/08/2022, all'altezza del passaggio doppio/singolo con il quale i due binari della linea AV si richiudono sull'interconnessione verso la LS Battipaglia – Potenza C.le nella fase funzionale di attivazione del lotto 1a.

Gli interventi del Lotto 1b interessano i Comuni di Buccino, Auletta, Caggiano, Polla, Atena Lucana, Sant'Arsenio, Sala Consilina, Padula e Sassano, tutti nella Provincia di Salerno nella Regione Campania.

Il tracciato del lotto 1c Buonabitacolo Praia si sviluppa in doppio binario dalla nuova fermata intermedia di progetto e si estende per circa 45 km fino all'interconnessione di Praia verso la LS Battipaglia Reggio Calabria.

Con questa proposta progettuale presentata è stata abbandonata l'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.

Storicamente la scelta operata dal Parlamento Nazionale nel 1878 per la realizzazione della Ferrovia Roma-Reggio Calabria la Camera dei Deputati demandò ad uno studio di fattibilità la scelta del tracciato e l'analisi 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.

Nel Documento di fattibilità delle alternative progettuali del (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**.

L'intervento in progetto rientra tra quelli inseriti nell'allegato IV del DL 77/2021, al punto 3 "Realizzazione della linea ferroviaria Salerno - Reggio Calabria.

Inoltre, poiché l'intervento in oggetto è caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico- amministrative ovvero comporta un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, per la sua realizzazione è stata nominata con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, la Commissaria straordinaria Dott.ssa Vera Fiorani.

Ai sensi dell'articolo 6, comma 3 del D.L. 152/2021, per il progetto in questione si applicano, pertanto, i tempi e le modalità previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis del citato D.Lgs. 152/2021 e l'istruttoria tecnica di valutazione di impatto ambientale è svolta dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC.

La tipologia di procedura autorizzativa necessaria ai fini della realizzazione del progetto è la Conferenza di servizi – ai sensi dell'art. 14-bis della Legge 7 agosto 1990 n. 241, convocata da RFI in conformità a quanto stabilito dall'art. 44 co. 4 del DL 77/2021, convertito con modificazioni dalla L. 108/2021 e s.m.i. e l'Autorità competente al rilascio della determinazione conclusiva della CdS è RFI in qualità di stazione appaltante.

Il Proponente ha dichiarato che il progetto ricade parzialmente e/o totalmente all'interno di n. 20 aree naturali protette come definite dalla L.394/1991 dalla Rete Natura 2000, indicate con dettaglio nella istanza. Pertanto, in ragione delle potenziali interferenze con le aree protette, la Valutazione di Incidenza è integrata nella procedura di VIA, ai sensi dell'art.10 del D.Lgs. 152/2006, e la presente è inviata anche all'Autorità competente per la VInCA al fine delle espressioni di competenza.

*

1. **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.

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; a questo punto che RFI spa abbia cominciato a lavorare al progetto de quo. Piuttosto, riguardo alla tempistica è opportuno formulare una ulteriore considerazione. Se, come sembra l'attività di progettazione è iniziata all'indomani del richiamato decreto legge, la violazione della Convenzione di Aarhus è plateale.
- c. mentre la procedura di Dibattito Pubblico è stata attivata nel febbraio 2022 (e, con riferimento alla tratta in esame, **solo nel novembre 2023**).
- Il tutto a dispetto della tempestività raccomandata dal Trattato internazionale!

Il "**dibattito pubblico utilizzato**" è molto lontano dalla procedura prescritta dalla Convenzione di Aarhus. Il procedimento di ascolto in corso risulta attivato a cose fatte, su progettazioni già definite, esecutive, senza spazi per il coinvolgimento dei cittadini. La partecipazione dei quali pertanto è retrocessa a mera presa d'atto, ad un passaggio di rango notarile, insomma.

Nessuna valida giustificazione di siffatto *modus operandi* può provenire dalla normativa relativa al PNRR [DL. n. 77/31.5.2021] atteso che trattasi di una fonte di rango giuridico pari a quello della L. 108/2001, rispetto alla quale, in assenza di elementi indicatori in tal senso, non costituisce *lex specialis* e non può pertanto derogare.

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.

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

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

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.

*

3. Il rischio sismico .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 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.

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

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

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

⁴ Il rischio sismico (R) di un’area è definito dalla seguente relazione:

$$R = P \times V,$$

ove P = pericolosità dell’evento sismico atteso; V = vulnerabilità dell’infrastruttura/opera.

