



Qui passa il treno

L'Alta Velocità a sud di Eboli: il paesaggio agrario alla prova delle infrastrutture

The train passes here

High-speed Rail South of Eboli: the Agrarian Landscape to the Test of Infrastructure

Simone Valitutto, Università degli Studi di Salerno
ORCID: 0009-0001-8214-4934; svalitutto@unisa.it

Introduzione

“Qui passa il treno” è il primo pensiero alla vista di un piccolo escavatore che muove una trivella accanto a un albero. Probabilmente questo processo di traduzione da un’immagine all’apparenza innocua ad un esito – innocuo o meno a seconda del contesto – che modifica l’esistente dal punto di visto percettivo non è concepito solamente da un osservatore attento. Qualche altro guidatore passando accanto al campo che sta per diventare cantiere avrà pensato lo stesso, così come qualche altro abitante vi avrà letto le fasi preliminari dell’ennesimo mutamento del proprio paesaggio quotidiano. Una strada, un tempo di campagna oggi asfaltata, segna il confine tra due comuni della provincia di Salerno, Palomonte e Sicignano degli Alburni, dove nella tarda primavera del 2024 iniziano i lavori della tratta ferroviaria Alta Velocità Battipaglia-Romagnano. Paesi confinanti ma distanti – tanto che i residenti delle frazioni pianeggianti di Sicignano “abitano” Palomonte andando qui a scuola, a messa, al campo-santo – il toponimo del loro confine principale è Sperlonga. Le grotte tufacee, abitate sin dalla Preistoria, nel X sec. accolsero una comunità di monaci italo-greci che qui fondarono un santuario nel quale si continua a venerare la Madonna di Sperlonga (De Martino 2008). Il complesso, con i suoi affreschi medievali, è negli ultimi anni oggetto di diverse pratiche di valorizzazione turistica e patrimonializzazione (Valitutto 2020b). Di fronte al santuario sul finire degli anni ’80 è sorta una delle aree industriali del post-terremoto irpino finanziate dalla legge 219/81; s’immaginava per i paesi colpiti dal sisma del 23 novembre 1980 come Palomonte una virata industriale, mai pienamente decollata, a discapito della “vocazione” agro-pastorale (Ventura 2011; 2020a; 2020b). Quest’idea di sviluppo ha attraversato alterne vicende e soltanto negli ultimi anni i lotti realizzati per ospitare fabbriche e complessi produttivi sono

stati definitivamente occupati. All'inizio dei lavori per la realizzazione dell'area industriale i contadini e proprietari dei terreni espropriati, abitanti di questo confine, si opposero fortemente con presidi, manifestazioni, denunce. Il ricordo di quei giorni di protesta infruttuosa ritornò ad essere presente quando, in piena crisi rifiuti in Campania, nel 2001, si decise che un capannone costruito con i finanziamenti statali e mai utilizzato dovesse ospitare un tritovagliatore. Ancora presidi, manifestazioni, denunce. La protesta però diede frutti scongiurando il pericolo di un impianto di trattamento dei rifiuti a Sperlonga, che restava una frazione agricola nonostante i mutamenti urbanistici dell'insediamento industriale e l'assenza decennale di un piano di regolamentazione delle costruzioni civili che aveva permesso la comparsa disordinata di nuove case e insediamenti produttivi, spesso finanziati dai contributi per la ricostruzione post-terremoto (Valitutto 2020a). Nel frattempo, lungo la strada di confine, si sviluppa un'azienda zootecnica che alleva bufale. Il fieno (o il mais o i cereali, a seconda del ciclo agricolo) con cui sono allevate è coltivato nel campo oggetto delle indagini geologiche dell'inizio di questo brevissimo scavo alla ricerca di "azioni inseparabili dai luoghi in cui sono state compiute e dalle risorse – materiali, sociali, simboliche – con cui istituiscono una relazione" (Torre 2011, p. 5).



Figura 1. Lavori preliminari del lotto 1a Battipaglia-Romagnano Alta Velocità, foto di Simone Valitutto, 13/06/2024.

Un albero ibrido

L'albero al centro del campo è un pero selvatico poi innestato che, dialogando con i Monti Alburni sullo sfondo e con la luce del sole, è diventato un punto di riferimento per chi attraversa la strada provinciale dirigendosi verso l'Autostrada A2 del Mediterraneo (la famigerata Salerno – Reggio Calabria) andando via da Palomonte o per ritornare nel proprio paese. Lo svincolo di Sicignano degli Alburni, nodo autostradale da cui inizia anche la SS 407 Basentana che attraversa la Basilicata, dista circa due chilometri. Chi parte e chi resta (Teti 2022) incrocia con lo sguardo quell'albero. Lo stesso accade ai – pochi – turisti o a chi si trova di passaggio, la prova è la serie di fotografie che ritraggono il pero che periodicamente circolano sui social, scattate amatorzialmente o da professionisti¹. Se l'albero, una volta innestato, da selvatico è diventato da frutto, grazie a un innesto, è grazie a una convezione sociale ispirata da modelli estetici, paesaggisti, comunicativi, patrimonializzanti che si è innescata una nuova "acquisizione di significato" (Biscaldi Matera 2018, p. 18): il pero lungo la strada è diventato "un bell'ibrido, insomma, frutto dei linguaggi patrimoniali contemporanei" (Scarpelli 2020, p. 18). Allo stato attuale dei lavori non si sa ancora se quell'albero sarà salvato o sacrificato, se resterà nella memoria non fotografica diventando nostalgia (Bridges, Osterhoudt 2021), sarà dimenticato o continuerà a produrre immagini, ora che l'età non gli consente di produrre frutti.



