

Ministero della Transizione Ecologica
Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
ctva@pec.minambiente.it

Soprintendenza Speciale per il PNRR
ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

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

Al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Al Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
VA@pec.mite.gov.it

Al Ministero della Cultura
Direzione Generale Archeologica
Belle Arti e Paesaggio
Servizio V - Tutela del paesaggio
mbac-dg-adap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Al Ministero della Cultura
Soprintendenza Archeologica
Belle Arti e Paesaggio per la
Provincia di Cosenza
mbact-sabap-cal@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Calabria
in persona del Presidente p.t.
capogabinettopresidenza@pec.regione.calabria.it

Alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico
c.a. Presidente Dott.ssa Caterina Cittadino
cndp@pec.mit.gov.it

Alla Soprintendenza Speciale per il Piano
Nazionale di Ripresa e Resilienza
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it
mbac-ss-abap-rm@mailcert.beniculturali.it

Provincia di Cosenza
Presidente
Piazza XV Marzo, 5 – 87100 Cosenza
PEC: protocollo@pec.provincia.cs.it

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica - *“Nuova linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria: Raddoppio Cosenza – Paola /S.Lucido (Nuova Galleria Santomarco)”*.
Dissenso al progetto – Contro deduzioni Relazione finale D.P.

I sottoscritti Sigg.ri Belmonte Giuseppe, Pettinato Brunella, Belmonte Simona, De Luca Lucia, De Luca Francesco, Russo Annina, Godino Francesca, Godino Giuseppe, Russo Francesca, Gallicchio Floriana, Russo Santina e Magliarella Carmine, tutti interessati dal progetto di fattibilità della nuova linea Paola-Cosenza, pur coscienti che non si debba opporsi alla realizzazione di opere utili alla collettività, purtroppo in questo caso, ritengono che l'opera prevista, oltre che essere imponente e molto sovradimensionata rispetto alla realtà dei luoghi, non trova giustificazioni alla sua realizzazione;

anzi a meglio argomentare, si è sempre più convinti che sarà, in caso di realizzazione, una nuova cattedrale nel deserto, come si sono dimostrate le attuali stazioni della linea Sibari-Cosenza, senza tralasciare la nuova stazione di Cosenza, opera faraonica ma ormai da decenni relegata al passaggio di poche coppie di treni verso Paola, senza nessun servizio alla collettività eccezione fatta per una rivendita di tabacchi che ancora resiste.

Analizzando il progetto e la relativa documentazione, si è sempre più convinti che l'opera proposta creerà solo un notevole danno ambientale e paesaggistico, oltre alla demolizione di fabbricati quasi tutti unifamiliari costruiti con anni di sacrifici da onesti cittadini.

Con la presente, pertanto, i sopradetti propongono ferma opposizione al progetto di fattibilità elencando di seguito i motivi che ne determinano la loro contrarietà, consapevoli di voler evitare uno sperpero di finanziamenti Pubblici non utili alla collettività e all'economia del paese.

TEMPISTICA E SCELTA TRACCIATO

L'opera di cui trattasi viene rappresentata come necessaria per la realizzazione dell'A.V. Salerno Reggio Calabria il cui costo per la realizzazione del Raddoppio Cosenza – S. Lucido /Paola è pari a circa 1.400 milioni di euro di cui circa 1.200 milioni di euro per la galleria Santomarco. L'intervento è finanziato con fondi complementari.

Il finanziamento con fondi complementari viene giustificato come necessario dal fatto che le opere finanziate con il PNRR devono essere ultimate e funzionanti entro il 2026.

Pag. 28 relazione conclusiva DP.

Questioni relative al finanziamento	Ci sono state domande e anche pubbliche doglianze per il fatto che il Progetto non sia finanziato con i fondi del PNRR	La motivazione è che le opere finanziate con il PNRR devono essere ultimate e funzionanti per il 2026: i tempi di scavo della galleria non possono essere compressi entro tale termine e quindi si è ricorso al finanziamento tramite il Fondo Complementare	6.5.2	E
	È stato chiesto se i finanziamenti per i collegamenti ferroviari necessari al Porto di Gioia Tauro	Gli interventi per il potenziamento del collegamento fra dorsale tirrenica e il porto di Gioia Tauro sono previsti dal PNRR - Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile, Componente 1 – Investimenti sulla Rete Ferroviaria,		E

L'intervento oggetto della 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.

Occorre evidenziare che per come riportato nel dossier di progetto, di cui trattasi, che per la linea ferroviaria A.V. oltre Praia (lotto 2), non è stato ancora redatto il PFTE tanto che non viene menzionata nello stesso dossier di progetto.

