

Proc. n. 201100118022 del 06/05/2011
RA-



Italia
Nostra

ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

OSSERVAZIONI AL PTCP della Provincia di Salerno (art.14 Dlgs 152/2006)

PREMESSA

Italia nostra ripropone ed amplia le osservazioni già prodotte con riferimento ai profili di tutela ambientale, e non solo, soprattutto perché dopo la scadenza delu.s. almeno un evento ha contribuito ad avvalorare sospetti e dubbi sulla validità del procedimento e delle norme invocate, e, soprattutto più che del metodo adottato, della sua effettiva applicazione.

L'evento è la pubblicazione della gara d'appalto per un primo stralcio del I lotto della c.d. "Porta ovest di Salerno".

Le osservazioni di merito sulla coerenza dell'opera con le esigenze di tutela ambientale sono di seguito esposte.

Sembra di dover immediatamente richiamare l'attenzione della Amministrazione Provinciale di Salerno sui quesiti che si propongono con urgenza.

L'accelerazione procedimentale impressa verso la realizzazione dell'opera è dovuta ad un uso totalmente distorto della V.A.S. allegata al P.T.C.P., considerato che il Comune di Salerno non ha in alcun momento finora avviato la inderogabile procedura di V.I.A.?

Può la semplice adozione del P.T.C.P. per il quale è tuttora aperta la procedura per l'approvazione della V.A.S., legittimare l'iniziativa di un Ente quale l'Autorità portuale di Salerno che ha bandito la citata gara, oltretutto per realizzare un'opera totalmente esterna alla Circoscrizione portuale su cui essa è competente e, cioè, nel territorio governato dal Comune e dalle Istituzioni sovraordinate?

E' temeraria la richiesta - che si intende formalmente presentare - di azzeramento di tutte le procedure finora poste in essere, compresa l'approvazione da parte dell' Amministrazione provinciale del Progetto (definitivo ?) dell'opera?

Ed è evidente la ulteriore richiesta di sospensione di tutta la procedura di adozione ed approvazione del P.T.C.P. onde consentirne una nuova redazione che anche attraverso la ridefinizione della normativa – cui pure si riferirono le osservazioni già prodotte – eviti il ripetersi di tali gravissimi episodi per opere di non minore distruttivo impatto ambientale.

In via del tutto pregiudiziale si premette una

Verifica di coerenza con il titolo assegnato al Piano: “piano delle identità”

con riferimento alla realizzazione del nuovo porto commerciale di Salerno dinanzi alla Piana del Sele

Non può essere giudicata fuor di luogo una tale verifica, allorquando la previsione di una infrastruttura di livello superiore non è funzionale all'esercizio delle attività radicate in un territorio, - e che, perciò, ne delineano l'identità - bensì diventa incentivo per insediarne altre, totalmente disomogenee alle preesistenti.

E' il caso, davvero clamoroso, della previsione della realizzazione del porto commerciale ⁽¹⁾ dinanzi alla Piana del Sele.

Le dimensioni che si pretenderebbe di assegnare a tale opera, di per sé già notevoli, devono essere necessariamente ampliate, sia per l'indispensabile insediamento di attività sussidiarie, sia per le infrastrutture di supporto (viabilità per trasporto su gomma e per trasporto su ferro), sia, infine, per il naturale “indotto”.

Sulla base della conoscenza di casi di altri porti confrontabili con quello programmato nel PTCP di Salerno, si può fondatamente valutare il complessivo fabbisogno di territorio che, per la sola circoscrizione portuale, è valutabile in non meno di mq 3.500.000 che, per le destinazioni sopra delineate, potrebbe divenire di ~ mq 7.000.000 (pari a kmq 7), laddove la superficie indicata nel Piano è incredibilmente sottostimata in mq 400.000.

E' superfluo evidenziare lo sconvolgimento che ne deriverebbe a tutto il sistema infrastrutturale esistente, funzionale alle utilizzazioni presenti ed **identitarie** di quel territorio.