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

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’innescio 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 – 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”.

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

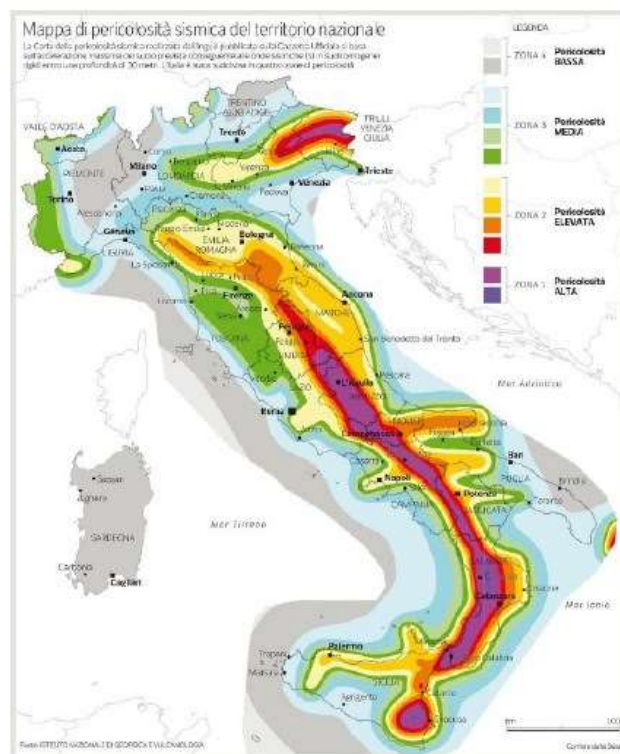


Figura 1

($I > 6$) verificatisi nel periodo compreso tra la fine del medioevo e la fine del secolo scorso, confermano la fondatezza della mappatura e delle classificazioni

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

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

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.

3.1. 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?

3.2. 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!

3.2.1. 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)”.*

3.2.2. 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).

3.2.3. 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!

3.3. 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 sismo indotti (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.**

3.4. 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.

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

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

4. 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.

5. 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.

Dal punto di vista geologico, il tracciato nel Vallo di Diano, posizionato per buona parte lunga la base dei Monti della Maddalena, in zona collinare, creerà con tratti cavati e bucati, grandi problemi alle sorgenti di acqua potabile lungo la catena della Maddalena, definita per la presenza di un numero enorme di sorgenti potabili, dal compianto scienziato-geologo Franco Ortolani il Santuario delle acque, territorio da difendere e proteggere.

Cosicché, mentre il Segretario Generale delle Nazioni Unite grida che «**siamo sull'orlo del baratro**» e già il governo precedente con Draghi ammoniva nel suo mandato 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!

5.1. 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**.

5.2. 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 indubbie peculiarità culturali da preservare, tra cui:

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

*A tale proposito, l'assetto e l'aspetto della vasta piana del Vallo di Diano, solcata longitudinalmente dal fiume Tanagro posto pressochè al centro, con i molteplici canali e/o corsi d'acqua allo stesso correlati, che conserva una vocazione prevalentemente rurale unitamente ad una contenuta edificazione, **segnano fortemente il paesaggio***

della vallata e ne qualificano le vedute da innumerevoli punti di vista accessibili al pubblico, in particolare dai centri abitati sopraelevati e dai rilievi circostanti.

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

*Al contempo, numerosi sono gli immobili e gli ambiti di interesse archeologico, storico-artistico, architettonico e testimoniale esistenti in tale zona. Tra le emergenze culturali maggiormente note vi è la **Certosa di San Lorenzo di Padula, dal 1998 Patrimonio dell'Umanità UNESCO** e sottoposta alle disposizioni di salvaguardia di cui alla Parte Seconda del Codice dei beni culturali e paesaggistici unitamente ad una vasta area circostante”.*

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

5.3. 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 cinereo (*Ardea cinerea*), della garzetta (*Egretta garzetta*), della spatola (*Platalea leucorodia*), del cavaliere d'Italia (*Himantopus himantopus*) e della nitticora (*Nycticorax nycticorax*).

5.4. Il pericolo delle infrazioni comunitarie.

Certamente il pericolo di incorrere, è concreto per l'intero tracciato da Battipaglia a Vallo di Diano e dal Vallo di Diano 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] .

* * *

La proposta tecnica di RFI è, pertanto, impropria, pericolosa dal punto di vista ambientale, irricevibile e comunque non meritevole di accoglimento.

Montesano, li 31.01 2024

