



Paola, 10 ottobre 2022

Spett.le
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it
e per Istruttoria tecnica CTPNRR-PNIEC
alla c.a. del Dott. Carlo di Gianfrancesco
va-5@mite.gov.it

Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per il Trasporto e
le Infrastrutture Ferroviarie
dg.tf@pec.mit.gov.it.

Spett.le
Ministero della Cultura
Soprintendenza Speciale per il PNRR
ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

Spett.le
Ministero della Cultura
Direzione generale Archeologica, belle arti e paesaggio
Servizio V – Tutela del paesaggio
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Al Consiglio Superiore LLPP
Comitato Speciale
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Spett.le
Soprintendenza per la Provincia di Cosenza
sabap-cal@pec.cultura.gov.it

e p.c. Spett.le
RFI S.p.A.
Direzione investimenti
Direzione Investimenti area Sud
rfi-din-dis@pec.rfi.it

Spett.le ITALFERR S.p.A.
Direzione Gestione Progetti Infrastrutturali
Area Gestione Progetti Centro-Sud e Grandi Appalti
italferr.ambiente@legalmail.it

Al Sig. Presidente della Regione Calabria
presidente@pec.regione.calabria.it

Alla Regione Calabria
Dipartimento Ambiente e Territorio
valutazioniambientali.ambienteterritorio@pec.regione.calabria.it

Alla Sig.ra Presidente della Provincia di Cosenza
protocollo@pec.provincia.cs.it

Alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
COMPNIEC@PEC.mite.gov.it

All'ISPRA
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

All'ARPA Calabria
protocollo@pec.arpacal.it

Al Sig. Sindaco del Comune di Paola
protocollo.comunepaola@pec.it

LORO SEDI

Inviata a mezzo p.e.c.

Oggetto: Richiesta di apposizione del vincolo di tutela paesaggistico-ambientale e storico-culturale, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii. "Ferrovie storiche Paola-Cosenza"; Osservazione per V.I.A. - Progetto di fattibilità tecnica ed economica del Raddoppio Cosenza-Paola/S. Lucido (galleria Santomarco). CUP: J71J20000110008.

Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 8755.

Scrivo la presente in qualità di consigliere comunale e capogruppo del Comune di Paola (CS) per manifestare quanto di seguito.

Preso atto della volontà del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tramite propria società concessionaria R.F.I. S.p.A., di realizzare la costruzione di due nuove gallerie per il collegamento ferroviario Paola-Cosenza e il potenziamento del trasporto merci;

Visto l'avvio delle procedure ex art. 14 *bis* della Legge n. 241/90 con contestuale convocazione della Conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per il progetto: "Nuova Linea AV Salerno-Reggio Calabria, Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del raddoppio Cosenza-Paola-San Lucido (galleria Santomarco) – CUP: J71J20000110008";

Considerato che i lavori interesseranno anche il primo tratto della Ferrovia storica Paola-Cosenza, entrata in funzione oltre cento anni fa (1915), unico esempio al mondo di antica cremagliera a scartamento ordinario, con opere di archeologia ferroviaria di comprovato interesse culturale e paesaggistico;

Osservato quanto disposto dall'art.1 della Legge n. 128/2017 in merito alla tutela e salvaguardia delle Ferrovie turistiche di notevole interesse storico;

Al fine di promuovere la tutela e valorizzazione della suddetta tratta ferroviaria di particolare pregio culturale e paesaggistico dalle interferenze scaturenti dalla costruzione delle nuove gallerie, in considerazione anche dei progetti predisposti per il recupero, in modo tale da incrementare l'offerta turistica locale e tramandare alle generazioni future pezzi importanti della nostra storia e della nostra identità;

Tutto quanto sopra premesso si

CHIEDE

in via principale l'apposizione del vincolo a tutela della storica Ferrovia Paola-Cosenza, con contestuale interruzione della Conferenza di servizi in essere nelle more del completamento dell'iter di riconoscimento;

in via subordinata, appurato che la nuova opera non riguarderà il "Raddoppio" della Galleria Santomarco, così come impropriamente titolato da R.F.I. S.p.A., bensì la costruzione di due nuove gallerie con dismissione/demolizione dell'attuale, di **considerare la possibilità di variare il progetto proposto con identificazione di diverso tracciato** al fine di favorire la convivenza tra esigenze della modernità e memoria storica. Sotto questo aspetto, il progetto RFI-ITALFERR - finalizzato unicamente ad incrementare il transito dei treni merci dal porto di Gioia Tauro verso la direttrice adriatica e il nord Italia - mal concilia queste esigenze di speculazione commerciale con la vocazione turistica del Comune di Paola e la dovuta tutela del paesaggio.

