



Città di Paola

(Prov. di Cosenza)

Prot. n. 14818 del 18 AGO, 2022

A tutti gli indirizzi in calce

Oggetto: Nuova linea AV Salerno Reggio Calabria. Progetto di fattibilità tecnico ed economica del raddoppio Cosenza-Paola-San Lucido (galleria Santomarco). CUP J71J20000110008. Conferenza dei servizi ex art. 14 bis della Legge 241/1990 e s.m.i.. **TRASMISSIONE ATTO FORMALE DI DISSENSO E RELATIVI ALLEGATI**

Lo scrivente Giovanni Politano in qualità di Sindaco pro-tempore della Città di Paola, in riferimento a quanto in oggetto, VISTA la seduta di C.C. del 17.08.2022 nella quale si è votato all'unanimità il dissenso alla prosecuzione della Conferenza dei servizi ex art. 14 bis della Legge 241/1990 e s.m.i., indetta con nota prot. n. 13978 del 03.08.2022 dalla società RFI S.p.A, con la presente trasmette Atto formale di dissenso approvato in C.C. con i relativi allegati, nello specifico:

- Deliberazione di C.C. n. 14 del 07.06.2021 – Piano Alta Velocità Salerno/Reggio Calabria – Verbale di discussione;
- Copia del documento votato all'unanimità nella seduta di C.C. del 07.06.2021 con appendice;
- Copia della richiesta prot. n. 14649 del 16.08.2022 a firma del Comitato Popolare Santomarco.

Paola lì 18.08.2022

Il Sindaco

Giovanni Politano

Al Direttore Territoriale Produzione RFI Calabria

Ing. Sergio Stassi

PEC: rfi-dpr-dtp.rc@pec.rfi.it

Alla Direzione Investimenti Area Sud

Progetti Calabria

Referente di Progetto

Ing. Roberto Pagone

PEC: rfi-din-dis@pec.rfi.it

PEO: r.pagone@rfi.it

Al Responsabile del Procedimento di RFI S.p.A

Ing. Francesco Chirico

PEC: rfi-din-dis.cal@pec.rfi.it

PEO: fra.chirico@rfi.it

Al Coordinatore del Dibattito Pubblico

Nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria - lotto

Raddoppio Cosenza/Paola S. Lucido

Dott. Roberto Zucchetti

PEC: ptsclas@pec.it

ufficiotecnico@avsalernoreggiocalabria.it

e p.c.

al Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale Valutazioni AMBIENTALI

PEC: VA@pec.mite.gov.it

Al Ministero della Difesa

MO.TRA.

PEC: comlog@postacert.difesa.it

Al Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Comitato Speciale

PEC: consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Alla Presidente della Commissione Nazionale per il dibattito pubblico

Cons. Caterina Cittadino

PEC: cndp@pec.mit.gov.it

Al Presidente della Regione Calabria

On. Roberto Occhiuto

Cittadella Regionale Viale Europa

Località Germaneto 88100 – Catanzaro

PEC: capogabinettopresidenza@pec.regione.calabria.it

Alla Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

c/o Palazzo Sciarra,

Via Minghetti, 10

00187 Roma

PEC: protocollo@pec.anticorruzione.it

All'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale

PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

All'ANAS S.p.A

PEC: anas@postacert.stradeanas.it

ARPACAL Dipartimento di Cosenza

Via Montesanto, 123 - 87100 – Cosenza

Posta Elettronica Certificata:

PEC: cosenza@pec.arpacal.it

urp@pec.arpacal.it

Alla SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA

BELLE ARTI E PAESAGGIO

PER LE PROVINCE DI

CATANZARO, COSENZA E CROTONE

Piazza Valdesi, 13

87100 - COSENZA

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

Alla PROVINCIA DI COSENZA

“Settore Valorizzazione Beni Architettonici,
Archeologici e Ambientali”

Piazza VX Marzo n. 5

Palazzo del Governo

87100 - COSENZA

PEC: autorizzazionepaesaggistica@pec.provincia.cs.it

ASP Cosenza

Viale degli Alimena, 8,

87100 Cosenza CS

PEC: protocollo@pec.asp.cosenza.it

Al Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici

Regione Calabria

PEC: amm_diplpp@regione.calabria.it

PEC: dipartimento.lavoripubblici@pec.regione.calabria.it

Alla Procura della Repubblica

Tribunale di Paola

PEC: procuratore.procura.paola@giustiziacert.it

PEC: prot.procura.paola@giustiziacert.it

Al TAR Calabria, Catanzaro

PEC: cz_pat_deposito@pec.ga-cert.it

Alla Corte dei Conti Catanzaro

PEC: calabria.giurisdizione.resp@corteconticert.it

CONFERENZA DI SERVIZI

Atto formale di dissenso

(ex art. 44, comma 5 D.L. 77/2021)

Nell'interesse del **Comune di Paola** (CS), in persona del Sindaco pro-tempore,

in relazione al progetto:

Nuova Linea AV Salerno – Reggio Calabria.

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del “Raddoppio della galleria Cosenza-Paola / San Lucido (“Santomarco”)”.

CUP: J71J20000110008.

Preso visione del progetto e dei relativi allegati, l'opera e l'investimento rappresentano un'opportunità per il territorio, tuttavia si ritiene che l'elaborato progettuale in oggetto, depositato presso questo Ente nell'anno 2022 non soddisfa le esigenze della comunità estromettendo le cittadinanze dei territori interessati. È di rilevante importanza aprire un tavolo di concertazione con i tecnici e progettisti di RFI, al fine di addivenire ad una soluzione che tuteli gli interessi di tutti i cittadini.

Pertanto considerato che la suddetta progettazione di Raddoppio della Galleria “Santomarco” è strettamente correlata alla realizzazione della nuova linea A.V., vista inoltre la convocazione della Conferenza dei Servizi avvenuta in data 03.08.2022 (ex art. 14-bis L. 241/90 e s.m.i.), allo stato, si impongono le seguenti argomentazioni in opposizione.

Si premette.

La linea Paola-Cosenza ricade nella tratta che costituisce il valico dell'appennino calabro per l'itinerario Gioia Tauro-Sibari-Taranto-Bari la quale, essendo realizzata a singolo binario rappresenta – a detta di RFI S.p.A. – un tratto critico dell'itinerario stesso a causa delle sovrapposizioni del traffico merci Gioia Tauro-Taranto-Bari con quello regionale sulle relazioni Reggio Calabria-Lamezia Terme-Cosenza e Battipaglia-Paola-Cosenza.

Nello specifico, la presente progettazione si sviluppa per una estensione di circa 22,2 km, di cui circa 17 km in sotterraneo (galleria Santomarco) mentre i restanti 5,2 km sono relativi a tratte all'aperto con la costruzione della nuova stazione/fermata A.V. nel Comune di Montalto Uffugo. È volontà di RFI S.p.A. favorire, attraverso la nuova galleria Santomarco, il traffico ferroviario che sarà costituito da *servizi regionali che collegano le località tirreniche con il capoluogo Cosentino, servizi AV che raggiungono il crotonese (evoluzione degli esistenti collegamenti AV con Sibari) a cui potranno aggiungersi servizi che si attestano a Cosenza, nonché i servizi merci che collegano il terminale di San Ferdinando con quelli del nord del paese e che utilizzano itinerari lungo la dorsale adriatica.*

Pertanto, da quanto emerge dal Dossier di progetto, il raddoppio della Galleria e tutte le opere previste nel territorio del Comune di Paola saranno principalmente asservite al trasporto merci per favorire lo sviluppo commerciale del terminal intermodale di San Ferdinando presso il Porto di Gioia Tauro.

Di conseguenza, per sostenere lo sviluppo del traffico merci sul vettore ferroviario RFI S.p.A. ha pensato di superare i limiti e i vincoli di capacità nel tratto del binario unico attraverso la progettazione del Raddoppio della galleria (sebbene sia più corretto parlare di Nuova Galleria).

Dunque, dalle prodotte relazioni, emerge subito un dato rilevante ovvero che il trasporto di persone non subirà alcun incremento o vantaggio dal presente intervento. Tant'è che dallo studio preliminare delle alternative progettuali condotto sempre da RFI S.p.A., la soluzione del Raddoppio della galleria è preferito alle *altre* in termini di "Efficacia trasportistica" e "Realizzazione ed economia del progetto" (ovvero per due criteri su quattro), senza null'altro specificare nel merito.

Invero, sotto il profilo della sostenibilità ambientale l'alternativa del 2012 risulta preferibile, tale principio cardine è prevalente rispetto ai criteri adottati per le altre scelte progettuali da effettuare in linea con gli indirizzi vigenti europei.

Mentre per quanto concerne l'analisi costi-benefici nessun confronto è stato effettuato in considerazione alle diverse alternative di progetto (come il transito dei

treni merce dalla linea di Lamezia Terme piuttosto che realizzare due nuovi trafori), neanche menzionate nel *Dossier di progetto*, limitandosi ad analizzare lo *spostamento della domanda di trasporto dalla gomma al ferro per ridurre le emissioni di gas climalterante del settore trasporti e proseguire gli obiettivi di decarbonizzazione europei e nazionali*.

Ad esempio, il costo del progetto predisposto nel 2012 da ITALFERR inerente sempre la galleria Santomarco è inferiore di oltre 1/3 rispetto ai costi della progettazione attuale e con un impatto molto più contenuto a livello ambientale e paesaggistico.

Appare sin da subito opportuno precisare che, come riportato nel *Documento di fattibilità delle alternative progettuali*, **RFI S.p.A. ha escluso la possibilità di intervenire sulla galleria esistente**, rinunciando così a contenere l'impatto con l'ambiente e il paesaggio, a promuovere la salvaguardia della salute e il consumo di suolo zero, giustificando tale scelta unilaterale in virtù di alcune analisi da loro svolte e dalle quali è emerso che *tale ipotesi è risultata di difficile attuazione perché prevedeva una realizzazione sotto esercizio*. Motivazione insufficiente e al quanto evasiva.

Invero, si ritiene che lo sviluppo sostenibile del territorio ipotizzato nel PFTE di RFI, si possa attuare attraverso un ammodernamento della attuale linea ferroviaria, nel rispetto del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria approvato nel 2016.

A tal proposito, considerata l'attuale velocità di esercizio sulla linea esistente, che dovrà comunque essere utilizzata fino all'imbocco/innesto alle progettande gallerie, risulta incomprensibile ai più la necessità di armare per un breve tratto del tracciato una linea che, vista la lunghezza ridotta (15 km circa) della galleria, non consente oggettivamente il raggiungimento degli standard di alta velocità.