Figura 2. Planimetria del progetto esecutivo della tratta AV "Battipaglia – Romagnano al Monte" dell'area di Sperlona, in rosso la nuova strada ferrata, il cerchio rosso circonda l'albero di pero, poco distante l'area industriale di Palomonte (SA).

¹ Sul ruolo della fotografia nei campi di ricerca in contesti rurali, sull'analisi e produzione antropologica delle immagini fotografiche: Meloni 2023a; 2023b.



Sappiamo solamente che il treno ci passerà sotto, in una galleria naturale le cui fasce di rispetto condizioneranno la coltivazione di quei terreni per sbucare in un ponticello di 120m sul torrente Capo Iazzo e ritornare sottoterra in nuove gallerie per poi risalire in superficie. L'impatto sul paesaggio rurale sarà poco visibile, mitigato da accorgimenti, norme tutelative e nascondimenti della linea, ma sarà chiaro dal punto di vista culturale, depotenziando aree agricole già ampiamente compromesse da insediamenti industriali e produttivi e dallo spopolamento. L'albero ibrido, che nella memoria di quelle terre espropriate per far posto alle fabbriche attigue è ancora presente in gran numero, resistenza agricolo-naturale di un paesaggio rurale già ampiamente mutato, dovrà fare i conti con un'opera pubblica mastodontica, strategica, nazionale, urgente. Un innesto tra selvatico e fondi europei.

Nelle desolate terre

Ha messo radici in una delle "desolate terre" abitate dai contadini cari all'epopea leviana (Levi 1945), contadini che sul treno salivano soprattutto per emigrare o studiare, quando la stazione di Sicignano degli Alburni non era stata depotenziata e i treni della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto passavano più frequentemente. Qui iniziava la tratta nodale Sicignano-Lagonegro che connetteva i centri urbani campani a diversi paesi dell'entroterra salernitano (Vallo di Diano) e potentino, soppressa nel 1987. Da diversi anni, un comitato ha avviato una serie di iniziative per promuoverne la riattivazione. Le recenti scelte politiche sono invece orientate al potenziamento della linea, a discapito di quella esistente che attraversa la parte costiera della provincia meridionale di Salerno e sbuca in Calabria, stabilendo che l'Alta Velocità passasse per le Aree interne, per meglio connettere la Lucania e la Puglia meridionale all'arteria veloce inserita nell'Asse ferroviario Berlino-Palermo. Il DPCM del 16 aprile 2021 annunciando il "Potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria" e il "Potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia" prevede, così, un'interconnessione di traino europeo per intere regioni del Mezzogiorno, le cui carenze infrastrutturali e di servizi, tra l'altro, hanno sempre di più spinto intere generazioni a partire. Da qui il progetto e i lavori iniziati negli scorsi mesi che intersecano quell'albero e questa porzione complessa di paesaggio stratificato.

Il lotto 1a Battipaglia-Romagnano è il primo intervento – nell'ambito della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria – progettato ed avviato ad iter autorizzativo e Dibattito Pubblico. Nell'ambito della realizzazione dell'opera è

previsto il completamento del lotto 1, che da Battipaglia si riconnette con la linea tirrenica fino a Praia, del lotto 2 che prosegue verso sud e l'intervento di raddoppio di linea Cosenza-Paola/S. Lucido (nuova galleria Santomarco).

Gli investimenti previsti per gli interventi prioritari dell'AV Salerno-Reggio Calabria ammontano complessivamente a 11,2 miliardi di euro, di cui 1,8 miliardi di euro per l'intervento del lotto 1a Battipaglia-Romagnano, finanziato con i fondi del PNRR; 9,4 miliardi di euro, finanziati con fondi complementari, per il completamento del lotto 1, per il lotto 2 e per il raddoppio Cosenza-Paola/S.Lucido (circa 8 miliardi di euro per il lotto 1b Romagnano-Buonabitacolo e 1c Buonabitacolo-Praia e circa 1,4 miliardi di euro per il raddoppio e la galleria Santomarco).²