Nel Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo FS Italiane, a riprova di quanto sostenuto, questa opera viene collocata nel "Polo *business* Infrastrutture", invece che "Polo Passeggeri", di fatto aggravando i dubbi in merito all'utilità pubblica per il nostro territorio.

Inoltre si

OSSERVA

La nuova opera, carente dal punto di vista istruttorio, sia per quanto riguarda una specifica analisi costi-benefici, sia in relazione agli aspetti tecnici e geologici come la presenza di un'importante faglia sismica attiva insistente nella zona e – inopportuna - sottovalutata nelle relazioni progettuali, presenta importanti lacune, **soluzioni progettuali non in linea con i principi europei del DNSH** e non rispetto del vincolo del "consumo di suolo zero". Inoltre molti rilievi posti con proprio parere dal CSLP non hanno ancora trovato risposta ed è stato rimandato il tutto al PFTE di gara.

In sintesi l'impatto con il territorio è notevole con ricadute dannose sull'economia locale, possibili aumenti dell'inquinamento del suolo e dell'aria, nonché dal forte impatto ambientale, presentandosi il progetto già

vecchio rispetto al termine di conclusione dei lavori (decennale) e alle innovative ed ecosostenibili soluzioni praticate nel resto d'Europa (interramento delle opere e loro pertinenze, infrastrutture verdi, ecc.).

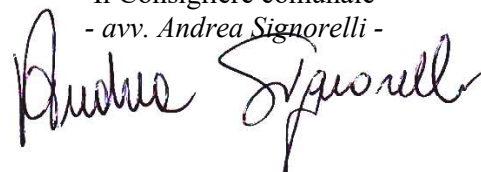
Pertanto è fondamentale attivare ogni strumento di tutela per salvaguardare territorio, paesaggio e comunità in generale. È indubbia – ad esempio - la straordinaria importanza e bellezza del **Santuario regionale di San Francesco di Paola** ivi presente, primo Santo europeo, tanto da assoggettare l'intero territorio comunale al vincolo di tutela paesaggistica secondo quanto disposto dal **D.M. 26/3/1970 (G.U. n° 149 del 17/06/1970)**, nonché a quello della **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 – nonostante l'iter accelerato imposto - dovranno ottenere il nulla osta dalla competente Soprintendenza e cioè autorizzazione paesaggistica secondo l'art 146 del D.Lgs. n° 42/2004 e la Legge Regionale n° 19/2002, la quale, a sua volta, dovrà optare tra il rispetto di questi vincoli e le esigenze espansionistiche della società R.F.I. S.p.A..

Oltre a quanto sin qui osservato, il rischio per la città di Paola è quello di venir definitivamente tagliata fuori dal circuito ferroviario e turistico nazionale, posto che, se dovesse essere realizzata la linea Alta Velocità dall'entroterra cosentino (anziché lungo la costa), la prima stazione andando verso Sud, per i treni regionali (e non AV, vista la permanenza lungo il litorale della linea attuale), sarebbe quella di San Lucido con *Hub* commerciale a Lamezia se non addirittura a Gioia Tauro. Una perdita grave che a catena potrebbe causare lo smantellamento di ulteriori servizi e infrastrutture nella nostra città come Tribunale, Forze di Polizia, scuole e Ospedale.