Tutto ciò, ai sensi dell'art. 14 bis comma 2 lett. B della L.241/90, ha indotto l'Amministrazione Comunale di Paola a chiedere informazioni, chiarimenti ed atti relativi alla valutazione degli impatti socio-economico-ambientale dell'opera da realizzare, con particolare riferimento ad alcuni punti, ovvero se nel redigere tale

progetto, siano stati tenuti in conto le analisi e/o le interferenze dei seguenti documenti, con protocollo n° 14677 del 16/08/2022:

- Piano Strutturale Comunale, approvato con Delibera di C.C. n°13 del 27/05/2022;
- Q.T.R.P. vigente;
- Piano di Zonizzazione Acustica , approvato con Delibera di C.C. n°12 del 27/05/2022;
- Piano di Protezione Civile, approvato con Delibera di C.C. n° 9 del 02.03.2018;
- Variante del Piano Spiaggia Comunale approvato con Decreto dell'08.04.2022;
- Parere Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici datato marzo 2022;
- Parere CSLLP del 05.08.2022;
- Risultante delle indagini geologiche e dei carotaggi e completezza degli stessi in relazione alla natura dell'opera;
- Comparazione con precedente Progetto 2012 RFI con Piano Economico;
- Elaborati geotecnici – strutturali che attestino la fattibilità tecnica dell'opera dal punto di vista sismico, atteso che la stessa interessa aree con la presenza di faglie molto attenzionate.

Alla luce di quanto sopra premesso in virtù della perdita di *chances*, danni emergenti e futuri sulla salute, la qualità della vita e l'economia del territorio interessato dal progetto, si formula **formale dissenso qualificato** per i seguenti

MOTIVI

1) RILEVANZA STORICA.

Preliminarmente è opportuno ricordare l'**importanza storica** che la città di Paola ha sempre rivestito quale fondamentale snodo ferroviario della Calabria e del Mezzogiorno in generale. Un'intera comunità che nei primi anni del secolo scorso ha registrato una notevole crescita demografica grazie proprio al trasferimento di intere famiglie di ferrovieri provenienti da varie parti di Italia. Una crescita che ha da subito prodotto benefici per l'economia di un paesino rurale con evidenti ritorni

in termini di servizi e infrastrutture (tribunale, ospedale, scuole, casa circondariale, ecc.), senza tralasciare gli importanti investimenti in opere strutturali che hanno visto sorgere ed edificare interi quartieri. Questa è una parte della storia identitaria della nostra città che necessita di essere salvaguardata ma soprattutto occorre garantire continuità attraverso efficienti e pensate operazioni di rigenerazione urbana che, più del dato scientifico (rilievi geologici, planimetrie, ecc.) tenga conto del giudizio e delle aspettative di una comunità alla ricerca di un nuovo riscatto sociale.

2) MANCANZA DI BENEFICI E ATTINENZA CON IL TERRITORIO.

In merito agli aspetti più propriamente tecnici, legati al tracciato e all'opera nella sua interezza, appare sin da subito evidente come RFI S.p.A. abbia proceduto alla localizzazione di questa prima opera sul reticolo catastale senza avere una puntuale conoscenza del territorio paolano e senza una visione di insieme, ovvero chiarendo una volta per tutte se questo Raddoppio (Nuova Galleria) sarà al servizio di una rete A.V. che seguendo la linea costiera collega la città di Paola al comune di Cosenza (riqualificando anche l'intera area nei pressi della stazione di Paola) o, di contro, se passando la nuova linea A.V. nell'entroterra (nei pressi del comune di Tarsia per intenderci) servirà direttamente il territorio cosentino relegando la cittadina di Paola a stazione secondaria di passaggio, perdendo definitivamente ogni rilevanza e centralità. Inoltre, per come si evidenzia nella *Relazione giustificativa delle espropriazioni* che, nel solo territorio di Paola oltre all'esproprio di terreni prevede l'abbattimento di decine di abitazioni, gran parte del suolo che sarà oggetto di occupazione per la realizzazione dell'opera e delle relative infrastrutture, nel nuovo **Piano Strutturale Comunale**, è classificato come “**Aree per servizi terziari turistici**” con evidenti ricadute sul tessuto sociale della nostra comunità. Si tratta infatti delle ultime zone non ancora urbanizzate e indispensabili per promuovere uno sviluppo turistico della città. Dunque, inevitabilmente la comunità di Paola verrebbe fortemente lesa attraverso la perdita di servizi essenziali per il proprio sviluppo come l'Area mercatale in contrada Pantani (per la quale è stato presentato da una società anche un progetto per la realizzazione di un centro espositivo dotato

di pannelli solari), Elisoccorso (collegato all'Ospedale San Francesco e che ha comportato la realizzazione di nuove strade e investimenti pubblici vari), di terreni con finanziamento e progetto già approvati per la realizzazione di un Centro Sportivo del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (CONI) che avrebbe valorizzato il territorio in ambito sportivo nazionale oltre che di diverse attività ricettive esistenti di cui parleremo più approfonditamente in seguito.

È chiaro che per una realtà come la nostra, caratterizzata da uno **spopolamento** che è di gran lunga superiore alla media regionale, la perdita di tali *chances* e servizi, rappresenta una richiesta che eccede ogni ragionevole pretesa.

3) INTEFERENZE CON IL SANTUARIO REGIONALE SAN FRANCESCO.

Altro aspetto di notevole importanza è la presenza del **Santuario Regionale dedicato appunto a San Francesco da Paola**, meta turistica e religiosa che ogni anno vede milioni di pellegrini recarsi in visita presso l'antica basilica, la Casa Natale posta nel cuore del Centro Storico di Paola e altri luoghi legati al culto del primo Santo europeo, conosciuto in tutto il mondo grazie all'opera dei monaci e a questo profondo legame devozionale dei cittadini paolani e calabresi.

Sotto questo aspetto nessuna correlazione in termini di miglioramenti e sviluppo sussiste tra il progetto di Raddoppio e il Santuario di Paola, utile – lo ricordiamo ove mai ce ne fosse bisogno – a potenziare il solo trasporto merci.

Al contrario, la perdita di territorio da destinare a servizi terziari turistici a fronte di un'opera che non produrrà alcuna diretta utilità per la città, indebolisce notevolmente il potenziale di sviluppo turistico attraverso la compromissione irreversibile dell'assetto dei servizi locali e del paesaggio.

Non è revocabile in dubbio che ciò rappresenta un'interferenza importante, posto che sin da subito si evince come la progettazione in esame ignora completamente i bisogni e le specificità del territorio.

Analoghe interferenze possono essere riscontrate a danno di altri beni culturali come il complesso abbadiale di Santa Maria della Valle di Josaphat, posto su un promontorio naturale, alto sul mare, a sud del Comune di Paola e il cui insediamento originale – viste le varie stratificazioni – risale al VI-III a.C. (sito

archeologico). Ulteriore attenzione deve essere posta a tutela dei Siti Natura 2000 per cui l'opera, dal punto di vista visivo e delle interferenze, produce un'incidenza rilevante.

4) INTERFERENZE AMBIENTALI E INFRASTRUTTURE IMPATTANTI (NO GREEN).

Per quanto concerne poi le soluzioni progettuali effettuate dai progettisti incaricati, l'opera – dal punto di vista ambientale – si presenta come fortemente impattante con il territorio e lo *skyline* della città. Sebbene da più parti, oggi, si parla di **transizione ecologica** (tanto da prevedere l'istituzione di un Ministero *ad hoc*), dalle tavole di progetto emerge una linea tradizionalista, senza soluzioni vocate al principio europeo del “consumo di suolo zero” o in grado di rappresentare quella architettura “verde” ed ecosostenibile tanto decantata. Per le vie brevi, il progetto non contiene alcuna “struttura verde” sempre che non si ritenga sufficiente la piantumazione di qualche decina di alberi quale barriera minima per il rumore.

Dunque mentre in tutto il mondo si discute dell'opportunità di investire, soprattutto da parte di enti pubblici o partecipati dallo Stato, in tecnologie innovative e *green*, o nella conversione delle infrastrutture esistenti in forme più ecosostenibili come l'interramento ferroviario (vedasi Andria, Trento, Modugno, Bologna, etc.), spostamento dei binari in zone periferiche o meno strategiche per l'economia e l'espansione della Città (vedasi Bari); nella Città di Paola - assolutamente in controtendenza - il progetto sostenuto divide il territorio in due parti, rendendo inutilizzabile, scarsamente vivibile ed improduttivo quasi metà dell'intero suolo cittadino.

E' per questa ragione che il progetto di Nuova Galleria che si è deciso di finanziare appare un'opera già vecchia ancor prima della realizzazione.

Così come superata appare la tecnologia dell'Alta Velocità (in questo caso Alta Capacità), laddove – nel resto del mondo – si parla di treni “proiettile” a levitazione magnetica.

Per non parlare poi degli impatti sull'ambiente della fase di costruzione che non sono stati né considerati e neppure nominati nei vari documenti allegati al progetto di fattibilità tecnica ed economica.

In relazione alle emissioni climalteranti, posti come giustificativi dell'opportunità dell'opera dal punto di vista ambientale, da alcuni dati forniti in sede di Dibattito Pubblico è emerso come queste appaiono sin da subito uguali a quelle di tutto il trasporto stradale su gomma. Da ciò ne consegue che i benefici per l'ambiente, scaturiti dalla realizzazione di questa opera, sono scarsi per non dire nulli.

Si sottolinea inoltre sul punto come il territorio di Paola è soggetto al vincolo paesaggistico stabilito con D.M. 26/3/1970 (G.U. n° 149 del 17/06/1970), nonché a quello tutelato dalla Soprintendenza ai beni A.A.A.S. della Calabria con provvedimento n° 15042 del 15/10/1984 ai sensi del D.M. 21/09/1984 (G.U. n° 265 del 26/09/1984). Di conseguenza, tutti gli interventi devono ottenere il nulla osta dalla Soprintendenza di Cosenza e cioè l'autorizzazione paesaggistica secondo l'art 146 del D.Lgs. n° 42/2004 e la Legge Regionale n° 19/2002.

5) TRAFFICO MERCI INCONSISTENTE.

Dal punto di vista del traffico merci dallo *Studio di Trasporto*, si ricava il numero di treni/giorno attualmente utilizzanti la linea Tirrenica a sud di Salerno:

Nell'anno base di riferimento (2019), il numero di treni merci annui lungo la direttrice tirrenica è stato pari a circa 2,000 treni annui [cioè 5-6 treni/giorno bidirezionali, ndr] sulla tratta tra Gioia Tauro e Paola, di cui due terzi circa relativi al trasporto tradizionale. Successivamente il flusso si ripartisce tra l'itinerario tirrenico e quello ionico di collegamento con la direttrice Adriatica attraversando la galleria Santomarco e proseguendo quindi per Sibari e Taranto.

Si tratta chiaramente di un traffico ridottissimo, 5-6 treni/giorno bidirezionali, del tutto compatibile con la linea: non c'è alcun limite di capacità con la domanda attuale.

6) PROBLEMA OCCUPAZIONALE E INTERFERENZE CON STRUTTURE RICETTIVE.