Data la specificità tecnica del contenuto, riportare interamente le note descrittive del progetto presenti *online* consente di esplicitare – e mutuarla in dato – la narrazione tecnico-istituzionale che presenta l'opera strategica, consentendo specularmente di mettere in evidenza carenze o reticenze nei confronti di chi si scontrerà con le conseguenze quotidiane della realizzazione *ex novo* della linea ferroviaria. L'analisi di tali testi e della comunicazione istituzionale di RFI rivela una precisa modalità da parte della società pubblica che, rispettando gli obblighi di trasparenza, sembra promuovere una narrazione precisa che punta alla valorizzazione delle opportunità e alla persuasione dell'utilità dell'opera che mette in campo ingenti investimenti, raramente stanziati per territori ritenuti marginali (De Rossi 2018; Copertino, Santoro, Berardi 2022). La stessa trasparenza, come si vedrà in seguito, appare assente nei rapporti diretti con i proprietari dei terreni e delle abitazioni rurali, custodi e artefici del paesaggio agrario e controparte nelle pratiche di esproprio avviate. Se la rilevanza strategica del progetto è il principale argomento che RFI mette in campo nella comunicazione pubblica e giornalistica, il posizionamento geografico di questa tratta sulla carta depotenziante diviene tassello importante dello scenario infrastrutturale futuro previsto per l'intero Mezzogiorno d'Italia poiché rappresenta il punto di integrazione, snodo e collegamento fondamentale per il miglioramento delle relazioni trasportistiche su due direttrici meridionali (la Salerno-Reggio Calabria e la Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto) attraverso l'interconnessione all'altezza di Romagnano alla futura linea AV della linea esistente Potenza-Metaponto.

L'area interessata dalla Battipaglia-Romagnano comprende e attraversa i comuni salernitani di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano

² <https://www.rfi.it/it/rete/opere-sottoposte-a-dibattito-pubblico/nuova-linea-ferroviaria-av-salerno---reggio-calabria.html>, consultato il 28/06/2024.



degli Alburni, Buccino e Romagnano al Monte per circa 35 km, territori che presentano caratteristiche, non solo paesaggistiche, lontanissime. Se la piana urbanizzata di Battipaglia e Eboli e le pertinenti aree agricole intensive pagano il prezzo più alto per gli espropri e le demolizioni di case, le Valli dell'Alto Sele e del Tanagro, tra aree SIC e fenomeni di abbandono o ristrutturazione delle piccole proprietà terriere, sembrano ancora di più inermi. Alle arterie fluviali di Sele e Tanagro, alla rete autostradale, alle Colline Salernitane dell'olio DOP e di altre tipicità enogastronomiche, s'innesteranno:

17 viadotti, per una lunghezza totale pari a circa 6 km; 9 gallerie naturali, per una lunghezza totale pari a circa 13 km di cui 9 sulla nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria e 2 di interconnessione per Potenza; 8 gallerie artificiali per una lunghezza totale pari a circa 4 km. In seguito all'analisi della situazione attuale e alla valutazione dei livelli acustici successivi alla realizzazione del progetto, sono stati individuati provvedimenti per contenere l'impatto acustico, attraverso l'installazione di barriere antirumore per un totale di circa 17 km.³

Il capolinea dell'interconnessione ferroviaria sulla linea convenzionale Battipaglia-Potenza e la continuazione del tragitto meridionale (il lotto 1b Romagnano-Buonabitacolo di 48 km e il lotto 1c Buonabitacolo-Praia di 46 km) che ritrova in Calabria la tratta su rotaia già esistente per poi "tuffarsi" nello Stretto di Messina, è l'opera pubblica probabilmente più controversa della storia politica, imprenditoriale, infrastrutturale italiana: il Ponte sullo Stretto.

Partire dal punto di approdo aiuta a comprendere meglio alcuni dei motivi dell'assenza a livello nazionale, regionale, locale, eccezion fatta per i diretti interessati dagli espropri e abbattimenti sostenuti da voci di dissenso politico-ambientale più flebili rispetto al passato, di opposizione rispetto a un'opera pubblica che, di fatto, muterà il paesaggio esistente perché si è deciso che "qui passa il treno".

In merito a ciò che sta accadendo a Messina, Pietro Saitta, intervistato da *La nuova ecologia* (il periodico di Legambiente), sostiene:

Lo scetticismo è il sentimento dominante. È uno scetticismo diffuso tanto tra quelli che sono contrari al ponte tanto tra quelli che sono favorevoli, i quali peraltro non sono pochi. L'abitudine a una serie di discorsi che non si sono mai concretizzati, rispetto al ponte e rispetto ad altre promesse, ha reso le persone scettiche. Questo scetticismo genera però anche un problema che è quello del venire meno delle motivazioni a opporsi. Possiamo distinguere una fase molto partecipata di opposizione

³ Ivi.



al ponte risalente a 10-15 anni fa da una fase più recente in cui c'è stato il venire meno del supporto di molti cittadini anche in ragione dell'emigrazione. Vedere altri numeri avrebbe certamente dato alle persone contrarie al ponte una spinta per continuare protestare.⁴

Lo scetticismo, alimentato anche dall'emigrazione e non solo da uno scollamento dalla politica attiva, abita anche le “desolate terre” rese meno isolate dall'arrivo in corsa dell'Alta Velocità, anche se qui il treno passa solamente e non si ferma?

