

## Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

### Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il sottoscritto STEFANO BRUNO

### PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato.

**Varianti al Progetto di Fattibilità Tecnica ed economica del Raddoppio Cosenza-Paola/San Lucido (galleria Santomarco). Procedimento di riesame e aggiornamento del provvedimento di V.I.A.-PNRR D.M. n. 442 del 27/09/2023.**

### OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

### ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera  
 Ambiente idrico  
 Suolo e sottosuolo  
 Rumore, vibrazioni, radiazioni  
 Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)  
 Salute pubblica  
 Beni culturali e paesaggio  
 Monitoraggio ambientale  
 Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

### TESTO DELL' OSSERVAZIONE

**Cfr. Allegato III**

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

#### **ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Allegato tecnico – Osservazioni – I ripubblicazione

PAOLA 26/06/2024

Il dichiarante



Codice procedura (ID\_VIP/ID\_MATTM): 11207. CUP: J71J20000110008

**Procedimento di riesame e aggiornamento del provvedimento di V.I.A.-PNRR D.M. n. 442 del 27/09/2023. Progetto di fattibilità tecnica ed economica del Raddoppio Cosenza-Paola/S. Lucido**

**I RIPUBBLICAZIONE**

\*\*\*

La breve nota a seguire, in linea con le precedenti osservazioni inviate dallo scrivente il 14/10/2022, il 16/12/2022 e il 25/5/2023, qui di seguito le **"Osservazioni Precedenti (OP)"**,

(scaricabili agli indirizzi:

<https://va.mite.gov.it/File/Documento/709869>

<https://va.mite.gov.it/File/Documento/744771>

<https://va.mite.gov.it/File/Documento/851548>)

intende fare il punto sulle questioni sollevate in precedenza per la procedura originaria n.8755. La Commissione ha ribadito la necessità di **reinquadrare l'opera** nel contesto ormai definitivamente mutato, nonostante il parere positivo per il quale la stessa ha affermato: *"il presente parere è reso nello scenario in cui il corridoio selezionato è quello autostradale".*

Sull'argomento continua a regnare la confusione assoluta. Nel momento in cui si scrive, il Proponente risulta ancora essere impegnato nella rielaborazione dell'Analisi delle Alternative. La strategia più gettonata sembra restare il raddoppio Praja-Paola, il cui impatto ambientale non sarà affatto trascurabile.

- Nei fatti, la galleria esistente richiede una manutenzione regolare e costosa per un traffico che **risponde ben poco alle stime ottimistiche del Proponente**. Nello scenario di regime, con il completamento della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria, il modello di esercizio futuro, ipotizzando 18h di servizio, prevedrà:
  - *74 treni/giorno* lungo la relazione S. Lucido – Bivio Pantani, di cui 18 servizi REG, 36 servizi AV e 20 servizi merci;
  - *146 treni/giorno* nella sezione della nuova galleria Santomarco, in dettaglio 90 servizi regionali (di cui 72 treni/gg provenienti da Paola e 18 treni/gg da S. Lucido), 20 servizi merci e 36 servizi AV (entrambi provenienti da S. Lucido);
  - *210 treni/giorno* lungo la relazione Bivio S.Antonello – Cosenza AV, di cui
    - o 90 servizi REG provenienti dalla galleria Santomarco;
    - o 36 servizi REG provenienti da Sibari;
    - o 36 servizi AV e 48 servizi merci.

I dati odierni riportano che oggi in galleria risulta un traffico merci di **10** complessi (treni pari + dispari - entrambi sensi di marcia) e un traffico viaggiatori di **42** complessi (treni pari + dispari - entrambi sensi di marcia).

Sulla linea Sibari Cosenza (relazione Bivio S. Antonello – Cosenza) risulta un traffico viaggiatori composto da **11** complessi (treni pari + dispari -entrambi sensi di marcia). Oggi l'unico treno AV circolante sulla linea (Sibari - Bolzano treno n°8510), è costantemente messo in discussione per mancanza viaggiatori (per tacere dei disservizi) e **resta attivo solo grazie al contributo della Regione Calabria.**