Altra questione da analizzare è legata all'impatto dell'opera (e del cantiere) rispetto alle attività ricettive della zona: lidi, Villaggio Bahja, Maneggio Far West, area di sosta camper, Area mercatale, ecc.. Sotto questo aspetto, la Nuova Galleria produrrà solo danni per l'economia e il tessuto sociale.

Strutture come il Villaggio Bahja, ad esempio, che si estende su di una superficie complessiva di 10 ettari, direttamente collegato con la spiaggia e capace di ospitare oltre 1000 turisti, sarà costretto a chiudere con notevoli ricadute in termini occupazionali. 120 lavoratori, a tempo indeterminato e stagionali, rischiano di perdere il proprio posto di lavoro compromettendo in maniera rilevante il locale mercato occupazionale. Senza tralasciare il fatto che si tratta di uno dei pochi resort/hotel presenti nel Comune di Paola.

Stessa sorte spetterà al maneggio (unica attività in tutta la costa), all'area di sosta camper, B&B della zona, villaggi turistici, lidi e quant'altro sarà interessato dall'opera o dall'area del cantiere.

Occorre inoltre evidenziare come, successivamente al periodo della costruzione della prima galleria Santomarco, l'area ha conosciuto un notevole sviluppo con una fiorente e viva economia turistica. Gli interventi dei privati hanno promosso un circolo virtuoso legato alla ristrutturazione degli immobili (anche di interesse storico), migliorato l'accessibilità della zona e, di fatto, favorendo la ripresa di un'area un tempo marginale e periferica.

Il progetto della Nuova Galleria rischia – di contro – di produrre effetti opposti all'attuale *trend* positivo attraverso la creazione di quartieri “ghetto”, isolati tra loro, caratterizzati da problemi di accessibilità (pubblica e privata), nonché con possibili e significative ripercussioni sulla sicurezza e sull'ordine pubblico dovute all'aumento di fenomeni di criminalità nelle nuove aree ri-marginalizzate.

Tutti questi aspetti risultano completamente ignorati da RFI S.p.A. che, come scritto sopra, ha promosso la suddetta progettazione ignorando completamente la conformazione del territorio e le esigenze dei suoi residenti.

7) INTERFERENZE CON SERVIZIO DI ELISOCORSO – OSPEDALE SAN FRANCESCO, ELISUPERFICE P.C. E APPROVVIGIONAMENTO IDRICO VV.F..

Notevoli sono state le risorse investite in questi anni dal Comune di Paola per la realizzazione della superficie adibita ad elisoccorso e delle strade di collegamento con l'Ospedale San Francesco. Servizi e opere di primaria importanza e di cui non si è tenuto conto in fase di progettazione della Nuova Galleria, né fatto cenno alcuno. Il rischio è quello di privare la collettività di servizi essenziali per la salute e il soccorso. Solo negli ultimi dieci giorni l'elicottero del 118 è dovuto atterrare nell'area in questione quattro volte per fronteggiare le urgenze mediche.

L'area che verrà occupata per la costruzione della bretella di collegamento Paola-Cosenza e dalla sottostazione elettrica è infine utilizzata anche dal locale Comando dei Vigili del Fuoco per l'approvvigionamento idrico delle autobotti. Neanche di questa circostanza si è fatta menzione nei documenti del progetto, né sono state previste soluzioni a questo tipo di interferenze e servizi di sicurezza di cui la comunità verrà privata.

A tutto ciò si aggiungano l'attività di Protezione Civile da parte della Regione Calabria e l'istituzione di una scuola di volo per elicotteri e per droni, nonché la possibilità di avviare un'attività di trasporto passeggeri in visita sulla costa o nel territorio calabrese in collaborazione con altre entità simili di cui si attende esclusivamente l'autorizzazione di E.N.A.C. a favore dell'Eliclub Polo Aeronautico "San Francesco di Paola".

8) CARENZA DOCUMENTAZIONE GEOLOGICA.

Insufficienti sono i dati geologici forniti in merito alla presenza di **amianto naturale** o altre sostanze nocive per la salute umana vista l'aumento dell'incidenza di patologie cancerose nell'area circostante subito dopo i lavori di realizzazione della prima Galleria.

Sul punto appare opportuno richiedere ulteriori chiarimenti e rassicurazioni ad RFI S.p.A..

9) SALUBRITÀ DEI LUOGHI OGGETTO DI INTERVENTO.

Il primo problema riguarda la carenza di misure adeguate a tutela della salute dei residenti delle abitazioni “superstiti” all’intervento e più in generale nei confronti dei cittadini paolani. In particolare l’installazione di infissi a triplo vetro o di sistemi di ricambio d’aria forzato o altra soluzione avranno solo efficacia coercitiva e nessuna valenza in termini di prevenzione da polveri sottili, inquinamento acustico e campi elettromagnetici.

Proprio quest’ultimo aspetto desta tra la popolazione maggiore preoccupazione, nonostante gli annunciati sistemi di monitoraggio, a causa dell’installazione della sottostazione elettrica nelle immediate vicinanze dell’abitato.

Infatti, l’opera e le aree di cantiere insistono in **area urbana** (come confermato dalla perimetrazione di cui al P.S.C. vigente del Comune di Paola): ciò determina gravi interferenze sul piano acustico e della qualità dell’aria, con **inevitabili ripercussioni sulla salute dei cittadini e sulla qualità della vita**. Inoltre, nella suddetta area urbana, sono previste aree di cantiere, tra le quali una vasta area di stoccaggio, evidentemente incompatibile con la destinazione dell’area circostante ampiamente antropizzata ed urbanizzata e densamente abitata.

In adiacenza alla stessa area destinata alla sottostazione elettrica è poi prevista un’area destinata al gestore della Rete Elettrica, di cui è facilmente desumibile la destinazione al servizio della stessa sottostazione.

Ampia è la letteratura scientifica in materia circa le conseguenze sulla salute umana dovute all’inquinamento elettromagnetico indotto da tale impiantistica. Nel caso di specie le onde emesse da questi impianti a bassa frequenza (ELF) rientrano tra quelle non ionizzanti, di cui sono dimostrati (anche per esposizioni a valori del campo elettromagnetico inferiori a quelli previsti dalle norme in vigore) gli effetti biologici ed in particolare gli effetti sia acuti che a lungo termine sulla salute umana: stimolazione di fibre muscolari e tessuti nervosi centrali e periferici, induzione di fosfeni nella retina, insonnia, cefalee, affaticamento, irritabilità fino a patologie gravi come tumori e malattie degenerative. Particolarmente significativo in tal senso è lo studio epidemiologico intitolato “*Childhood cancer in relation to distance from high voltage power lines in England and Wales: A case-control*

study” condotto su un campione di oltre 29.000 bambini dal *Childhood Cancer Research Group, University of Oxford* che rileva che esiste un’associazione tra la leucemia infantile e la vicinanza dell’abitazione di residenza alle linee elettriche dell’alta tensione, con un aumento di incidenza del 23% ad una distanza compresa tra 200 metri e 600 metri fino addirittura al 69% entro 200 metri di distanza.

Inoltre i limiti di esposizione ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti fissati dal DPCM 8/7/2003 sono rispettivamente pari a 5 kV/m e 100 μ T. Intanto lo stesso DPCM stabilisce anche il valore di attenzione e l’obiettivo di qualità del campo di induzione magnetica per tali esposizioni che sono rispettivamente pari a 10 μ T e 3 μ T in aree con permanenza >4 ore/giorno.

Infine l’Organizzazione Mondiale della Sanità, oltre ad aver fortemente raccomandato lo svolgimento di ulteriori ricerche per il rischio di malattie neurodegenerative (SLA, malattia di Alzheimer) legato all’esposizione ai suddetti campi elettromagnetici, nell’*Environmental Health Criteria 232* sui Campi Elettromagnetici a Frequenza Estremamente Bassa quali quelli di cui trattasi, raccomanda tra l’altro che:

- *quando si prevedano modifiche a sorgenti di campi ELF già esistenti, la riduzione dei campi ELF sia considerata insieme alla sicurezza, all’affidabilità e agli aspetti economici;*
- *le autorità locali migliorino la progettazione di impianti che generano campi elettromagnetici, anche con una migliore consultazione tra industria, governo locale e cittadini nella localizzazione di sorgenti importanti di campi elettromagnetici.*

Concertazione evidentemente evasa da parte di RFI S.p.A..

Per tutte le ragioni sopra esposte, appare di tutta evidenza come la collocazione prevista nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Raddoppio/Nuova Galleria Santomarco della sottostazione elettrica sul versante Paola sia del tutto inadeguata, inopportuna ed in contrasto con la necessaria tutela del diritto alla salute dei cittadini, che non può di certo essere

sacrificato a fronte della eventuale pubblica utilità di una qualunque opera infrastrutturale.

Tutto quanto sopra premesso ed esposto, con riserva di ulteriori deduzioni ed eccezioni, si rassegnano le seguenti

CONCLUSIONI.

Voglia l'Amministrazione procedente, RFI S.p.A., recepire il **formale atto di dissenso qualificato** in virtù delle motivate condizioni e prescrizioni che impongono modifiche sostanziali alla decisione finale e per l'effetto, vista la complessità della materia, interrompere e convocare successivamente una nuova Conferenza di Servizi in forma simultanea e modalità sincrona (ex art. articolo 14-ter della L. n. 241/1990) per l'esame contestuale degli interessi coinvolti.

Subordinatamente, in maniera dirimente si richiede a RFI S.p.A. di valutare e condividere un'alternativa progettuale meno impattante dal punto di vista ambientale, paesaggistico, culturale, economico e sociale o - di contro – accogliere integralmente le richieste modifiche a tutela della salute e degli interessi dei cittadini paolani.

Paola, 17 agosto 2022

Si allegano:

- Delibera di C.C. n° 14 del 07.06.2021 – Piano Alta Velocità Salerno/ Reggio Calabria – Verbale di Discussione
- Copia del documento votato all'unanimità nella seduta del C.C. del 07.06.2021 *CON APPENDICE*
- Copia della richiesta Prot. N° 14649 del 16/08/2022 a firma del Comitato Popolare Santomarco

Art

Luca offu

Maryannell Sarago

~~Luca~~

~~Luca~~

Patricia L.

Yonice Lee

Maria Minem

R. F. H.

John

Vol 2

John Williams

Andrew Simpson

Gianni Lupat

Rebecca Rebecca Litta

Chris Law

Mark Muth



Città di Paola

(Provincia di Cosenza)

Largo Mons. G.M. Perrimezzi, 6

COPIA

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N° 14 DEL 07.06.2021

PIANO ALTA VELOCITA' SALERNO-REGGIO CALABRIA. DISCUSSIONE.