Storie di Piantagrane

Ritornare a quel pero equivale ad approfondire ulteriormente il paesaggio di poche particelle catastali interessate dai lavori. L'albero ha molti anni e ormai non produce più frutti ma, come sostiene Loredana è “bello da vedere”.⁵ Loredana qui ci è cresciuta, oggi gira il mondo curando la comunicazione di importanti aziende agroalimentari. Loredana è stata una delle anime principali della protesta contro la “munnezza” dei primi anni 2000, tra i suoi ricordi – e lacrime – di bambina ci sono gli anziani, compresi i suoi nonni, che dopo il terremoto si opponevano alle cariche della Polizia in maniera nonviolenta per difendere le proprie terre. In famiglia gli espropri della costruzione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria degli anni '60 hanno succeduto quelli dell'800 per la costruzione della “vecchia” linea ferroviaria. Il suo album di memorie fa i conti con l'arrivo dello Stato che decide, particella dopo particella, di togliere un po' di terra per promuovere sviluppo e spostamenti. “Tocchi una cosa molto dolorosa perché è l'ennesima volta che la mia famiglia, per uno strano giro del destino, viene colpita da questa storia dei seq... – stavo dicendo sequestro che è praticamente quello che mi è venuto, è molto freudiano –, da questa cosa degli espropri”, dice Loredana. La terra in cui cresce il pero, in realtà, è gestita dal fratello a seguito di un accordo di fitto, questi e altri ettari coltivati sono le terre *ru Ruca*, possedimenti terrieri del duca Elefante, ultimo esponente della più importante famiglia latifondista della zona. Le terre dove ora sor-

⁴ Ponte sullo Stretto, il sociologo: “Difficile una nuova Val di Susa”, intervista a Pietro Saitta di Rocco Bellantone www.lanuovaecologia.it/ponte-sullo-stretto-il-sociologo-difficile-vedere-una-nuova-val-di-susa/ (consultato il 28/06/2024).

⁵ Intervista realizzata il 07/06/2024. Anche le successive parole di Loredana sono state raccolte in quest'occasione.



ge l'area industriale erano le terre *r' Santa Maria*, possedimenti della comunità monastica prima e del santuario di Santa Maria di Sperlonga poi. Sotto quell'albero, che osservato dalle giuste prospettive sembra stagliarsi in una pianura che non ha mai visto la presenza di attività umana, s'intersecano latifondi religiosi e laici, fabbriche e santuari bizantini, terreni fertili o complessi produttivi. Da quest'anno anche l'AV: la GN09A, galleria naturale di 2.555 m. che dovrà connetterla all'Europa.

Consultando i documenti prodotti dagli attori dei dibattiti pubblici promossi da RFI per presentare il progetto preliminare del lotto 1a Battipaglia-Romagnano si leggono i rilievi seguenti mossi dall'Azienda Agricola e Forestale Podere Elefante che ben definiscono, tra criticità e potenzialità, questa specifica porzione rurale e paesaggistica.

La tratta, oltre ad incidere pesantemente sul paesaggio agro forestale, attraversa una zona di valenza naturalistica e culturale unica, localizzata all'altezza del Viadotto 13, tra i comuni di Palomonte e Sicignano degli Alburni. Il percorso impatta in modo devastante su un complesso rupestre paleocristiano denominato Grotta Palomma identificato e catalogato dalla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio di Salerno ed Avellino come Complesso delle Grotte di S. Maria di Sperlonga.

1) Non sono state effettuate analisi in merito all'impatto dell'opera sull'ambiente rurale, in particolare sul patrimonio olivicolo, con presenza di piante di *Olea Europea* aventi caratteri di Monumentalità e ricadenti nel territorio della DOP Colline Salernitane; 2) non sono stati tenuti in considerazione gli impatti sulle aree di impluvio che vedono la fuoriuscita del treno dalle gallerie con incidenze sostanziali sulle aree che rappresentano i corridoi ecologici naturali acclarati; 3) in molte aree ricadenti sui territori comunali di Contursi, Sicignano d. A. e Buccino la tratta indicata collima con zone oggetto di fenomeni di instabilità geologica ampiamente documentata. Tale situazione renderebbe pericoloso la realizzazione futura dell'intera opera; 4) l'intervento ricadendo in zona rurale devasta in modo irrimediabile numerose aziende agricole con evidenti ripercussioni non solo sotto l'aspetto ambientale ma soprattutto sotto l'aspetto economico e sociale compromettendo in modo irrimediabile le aziende stesse; 5) l'intervento in progetto non tiene conto sotto nessun aspetto delle notevoli falde idriche che attraversano il Territorio e della loro compromissione irrimediabile, a dimostrazione di quanto detto si porta a riferimento la GN 09-A che di fatti, nella parte terminale attraversa ed a tratti interseca dei pozzi di captazione che alimentano diversi complessi produttivi.⁶

⁶ https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/wp-content/themes/dibattito-pubblico/assets/Allegato%201_I%20Contributi%20degli%20attori.pdf, consultato il 28/06/2024). Questi rilievi in sede di progettazione definitiva non sembra siano stati recepiti.