⁽¹⁾ - L'unico dato assunto per il dimensionamento è il numero di “teu” (unità di misura internazionale per i containers) che è di 2.500.000. ma nella descrizione si prevede che sul programmato porto siano trasferiti tutti i traffici che attualmente si svolgono nel porto di Salerno (ad eccezione di quelli crocieristico e diportistico)

Tra gli altri è stato esaminato il porto di Gioia Tauro, specializzato nel traffico di containers, che movimentava 3.000.000 di teu per anno (dati 2010) cui è destinata una superficie di mq. 1.500.000 che, per la specificità di impianti ed attrezzature, non consente altre utilizzazioni. Il territorio compreso in quella circoscrizione portuale è di mq 4.400.000.

Nel caso del porto programmato nel PTCP, evidentemente, per quanto sopra detto, si dovrebbe prevedere ulteriori aree di banchina per tutti i traffici diversi da quello containeristico.

Di non minore incidenza oltremodo negativa, è il confronto con il citato porto calabro che è caratterizzato dalla profondità dei fondali che raggiunge i m. 18,50: viene fatto di pensare che la programmazione del porto dinanzi alla Piana del Sele è avulsa da qualsiasi conoscenza geografica!

Non solo: è sconosciuta agli estensori del Ptcp anche la funzione che quel porto assolve e che si definisce con il termine specialistico “**transhipment**”: trasferimento dei containers dalle navi di massime dimensioni (stazza lorda oltre i 100.000) che, allontanandosi di miglia copribili in poche ore, non superano di h 24 l'incremento del tempo necessario a coprire il tratto mediterraneo della rotta tra Suez e Gibilterra, e ne consentono l'inoltro a mezzo di navi di stazza minore ai porti del Tirreno settentrionale per l'ulteriore trasferimento via terra alle destinazioni dell'Europa centro-mezzogiionale.

E' categoricamente da escludere che per una tale funzione il programmato porto possa entrare in concorrenza con quello di Gioia Tauro né, d'altra parte, la utilizzazione locale di merci e materiali ne richiede lo sbarco in tali mastodontiche quantità.

Per l'obbligo di fedeltà agli obiettivi specifici delle presenti osservazioni, si rinviano alle note i dati tecnici e tecnico/economici dell'opera programmata.

In questo testo si intende con forza notare come la sottrazione di non meno di 10 chilometri quadrati è clamorosamente **lesiva della identità agricolo/archeologico/turistico/balneare del territorio** della Piana del Sele, già così gravemente compromesso per il disordine insediativo, in larghissima misura prodotto da attività abusive, finora tollerato ed è lesivo anche per l'identità della popolazione che vi risiede e che, portando in conto soltanto gli abitanti dei Comuni di Capaccio-Paestum e parzialmente di Battipaglia e di Agropoli e di Comuni confinanti non è minore di 80.000 abitanti.

Verifica di coerenza con altre opere previste nel Ptcp (di seguito esaminate nel merito proprio)

Ancora con riferimento alla realizzazione del nuovo porto commerciale di Salerno dinanzi alla Piana del Sele è assolutamente pertinente e necessaria la verifica che qui si espone esaminando tale opera congiuntamente ad altra opera, **stradale**, che il Ptcp prevede (e di devastante impatto ambientale e di totale incongruenza rispetto agli obiettivi che attraverso di essa si intenderebbe perseguire), anche se ad essa dedica soltanto due righe di testo.

Ci si riferisce alla c.d. "porta ovest" del Comune di Salerno che dovrebbe migliorare il collegamento dell'esistente porto di Salerno con la viabilità statale (Autostrade A3, A30, Raccordo autostradale per Avellino, strade statali ordinarie).

E' evidentissima l'incoerenza tra questa previsione e quella dello spostamento del porto commerciale dinanzi alla Piana del Sele, ove, si afferma, dovrebbero essere trasferiti tutti i traffici attualmente interessanti il porto di Salerno.