L'anno Duemilaventuno, il giorno sette, del mese di Giugno, alla ore 10.30, nella Sala Consiliare "F.Lo.Giudice" del Complesso S. Agostino, di Largo Mons. G.M. Perrimezzi, si è riunito il Consiglio Comunale, in sessione straordinaria pubblica ed in prima convocazione.

Alla trattazione dell'argomento risultano presenti i Signori:

1. SINDACO	PERROTTA Roberto	PRESENTE
2. PRESIDENTE	SCIAMMARELLA Barbara	PRESENTE
3. CONSIGLIERE	ALOIA Francesco	PRESENTE
4. CONSIGLIERE	ANSELMUCCI Anna	ASSENTE
5. CONSIGLIERE	D'ANDREA Giuseppe	PRESENTE
6. CONSIGLIERE	DI NATALE GRAZIANO	PRESENTE
7. CONSIGLIERE	DONATO Chiara	PRESENTE
8. CONSIGLIERE	FALBO Francesco Giuseppe	PRESENTE
9. CONSIGLIERE	FERRARI Basilio	PRESENTE
10. CONSIGLIERE	GIGLIO FRANCESCO	PRESENTE
11. CONSIGLIERE	GRUPILLO Giuseppe	PRESENTE
12. CONSIGLIERE	LOGATTO Antonio	PRESENTE ASSENTE
13. CONSIGLIERE	MIRAFIORI Stefania	PRESENTE
14. CONSIGLIERE	OLLIO Ivan	PRESENTE
15. CONSIGLIERE	POLITANO Giovanni	ASSENTE
16. CONSIGLIERE	SERRANÒ Maria Pia	PRESENTE
17. CONSIGLIERE	SORACE Fabio Francesco	ASSENTE

Assegnati: 17

In Carica: 17

Presenti: 14

Assenti: 3

Si dà atto che gli assenti sono stati regolarmente invitati con da referto del Messo Comunale.

Assiste il Segretario Generale, Dott.ssa Virginia Milano.

Assume la Presidenza la Sig.ra Barbara Sciammarella nella sua qualità di PRESIDENTE che constatata la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la stessa.

La seduta è pubblica.

CONSIGLIO COMUNALE APERTO DEL 07 GIUGNO 2021

Presenti il sottosegretario Dalila Nesci e la senatrice Vono, consiglieri regionali ed associazioni ed i movimenti Cambia Paola, Paola al Centro e Liberi Sempre

Consiglieri assenti giustificati: Anselmucci, D'Andrea, Logatto, Politano, Sorace.

Luigi Pontoriero- coordinatore regionale del sindacato sul trasporto USB: Più volte il sindacato ha proposto soluzioni al trasporto in Calabria senza successo. Alla luce del progetto di nuova alta velocità in Calabria, dichiara che il sindacato è favorevole, a condizione che sia asservito ad un bacino di utenza molto più ampio di quello attuale e che comprenda anche i trasporti oltre lo stretto. Altrimenti, se limitato solo alla Calabria non avrebbe alcun senso. Bisogna sapere, aggiunge, che nell'alta velocità transitano solo i treni veloci, mentre sono tagliati fuori il trasporto locale ed il trasporto delle merci, quindi tutta l'industria. Il sindacato ritiene che i soldi che servono per la costruzione dell'alta velocità sarebbero sufficienti per sistemare tutta la linea tirrenica, per metterla in sicurezza ed aumentarne la velocità fino a 200 km/h. Questa sistemazione includerebbe anche il trasporto merci e sarebbe una gran cosa. Sostiene che la galleria Paola/Cosenza va sistemata urgentemente perché non è sicura.

Pertanto, ribadisce il convincimento che l'alta velocità ha un senso solo se asservita alla costruzione del ponte sullo stretto. Diversamente ritiene che sia più urgente mettere in sicurezza gli attuali tracciati interni. Quindi, in relazione al tema odierno, manifesta contrarietà alla volontà manifestata dall'assessore regionale di dirottare i finanziamenti finalizzati alla messa in sicurezza del tracciato ferroviario esistente per un progetto di alta velocità i cui contenuti non sono ancora ben chiari. Inoltre, sottolinea l'esigenza di aprire il cantiere per la messa in sicurezza della galleria Paola/Cosenza nel più breve tempo possibile perché la situazione di pericolo attuale richiede interventi urgenti.

Il sindacato non è a conoscenza di un piano regionale dei trasporti. È necessario conoscere tutte le realtà a portare avanti un progetto dei trasporti regionali che soddisfi tutti. L'attuale sistema regionale dei trasporti è troppo scollegato e bisogna intervenire in questa direzione.

Graziano Di Natale – Consigliere Regionale: ringrazia il sottosegretario Nesci e la senatrice Vono per la loro presenza ed anche i colleghi consiglieri regionali presenti Aieta e Molinaro. Parte da una considerazione di carattere generale per poi entrare nel particolare delle scelte. L'alta velocità rappresenta un'opportunità storica non solo per la Calabria, ma per tutta l'Italia perché risolve un problema noto che è l'isolamento del Paese dagli altri paesi. Alta velocità significa progresso, significa accorciare i tempi di percorrenza, significa sviluppo e significa mettere in collegamento molti territori italiani assolutamente scollegati dal resto dell'Italia. Quindi si tratta di un qualcosa che, al di là dei campanilismi, necessita di una discussione che parta dal basso e coinvolga tutti gli attori e le parti sociali. In Calabria succede un fatto paradossale: la Regione Calabria non ha mai avviato una discussione sull'alta velocità, non ha mai espresso una sua opinione, né ha presentato un progetto che possa essere alternativo a quello oggi in discussione. Il fatto è appunto paradossale e deve far riflettere sulle capacità dei rappresentanti regionali di essere sintesi di un territorio. Quando il sottosegretario Nesci o la senatrice Vono decidono di partecipare ad un dibattito quale quello odierno, non sono presenti in quanto rappresentanti di una nicchia, ma dell'intero paese, così come i consiglieri regionali presenti. Rispetto ad un interesse generale non c'è da coltivare orticelli. Quando si parla di alta velocità bisogna non sottacere una circostanza che è drammatica da un punto di vista politico: L'RFI decide di dare priorità, nell'ambito dell'alta velocità e dell'utilizzo dei fondi del Recovery, a tre opere. Tra le tre opere c'è il raddoppio della galleria Santomarco che è l'unica delle tre opere ad avere già un finanziamento. Ed RFI

prende questa decisione perché la galleria esistente è fatiscente in quanto è stata oggetto di sequestro ed è stata causa di molti incidenti. Però succede un fatto grave che tutte le forze politiche devono evidenziare: l'assenza dell'assessore alle infrastrutture questa mattina la dice lunga rispetto alle valutazioni fatte nelle scorse settimane. L'assessore alle infrastrutture ha, infatti, scritto di suo pugno al Ministero e ad RFI dichiarando di non considerare l'opera una priorità e chiedendo di spostare gli investimenti a sud della Calabria. La cosa a suo giudizio è aberrante. A questo punto c'è da chiedere all'assessore di rettificare la nota. Prosegue dando lettura della nota e ribadendo la necessità che l'assessore faccia un passo indietro e la rettifichi. Oggi non si deve discutere di alta velocità "Sì" ed alta velocità "NO", perché la risposta è scontata ed è quella che va verso la modernizzazione e le tecnologie avanzate. Oggi bisogna tutelare gli interessi del territorio calabrese e se RFI intende investire sul territorio, nessun può fare azioni politiche che ne vadano a ledere gli interessi. La posizione politica non è negoziabile e, pertanto, non possono essere raggiunti accordi, perché deve essere tutelato l'interesse di un intero territorio. Su certi argomenti bisogna dimostrare di avere la schiena dritta. Dichiarò che se l'assessore fosse stato del suo partito non avrebbe avuto problemi a dirgli che aveva sbagliato. Chiude il suo intervento dicendo che è necessario che tutte le forze politiche chiedano interventi e ringrazia il Sindaco per essersi recato personalmente a parlare con l'assessore Catalfamo. Gli sarebbe piaciuto che l'assessore fosse stata presente al dibattito odierno per giustificare il suo fallo da cartellino rosso. Chiude ribadendo la posizione del suo gruppo che è quella di chiamare in causa i rappresentanti del governo e della regione per chiarire che sull'alta velocità, e soprattutto sul raddoppio della galleria Santomarcò, occorre che il territorio resti unito a difesa di un'opera che serve non solo la città ma tutta l'area urbana.

Architetto Siciliano: dichiara di rappresentare tre movimenti di Paola, tra i quali movimenti ci sta chi ha lavorato nel sindacato dei trasporti come rappresentante regionale per trent'anni ed ha fatto la galleria Paola/Cosenza. Con chi rappresenta queste esperienze e con chi ha redatto il progetto dell'alta velocità sono state fatte delle osservazioni e ne è venuto fuori qualcosa. Si è ragionato da un punto di vista territoriale allargato e non con riferimento alla sola stazione di Paola. È stato analizzato anche l'attuale sistema dei trasporti. La regione Calabria è stretta e lunga attraversata da tre assi importanti: la ferrovia del Tirreno, la costruenda ferrovia dello Jonio e la A2; tre assi supportate dalla SS18 e dalla SS 106. Tutti questi collegamenti longitudinali, unitamente ai collegamenti trasversali, sono in condizioni di estrema difficoltà da un punto di vista tecnico, di modernizzazione e di sicurezza. È stato fatto questo ragionamento: perché fare l'alta velocità a cosa serve? Si deve osservare che il percorso dell'alta velocità ideato è a zig zag. Inoltre, attualmente la rete ferroviaria presenta dei grossi limiti ed i limiti non sono rappresentati dal tratto Praia/Lamezia, il problema si pone da Lamezia a Reggio dove i treni hanno una velocità di 80 Km/h. Lì è la strozzatura. Quindi si rischia di fare un'alta velocità su un tracciato non idoneo. La pendenza in alcuni tratti non consente per nulla il funzionamento dell'alta velocità. Si è sempre parlato di un quadrilatero dello sviluppo: Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro. L'alta velocità chiude il quadrilatero dello sviluppo in quanto la direttrice è Taranto/Gioia Tauro, non rimane nient'altro della Calabria. I territori non vengono coinvolti assolutamente. Allora a che cosa serve spendere tutti questi soldi per l'alta velocità? Sulla base di queste discussioni è stato preparato un documento sottoposto anche all'amministrazione nel corso di una riunione promossa dal Presidente del Consiglio. Legge il documento nel quale è sintetizzato come è interpretato il percorso dai movimenti che rappresenta e tutte le azioni che sono previste perché il progetto dell'alta velocità abbia un senso. Al termine deposita agli atti del consiglio il documento letto.