- In merito alla situazione dell'**AS.04**, esclusa con motivi ambigui e omissioni dai campionamenti ante-operam, la Commissione aveva richiesto approfondimenti nella Condizione Ambientale n.1. Si intende segnalare che, nonostante il sopralluogo dei tecnici nelle aree menzionate nelle OP avvenuto [l'8 marzo 2024](#), non risulta che sia stata svolta alcuna indagine nei mesi successivi, né che il Proponente abbia trasmesso gli approfondimenti richiesti sulla presenza di rifiuti e sui campionamenti avvenuti in aprile 2021. Tali approfondimenti non sono rinviabili alle fasi successive di progetto, come nel caso della Condizione Ambientale n.3. Il PMA aggiornato si limita a reintrodurre l'AS.04 nell'elenco delle zone da sottoporre a campionamento e monitoraggio.
- Quanto all'impossibilità di procedere all'adeguamento della galleria esistente, espressa dal Proponente con le seguenti motivazioni:

In riferimento all'alternativa "2012 UPGRADE" il Proponente evidenzia che l'adeguamento della galleria esistente potrà essere completato in un tempo di circa 8-9 anni in considerazione della necessità di procedere alla completa demolizione e allo scavo a tergo dei rivestimenti presenti, del contesto geologico e geotecnico che rendono necessarie indagini e interventi di consolidamento al contorno preventivi alle operazioni di allargamento, considerando inoltre che le ridotte dimensioni della sezione della galleria storica e, quindi delle aree di cantiere disponibili, incidono sulla velocità delle lavorazioni. Per il tempo necessario all'adeguamento della galleria esistente dovrebbe essere garantito un servizio su gomma, alternativo al servizio ferroviario, in quanto il servizio ferroviario verrebbe interrotto per tutta la durata dei lavori: sarebbero necessari 120 bus/giorno per effettuare il servizio sostitutivo tra le città di Paola e Cosenza con un aumento annuale di 1.613 tonnellate di CO<sub>2</sub> e incremento dei tempi necessari per gli spostamenti (da 22 minuti a circa 60 minuti).

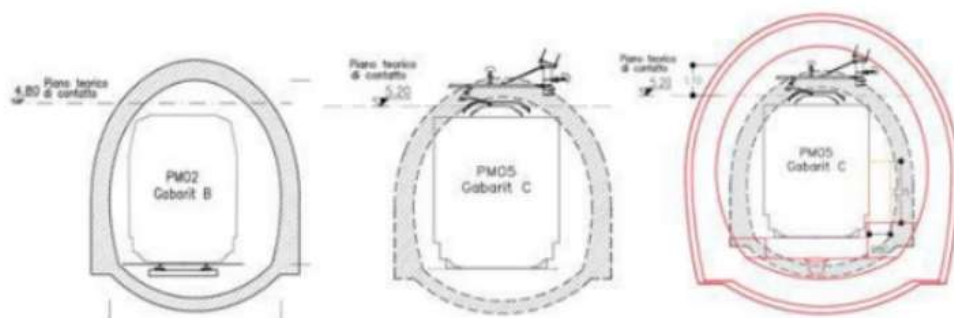


Figura 10: Profili della galleria esistente e sezione di adeguamento.

### Si rimanda al seguente estratto delle OP:

L'Analisi Multicriteria rispecchia quanto accaduto con l'analisi prodotta per la nuova linea AV SA-RC, vale a dire la scelta di un comparatore volutamente perdente fin dal principio, come avvenuto con il quadruplicamento della linea tirrenica nel caso del nuovo tracciato interno [Beria, 2022] e con l'Alternativa 2012 per il progetto di raddoppio. Così,

prevedendo l'adeguamento della galleria esistente alla nuova sagoma insieme alla realizzazione della nuova canna e dei collegamenti, risulta evidente che l'Alternativa 2012 Upgrade richiede demolizioni, interruzioni di esercizio e una serie di opere tecniche che portano il completamento dei lavori a **16 anni**.

*L'analisi Costi Benefici della galleria Santomarco è sviluppata con riferimento ad un programma di investimenti più ampio denominato "Global Project" che considera i seguenti investimenti:*

- *Realizzazione del Lotto 1 Battipaglia-Praja (di cui il lotto 1a Battipaglia-Romagnano rientrante nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza);*
- *Raddoppio della linea esistente Paola-Cosenza, attraverso la nuova galleria Santomarco;*
- *Velocizzazione della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto 1<sup>a</sup> fase (rientrante nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza).*

Il progetto soffre della mancanza di una vera Analisi delle Alternative al Global Project, ammesso che riunire tre opere così distanti nella geografia e nelle finalità analizzandole come un unico progetto abbia senso. **I benefici per il traffico merci sono praticamente apportati dalla sola Galleria Santomarco** che ne rappresenta il presunto "collo di bottiglia" anche se i treni circolanti sono nell'ordine dei 4-5 al giorno e, come la linea storica, non soffre assolutamente di "saturazione" [Beria, 2022]. Ciò premesso, è palese che le stime nella sottrazione del traffico passeggeri agli aerei, alle vetture e ai bus, nonché la diminuzione delle navi container da Gioia Tauro verso Genova e Rotterdam – senza insistere sull'eccesso di ottimismo – abbiano senso solo se inquadrare nella costruzione di una nuova linea AV/AC.