Verifica di coerenza tra l'intervento e gli obiettivi di protezione ambientale

*(nelle schede le verifiche sono esplicitate con gli stessi segni adottati nell'edizione del Ptcp:
(- incoerente) (= indifferente) (+ coerente)*

Coerentemente alla osservazione già presentata, la verifica è di seguito svolta per la singola opera – **porto commerciale dinanzi alla Piana del Sele** – rispetto agli obiettivi più pertinenti per i quali nella Relazione di V.A.S. è adottata la "matrice cap. 3".

Qui se ne adotta lo schema espositivo, riportando righe e colonne che si è ritenuto più significative per l'opera in esame, introducendovi il giudizio di coerenza che deriva dalle osservazioni sopra esposte.

Invero, mentre per quanto sopra (e nelle note) osservato si ritiene di poter escludere addirittura la coerenza dell'opera in esame rispetto agli obiettivi specifici (v. col. 1)⁽²⁾, la stessa opera merita addirittura i giudizi di incoerenza (diversamente da quanto esposto nella Relazione Ambientale del Ptcp) rispetto a tutti gli obiettivi di protezione ambientale riportati nella seguente tabella.

⁽²⁾ - Non sembra presente nei documenti che formano il "Piano" alcun riferimento ai documenti di matrice europea che trattano dei "corridoi transeuropei" (l'ultimo aggiornamento di questi ultimi è dell'ottobre 2010). E', tuttavia, opportuno segnalare che la interconnessione che si vorrebbe favorire attraverso la qui programmata costruzione del porto, costituirebbe una autentica novità in campo nazionale, quando è in avanzata fase di studio, di progettazione di finanziamento l'interconnessione terrestre/ferroviaria tra Napoli e Bari. Sarebbe, anzi, da scongiurare qualunque ulteriore interconnessione attraversante il territorio della provincia di Salerno che sconvolgerebbe non solo la Piana del Sele. Si richiama, perciò, ancora una volta l'attenzione degli organi che non dovrebbero attentamente esaminare un simile Prop sui rischi che simili obiettivi introduttivi, lungi dall'essere effettivamente perseguibili, ne consentano, invece, ben altri, fuori da ogni programmazione, da ogni controllo di legittimità, di compatibilità ambientale, sociale, economica.

Opera previste nel Ptcp	Obiettivi specifici	Verifica di coerenza tra opera ed obiettivi	Verifica di coerenza tra opera ed obiettivi di protezione ambientale...		
Porto commerciale dinanzi alla Piana del Sele	Favorire l'interconnessione tra i corridoi transeuropei 1 e 8	Non sembra presente nei documenti che formano il "Piano" alcun riferimento ai documenti di matrice europea che trattano dei "corridoi transeuropei (l'ultimo aggiornamento di questi ultimi è dell'ottobre 2010). E', tuttavia, opportuno segnalare che la interconnessione che si vorrebbe favorire attraverso la qui programmata costruzione del porto, costituirebbe una autentica novità in campo nazionale, quando è in avanzata fase di studio, di progettazione di finanziamento l'interconnessione terrestre/ferroviaria tra Napoli e Bari.	Su1	Contrastare i fenomeni di diminuzione di materia organica, impermeabilizzazione...	--
			Su2	Prevenzione e gestione del rischio sismico	==
			Su3	Favorire la conservazione e l'aumento della superficie forestale...	--
			Su4	Favorire la gestione sostenibile della risorsa suolo e contrastare la perdita...	--
	Realizzazione di un nodo intermodale complesso di scala nazionale	Sarebbe, anzi, da scongiurare qualunque ulteriore interconnessione attraversante il territorio della provincia di Salerno che sconvolgerebbe non solo la Piana del Sele. Si richiama, perciò, ancora una volta l'attenzione degli organi che pur dovrebbero attentamente esaminare un simile Ptcp sui rischi che simili obiettivi introdotti, lungi dall'essere effettivamente perseguibili, ne consentano, invece, ben altri, fuori da ogni programmazione, da ogni controllo di legittimità, di compatibilità ambientale, sociale, economica.	Ac1	Protezione del Mar mediterraneo contro l'inquinamento marino	--
			Ac2	Contrastare l'inquinamento al fine di raggiungere lo stato di qualità "buono per..."	--
			Ac4	Proteggere gli ecosistemi acquatici...	--
			B2	Promuovere la conservazione e la valorizzazione di habitat e specie	--
	Realizzazione di piattaforme logistiche...	Trattando in altro paragrafo della c.d. "Porta ovest", dopo aver superato (impossibile!) ogni contraddizione quale quella sopra evidenziata, si evidenzierà altresì l'assurdità della localizzazione di qualunque infrastruttura del genere "interporto" a sud di Salerno per la quale si verrebbe ad attuare un ritorno verso il Sud della Penisola di merci già pervenute decine di chilometri più a nord, con ulteriore aggravio di traffico sulla A3 oltre Salerno in entrambi i sensi di marcia e vanificazione della utile funzione delle c.d. "Autostrade	B4	Ridurre gli impatti negativi per la biodiversità derivanti dalle attività produttive	--
			B7	Limitare la frammentazione degli habitat naturali ...	--
			B8	Promuovere la conservazione in situ di varietà, razze ed ecotipi	--
			Pb1	Promuovere la conservazione degli aspetti significativi o caratteristici	--
	Razionalizzare, riorganizzare, adeguare le infrastrutture portuali ...				
	Piattaforma logistica nel territorio di Battipaglia, in connessione con				