Giuseppe Aieta – Consigliere Regionale: Dichiara di voler intervenire per pochi minuti. Vuole fare un ragionamento semplice. Gli scienziati si sono già pronunciati sulla questione. Tra l'altro, la Commissione Regionale Trasporti dell'Assemblea siciliana ha convocato i docenti

universitari calabresi per discutere della questione. Lui ed il consigliere Di Natale hanno chiesto alla Commissione Trasporti ed alla Commissione Programmazione del Consiglio Regionale di audire i docenti universitari i quali, sempre, a problemi complessi danno risposte semplici. Ma quali sono i problemi che si hanno? C'è una linea ferroviaria e c'è un progetto. Il progetto cosa dice? Dice che da Battipaglia a Praia c'è una semicirconferenza e che da Praia si sale e si va a Tarsia con una seconda semicirconferenza. Quale è il discorso da fare allora? Alta velocità significa camminare a 300 km/h. Non si tratta di fare discorsi campanilistici che non hanno ragione di esistere, ma di fare una battaglia di sostenibilità e di logica sulle cose. E siccome conosce il sottosegretario Nesci che ha dato prova di non essere suddita della politica romana, affiderebbe a lei questo logico ragionamento, di parlare con il Presidente Draghi e dare una risposta. Realizzare il progetto presentato significa non solo tagliare il territorio, ma anche andare contro ogni logica. Ringrazia il Sindaco ed il Presidente del Consiglio per avere rotto il silenzio generale nel Tirreno Cosentino sulla vicenda e per l'opportunità data di discutere di questo grande tema, mentre in Consiglio Regionale tutto tace ed anche nelle commissioni regionali.

Chiara Donato – Consigliere comunale: Preliminarmente informa i presenti che prima del consiglio odierno è stata indetta una conferenza dei capigruppo allargata a tutti i consiglieri, le associazioni ed i movimenti che hanno inteso parteciparvi. I movimenti, a seguito della riunione, hanno redatto un documento letto, in questo consiglio comunale, dall'arch. Siciliano. Il documento è stato condiviso un po' da tutti i consiglieri, seppur con le integrazioni apportate che legge ed allega agli atti del consiglio.

Josè Grupillo – Consigliere comunale: Chiede, preliminarmente al Presidente se sono arrivati giustificativi di assenza per la seduta odierna e prende atto che sono pervenuti sia da parte del consigliere regionale De Caprio che dell'assessore regionale Catalfamo. Chiede, quindi, al Presidente di dare lettura dei giustificativi pervenuti. Dichiaro di essere molto contento di questo consiglio comunale aperto, da lui stesso auspicato da mesi, alla presenza del sottosegretario Nesci e della senatrice Vono. Non entra nel merito tecnico, per averlo fatto molto meglio l'arch. Siciliano in rappresentanza dei tre movimenti del territorio. Dichiaro di sottoscrivere il documento letto dall'architetto in quanto l'unico che conosco. Istituzionalmente sento di dover ringraziare sia il consigliere De Caprio che l'assessore Catalfamo perché si sono presi la briga istituzionale, e non politica, di fare quanto è stato fatto. Assieme al Sindaco si è recato a Catanzaro dall'assessore che ha spiegato in modo corretto quello che intendeva dire con la lettera. Se poi qualcuno intende fare propaganda elettorale, faccia pure, ma lui dichiara che il problema di oggi non è solo di Paola, ma di un intero territorio. Non riguarda solo la galleria Santomarco, ma l'alta velocità tutta che comprende anche la galleria. L'assessore Catalfamo ha chiarito determinate posizioni che non vanno nella linea indicata in questo consiglio comunale da altri. Si augura che tutti i rappresentanti istituzionali, ad ogni livello, in particolar modo quelli qui presenti, si facciano carico di questo fardello per giungere ad una soluzione, la più conveniente per tutta la Regione Calabria.

Senatrice Vono: Ringrazia il Presidente del Consiglio per avere invitato tutti i parlamentari calabresi. È presente per confermare un interesse particolare del territorio calabrese e per confermare un impegno preso nel momento in cui sono stati assunti ruoli istituzionali. Crede che la politica debba essere libera per dare risposte. Bisogna scardinare l'idea di una politica non libera, perché è necessario rispondere alle esigenze dei territori. Per parlare di alta velocità, dice subito che lo studio di fattibilità di cui oggi si discute risale agli anni '80, poi ripreso nel 2005 ed oggi da questo governo. Nella qualità di Vicepresidente della commissione infrastrutture al Senato ha, fin da subito, avanzato richieste specifiche per comprendere perché fossero stati scelti alcuni tracciati. Purtroppo, è mancata una proposta alternativa da parte della Regione Calabria, per cui ora è difficile riprendere il discorso. Si può discutere

sulla effettiva utilità di determinati percorsi anche per indirizzare al meglio le risorse stanziare per l'alta velocità in Calabria. Si discute di un territorio, di una regione dove esiste già una linea ferroviaria che ha la sua storia anche orograficamente. Il percorso alternativo che prevede tre soluzioni, indicate nello studio di fattibilità dell'alta velocità Salerno/Reggio, trascura il percorso naturale, trascura la possibilità di intervenire su una rete ferroviaria esistente con una modernizzazione, una manutenzione ed una messa in sicurezza che è quello che maggiormente serve. Le tesi a sostegno delle varianti proposte nello studio di fattibilità non la convincono, come non convincono chi ha a cuore la modernizzazione ed il collegamento dei territori calabresi nel discorso dell'alta velocità, perché non ci può essere un'alta velocità leggera. Pertanto, bisogna attivare un discorso più concreto con RFI perché, nel momento in cui si realizzerà il progetto, ci si renderà conto che ci sono delle tratte che non consentono l'alta velocità. Preannuncia che domani in commissione, essendo prevista l'audizione di RFI, presenterà le considerazioni e le osservazioni delineatesi nel consiglio comunale odierno e discuterà della possibilità di apportare delle modifiche allo studio di fattibilità presentato, non essendoci dei progetti effettivi in corso. Avrebbe piacere di avere un'interlocuzione anche con la Regione per proporre a Roma dei progetti concreti. Bisogna riprendere il tempo perduto ed è necessario fare valere le potenzialità e le professionalità che ci sono sul territorio, uscendo fuori da schemi che non rappresentano la Calabria. Fa anche un riferimento alla necessità che il progetto dell'alta velocità non si fermi alla Calabria, ma contempli la sua prosecuzione anche in Sicilia, perché questo significa collegare l'Italia con il mondo intero e non solo la Calabria con la Sicilia. Conclude dicendo che le istanze della Calabria saranno portate non solo all'attenzione di RFI, ma anche direttamente in Parlamento ed in Governo.

Dalila Nesci – Sottosegretario: Premette che la cooperazione, in questo momento pandemico così difficile, è fondamentale a tutti i livelli: nazionale, regionale e locale. Non crede di poter dare risposte che corrispondano al cento per cento alle aspettative dei suoi interlocutori odierni. Tuttavia, informa che il finanziamento previsto per l'alta velocità è complessivamente di 11 miliardi di euro e bisogna capire anche come funziona il ragionamento posto alla base delle linee di finanziamento. È evidente che non possono risolversi tutte le problematiche calabresi e locali con i piani proposti. Gli 11 miliardi finanziano il progetto per il tratto Battipaglia/Praia a Mare per 6 miliardi, poi sono previsti 3 miliardi di euro per il tratto Praia a Mare/Tarsia con lo snodo verso Sibari e la tratta ionica e poi c'è un finanziamento di 1,2 miliardi per la nuova galleria Santomarco. Ad oggi questo è lo stato delle cose sulla carta e non si possono prendere impegni diversi, però l'ascolto sul territorio è cruciale. Il tratto Tarsia/Cosenza non è finanziato e potrebbe essere visto come una linea aggiuntiva. Bisogna, però, che tutti si impegnino a reperire i finanziamenti per il tratto che va da Paola a Reggio Calabria riqualificando il tratto costiero. È evidente che gli attuali investimenti non sono bastevoli per le esigenze calabresi. Pertanto, bisognerebbe pretendere più finanziamenti per alzare il livello di qualità dei trasporti. Serviranno di certo diversi miliardi di euro, ma andranno trovati per la Calabria e sarà possibile se si sapranno pianificare e programmare gli investimenti. Esistono risorse ad hoc per redigere i progetti, perché il vero problema è questo, quello di non avere progetti pronti e disponibili. Né si può pretendere che i tecnici scrivano i progetti in pochissimo tempo. I localismi possono essere abbandonati solo se si riuscirà ad evitare di intervenire sempre nella contingenza, dunque in ritardo. Conclude affermando che la rappresentanza calabrese deve attivare una maggiore rete perché la Calabria diventerà una priorità nazionale se si riuscirà, trasversalmente, a portare avanti gli interessi regionali.

Roberto Perrotta – Sindaco di Paola: Ringrazia i presenti e gli intervenuti. Doppi ringraziamenti alla senatrice Vono perché ha avuto modo di seguire le vicende legate alla città Paola anche recentemente, in Parlamento, in occasione della presentazione di un progetto congiuntamente ad altri comuni. Dichiara di parlare per ultimo solo perché sente il dovere di ringraziare.

Il sottosegretario ha terminato il suo intervento dicendo che si farà portavoce per l'avvio, a

livello governativo, di un tavolo tecnico sui temi in discussione. Deve essere compreso lo stato d'animo di chi ha voluto l'attuale consiglio comunale aperto. Gli incontri non si promuovono per avere ragione, ma per conoscere le ragioni delle questioni. Dal dibattito è emerso che sono mancati progetti alternativi. Ma se questo è vero, è anche vero che i progetti che si stanno portando avanti sono stati già bocciati, non sono stati tenuti in considerazione in passato e adesso, anche per la fretta di procedere, sono stati rivalutati. Tuttavia, bisogna dare delle risposte all'intero comprensorio. È necessario fare un discorso complessivo per raggiungere un traguardo finale. Peraltro, non si mira a togliere il finanziamento, a congelarlo, ma a far sì che le lacune ed i ritardi non penalizzino eccessivamente il territorio. Nello specifico bisogna comprendere cosa si va a fare, perché se alta velocità significa recuperare solo cinque minuti, allora forse non sarà il caso di spendere tutte queste risorse per realizzare infrastrutture esagerate rispetto allo scopo finale. Vorrebbe conoscere bene le argomentazioni poste alla base del progetto che si sta portando avanti. In un recentissimo passato c'è stato un treno che è partito da Sibari ed è arrivato a Bolzano. L'innovazione della tratta ha comportato che una parte di territorio non si è sentita più isolata e che un treno nato per scommessa ha fatto impegnare la Regione perché, aldilà dei grandi progetti e dei grandi temi, anche piccoli accorgimenti possono essere utili e consentire la soddisfazione delle popolazioni. Da Sindaco di Paola e rappresentante di una comunità chiede una cortesia: che ci possa essere il coinvolgimento dei territori nelle decisioni finali. Peraltro, ritiene di dover fare alcune considerazioni. Quando un sindaco si candida si reca in quartiere e dice ai cittadini quali sono i suoi programmi e prende i voti anche per questo. Tra tre mesi ci sono le elezioni e vorrebbe sapere quali sono i progetti dei candidati regionali per il territorio perché è chiaro che il voto non può essere alla cieca, espresso solo sulla fiducia. Pertanto, è necessaria l'assunzione di responsabilità da parte di chi ambisce a rappresentare il territorio a livello regionale. Sembra che quest'obbligo valga solo per i sindaci che devono sempre impegnarsi e rendicontare.