Alla luce di quanto sin qui argomentato e delle legittime preoccupazioni, insistiamo sulla necessità e opportunità di recuperare l'esistente (agendo anche sulla captazione della risorsa idrica che rappresenta la prima fase del ciclo idrico integrato), risagomando, coibentando, riedificando – se necessario - la galleria attuale "Santomarco", al fine di adattarla agli *standard* europei, aumentando la sicurezza e raddoppiando i binari. L'obiettivo dovrà essere quello di mantenere sulla costa il passaggio dei treni e realizzare una metropolitana leggera con collegamenti diretti con i comuni del litorale, l'Università di Rende, la città di Cosenza e l'aeroporto di Lamezia Terme, salvando così l'intero Tirreno-cosentino dall'isolamento infrastrutturale e socioeconomico. Per quanto concerne il transito dei treni merci si insiste nell'accoglimento della soluzione prospettata lo scorso anno dall'allora assessore regionale ai trasporti, ovvero potenziando e adattando la linea che da Lamezia Terme va verso Catanzaro e dunque verso Sibari. Con questa soluzione non solo si favorirà l'intermodalità autostrada-ferrovia-aeroporto, ma si agevolerà il transito trasportistico dal Porto di Gioia Tauro verso il resto d'Italia e d'Europa con minori investimenti di spesa e contenuto impatto ambientale.

Si allega, infine, relazione a firma dell'arch. Francesco Cassano in merito al valore storico e culturale della vecchia linea ferrata Paola-Cosenza.

Certo di un positivo riscontro, porgo distinti saluti.

Il Consigliere comunale
- avv. Andrea Signorelli -


LINEA FERROVIARIA A CREMAGLIERA PAOLA-COSENZA (1915-1987)

Apposizione del vincolo di tutela paesaggistico-ambientale e storico-culturale, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii..

Come è noto, la strategia attuata già a partire dell'inizio degli anni settanta dall'Azienda Autonoma FF.SS., caratterizzata, prevalentemente, da obiettivi di programmazione economica-finanziaria tesi al raggiungimento di risultati basati sulla sostenibilità finanziaria e massimizzazione degli utili, ha comportato una profonda ristrutturazione della rete del trasporto pubblico su ferro che ha interessato l'intero territorio nazionale. Tale approccio, di conseguenza, ha provocato l'inevitabile e indiscriminata dismissione di numerose linee ferroviarie storiche, costruite per lo più intorno ai primi decenni del '900, considerate, frettolosamente e forse anche con superficialità, dei rami secchi improduttivi, a prescindere dal loro valore e significato di carattere sociale e, altresì, di carattere storico-culturale di cui le stesse erano portatrici, relativamente, al segno distintivo di natura architettonica che l'opera infrastrutturale aveva impresso al paesaggio attraversato. L'inconsistenza di una tale scelta, di corto respiro, si rivelerà infondata, già prima dell'avvento del nuovo millennio, con l'affermarsi, nell'era della globalizzazione, di una rinnovata attenzione, in tutto il mondo, nei confronti delle ferrovie storiche dimenticate, in quanto considerate testimonianze culturali di una diversa concezione costruttiva infrastrutturale del trasporto su ferro caratterizzata da profondo dialogo, rispetto e cura, particolarmente, importante, come esempio di esaltazione della bellezza del paesaggio, dei luoghi e dei territori attraversati.

Questa sensibilizzazione culturale che è maturata nel tempo, sospinta da una costante e diffusa mobilitazione sociale, veicolata, prevalentemente, dal variegato mondo dell'associazionismo ambientalista impegnato sui temi della salvaguardia e della valorizzazione dei territori, attraverso l'organizzazione di innumerevoli manifestazioni tese a coinvolgere e sollecitare sull'argomento un forte interesse dell'opinione pubblica.

E', appunto, dagli esiti di tale mobilitazione che hanno preso sostanza le premesse e i contenuti che hanno reso possibile l'approvazione della recente Legge n. 128 del 9 agosto 2017, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, serie generale, n. 196 del 23.08.2017, sul recupero e la valorizzazione per finalità turistico-culturali le ferrovie storiche dismesse.

Con la suddetta Legge, infatti il nostro Paese ha recepito ciò che in molte altre realtà del mondo si era già convintamente consolidato da tempo, e, cioè, il significato del valore storico-culturale nonché economico delle numerose tratte di archeologia ferroviaria abbandonate e il loro concreto recupero in chiave turistica giacché le stesse costituivano l'espressione alternativa e, in qualche modo, resistente di una diversa visione di approccio utilizzato sia di carattere tecnologico che di impatto paesaggistico all'indirizzo di una moderna e diffusa istanza di "mobilità dolce".