	il porto e con l'aeroporto	del mare”.	Pb2	Gestire il paesaggio...	---
			Pb3	Pianificare i paesaggi al fine di valorizzazione...	---

**Verifiche di coerenza per il complesso delle opere del
“Sistema infrastrutturale e della mobilità”
per la costiera amalfitana**
(v. “la costiera amalfitana e la centralità di Cava dei Tirreni...”, da pag. 9)

E' opportuna una trattazione unificata per i progetti riportati nella tabella seguente, dal momento che:

- la definizione progettuale, attraverso le precisazioni localizzative riportate nelle schede illustrative del Ptcp, è di per se **incoerente** con un “piano” e, ancor più, con una **“valutazione ambientale”**: entrambi tali documenti assumerebbero, piuttosto, il carattere di una “sanatoria”, in assenza di qualsiasi studio di fattibilità, di qualunque V.I.A., di qualunque confronto di soluzioni alternative;

- emerge un contrasto evidentissimo con l'obiettivo dell' **“azione 5” nella scheda 3**, dove a pg. 155 si programma la **“realizzazione delle azioni immateriali per il governo e la regolazione della domanda di accesso previste dal Piano di Riassetto della Mobilità sostenibile in Costiera amalfitana della Comunità Montana “Monti Lattari”**.

L'esito assolutamente negativo per le verifiche sotto riportate suggerisce anche stavolta che sia intrapresa una strategia assolutamente innovativa nella trattazione del problema dell'accessibilità ai centri della Costiera – e prima di tutto a favore dei residenti – come il richiamato obiettivo della “Azione 5” lasciava intravedere.