Dà atto al consigliere regionale Aieta dell'impegno che sta approfondendo accendendo i riflettori su questioni delicatissime sulle quali non ci possono essere fraintendimenti. Precisa che nella sua qualità di Sindaco è stato chiamato a partecipare ad una riunione con l'assessore delegato che ha fatto delle puntualizzazioni e si è reso molto disponibile. Ritiene che bisognerebbe approfittare di questi omenti per fissare altri appuntamenti affinché non ci sia la possibilità di essere equivocati giacché in ballo ci sono interessi importantissimi. Il compito di un rappresentante istituzionale non è quello di fare il tifo, ma quello di mettere al centro della propria azione gli interessi della comunità e della collettività. Ecco perché, malgrado il suo rammarico per alcune assenze, ringrazia i presenti e prende per buono quello che si è detto e gli impegni assunti. La senatrice Vono ha dato delle indicazioni e lo stesso ha fatto il sottosegretario. Conta molto sull'impegno dei consiglieri regionali per arrivare ad una definizione che non faccia disperdere investimenti, ma che tenga conto delle cose che si devono fare. Ringrazia le associazioni ed i movimenti per i documenti prodotti e crede che sia necessario arrivare ad una sintesi perché non ci sono distanze incolmabili, ma solo la volontà di giungere ad un traguardo comune, tecnicamente condivisibile da tutti. Non è Paola che deve vincere, ma non può essere neanche vilipesa senza le giuste argomentazioni.

Il Presidente chiede, a questo punto, la sospensione di cinque minuti per vedere se i capigruppo riescono a condividere un documento comune da consegnare al Sottosegretario Nesci ed alla Senatrice Vono per portare nelle giuste sedi le istanze rappresentate.

Al termine della sospensione prende la parola il Presidente: dichiara che dopo aver consultato tutti i consiglieri presenti ed ascoltato i movimenti si è deciso di presentare un documento unitario condiviso da tutto il consiglio comunale. In particolare, il punto che ha portato alla condivisione unitaria del documento è il seguente: *"Coerentemente con quanto affermato circa l'importanza del progetto di raddoppio della galleria Santomarco, vogliamo ulteriormente precisare che, a seguito dell'incontro avuto dal Sindaco con l'assessore Catalfamo, lo stesso assessore ha precisato che il suo intento è stato sempre quello di agevolare siffatto progetto, pertanto si auspica un intervento chiarificatore al fine di dissipare ogni dubbio."*

Il documento viene condiviso all'unanimità.

Il presente verbale, avente il numero 14/2021 viene letto, approvato e sottoscritto per come segue:

SEGRETARIO GENERALE
f.to Dr.ssa Virginia Milano

PRESIDENTE
f.to Barbara Sciammarella

CERTIFICATO DI ESEGUIBILITA'

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del TUEL, approvato con D.lgs. 18.08.2000, n. 267.

Paola, li ____/____/____

SEGRETARIO GENERALE
f.to Dr.ssa Virginia Milano

E' copia conforme all'originale esistente presso questo Ufficio di Segreteria, composta da n. ____ pagine, in carta semplice, per uso amministrativo.

Paola, li ____/____/____



Il Responsabile Ufficio Segreteria
Dr.ssa M. Lucrezia Di Blasi

Lucrezia Di Blasi

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione, è stata pubblicata, in data odierna per rimanervi per quindici giorni consecutivi, sull'albo pretorio online di questo Comune accessibile al pubblico (art.32, comma 1, della legge 18 giugno 2009, n.69).Albo N. ____

Paola, li ____/____/____

Il Responsabile Ufficio Segreteria
f.to Dr.ssa M. Lucrezia Di Blasi

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Dichiarata immediatamente eseguibile, è stata pubblicata all'Albo Pretorio del Comune dal ____ al ____ e non sono pervenuti reclami.

La presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio del Comune dal ____ al ____;

E' divenuta esecutiva perché sono decorsi giorni dieci dalla data di inizio della pubblicazione dal ____ e non pervenuti reclami.

SEGRETARIO GENERALE
f.to Dr.ssa Virginia Milano

La Città di Paola, da sempre snodo ferroviario di primaria importanza per la Calabria, e principale per l'intera provincia di Cosenza, in ogni sua articolazione e rappresentanza, unitamente ai Comuni dell'intero comprensorio, con questo Consiglio Comunale aperto vuole imporre ad ogni livello istituzionale il coinvolgimento diretto delle comunità interessate alle scelte politiche e tecniche in materia di spesa di fondi pubblici e P.N.R.R., con particolare attenzione all'ipotesi progettuale della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità nel tratto compreso tra Praja a Mare a Lamezia Terme, via Tarsia.

L'approccio ad un progetto che, per l'investimento previsto, rappresenta l'unica e probabilmente ultima occasione di ripresa e rilancio economico per la Calabria impone una approfondita riflessione sul più ampio problema dell'inadeguatezza dell'intero sistema infrastrutturale dei trasporti regionali, e sulle più valide e vantaggiose alternative da sottoporre, prendendo le mosse dalle seguenti considerazioni:

- La mancanza di una rete efficiente e razionale di mobilità delle persone e delle merci deprime le opportunità di occupazione, sviluppo e crescita, che negli ultimi anni ha evidenziato tassi di emigrazione giovanile paragonabili al secondo dopoguerra;
- La nuova linea Alta Velocità isolerebbe l'intera area tirrenica cosentina e prosciugherebbe le risorse per il necessario

ammodernamento dell'intero sistema di trasporto calabrese, fra cui la linea jonica;

- L'effetto sarà “*tagliare fuori*” l'importante area economica di Corigliano-Rossano, nonché l'attuale tracciato tirrenico che ha sinora sostenuto lo sviluppo di 100 km di costa;
- Un progetto simile a quello attuale era stato presentato negli anni '80, ma fu scartato dallo stesso Ente Ferrovie per i costi esorbitanti e le difficoltà realizzative: Che senso ha riproporlo oggi?;
- Il progetto allo studio inoltre non sembra affatto finalizzato a rendere la Calabria più efficiente, fruibile e competitiva, ma solo a degradarla a mera regione di transito; ciò è dimostrato anche dai soli 700 milioni di euro stanziati per le stazioni al sud, che dimostra la volontà di NON realizzarne;
- La realizzazione del nuovo tracciato si inserisce in un quadro di finanziamenti previsti dal P.N.R.R. che destina ben 8,6 miliardi di euro all'ammodernamento ferroviario nel nord Italia (già ben servito) e solo 4,6 al sud, concretizzando l'ennesima manifestazione di una irrisolta “*questione meridionale*”;
- Il nuovo tracciato, che non ha nulla dell'Alta Velocità essendo l'ennesima riedizione del concetto di “Alta Velocità di Rete” che limita la velocità massima ai 200 km/h diversamente dai 300/350 Km/h delle linee a nord di Napoli, da Praja a Mare, invece di continuare lungo la linea costiera con puntuali varianti, si infila

sotto la catena costiera con una galleria in salita che dopo oltre 25 Km raggiunge la valle del Crati nei pressi di Tarsia, da qui seguendo l'autostrada del Mediterraneo lungo la stretta valle del Savuto fino a raggiungere Lamezia con fortissime pendenze e lunghissime gallerie con costi economici ed ambientali incommensurabili: sarebbe necessario bucare l'appennino costiero, Pollino e Sila costruendo un gran numero di viadotti;

- Sembra volersi ripetere il medesimo errore della A3 (oggi A2), l' "*Autostrada di Annibale*" attraverso le montagne, difficilmente percorribile per molti mesi all'anno e perennemente in manutenzione a causa del numero infinito di ponti e gallerie;
- Il nuovo tracciato appare del tutto slegato dalle potenzialità territoriali e privo di qualsiasi logica razionale di collegamento: sulle linee AV possono transitare solo convogli "*A blocco radio*", rendendo la nuova linea inutilizzabile per i normali convogli merci e passeggeri, che dunque non beneficerebbero dell'innovazione.
- Le linee AV poi sono redditizie solo con il transito di almeno 10 treni ogni ora, ma questa utenza per la densità demografica della nostra regione è impossibile. Dunque c'è il fondato rischio che, poco dopo essere stata costruita con fondi pubblici la tratta verrebbe messa fuori servizio perché antieconomica. L'ennesima cattedrale nel deserto, che aggiungerebbe al danno

la beffa di un investimento faraonico che diminuirà la mobilità calabrese anziché aumentarla;

- Con la nuova linea Praja-Lamezia, più lunga di oltre 20 km rispetto all'attuale, anche alla massima velocità ipotizzata di 200 km/h i tempi di percorrenza sarebbero praticamente identici rispetto ad oggi; ciò palesa l'insensatezza di una nuova linea che, a fronte di una spesa miliardaria, non porterebbe nessun giovamento.
- L'attuale linea tirrenica settentrionale è già idonea al transito di convogli a 200 Km/h e potrebbe essere ulteriormente migliorata con una spesa infinitamente più bassa; è noto a tutti (soprattutto alle Ferrovie) che il vero "collo di bottiglia" nella linea ferroviaria tirrenica è posizionato a sud di Lamezia e non a nord, ma incredibilmente non sembrano essere previsti investimenti proprio dove servirebbero maggiormente. Che senso avrebbe realizzare un troncone di alta velocità che termina nel nulla?;
- Se invece si volesse giustificare l'insensata realizzazione del nuovo tracciato per servire direttamente la città di Cosenza con l'Alta Velocità, si dimenticherebbe che il capoluogo è già collegato alla linea tirrenica con la galleria "*Santomarco*" di cui nello stesso progetto si prevede il raddoppio. Un intervento quest'ultimo, imprescindibile, che permetterà con un sistema "*metropolitano veloce*" l'accesso della città ai servizi Alta Velocità di Rete, garantendo allo stesso tempo enormi vantaggi

per il collegamento tra il Tirreno Cosentino e l'area urbana in termini di efficienza, rapidità e, non meno importante, sicurezza, con importanti riflessi sulla competitività del territorio. Lo stesso intervento, inoltre, garantirebbe un efficiente collegamento anche tra Tirreno e Jonio, permettendo di potenziare i servizi ferroviari, locali e nazionali, verso la Sibaritide, l'area di Corigliano- Rossano, l'intera fascia jonica fino a Crotona e verso Basilicata e Puglia.

Rivendichiamo per il reale sviluppo della Calabria una rete di mobilità sicura, moderna e razionale.