Patrimonio archeologico e storico-artistico, olivi monumentali, pozzi che irrigano campi, gli strati di questo paesaggio da tutelare emergono nel documento che non riesce a fermare il passaggio del treno. Per fortuna, la sede dell'azienda zootecnica del fratello di Loredana non sarà toccata, ma l'abitazione "sarà asservita per qualche anno, assediata dai mezzi di lavoro, ma la casa non viene abbattuta". Lo spazio domestico di una vecchia masseria deposito per il cantiere. E dire che Loredana è una "Piantagrane", combattiva come la sua famiglia quando c'è da intraprendere battaglie per la difesa del territorio, a tutti i livelli (politico, legale, culturale). Da soli non hanno voce e la voce degli altri proprietari non si è alzata. *Storie di Piantagrani*, appunto, è il nome scelto da Loredana nel 2017 per la sua azienda che ha prima promosso la coltivazione di grani antichi e successivamente si è dedicata alla promozione di storie di produzioni agricole e artigianali del territorio, attraverso il blog (<https://storiediplantagrani.wordpress.com/>), organizzando eventi e attività a Sperlonga e rendendo l'albero di pero un elemento narrativo, oltre che visivo, di pratiche di restanza e proposta di nuovi paradigmi economico-produttivi.



9. PiantaGrani. Conosci, Valorizza, Promuovi, Connetti. Con noi, la tua realtà.

Figura 3. Frame di un video dal blog "Storie di Piantagrani", l'albero è il pero (<https://www.youtube.com/watch?v=Ui2uq7H86Lc>, consultato il 28/06/2024).



Rosso Granato

Il VI13-Ponte sul Torrente Capo Iazzo, di 120 m., separa la masseria di Sperlonga da un'altra azienda agricola.⁷ Il treno riemerge per “incontrare” Matteo, che ha trent'anni e si è sposato da pochi giorni. Dal 2017 è il titolare di Rosso Granato, azienda agricola che produce melograni venduti al dettaglio e che ha avviato anche la realizzazione di bevande e dolci con questa materia prima, ubicata a poche decine di metri dallo svincolo autostradale di Sicignano degli Alburni. Da luglio scorso non è più il proprietario di circa due ettari di terreno con un cospicuo impianto di alberi espropriati per far passare il treno.

Una procedura così assurda dove non si hanno tempi, non si sa nulla. Loro sono diventati proprietari a luglio scorso di quel pezzo di terra e possono fare che vogliono. Senza considerare che ci sta un'attività ricettiva che, una volta che inizieranno i lavori, sarà compromessa definitivamente perché qui sarà tutto “fuori terra” nel terreno nostro, quindi toglieranno i melograni, toglieranno tutto e sarà tutto “fuori terra”. [...] A livello economico non se n'è ancora parlato, quindi non si sa nulla per quanto riguarda i terreni. Che io sappia loro hanno iniziato a contrattare solo per le case, forse. Però nel mio caso non ho avuto nessuna notizia, è stato fatto il picchettamento “Questa è la terra nostra, poi vediamo”. È una situazione in cui manca con chi parlare, manca un punto di riferimento... non sai neanche a chi chiedere informazioni più dettagliate perché fanno a scaricabarile l'uno con l'altro.⁸

L'azienda ha ospitato il 26 marzo del 2022 uno dei dibattiti pubblici aperti alla cittadinanza con i tecnici di RFI – ne sono stati organizzati altri 5, in presenza e 6 online, riferiti specificatamente ai comuni interessati dai lavori – per dibattere, in sostanza, del proprio futuro. Si legge nella “Relazione conclusiva” che ha descritto le fasi interlocutorie attivate in tutti i comuni coinvolti dall'attraversamento:

Anche nel territorio di Sicignano degli Alburni il tracciato attraversa aree di pregio e in particolare una azienda agricola di eccellenza: per rendere più efficace il DP, il sindaco Giacomo Orco, ha organizzato l'incontro in un capannone dell'azienda Rosso Granato, specializzata nella produzione dei melograni. Come si può vedere nell'immagine sotto, l'azienda agricola (nel cerchio il capannone dove si è svolto l'incontro) viene attraversata dalla