- Lotto 1 Battipaglia-Praia (di cui il lotto 1a Battipaglia-Romagnano, in PNRR);
- **Raddoppio della linea Paola-Cosenza (nuova galleria Santomarco);**
- Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto 1^a fase (interventi prioritari, in PNRR)

Inoltre nelle risposte e/o chiarimenti di RFI riportate nella relazione conclusiva del D.P. viene evidenziato come:

- 1) *il tracciato del lotto 2 dell'A.V. non sia stato ancora deciso (corridoio tirrenico o autostradale);*
- 2) *il progetto del raddoppio della linea Paola – Cosenza può essere modificato nei raccordi per l'adeguamento al futuro PFTE del lotto 2 dell'A.V.;*

Pag. 24 relazione conclusiva DP.

<p>Obiezioni alla scelta dell'itinerario interno</p>	<p>La scelta dell'itinerario "interno" che dopo Praja a Mare, con lunga galleria, va verso Tarsia per innestarsi sulla linea per Cosenza è stato generalmente contestato con forza, sia da chi guarda il Progetto in un'ottica nazionale (richiede più Km, soldi e tempo) sia dai comuni della costa, già tagliati fuori dalla autostrada.</p>	<p>Il Dibattito ha fatto emergere molte domande a cui RFI ha dato risposte complete ed esaurienti, arrivando a chiarire che "è tutt'ora in corso il PFTE del lotto 2 Praia - Tarsia. Pertanto, nelle more del completamento di quest'ultimo non si può ritenere definitiva la scelta del tracciato da Praia verso Tarsia". Per questo motivo, il tema deve essere classificato tra quelli che è riuscito a trattare ma non a esaurire.</p>	<p>6.2.2</p>	<p>NE</p>
<p>Effetti della scelta dell'itinerario sulla conformazione dei raccordi ferroviari</p>	<p>Le interferenze dei raccordi ferroviari tra la galleria Santomarco e le linee ferroviarie, costiera e interna, sono stati oggetto di accesi dibattiti. A molti osservatori è sembrato che esse siano condizionate dalla incertezza che ancora grava sull'itinerario (si veda 6.2.2). Da qui richieste di modifica o rinvio della decisione.</p>	<p>Alle specifiche domande formulate su questo punto RFI ha risposto assicurando che l'attuale disegno progettuale è in grado di servire entrambe le possibili scelte di itinerario. Mentre su questo non si può che concordare, rimane aperta la questione se, in base alla futura scelta, sia possibile non realizzare o modificare parte dei raccordi. Per questo motivo, il tema deve essere classificato tra quelli che è riuscito a trattare ma non a esaurire.</p>	<p>6.2.3</p>	<p>NE</p>

- 3) *IL tracciato del lotto 2 a sud di Battipaglia interessa contesti geologici difficili, tanto da rallentare la decisione sia sul tracciato che dalle soluzioni economiche più vantaggiose;*
- 4) *Per il tracciato a sud di Battipaglia l'ipotesi di tracciato autostradale si sviluppa su una lunghezza di 275 km. Di cui 138 km. in galleria.*

Pag. 33-34 relazione conclusiva DP.

Contributo 3: Contributo del Comitato Popolare "Santomarco"

A queste domande, nel corso del dibattito, i tecnici di RFI hanno risposto dicendo che l'itinerario oggi inserito nei documenti di programmazione è ancora in fase di verifica, soprattutto per gli aspetti di natura geologica. Per maggiore chiarezza, è stata formulata la seguente domanda.

Domanda 3 – Si può affermare con chiarezza che l'indicazione del tracciato che da Praja a Mare va verso Tarsia sia, attualmente, l'ipotesi inserita nei documenti di programmazione ma non sia stato ancora scelto in modo definitivo?

Risposta - La finalità principale del Documento di Fattibilità, nei limiti dell'approfondimento di tale progetto (analisi documentale), è stata quella di individuare tra più corridoi quello che risultasse il più soddisfacente agli obiettivi prefissati (aumentare la coesione del Paese e l'accessibilità al sistema ferroviario) in modo sostenibile (anche dal punto di vista finanziario).

In termini di "prestazioni" rese, il corridoio Autostradale, per la sua posizione baricentrica, consente delle prestazioni non ottenibili dal corridoio Tirrenico.