Opera previste nel Ptcp	Obiettivi specifici	Verifica di coerenza tra opera ed obiettivi	Verifica di coerenza tra opera ed obiettivi di protezione ambientale...		
Realizzazione di un collegamento stradale tra Cava de' Tirreni e Maiori... comprendente una galleria tra il Corpo di Cava e la località Croce di Tramonti	Disciplinare gli usi e le trasformazioni del territorio in una logica di massimo contenimento del consumo del suolo	E' opportuna una trattazione unificata per i progetti riportati nella colonna 1, dal momento che: - la definizione progettuale, attraverso le precisazioni localizzative riportate nelle schede illustrative del Ptcp, è di per se incoerente con un "piano" e, ancor più, con una "valutazione ambientale". Anche in ciascuno dei casi si paventa il rischio che entrambi tali documenti assumano, piuttosto, il carattere di una "sanatoria", in assenza di qualsiasi studio di fattibilità, di qualunque V.I.A., di qualunque confronto di soluzioni alternative; - emerge un contrasto evidentissimo con l'obiettivo dell' "azione 5" nella scheda 3, dove a pg. 155 si programma la "realizzazione delle azioni immateriali per il governo e la regolazione della domanda di accesso previste dal Piano di Riassetto della Mobilità sostenibile in	Su1	Contrastare i fenomeni di diminuzione di materia organica, impermeabilizzazione...	---
	Favorire una gestione Delle aree boschive orientata alla Protezione delle risorse, degli ecosistemi e del paesaggio		Su3	Favorire la conservazione e l'aumento della superficie forestale...	---
			Su4	Favorire la gestione sostenibile della risorsa suolo e contrastare la perdita...	---
Realizzazione contestuale di: - tracciati in variante alla SS 163 (bypass) in prossimità dei centri di Praiano, Amalfi-Atrani,	Disciplinare usi e trasformazioni del territorio in ragione della tutela delle			Ac2	Contrastare l'inquinamento al fine di raggiungere lo stato di qualità "buono per..."
			B2	Promuovere la conservazione e la valorizzazione di habitat e	---

Minori-Maiori e Cetara; - parcheggi interrati in adiacenza dei nuovi tracciati...	risorse idriche (superficiali, sotterranee e costiere)una gestione delle aree boschive orientata alla protezione delle risorse, degli ecosistemi e del paesaggio	Costiera amalfitana della Comunità Montana “Monti Lattari”. Come già denunciato nelle osservazioni al Ptcp già prodotte – ma come universalmente riconosciuto – la creazione di parcheggi in prossimità (o addirittura all'interno) di siti di particolare capacità attrattiva, determina abnormi, incontrollabili incrementi di traffico individuale lesivi della integrità degli stessi siti: in definitiva si tratta di un perverso circolo vizioso nel quale, come sempre si constata, incorrono le Amministrazioni locali con danno per i cittadini e compromissione delle risorse ambientali, paesaggistiche, culturali, artistiche delle nostre città.		specie	
Realizzazione di Parcheggi al servizio dei centri e dei nuclei storici e dei parcheggi in roccia in località Fontanelle del Comune di Furore, a livello in località Menato ed interrato e/o a livello in via Mola nel centro di Praiano			B4	Ridurre gli impatti negativi per la biodiversità derivanti dalle attività produttive	---
	Tutelare e valorizzare i paesaggi di maggior valore		B7	Limitare la frammentazione degli habitat naturali ...	---
			B8	Promuovere la conservazione in situ di varietà, razze ed ecotipi	---
	Definire le misure da adottare per la gestione dei paesaggi nelle aree sottoposte a particolari pressioni antropiche		Pb1	Promuovere la conservazione degli aspetti significativi o caratteristici	---
			Pb2	Gestire il paesaggio...	---
		Pb3	Pianificare i paesaggi al fine di valorizzazione...	---	

Verifiche di coerenza per la c.d. "Porta ovest di Salerno"

Premessa

Oltre alla verifica di coerenza con la realizzazione del nuovo porto commerciale di Salerno e senza rinunciare ad una analisi delle opere attraverso i parametri che le caratterizzano nei rispettivi rapporti con l'"ambiente", inteso nell'accezione più ampia possibile, sembra non dissonante con l'essenza stessa della tematica svolgere talune riflessioni, in particolare sulla c.d. "porta Ovest" di Salerno.

L'opera, nei giorni scorsi è stata finalmente presentata – e in forma più che ufficiale – attraverso una serie di "rendering" realizzati sovrapponendo graficamente elementi del progetto su una aerofotografia complessiva (in scala ~ 1/5.000) ovviamente di recente ripresa, completata, poi, con immagini di "come saranno" gli snodi dell'asse viario ove si sviluppano a cielo aperto.

Intanto, sembra strano che si parli di Porta Ovest, dal momento che l'imbocco di tutto l'asse viario che la compone è disposto in un quadrante del territorio cittadino meglio individuabile come nord-est!