Ci si chiede, tuttavia, come sia possibile ritenere validi tutti gli studi compiuti finora con l'affermazione che **si sta rivalutando il corridoio tirrenico**. E la risposta, difatti, è lo scenario di **realizzazione parziale della nuova linea AV/AC**:

*Inoltre, occorre considerare che le valutazioni relative alla definizione dei corridoi, sono correlate al livello di approfondimento progettuale. Infatti, come noto sono in corso approfondimenti progettuali di natura tecnico - realizzativa che potrebbero portare anche ad una rivalutazione del corridoio tirrenico.*

**Cosa che rende di fatto inutile l'adozione degli standard AV per la nuova Galleria Santomarco, nonché la costruzione di una nuova stazione a Montalto Uffugo a meno di 3 km da quella esistente e attualmente non presenziata**, poiché tali standard sono richiesti solo in caso di tracciato AV/AC interno da Cosenza. Si rischia di costruire una galleria AV quando sarà destinata esclusivamente al traffico merci e al momento è già impostata nei fascicoli di linea di RFI allo standard PC/45 e con velocità massime di 150 km/h.

Si vuole evidenziare che l'altezza della galleria esistente, in genere non inferiore a 5,50 m dal piano di rotolamento (quota superiore rotaia), salvo che in alcuni punti singoli intorno alla progressiva 2.761 dove tocca i 5,40 m [RFI – RelSan], potrebbe rendere fattibile l'adeguamento alla sagoma PC/80 con interventi non troppo onerosi e rispondendo così



alle esigenze dei corridoi merci europei. Tale possibilità dovrebbe essere oggetto di valutazione, così come gli eventuali adeguamenti dell'intera linea tirrenica allo standard richiesto e contemplati nel documento delle Analisi delle Alternative Progettuali. Fatte salve due stranezze: 1) il riportare per la tratta Battipaglia-Praja una pendenza di progetto del **18‰** quando in tutti i documenti si sostiene che tale pendenza debba non essere superiore al **12,5‰**; 2) l'affermazione che sia **"in corso lo studio di adeguamento a PC/80"** nella tratta Montalto – Lamezia Terme – Gioia Tauro. Tratta che include giocoforza **l'attuale Galleria Santomarco**.

E si vuole aggiungere che la nuova variante di **progetto limita ulteriormente la velocità a 100 km/h** in uscita da entrambe le direzioni (60/100 in uscita est), limitandosi a un'improbabile accelerazione a 250 km/h in galleria. Perché si vuole continuare a considerare questa galleria come parte integrante dell'AV Salerno-Reggio? Perché si continua a parlare dei vantaggi in termini di emissioni del traffico merci su rotaia, quando lo stesso porto di Gioia Tauro a breve rischia di perdere la sua importanza in favore dei porti africani ai quali non sarà applicata la pesantissima tassazione europea sulle emissioni, [come fatto notare dal presidente della stessa autorità portuale?](#)

- Per concludere, si vuole far notare come la galleria Praja-Tarsia sia stata considerata non fattibile in virtù dell'intercettazione delle sorgenti dell'Abatemarco. Perché tali problemi idrici, nel **caso della Galleria Santomarco, diventano risolvibili in cantiere senza particolari precauzioni?**

In risposta alla documentazione trasmessa dal Proponente su faglie e stato attuale della galleria, intendiamo concludere con due immagini dell'epoca. A testimonianza del fatto che le opere come la galleria Santomarco, oggi come ieri, sono l'inevitabile conclusione del procedere a tentoni e del soddisfare appetiti politico-economici. Oggi, in più, con una patina "green" che ignora del tutto le vere problematiche dell'inquinamento e della salute pubblica.

Paola, 26/06/2024



FIG. 14 - Intensa corrosione dei binari e delle traversine in c.a. (alla progressiva 9121), associata a modestissime percolazioni ad elevato contenuto salino e ad alto potere corrosivo. All'origine del fenomeno potrebbe esserci la presenza delle vicine masse gessose, i cui processi elettrolitici determinano campi elettromagnetici indotti, esaltati dal passaggio delle motrici elettrificate.



FIG. 15 - Deformazione delle centine alla progressiva 6650 m, in prossimità della faglia di cui al punto 9 in figura 3.