Questa è la pre-condizione per migliorare i tempi di vita e lavoro di cittadini e pendolari, per rendere efficiente il trasporto delle merci, per evitare l'isolamento delle aree interne e per garantire la possibilità (sia al sistema turistico turisti che delle imprese) di scoprire le identità e potenzialità della nostra Regione.

Tutto ciò con l'obiettivo di rendere la Calabria attiva e attrattiva, agganciata ai corridoi delle direttrici europee delle merci e delle persone, raggiungibile in ogni sua area, partecipativa in modo diretto al PIL nazionale perché decorosamente collegata al resto dell'Italia.

L'obiettivo può perseguirsi solo adoperando razionalmente le risorse stanziare.

Anziché concentrarle su un singolo intervento costosissimo e inadeguato, dovrebbero essere destinate a vantaggio dell'intero sistema infrastrutturale.

Le risorse così liberate sarebbero sufficienti per cambiare il volto della nostra Regione con interventi più utili alla collettività, come quelli di seguito illustrati:

1. Ammodernamento e riqualificazione delle **infrastrutture esistenti** per incrementare le velocità sia sul Tirreno che sullo Ionio, dotando i tracciati dei sistemi di sicurezza e di controllo remoto e satellitare – peraltro già progettati – come già presenti su buona parte della rete nazionale;
2. Ammodernamento generale della rete stradale per creare sistemi di interscambio modale ferro-gomma, con costi inferiori alla metà della spesa prevista per il progetto Alta Velocità, dando così vita ad un'infrastruttura economicamente e ambientalmente sostenibile in grado di rendere tutta la Calabria più efficiente, fruibile e attrattiva; tali interventi, rispetto al programmato "*nuovo tracciato AV*", avrebbero tempi realizzativi sensibilmente inferiori, portando un più immediato beneficio all'intera Regione;
3. Realizzazione dell'Alta Velocità di Rete sulla linea tirrenica esistente, raddoppio ed elettrificazione della linea Jonica per renderla compatibile con l'Alta Velocità di Rete in collegamento con la linea adriatica.

4. Realizzazione di collegamenti trasversali veloci e sicuri sulle direttrici: Paola-Cosenza-Sibari, con l'imprescindibile progetto di raddoppio della galleria veloce "Santomarco" per come elaborato e approvato da RFI e finanziato dal P.N.R.R.; Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale-Lamezia Aeroporto; Gioia Tauro-Marina di Gioiosa; nonché una moderna infrastruttura di collegamento fra Cosenza e Catanzaro;
5. Interventi sulle reti viarie stradali e sulle strutture aeroportuali e portuali, la cui razionale interconnessione costituisce anch'essa preconditione di sviluppo territoriale al pari delle ferrovie; in particolare sugli assi longitudinali della SS 18 Tirrenica, SS 106 Jonica, A2 del Mediterraneo, è necessario rendere più praticabili, sicuri e veloci i tratti trasversali (SS 283, SS 107, SS 280, SS 182 e SS 682).

Tali interventi, oltre a rendere tutti gli spostamenti regionali più veloci e sicuri, metterebbero finalmente in rete i porti commerciali e turistici calabresi, a partire da quello di Gioia Tauro, ancora sottoutilizzato, nonché il sistema aeroportuale, che potrebbe essere valorizzato in presenza di un'efficiente infrastruttura di collegamento.

Coerentemente con quanto affermato circa l'importanza del progetto di raddoppio della galleria "Santomarco", a prescindere dalle decisioni che verranno assunte, chiediamo la rettifica da parte dell'assessore Domenica Catalfamo della

missiva inoltrata al Ministero, stante l'innegabile strategicità dell'opera per il nostro territorio e più in generale per la mobilità dell'intera Regione Calabria.

Chiediamo, dunque, a tutte le istituzioni interessate, Regione Calabria -Assessorato alle Infrastrutture-, Commissioni trasporti Camera e Senato della Repubblica, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, all'Amministratrice Delegata di Rete Ferroviaria Italiana, di rettificare e riconsiderare il progetto AV in Calabria, condividendo le esposte considerazioni, e facendo proprie tutte le priorità progettuali illustrate, adoperandosi tutti per garantire che gli investimenti destinati al nostro territorio siano finalizzati ad uno sviluppo infrastrutturale complessivo e improntati alla razionalità ed all'intermodalità.

È imperativo innescare la crescita dell'intero territorio regionale rifiutando qualunque approccio localistico.

Gli oltre cinque miliardi stanziati rappresentano un'opportunità irripetibile se non saranno sprecati per una singola cattedrale nel deserto, ma impiegati per modernizzare l'intero complesso infrastrutturale dei trasporti in Calabria: siamo tutti chiamati all'assunzione di una responsabilità storica ad ogni livello.

Chiediamo, pertanto, a tutte le istituzioni interessate, Regione Calabria, Commissioni trasporti Camera e S della Repubblica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'Amministratrice delegata di RFI, di rettificare e riconsiderare il progetto AV in Calabria, facendo proprie le esposte considerazioni. Analoghe valutazioni devono essere fatte per il raddoppio della galleria Santomarco, dal momento che le giuste rivendicazioni espresse dalle popolazioni residenti, tanto a Montalto quanto a Paola, possono essere soddisfatte con una rivalutazione delle idee progettuali. Nessuno è contrario al progresso ma ogni persona di buon senso deve essere contrario alle imposizioni che contraddicono la logica e non condividono le reali esigenze del territorio. Alla luce di quanto esposto, si chiede di conoscere la relativa valutazione e la conseguente proposta di tutte le forze politiche e di tutti i candidati, che, nell'imminente campagna elettorale, dovranno far conoscere, visto l'assordante silenzio di questi giorni, il loro pensiero a tal proposito.

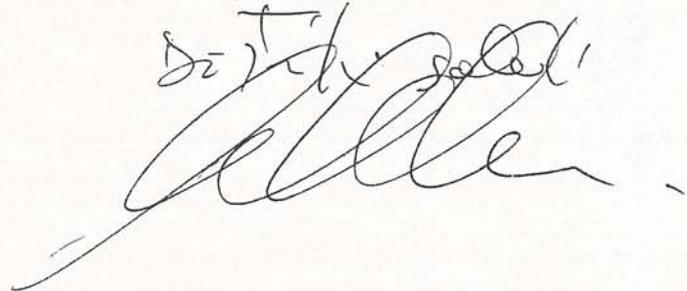
CITTA' DI PAOLA	
Prot. N. 54649	
16 AGO 2022	
	Classe

- EGR. SIG. SINDACO
COMUNE DI PAOLA
- EGR. SIG. PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO COMUNALE
PAOLA.

Oggetto: TRASMISSIONE DOCUMENTO ALLA VELOCITA'

In allegato i sottoscritti responsabili del Comitato
POPOLARE SANTOMARCO, cittadini imprenditori, trasmettono
alle SS.UU. il documento che poniamo in discussione nel
proximo C.C. del 17.08.2022.

Tale documento puo' essere emesso dai C.C. e
sempre allegato alle delibere di C.C.

Dr. T. T. T. T. T.


PAOLA 16/8/22

DOCUMENTO DEI CONSIGLIERI COMUNALI DI PAOLA, DEGLI AMMINISTRATORI DELLA GIUNTA COMUNALE, DEL COMITATO POPOLARE SANTOMARCO E DI CITTADINI PAOLANI. Per il progetto della Nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria. Progetto di fattibilità tecnico ed economica del raddoppio Cosenza-Paola-San Lucido (galleria Santomarco). CUP J71J20000110008.

CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14 bis DELLA LEGGE 241/1990 E S.M.I.

INTERRUZIONE DEI TERMINI PER RICHIESTA DI DOCUMENTI E CHIARIMENTI DI CUI ALLA L. 241/1990 ART. 2 e 14

Premesso

- Che in data 07 giugno 2021 il Comitato popolare Santomarco presentava al Consiglio Comunale Aperto di Paola un articolato documento nel quale si evidenziava la poca utilità, il costo eccessivo e i danni ambientali che il nuovo tracciato AV presentato da RFI si apprestereva a perseguire. Niente interconnessione dei luoghi, niente modernizzazione della mobilità su rotaie ma soprattutto niente Alta Velocità, ma solo Alta Capacità, la quale al 50% dell'investimento previsto la intera Calabria poteva avere linee ferroviarie razionali efficienti e innovative per tutto il territorio calabrese come la Tirrenica, la Jonica e le tre trasversali Paola-Cosenza-Sibari, Lamezia-Catanzaro-Catanzaro Lido e Gioia Tauro-Locri.
 - Che la deliberazione n. 14 di quel consiglio comunale conteneva in allegato il documento leggermente variato e successivamente inoltrato a RFI, Ministero Infrastrutture e Trasporti e altri enti. Nessun riscontro o richiesta di confronto è stato messo in atto da parte di RFI e Ministeri vari;
 - che nel gennaio 2022 la RFI pubblicava il DOSSIER DI PROGETTO A.V. (presunta) limitato al solo raddoppio della TRATTA COSENZA PAOLA/SAN LUCIDO, il quale trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici necessitava di integrazioni e aggiornamenti che furono recepite, eseguite e inoltrate da RFI in data 7/7/22 avviando il Dibattito Pubblico;
 - che nel dibattito pubblico del 3/8/2022 tenuto a Paola non venivano esplicitati, chiariti ed anzi cancellati alcuni dubbi, aspetti e rischi urbanistici, pianificatori, ambientali, economici, strategici, salutari, legislativi e logistici;
 - che nel dibattito il Sindaco del Comune di Paola, unitamente a comitati, consiglieri comunali e semplici cittadini, chiedeva lo slittamento dell'apertura della Conferenza dei Servizi a seguito del poco tempo avuto, dell'insediamento recente della nuova Amministrazione Comunale e del decesso del Vice Presidente del Consiglio Comunale che ha slittato lo studio del PFTE, in modo da avere tempo per studiare il Dossier Progetto;
 - che il responsabile del Dibattito Pubblico, unitamente ai tecnici ITALFER, non davano alcuna risposta chiara ai quesiti nel merito formulati dai consiglieri, dai comitati e da semplici cittadini e nemmeno la richiesta legittima del Sindaco della città di Paola otteneva riscontro, ed anzi in pari data, 03/08/2022, l'ing. Roberto Pagone della RFI, convocava ufficialmente la Conferenza dei Servizi ex art. 14 bis della L. 241/1990 e s.m.i. dando alle amministrazioni invitate, tra le quali il Comune di Paola, il termine di 15 giorni per chiedere integrazioni documentali o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso o non direttamente acquisibili da altre amministrazioni;
 - che successivamente al Dibattito Pubblico e all'indizione della Conferenza dei Servizi Comitati, Movimenti Civici, Forze Politiche, Consiglieri Comunali, cittadini paolani sollecitavano pressantemente l'Amministrazione Comunale con argomenti oggettivamente importanti e nei termini delle leggi in materia ponendo in essere alcuni aspetti carenti del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, posto all'attenzione del Dibattito Pubblico del 03/08/2022;
 - che la L. 241/1990 e s.m.i. contempla la possibilità di interrompere l'avvio della Conferenza dei servizi per concrete motivazioni;
 - che il Progetto di Fattibilità Tecnica ed economica nella premessa, nelle analisi, nelle presunte necessità e nei futuri benefici non convince per motivazioni oggettive CONSIGLIERI COMUNALI DI PAOLA, IL COMITATO POPOLARE SANTOMARCO, LE FORZE POLITICHE E SOCIALI, I MOVIMENTI CIVICI, GLI IMPRENDITORI E DI CITTADINI PAOLANI;
- per quanto suddetto e nei termini di legge si chiede l'acquisizione agli atti del C.C. del presente documento per condividerlo ed inoltrarlo a RFI.