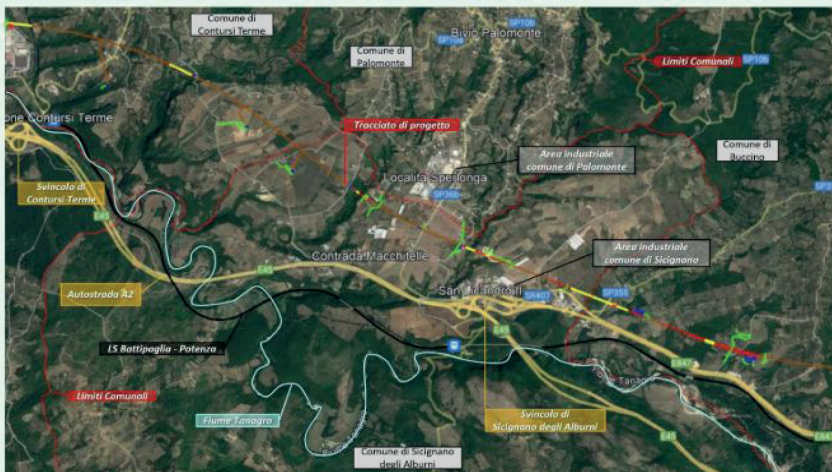
⁷ https://www.rfi.it/content/dam/rfi/rete/opere-sottoposte-a-dibattito-pubblico/linea-av-salerno-reggio-c/Dossier_progetto_salerno_reggiocalabria.pdf, consultato il 28/06/2024. La Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno e Avellino con nota prot. 26191-P del 28/11/2022 ha espresso parere favorevole all'autorizzazione paesaggistica inserendo tra “le condizioni vincolanti per la successiva fase di progettazione definitiva/esecutiva” di contenere le alterazioni morfologiche delle opere accessorie ai cantieri anche l'area del Torrente Capo Iazzo.

⁸ Intervista realizzata il 15/06/2024. Anche le successive parole di Matteo sono state raccolte in quest'occasione.

linea in trincea, con una necessaria modifica della viabilità. Poco più a Ovest (sinistra nella figura) si notano altre interferenze. Anche in questo caso, la richiesta è stata di valutare una possibile diversa collocazione del tracciato, spostandolo verso nord oppure passando decisamente a sud, come richiesto dall'insieme dei comuni.⁹

Domanda 17: è possibile evitare le interferenze o spostando parzialmente a nord il tracciato oppure scegliendo di seguire un tracciato molto più a sud? Se tutto ciò non fosse possibile, quali azioni di mitigazione i progettisti hanno previsto e si potrebbero aggiungere?

Come già riportato nelle precedenti risposte, data la complessità delle caratteristiche geometriche di un tracciato ferroviario AV, le modifiche locali possibili risultano molto limitate, traslazioni planimetriche comportano ricadute importanti su grandi sviluppi dei tratti precedenti e successivi.



Pertanto, una modifica locale di traslazione verso nord comporterebbe di conseguenza l'interferenza diretta con l'area industriale del comune di Palomonte in località Sperlonga e una possibile incompatibilità con la connessione sulla linea storica Battipaglia Potenza in prossimità di bivio Romagnano (impianto Ponte S. Cono).

Una traslazione verso sud comporterebbe diverse interferenze con le infrastrutture esistenti come l'Autostrada A2 e la linea storica Battipaglia – Potenza, oltre alle aree industriali San Licandro I e San Licandro II che si sviluppano nell'area del comune di Sicignano degli Alburni.

Per uno spostamento ancora più a sud si rimanda a quanto riportato nella risposta alla domanda precedente.

Figura 4. Box di domanda e risposta sulla questione Rosso Granato tratto dalla “Relazione conclusiva” della fase di dibattito pubblico.

⁹ https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/04/Relazione-conclusiva-DP_Lotto-1A.pdf (consultato il 28/06/2024).



Le opzioni alternative sono ancor più proibitive dell'attraversamento dell'azienda agricola, l'impianto di melograni sarà quindi sacrificato in parte non essendoci altra scelta. Così il giovane imprenditore agricolo, che nei pressi di un'area produttiva all'uscita dell'autostrada progettava di collegare finalmente quel capannone – diventato spazio ricettivo per pranzi, aperitivi, concerti nel frutteto – con il santuario della Madonna di Sperlonga attraversando il torrente Capo Iazzo organizzando trekking e visite guidate, aveva sospeso per qualche mese tutti gli eventi. Oggi li ha ripresi “vivendo un po' alla giornata”, aspettando notizie certe sull'avvio dei lavori per comprendere realmente cosa ne sarà di quel luogo. Intanto i filari dei melograni sono pieni di giovani dei paesi limitrofi che godono l'aria del tramonto, aspettando che il treno, forse, li porti altrove.

Me la so' fatta pure io questa domanda: “Perché non se ne parla?” Perché viene vista quasi in modo positivo. Viene vista quasi in modo positivo sai perché? In un territorio dove succede poco, pochissimo, quasi nulla, sembra come un'opportunità. [...] Questi comuni qua dicono “Passa l'alta velocità da noi”, sembra quasi un privilegio. [...] È comunque una cosa nuova che può creare qualche falsa speranza, falso entusiasmo. Non si sa... ancora molti non hanno capito che non porta nessun beneficio, quindi dire “Da me passa l'Alta Velocità” uno può fraintenderla come frase “Da me ci sarà la fermata” quando non è così, è solo distruzione. A differenza di un inceneritore che sai che non ti porta nulla, l'Alta Velocità ti crea un po' quell'illusione che può essere un'opportunità sia dal punto di vista economico che dal punto di vista di crescita del paese e pure di visibilità, paradossalmente.