All'uscita dell'ultima galleria compresa nell'asse viario, si ha, ben vero, una visione rivolta verso Ovest, ma, ahimé, della città non si vede un bel nulla, ovvero, in alto nient'altro che l'Hotel Baia e in basso l'antemurale del porto se non le pile di containers e qualche sovrastruttura di nave o delle grues operanti sulle banchine!

Vien da pensare immediatamente, invece, a quelle porte "virtuali" che si spalancano dinanzi agli occhi dei viaggiatori che superano in auto l'ultima curva venendo da Napoli sull'Autostrada o sulla SS. 18, o in treno attraverso la vecchia, splendida, ferrovia Cava - Salerno e sono colti da stupore alla vista della città distesa lungo l'arco di costa, a perdita d'occhio.

E allora? Rendiamo possibile, a seguire, l'avvicinamento più tradizionale alla realtà urbana attraverso via B. Croce, via A. Sabatini, Piazza Umberto I con il Teatro Verdi, la Villa comunale, il lungomare cittadino, ovvero attraverso quello che ormai può ben definirsi un gradevolissimo viale, che si sviluppa dalla base del viadotto lungo il perimetro del porto, nella speranza che una tal gradevolezza non venga bruscamente interrotta da una muraglia di oltre trenta metri di altezza!

E la "porta Ovest"?

*L'analisi che sopra si è preannunciata dimostrerà che è **perfettamente possibile ed auspicabile – anzi, obbligatorio - rinunziarvi!***

Verifica di coerenza con altri obiettivi specifici strettamente correlati

Razionalizzare, riorganizzare, adeguare le infrastrutture portuali
Promuovere la mobilità intermodale di persone e merci
(v. col. 2 della Matrice Cap. 3 della Relazione ambientale, pag.63)

E' di tutta evidenza l'**incoerenza** tra la programmata realizzazione della c.d. "Porta ovest" cui si assegna la preminente funzione di risolvere il problema del collegamento del porto con la viabilità autostradale e la realizzazione del porto commerciale dinanzi alla Piana del Sele, sul quale dovrebbero essere trasferiti tutti i traffici diversi da quelli crocieristico e diportistico.

Tanto, con la reciproca possibile elisione tra le due opere, renderebbe superflua ogni ulteriore verifica rispetto agli obiettivi di protezione ambientale di cui alla Matrice del Cap. 3, ma, proprio nell'ipotesi dell'auspicabile rinuncia almeno all'opera più ambiziosa di tutto il Ptcp, è obbligo assolutamente inderogabile procedere alle analoghe verifiche per l'altra – la c.d. "Porta ovest di Salerno" - che appresso si sviluppano.

Si può senz'altro affermare che il progetto "porta Ovest" non è rispondente ad alcuno dei due obiettivi⁽³⁾ riportati nel titolo del paragrafo e di seguito si espone il perché.

1° - Fissando l' "**origine**" (di seguito "O.") dell'opera alla base dell'esistente viadotto di collegamento del porto alla viabilità ordinaria e autostradale, la "**destinazione**" (di seguito "D."), non può che essere il complesso svincolo di Fratte. Le condizioni della circolazione attraverso quell'autentico "imbuto" potissimo e deprecato in tutto il mondo dell'autotrasporto e degli automobilisti per il bassissimo livello di funzionalità che lo caratterizza, soprattutto in relazione alla connessione con il collegamento Sa-Av che ne espande l' "impervietà" per almeno ulteriori 12 chilometri circa, (ed anche in termini di sicurezza), sconsigliano assolutamente di anticipare la soluzione del collegamento del porto che, così com'è, se non altro "distilla" i volumi di traffico verso quello svincolo.