Infatti, la suddetta legge, nel recepire totalmente quelle istanze, all'art. 1, finalità, recita: *"La presente legge ha come finalità la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, e dei mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferroccei."*

Inoltre, il contenuto dell'art. 2, comma 2, stabilisce, ulteriormente, che sono individuate e classificate, come tratte ferroviarie ad uso turistico, un primo elenco di 18 linee.

Nel suddetto I elenco, proposto dalla Legge, si è dovuto constatare, purtroppo, che non vi era alcuna traccia della linea ferroviaria Paola-Cosenza.

Tale dimenticanza assume, in qualche modo, un significato di incomprensibile e sconcertante atto di smemoratezza giacché la linea ferroviaria in questione rappresenta uno degli esempi di archeologia ferroviaria tra i più interessanti al mondo, trattandosi di un percorso a cremagliera e a scartamento ordinario che, peraltro, in meno di 10 chilometri, riesce a superare, alla velocità massima

di 12 km/ora, un dislivello di circa 600 mt, dal livello del mare, nel tratto compreso tra i comuni di Paola, San Lucido e Falconara Albanese. La stessa attraversa, altresì, un territorio che conserva, tuttora, intatto il suo notevole fascino e una straordinaria e incontaminata qualità paesaggistica.

Tuttavia, la pur tardiva approvazione della Legge, sopra richiamata, rispetto ad altre realtà mondiali, ha, indubbiamente, riaperto uno scenario nuovo ed importante nel nostro paese che può consentire di chiedere con convinzione o, addirittura, pretendere che venga assunto, da chi di dovere, in tale direzione, un concreto impegno e un rinnovato interesse nei confronti di questa linea ferroviaria unica, espressione di un patrimonio infrastrutturale di enorme valore, nel suo genere in Italia, sia di cultura materiale che di cultura immateriale.

E' talmente rilevante la bellezza del paesaggio e dei luoghi attraversati, delle numerose e variegiate strutture architettoniche che compongono l'insieme di questa infrastruttura ferroviaria, che diventa, addirittura, prioritario avanzare un'urgente istanza, da parte dei comuni coinvolti e delle Associazioni e/o Enti interessati, nei confronti della competente Soprintendenza, affinché venga avviata, con la massima urgenza, la procedura finalizzata all'apposizione del vincolo di tutela e di salvaguardia storico-culturale del tracciato e dell'insieme del patrimonio storico, architettonico e ambientale che costituisce lo stesso, tale da poterlo configurare come un ulteriore tassello di carattere culturale e monumentale da aggiungere allo straordinario patrimonio storico del nostro Paese.

Tutto ciò rappresenta una premessa fondamentale per un'ipotesi di recupero di questa linea ferroviaria, espressione silente di storia e memoria di un territorio rappresentativo di una parte consistente e pregiata della Calabria.

Dentro questa storia, infatti, è racchiusa una fetta importante del fenomeno dell'emigrazione, che ha caratterizzato, in particolar modo, le zone interne della nostra Regione. Parte di tale amaro e malinconico esodo di una moltitudine di uomini si è consumato, per lo più, lungo i binari di questa tratta di linea ferroviaria per intraprendere un viaggio faticoso, imprevedibile e, a volte, interminabile nelle direzioni geografiche le più disparate in cerca di un futuro migliore, che, per molti, però ha avuto il significato del distacco definitivo dalla propria terra di origine e dai propri affetti più cari.

Questa linea ferroviaria, inoltre, rappresenta molto di più di un mezzo di trasporto, è il risultato di un condensato di cultura materiale e di cultura immateriale sapientemente espressa e sedimentata dalle generazioni di uomini che ci hanno degnamente preceduto.

E' stato un collante di sviluppo di un'intera regione emarginata, è stato il primo passo verso la modernità, è stata un'intelligente e concreta applicazione, anche in chiave ecologica, per il movimento collettivo delle merci e delle persone.

E' stata storia e memoria, vicende sociali ed economiche.

E' stata scuola di alta ingegneria, di sapiente disegno del paesaggio, di grande e qualificato lavoro di maestranze, della messa in atto di tecniche costruttive ardite e complesse in un ambiente dal carattere forte e scontroso. Il suo valore testimoniale e l'importanza del suo presidio territoriale, di qui al futuro, è superiore ad ogni meschina analisi finanziaria sui costi di esercizio.