Le parole di Matteo sembrano stagliarsi sul paesaggio di questo territorio ibrido, una sorta di “Terra di nessuno” che proverà a capire se il semplice essere luogo di passaggio sia il suo destino.

Nares lucanæ

Dai melograni che aspettano di essere divelti si ammirano, maestosi, i Monti Alburni, sistema montuoso pre-appenninico tra i più affascinanti del Meridione. Qui i Romani attraversavano le *Nares lucanæ*, le narici della Lucania, entrata nella regione per chi percorreva la via Popilia, la strada che univa Capua a Reggio e incontrava per davvero una conformazione montuosa che sembrava stringersi per prendere fiato. Quella strada c'è ancora, oggi è asfaltata e si chiama Strada Statale 19 delle Calabrie. Non sappiamo cosa sarà della linea Alta Velocità (il cronoprogramma prevede la chiusura

dei lavori del lotto 1a Battipaglia-Romagnano nel 2026, i primi cantieri sono comparsi nella primavera del 2024) in questa terra dove il treno non si ferma, sappiamo sicuramente che, nonostante vincoli, tutele, accorgimenti, riduzioni d'impatto acustico e ambientale, la nuova arteria darà una nuova forma a questo spicchio di terra. I benefici ricadranno su chi sta già privandosi di terreni coltivati e della possibilità di continuare a farlo? Qui, più che nelle altre due aree interessate dall'attraversamento (la Piana del Sele e il Vallo di Diano) forti del loro essere identitariamente più "riconoscibili", cosa avverrà? Quest'area, in realtà, ha vissuto negli anni del post-terremoto un mutamento repentino anche per ciò che concerne il paesaggio agricolo oggetto di cementificazione spesso selvaggia e senza alcuna prospettiva di ricucitura urbanistica che ha via via allontanato gli abitanti dalla responsabilità civile, politica, culturale nei confronti di ciò che resta dei luoghi rurali. Per uno strano gioco del destino (o del "progresso"?) le cave che hanno bucherellato le colline di questi paesi si riempiranno dei detriti e degli scarti delle gallerie della ferrovia.

Marco Aime, nell'incipit del suo viaggio in val di Susa scrive che le riproduzioni del logo No-Tav "ormai fanno parte del paesaggio" (Aime 2016, p. 9), qui, dove passa il treno, cosa (e chi?) fa parte del paesaggio? Il silenzio, disorientato, di coloro che hanno deciso di restare, investire, coltivare, progettare, vivere sembra una forma di attesa, si aspetta che passi il treno, per prenderlo ed andare via, delusi, o per vederlo sfrecciare.

La possibilità di dar voce a questo silenzio, indagarlo individuandone gli strati connessi alla storia recente e alla morfologia culturale di quest'area attraverso la lente di un'analisi sul paesaggio, consente di partire dal micro (locale) divelto, seppur con norme di tutela paesaggistico-ambientali vigenti, per il macro (globale). Gli attori internazionali e nazionali presenti al tavolo delle scelte (istituzioni europee, Governo italiano, aziende pubbliche e private) che tracciano linee infrastrutturali dall'alto impatto nei territori rispondono a logiche diverse da chi quei territori li ha costruiti anche paesaggisticamente e, spesso, non ne prevedono i micro-impatti, le crepe, gli abbandoni (Schweitzer, Povoroznyuk, McCallum 2020; Laszczkowski 2023). Le testimonianze qui raccolte sono di parte, come il ricercatore: informatori e antropologo condividono esperienze pregresse (presidi, riunioni, attività culturale) oltre che l'essere nati nello stesso paese. La militanza, le scelte di vita, la partecipazione e creazione di occasioni di dialogo e scambio, l'approccio antropologico degli anni del restare mi hanno portato dal 2017 al 2022 a ricoprire la carica di vicesindaco di Palomonte, individuando nel servizio alla collettività un impegno quotidiano carico di tensione civile. Nell'ultimo anno di Amministrazione mi sono ritrovato ad affrontare le questioni che