⁽³⁾ - Proprio l'inquadramento dell'opera tra tali obiettivi potrebbe aver ispirato l'Autorità portuale a pubblicare il bando di appalto integrato per la costruzione di un ponte sul vallone Cernicchiara, totalmente scollegato, allo scudo, da qualunque altra parte dell'opera progettata, e, addirittura, fuori della circoscrizione portuale, in un territorio totalmente estraneo alla competenza dell'Autorità stessa venendo così a configurare un vizio di illegittimità che imporrebbe l'immediato annullamento di ogni procedura avviata e la revoca di ogni provvedimento adottato.

Le pur gravissime turbative che il traffico da e per il porto sull'attuale collegamento induce nella circolazione urbana, possono essere rimosse con intervento molto meno invasivo, ma certamente efficace anche – e soprattutto - proprio rispetto agli obiettivi di protezione ambientale ⁽⁴⁾

2° - Ma non è solo la "D." ad inficiare la validità del progetto!

L'opzione per l'adozione di un nuovo collegamento a doppia carreggiata – di per se nettamente esuberante rispetto ai volumi di traffico da smaltire, ma che sarà sembrata necessaria ai progettisti, considerata la promiscuità del traffico stesso – è clamorosamente contraddetta dall'**ineliminabile tronco di lunghezza ~ m. 300, tra Villa Poseidon e Piazzale S.Leo, in cui la carreggiata è unica!**

Sembra non essere stata sufficiente una presenza accademica nel team degli attuali progettisti, per sconsigliare una tale soluzione che, vanificando totalmente l'efficienza dell'opera, ne rende impossibile qualunque verifica di coerenza con la protezione ambientale (oltre che con "la promozione della mobilità intermodale di persone e merci").

3° - Ma dove si entra nel regno dell'assurdo è proprio...nella prima galleria ovest-est, che presentando uno sviluppo in lunghezza minore di oltre m. 150 (per quanto possibile misurare sui documenti finora illustrativi dell'opera) è caratterizzata da una pendenza in salita addirittura superiore a quella che caratterizza il tronco da sostituire, compreso tra la stessa "O." e la rotatoria "Poseidon".

4° - Ad inficiare ulteriormente (ove ve ne fosse stato bisogno!) la validità del progetto concorrono gli irrisolti problemi di interferenza con il traffico "altro" (v. all'uscita della seconda galleria) ed il ridottissimo raggio delle "rotatorie" – ma non potrebbe essere altrimenti, stante l'orografia della zona - la (forse solo non disegnata) sistemazione dell'accesso al piazzale Cernicchiara che sembra irraggiungibile senza spericolate manovre, l'ulteriore difficoltà di realizzazione che presenterebbe la prima galleria nella direzione est-ovest, diramantesi dalla esistente galleria "Seminario".

Ai fini di una valutazione immediatamente confrontabile con la "Matrice cap. 3" si riporta di seguito quella redatta con specifico riferimento ad opera singola ⁽⁵⁾

Opera previste nel Ptcp	Obiettivi specifici	Verifica di coerenza tra opera ed obiettivi	Verifica di coerenza tra opera ed obiettivi di protezione ambientale...		
	Razionalizzare, riorganizzare, adeguare le infrastrutture portuali ...	Nella scheda che precede è stata già denunciata la incoerenza tra le due opere che si esaminano.	Su2	Prevenzione e gestione del rischio sismico	-
			Su4	Favorire la conservazione e l'aumento della superficie forestale...	-

⁽⁴⁾ - Ci si riferisce al c.d. progetto "Macchi", adottato dalla Giunta Comunale con la deliberazione n. 2183 del 31.3.1980, introdotto nel Piano comunale ai fini della L. n. 64/'86 (deliberazione del C.C. n.....), finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno e dalla Regione Campania con £ 32,5 miliardi (oggi sarebbero € 16.526.620, altro che gli attuali finanziati – peraltro ad Istituzione incompetente - € 4.648.056,68) e, poi, inspiegabilmente (?) abbandonato dal Comune. Agli atti del Comune – e della Regione – si possono trovare tutti i documenti che illustrano sia il progetto, sia la vicenda.

⁽⁵⁾ - e non, come surrettiziamente presentata nella Relazione Ambientale allegata al P.T.C.P., con riferimento a "obiettivi specifici".