Eccellenza h. K.A.

Lo sviluppo sostenibile del territorio ipotizzato nel PFTE di RFI, riteniamo che non si attua solo con una linea monca dalla attuale linea ferroviaria Reggio Calabria-Salerno a Cosenza dove si ferma e ad oggi è senza prospettive di sviluppo. Per tale collegamento, Tirreno-Area urbana, che comunque riteniamo necessario, si ha l'aggravante di ipotizzare una doppia canna la quale, oltre a disattendere il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria approvato il 2016, è inutile perché per la velocità dei treni (max 160km/ora) e la lunghezza della galleria (15 km circa), basterebbe una singola canna con i dispositivi di raddoppio a monte e a valle della galleria.

Per studi, analisi ed ipotesi redatti, quanto da voi enunciato nel PFTE non è rispondente alle reali necessità dello sviluppo razionale ed intero della regione Calabria. La stessa essendo stretta e lunga ed attraversata da due linee ferroviarie longitudinali la Sa-RC, sulla quale si raggiungono velocità considerevoli (200 km/ora) e per la quale bisognerebbe solo intervenire su 5 gallerie di contenute larghezze, e la RC-TA, bisognosa di modernizzazione, innovazione, qualificazione e sicurezza per aprire il corridoio Adriatico auspicato dalla UE, siano i veri assi portanti per lo sviluppo del meridione anche in funzione del collegamento con la Sicilia.

Inoltre la connessione dei territori si realizza modernizzando, innovando, velocizzando e razionalizzando le trasversali ferroviarie Paola-Cosenza-Sibari, la Lamezia-Catanzaro-Catanzaro Lido e la GioiaTauro-Cinquefrondi-Locri. Interconnessione è tra territori come la costa Tirrenica con lo Jonio, passando dalle aree urbane e dalla Sila non la sola linea Paola Cosenza.

Evidenziamo che ad oggi non esistono atti, progetti, studi, riscontri documentali ed oggettivi, che la galleria Santomarco rientri in un progetto generale infrastrutturale che ad oggi in Calabria non c'è. Solo ipotesi ed enunciazioni. D'altronde il responsabile del dibattito pubblico lo ha detto chiaramente in assemblea che ci sono problemi per l'AV. Il progetto AV è in approfondimento per via di ostacoli, che noi riteniamo insormontabili; l'alta velocità in Calabria non potrà mai essere effettuata per la conformazione del suo territorio; si sta progettando con costi enormi e violenze ambientali l'Alta Capacità. Nel caso della realizzazione della Cosenza Paola San Lucido, quale sviluppo infrastrutturale complessivo, da RFI citato nel PFTE, ad oggi si ipotizza con la devastazione di una città per una linea monca e nessun beneficio tangibile?

Non esistono e non sono neanche ipotizzabili, come riportato nel PFTE presunti benefici sociali, economici ed ambientali di lungo periodo, perché l'ipotesi è priva di concreti riscontri, dei minimi fondamenti. Non è più il caso di prendere in giro la popolazione Calabrese continuando a sperperare pubblico denaro senza ottenere l'agognato e concreto sviluppo.

Questo progetto divide ed opprime ancora di più la Calabria ed in particolare la comunità paolana; deturpa ancora di più l'ambiente invidiatoci dal mondo; mette a rischio concretamente la salute dei cittadini con maggiori esposizioni a rischi per i quali ancora non si sono mostrati studi, analisi e simulazioni.

Sulle prospettive turistiche annunciate nel PFTE non vogliamo dire nulla perché basti pensare che escludere la Riviera dei cedri dai grandi collegamenti, ma soprattutto cancellare un Villaggio Turistico (Baja) che ospita 1000 persone nella città di Paola che ha presenze annuali rilevate di un milione di arrivi.

Dal PFTE non si rileva nulla su cosa è avvenuto fino ad oggi ed ancora avviene, a livello ambientale, sulla attuale galleria Santomarco, che si trova a pochi metri dalla ipotesi di tracciato RFI, con conseguenze sociali imprevedibili dovute al rischio salute dell'intera area, all'ansia e alla paura di centinaia e centinaia di residenti, ma anche di pendolari che per decine e decine di anni hanno quotidianamente percorso la galleria attuale.

Sosteniamo che quanto riportato nel vostro PFTE e quanto detto dai Vostri tecnici nel dibattito pubblico non chiarisca i principi basilari, che nessuna delega o legge speciale può mettere da parte, come l'ambiente, la salute e lo spreco di denaro pubblico.

Riteniamo che l'art. 23 del d.lgs. 50/2016, gli articoli da 14 a 23 del DPR 207/2010, il Regolamento UE 241/2021 e l'articolo 17 del regolamento UE 2020/852 non siano stati rispettati.

L'analisi costi benefici inserita nel progetto contiene alcuni principi teorici sui quali sarebbe inutile intervenire ed approfondire. Riteniamo alcuni dati non veritieri e quindi il risultato finale potrebbe essere artefatto.

Sull'argomento delle scelte fatte da RFI con il PFTE presentato, vogliamo sapere con valide argomentazioni il perché dell'accantonamento del PFTE del 2012 dalla stessa RFI redatto a favore di questo 2021. Da cittadini italiani interessa sapere il perché è stata scelta l'opera di cui al progetto

di fattibilità tecnico economica 2021 oggetto di Conferenza dei servizi (costo di 1400 milioni circa da aggiornare) a discapito del precedente progetto di fattibilità tecnica economica molto meno impattante del 2012 (costo 750 milioni da aggiornare). Un aumento di costi di circa 700 milioni con il sacrificio di un pregiato e strategico territorio distrutto ed inutilizzabile per un risparmio di tempo di circa un minuto, che è il calcolo del tempo nell'imbocco della galleria delle due ipotesi RFI.

Contestiamo quanto di lacunoso contenuto nel PFTE in riferimento alla fase di cantiere per la Componente atmosfera e la Componente rumore perché non si capisce se si inquina o no? Su quali basi scientifiche e quali riscontri, non allegati al PFTE, lo si afferma? Questi riscontri, verifiche ecc. ecc. vanno prodotti, visionati e studiati. Anche le tanto decantate opere di mitigazioni, annunciate nel PFTE, vanno chiarite con puntualità e concretezza oggettiva. Quali mitigazioni prevedete? In base a quale studio, analisi, verifica e successivo riscontro? Nel PFTE non è visibile e consultabile. Anche la fase di esercizio per la Componente atmosfera e la Componente rumore va esplicitato scientificamente e documentalmente perché non si comprende con quali riscontri e verifiche? Quali studi? Quali interventi diretti? Nel PFTE non è allegato niente che giustifichi quanto affermate e questi sono studi che vanno presentati, attentamente letti e valutati

La legge in materia dice chiaramente che quanto affermato, in tutte le fasi di progetto, va descritto e verificato. Non bisogna trincerarsi dietro alla parola "studi", "analisi", "verifiche", "mitigazione" o peggio a "stime", a "non trascurabile", "non garantire", "non si ritiene", "pressoché", la legge parla di certezze da dimostrare, analizzare preventivamente e certificare. Eventuali successivi contenziosi, facili da prevedere, sarebbero devastanti per le pubbliche risorse.

Per la biodiversità la situazione è ancora più nebulosa all'interno del PFTE sia relativamente alla fase di cantiere, dove tutte le analisi, le verifiche, gli studi fatti e le misure di mitigazione proposti vanno relazionati ed allegati al PFTE in modo da poterli riscontrare concretamente. Come sull'argomento agroalimentare contenuto nel PFTE, dove crediamo che l'analisi non corrisponda al vero. L'area dei "Pantani" è un'area agricola pregevole per alcuni prodotti di eccellenza. Anche in questo caso necessita conoscere la vostra analisi, ricerca, verifica e valutazione.

Per il delicato capitolo della Geologia vanno consultati tutti i vostri studi specialistici senza trincerarsi dietro "in fase di costruzione monitoriamo". Su questo aspetto invitiamo RFI a relazionare dettagliatamente su quanto avviene nella limitrofa attuale galleria Santomarco e quali sono le soluzioni agli enormi problemi già oggetto di attenzioni. Si pretende conoscere nei minimi dettagli gli studi specialistici effettuati, gli accorgimenti e le mitigazioni previsti.

Per i Campi elettromagnetici si devono conoscere tutti gli studi, le verifiche, i calcoli, le certificazioni e le analisi fatte. Supportate da pareri inattaccabili. Paola è un paese dove i decessi per tumore sono da anni attenzionati ed in una media superiore ad altri luoghi. Per questo occorrono studi e certificazione di qualità e da non interpretare ma da tranquillizzare.

Per quanto invece si riferisce ai benefici ambientali il progetto di fattibilità tecnico economica per quanto letto nel PFTE esso si limita al solo vantaggio della costruzione della stazione di Montalto Uffugo nella quale città, stranamente, la corsa agli immobili (suoli e volumi) sta raggiungendo livelli assurdi. Questo in conclusione dice il PFTE in contraddizione con le premesse dello stesso Progetto di Fattibilità Tecnica ed economica.

Con la presentazione del presente documento si invita il Signor Sindaco ed il Presidente del Consiglio Comunale di Paola a porre in essere tutte le iniziative necessaria a bloccare la Conferenza dei servizi, aprire, per qualche giorno, un tavolo permanente di confronto con RFI e Italfer per valutare l'attuazione del loro progetto di fattibilità tecnica ed economica del 2012. Si ricorda allo stesso Sindaco le sue prerogative e poteri in merito all'utilizzo del territorio amministrato. Inoltre invitiamo il Sindaco ed il Presidente del Consiglio di Paola ad inoltrare tutto il dossier Alta Velocità alla Corte dei Conti Regionale e Nazionale, alla Procura antimafia di Catanzaro, alla Procura della repubblica di Paola per loro valutazioni e determinazioni.

Salvo Ferricuccio

Salvo Ferricuccio

Flaminio Ferro

PAOLA LI 16.08.2022
Dott. Ferricuccio

Intervallato
Circoscrizione
Salvo Ferricuccio