interessavano il mio paese per il passaggio dell'Alta Velocità¹⁰: risposte a RFI in merito alla disponibilità di utilizzo delle ex-cave presenti nel territorio comunale, partecipazione ai dibattiti pubblici – anche a quello svoltosi nell'azienda Rosso Granato – durante i quali provavo a garantire la compresenza di rappresentante dell'istituzione locale “obbligato” a un certo tipo di retorica lì per tutelare gli interessi della propria comunità e di antropologo che osservava quelle retoriche dal di dentro. Terminata la consiliatura ho deciso di trasferirmi altrove, “prendendo il treno” non in forma di resa, ma in forma, paradossalmente, militante (Alliegro 2020, pp. 20-22; Boni, Koensler, Rossi 2020), consapevole che il contributo delle scienze sociali è anche notare (e raccontare) che un albero di pero, in quanto simbolo, pianta, memoria, cardine di terreni di potere, superstite nostalgico (Angé, Berliner 2015; Teti 2020) rischierà di essere tagliato per i lavori del lotto 1a Battipaglia-Romagnano dell'Alta Velocità. In questa scelta di posizionamento pare emergere quanto il ruolo pubblico dell'antropologia in dialogo con il paesaggio rurale in pericolo¹¹ possa, non egemonicamente, intervenire nel diventare non solamente megafono ma anche strumento di creazione di consapevolezza critica sul restare. Non è in campo solamente l'*expertise* che fornisce elementi per organizzare e allargare la lotta, occorre anche dar voce al silenzio.

Bibliografia

Aime, M.

2016 *Fuori dal tunnel. Viaggio antropologico nella val di Susa*, Meltemi, Milano.

Alliegro, E.V.

2020 *Out of place, out of control. Antropologia dell'ambiente-in-crisi*, CISU, Roma.

Angé, O., Berliner, D.

2015 *Anthropology and Nostalgia*, Berghahn, New York, Oxford.

Biscaldi A., Matera, V.

2018 *Antropologia della comunicazione. Interazioni, linguaggi, narrazioni*, Carocci, Roma.

Boni, S., Koensler, A., Rossi A.

2020 *Etnografie militanti. Prospettive e dilemmi*, Milano, Meltemi.

¹⁰ A differenza di altri comuni interessati maggiormente, le azioni amministrative sono state limitate a interlocuzioni o Conferenze dei Servizi con enti e imprese coinvolti.

¹¹ Nell'area presa in esame, oltre all'AV, si possono citare i casi della ricostruzione post-terremoto o di recenti minacce ambientali.



- Bridges, B., Osterhoudt, S.
2021 *Landscapes and Memory*, Oxford Research Encyclopedia of Anthropology.
- Copertino, D., Santoro, V., Berardi, M. (a cura di)
2022 *L'invenzione delle aree interne*, *Archivio di Etnografia*, n.s., anno XVII, n. 1.
- De Martino, A. (a cura di)
2008 *Gli affreschi bizantini di S. Maria della Sperlonga a Palomonte*, Incisivo, Salerno.
- De Rossi, A. (a cura di)
2018 *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli, Roma.
- Laszczkowski, M.
2023 *The Big, the Small, and the Ugly: The Politics of Scale-Making in a Contested Railway Project in Italy*, *Ethnos*, pp. 1-18.
- Levi, C.
1945 *Cristo si è fermato a Eboli*, Einaudi, Torino.
- Meloni, P.
2023a *Cultura visiva e antropologia*, Carocci, Roma.
2023b *Nostalgia rurale. Antropologia visiva di un immaginario contemporaneo*, Meltemi, Milano.
- Scarpelli, F.
2020 *La memoria del territorio. Patrimonio culturale e nostalgia a Pienza*, Pacini, Pisa.
- Schweitzer, P., Povoroznyuk, O., McCallum, S. (a cura di)
2020 *Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, Volume 10: Issue 2-3, Berghahn Books, New York-Oxford.
- Valitutto, S.
2020a *La cattiva ricostruzione. Da dove ripartire dopo quarant'anni?* in S. Ventura (a cura di), *Terremoto 20+20. Ricordare per ricostruire*, Edizioni MIIdA, Pertosa (SA), pp. 41-52.
2020b *PIC· Patrimonio in Comune. Le quattro azioni della restituzione del patrimonio che unisce*, in K. Ballacchino, L. Bindi, A. Broccolini (a cura di), *Ri-tornare. Pratiche etnografiche tra comunità e patrimoni culturali*, Pàtron, Granarolo dell'Emilia (BO), pp. 87-98.
- Ventura, S. (a cura di)
2011 *La fabbrica del terremoto. Come i soldi affamano il Sud*, Edizioni MIIdA, Pertosa (SA).
2020a *Terremoto 20+20. Ricordare per ricostruire*, Edizioni MIIdA, Pertosa (SA).
2020b *Storia di una ricostruzione. L'Irpinia dopo il terremoto*, Rubbettino, Soveria Mannelli (CZ).



Qui passa il treno

Teti, V.

2020 *Nostalgia. Antropologia di un sentimento presente*, Marinetti 1820, Bologna.

2022 *La restanza*, Giulio Einaudi editore, Torino.

Torre, A.

2011 *Luoghi. La produzione di località in età moderna e contemporanea*, Donzelli, Roma.

Sitografia

<https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/>

www.fsitaliane.it/

www.lanuovaecologia.it/

www.rfi.it/

<https://storiadipiantagrani.wordpress.com/>