Oggi, molte associazioni di volontariato, grandi e piccole, sorte in difesa e per la valorizzazione del paesaggio e del territorio, hanno iniziato una battaglia tesa a difendere e diffondere il significato culturale e l'immenso valore di queste linee ferrate con innumerevoli iniziative finalizzate a salvaguardare, documentare, e a percorrere le stesse a piedi, in bici o a cavallo.

Insomma le ferrovie dimenticate posseggono un grande potere di attrazione e di fascino che attiva le nostre memorie, i ricordi, ma anche la nostra immaginazione e che, pertanto, stante il notevole interesse e impatto sociale, addirittura a livello mondiale, dovrebbero sollecitare, contestualmente, la creazione di iniziative tese alla realizzazione di spazi museali e mostre permanenti nonché di promozione del territorio attraverso una rete di luoghi di prima accoglienza, mercatini pensati per la valorizzazione e diffusione di prodotti dell'enogastronomia locale e, al contempo, utilizzare gli stessi come momenti di segnalazione, diffusione e conoscenza delle eccellenze culturali e naturali dei

territori, utilizzando, possibilmente, gli spazi delle stazioni come porta di accesso agli stessi attraverso la costituzione di una sorta di “ufficio panoptico” del territorio al fine di segnalare e promuovere qualsivoglia attrazione e/o evento si svolga all'interno dello stesso e, quindi, di indirizzo e di smistamento dei visitatori.

Il riuso, quindi, consentirebbe loro di potersi riannodare, in qualche modo, nuovamente al territorio ed alle comunità di appartenenza, diventando così soggetti attivi nell'eterna azione di scambio tra natura, artificio e cultura che è alla base della creazione e conservazione del paesaggio.

La sparizione di questa come di tante altre linee nel corso della II metà del XX secolo, a causa di una politica dei trasporti che, in Italia, ha generalmente privilegiato lo spostamento su gomma, si ritiene che debba essere contrastata con forza a favore e in quanto testimonianze di una diversa cultura del trasporto, nonché che le stesse vengano considerate patrimonio da non disperdere, reclamandone il loro recupero e la loro riattivazione. Una tale scelta si impone, soprattutto, per quelle linee che attraversano aree naturali ben conservate, e lambiscono piccoli borghi storici, testimoni di un'antica bellezza e armonia con la natura, ma, ahimè, abbandonati ad un inevitabile destino di desertificazione sociale e di degrado, tale da poter suscitare e favorire un sicuro interesse turistico e culturale, soprattutto, nel segmento, oramai consolidato a livello mondiale, della rete del turismo ferroviario che privilegia, nelle offerte turistiche, il culto della mobilità lenta e, più in generale, la poesia della lentezza.

Siamo, insomma, di fronte a un patrimonio di grande valore documentale e significato culturale che, in aggiunta al recupero dei tracciati ferroviari storici, perfettamente inseriti nel paesaggio, dovrebbe necessariamente comprendere e allargarsi ai rotabili, alle strutture architettoniche ed agli altri impianti fissi complementari (serbatoi, segnaletiche, fontane, ecc.) realizzati lungo tutto il loro percorso in modo da poter offrire ai fruitori un racconto completo ed efficace della storia di questa ferrovia.

Alla luce di quanto sopra, diventa necessario ed opportuno predisporre una attenta e circostanziata valutazione, di carattere storioculturale, circa la necessità che il tracciato della linea ferroviaria a cremagliera Paola-Cosenza possa essere preservato da possibili manomissioni, vandalizzazioni e stravolgimenti e/o trasformazioni attraverso interventi di carattere edilizio o di altra natura, predisponendo l'attivazione, da parte della competente Soprintendenza, dello strumento normativo di apposizione del vincolo di tutela paesaggistico-ambientale e storico-culturale, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs 42/2004 e ss.mm. e ii., sull'intera opera infrastrutturale costituita dall'insieme di: tracciato, viadotti, gallerie, manufatti edilizi e paesaggio circostante.

Arch. Francesco Cassano