Sistema infrastrutturale "Salerno Porta Ovest"		Mentre si rinvia alle pagine successive l'illustrazione dettagliata delle caratteristiche dell'opera "Porta ovest di Salerno", si comprendono anche nella presente relativa scheda le altre opere che potrebbero essere considerate complementari anche ad una sola delle due.	Ar1	Contribuire al perseguimento degli obiettivi del protocollo di Kyoto: ridurre le emissioni...	-
			Ar3	Migliorare la qualità dell'aria.....	-
	Piattaforma logistica nel territorio di Battipaglia, in connessione con il porto e con l'aeroporto	La verifica negativa rilevabile in questa tabella si riferisce, per quanto riguarda il progetto "Salerno – porta ovest", anche alle fasi esecutive.	Ar5	Contenere e prevenire l'inquinamento acustico...	-
		Le ineliminabili interferenze tra la rete stradale urbana e, soprattutto, statale – ordinaria e autostradale – e quella da realizzare, fin dalla fase esecutiva riverteranno sull'ambiente urbano intollerabili, gravissime conseguenze in termini di inquinamento atmosferico ed acustico: basti far riferimento al volume di roccia derivante dalla perforazione delle gallerie, non inferiore a mc. 1.500.000 da allontanare dalle aree di cantiere. Evidentemente conseguenze oltremodo gravi si riverteranno sulla stessa attività portuale a motivo dell'abnorme incremento del traffico generato dai vari cantieri sull'unico collegamento esistente tra il porto, e la viabilità salvo a voler infliggere definitiva condanna alla vivibilità di buona parte del territorio urbano, e, con maggior intensità, per il Centro. Ed è appena il caso di paventare la conseguente dilatazione dei tempi occorrenti per la realizzazione di una tale opera, ben al di là di quanto ordinariamente prevedibile.	Pb1	Promuovere la conservazione Degli aspetti significativi o caratteristici	-
			Pb2	Gestire il paesaggio...	-
			Pb3	Pianificare i paesaggi al fine di valorizzazione...	-

E' possibile dare un giudizio di coerenza con gli obiettivi di protezione ambientale esposti nella Matrice Cap. 3?

La risposta non può essere che un NO senza appello!

In logica conseguenza di quanto sopra, Italia nostra diffida l'Amministrazione provinciale a revocare qualunque provvedimento approvativo già intervenuto per l'opera "Porta ovest di Salerno" per la quale:

- non è stata sviluppata alcuna procedura di Valutazione di Impatto ambientale⁽⁶⁾;
- non è assumibile come sostitutiva la Relazione di Valutazione Ambientale Strategica allegata al Ptcp;

⁽⁶⁾ - E' appena il caso di ricordare che in sede di approvazione del P.U. del Comune di Salerno, alla osservazione che i numerosi interventi ivi previsti e suscettibili di produrre pesantissimo impatto ambientale non erano assistiti dalla insignificante Relazione "ad hoc" allegata al Piano, fu data risposta che ciascuna opera – ma, all'epoca, per la Porta ovest non era presente alcuna idea, né tanto meno progetto – sarebbe stata svolta la procedura per la V.I.A.

Ed è appena il caso di osservare che alcuna procedura per la V.I.A. è stata finora attivata dal Comune di Salerno per una qualunque delle...straordinarie opere messe in cantiere!

- l'avviata procedura di appalto di un lotto del 1° stralcio – oltre che essere viziata di illegittimità per l'incompetenza dell'istituzione appaltante - potrebbe essere in seguito foriera di prevedibilissime “varianti” in corso d'opera men che meno assistite dalle procedure di V.I.A. imposte dalle leggi nazionali e comunitarie.

In merito a tale ultimo aspetto è legittimo il sospetto che un tale anomalo procedimento sia stato posto in essere proprio per eludere l'obbligo dei procedimenti secondo le norme comunitarie.

Presidente Regionale
ITALIA NOSTRA

Prof.ssa Raffaella Di Leo