Posto che da Battipaglia verso sud tutte le alternative interessano contesti geologici difficili si precisa quanto segue:

1)

La lunghezza della linea da Battipaglia fino a Villa è pari a 360 km contro i 405 km dell'intero progetto AV. Gli ulteriori 40 km sono dovuti allo sviluppo del lotto 0 Battipaglia Salerno di collegamento di Battipaglia con la linea a monte del Vesuvio (Per memoria la lunghezza della linea attuale è pari a 52 km).

2)

Numerosità ed estensione delle gallerie: gli studi fatti nel 2005 evidenziavano come l'incidenza di gallerie dei corridoi tirrenico ed autostradale fosse rispettivamente pari al 74% ed al 63% dello sviluppo complessivo, a fronte di una maggiore estesa del 10% del corridoio autostradale. Il nuovo studio ha cercato di ottimizzare i precedenti risultati, modificando in particolare il tracciato autostradale. Ciò ha comportato una riduzione dei tratti in galleria che si è ridotto, per i corridoi autostradale e tirrenico, rispettivamente a circa il 50 % e il 70% del totale. Il dato negativo del tirrenico deriva dalla orografia e antropizzazione (oltre che dalla geologia) che rendono impossibile la realizzazione di una nuova linea in affiancamento all'esistente e comportano necessariamente tracciati costituiti da una successione di gallerie e viadotti. Mentre il corridoio autostradale sfrutta le due uniche pianure presenti lungo la direttrice date rispettivamente a nord dal Vallo di Diano e a sud dalla valle del Crati.

3)

Il corridoio tirrenico presenta anche la risoluzione dell'attraversamento del nodo di Paola che necessariamente, dovendo collegare anche la galleria Santomarco, avrebbe introdotto una discontinuità alla linea, con conseguente riduzione dei vantaggi acquisibili con l'intervento.

Ciò premesso, qualsiasi alternativa di tracciato AV nel tratto compreso tra Battipaglia e Lamezia Terme, interessa territori particolarmente "difficili" dal punto di vista idrogeologico, geotecnico, etc. tali da condizionare l'effettiva fattibilità dell'opera in termini di sostenibilità sia ambientale che finanziaria.

Scopo della successiva fase progettuale (PFTE) è verificare l'effettiva fattibilità della proposta iniziale in funzione degli approfondimenti necessari e previsti da normativa.

Al momento è stato ultimato il PFTE del lotto 1 da Battipaglia a Praia, da cui non sono emerse particolari criticità, mentre è tutt'ora in corso il PFTE del lotto 2 Praia - Tarsia.

Pertanto, nelle more del completamento di quest'ultimo non si può ritenere definitiva la scelta del tracciato da Praia verso Tarsia.

Domanda 4 – Dato che la scelta non si può ritenere definitiva, vi sono elementi, emersi negli ultimi tempi, che spingono a favore dell'itinerario costiero?

Risposta - Gli approfondimenti progettuali in corso forniranno indicazioni chiare per la scelta definitiva del tracciato ferroviario da Praja a Mare a Reggio Calabria.

Pag. 31 relazione conclusiva DP.

Relativamente al collegamento Battipaglia-Lamezia sono stati posti a confronto tre corridoi: "autostradale", che segue l'andamento dell'autostrada A2, (si sviluppa per 275 km, di cui 134 km in galleria, pari al 48%), "tirrenico", che si configura come un quadruplicamento della linea storica (si sviluppa per 237 km, di cui 170 km in galleria, pari al 71%) e "autostradale + tirrenico" che sostanzialmente rappresenta l'unione dei due corridoi via Sapri.

In merito a quanto sopra esposto può ritenersi giustificata una spesa per 1.200 milioni di euro per la galleria Santomarco, per la quale non è stata chiarita la funzionalità direttamente correlata e funzionale ad un progetto di A.V. che ancora deve essere deciso?

Inoltre su questo punto è facile intuire che l'intero progetto dell'A.V. non potrà essere realizzato entro il 2026, per come di seguito analizzato:

- RFI ha evidenziato che la costruenda linea Paola-Cosenza è stata finanziata con fondi complementari in quanto non rispetta i tempi dettati dal PNNR. La linea in progetto si estende per una lunghezza di 22,2 KM. di cui 17 km. in galleria;
- Il lotto a sud di Battipaglia (si ricorda che ancora il PFTE a sud di Praya ancora è in fase di studio) con una estensione pari a 275 km. (1239 % rispetto la Paola-Cosenza) di cui 134 km. In galleria (788 % rispetto galleria Santomarco);
- A titolo di paragone si riportano i dati reali del progetto Unico Terzo Valico dei Giovi – Nodo di Genova è un'infrastruttura costituita per il 70% da gallerie che presentano una lunghezza complessiva di 90 Km, considerando la presenza di gallerie a singola e a doppia canna e le interconnessioni secondarie. Per la realizzazione dell'opera a partire dall'avvio dei lavori nel 2012 si conta l'apertura di oltre 50 cantieri totali. I cantieri nel loro complesso hanno permesso l'esecuzione dei lavori su oltre 30 fronti di scavo contemporaneamente, con un'attività ininterrotta, sette giorni su sette, 24 ore su 24 ed ad oggi sono a circa all'80% degli scavi, con una velocità di scavo di pari a 8 metri/gg. mediante utilizzo di fresa e 1,8 metri/gg. con scavo meccanico per zone non eseguibili mediante fresa.

In effetti considerando un avanzamento ideale di 8 metri/gg per solo lo scavo dell'A.V. Battipaglia-Lamezia (si ricorda sempre che ancora in fase di studio), occorrerebbero 16.750 giorni pari a 45,89 anni. (estensione gallerie 134.000 metri /8 metri giorno).

Chiaramente per poter eseguire l'opera entro il 2026 (4 anni da oggi) e considerando benevolmente i tempi relativi alle attività di progettazione ed autorizzazione (PFTE, D.P., conferenza dei servizi ecc.) in almeno 1 anno nonché relative alle attività digara e cantierizzazione, in almeno 1,5 anni. Resterebbero considerando sovrapponibili le attività di progettazione esecutiva, cantierizzazioni, approvvigionamento attrezzature e materiali, opere tecnologiche ed opere di armamento ferroviario, 2,5 anni per esecuzione lavori e collaudi.

Quindi è facile intuire che l'opera non potrà essere realizzata con i tempi dettati dal PNNR. In effetti servirebbe procedere con almeno 50 cantieri contemporanei solo per opere di scavo ed opere civili con utilizzo di n° 50 frese contemporaneamente e facendo salvi gli imprevisti durante le fasi di scavo, che ad oggi sono stati sempre presenti in tutti i cantieri, con notevole allungamento dei tempi. Basti pensare che occorre scavare in zone con forte presenza di acqua e faglie telluriche non tralasciando l'eventuale presenza di amianto. In effetti numerosi studi sia di Arpacal sia di Inail riportano la forte presenza di fibre di amianto naturale presenti nell'appennino Calabrese, tanto che i lavori di scavo di una galleria dell'autostrada A2 del Mediterraneo, tratto San Mango d'Aquino- Altilia Grimaldi, sono stati sospesi ormai da anni per la presenza di Amianto.

Oronoprogramma dossier di progetto Raddoppio Paola-Cosenza

ATTIVITÀ	PERIODO																											
	ANNO -1				ANNO 1				ANNO 2				ANNO 3				ANNO 4				ANNO 5				ANNO 6			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Consegna prestazioni	■																											
Progettazione e realizzazione opere anticipate	■	■	■																									
Attività propedeutiche	■	■	■																									
Approvvigionamento e montaggio fresa	■	■	■	■																								
Esecuzione lavori "Raddoppio Cosenza-San Lucido/Paola"					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Opere in sotterraneo					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Opere di linea					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Armamento ed Attrezzaggio Tecnologico																												
Fine lavori																												

ESATTA QUANTIFICAZIONE SPESA

Durante il D.P. sono state mosse numerose osservazioni riguardo la giusta quantificazione della spesa necessaria sia per quanto riguarda la mancata esecuzione di rilievi sullo stato effettivo luoghi interessati dall'intervento (utilizzo di stralci catastali vetusti di oltre 40 anni), sia sul giusto inquadramento delle opere del soprassuolo e fabbricati residenziali esistenti. Su tali punti RFI ha dato delle risposte molto evasive tralasciando la normativa Legislativa, sia italiana che Europea, sia sulla esecuzione delle opere sia sulla giusta quantificazione delle indennità di esproprio. In effetti sull'utilizzo di mappe vecchie ha giustificato l'acquisizione in formato digitale presso l'agenzia delle Entrate ed utilizzo di software informatici.

E' facile intuire come si sia pensato solo alla procedura di approvazione, trascurando l'effettivo stato dei luoghi e la conseguenziale effettiva realizzazione dell'opera ed i relativi costi che come si evidenzierà di seguito saranno considerati come ulteriore spesa e quindi ulteriore reperimento di fondi.

Domanda 44 – Si concorda con queste contestazioni? Si ritiene che questi limiti, se confermati, si possano sanare nelle successive fasi di progettazione o possano invece inficiare la procedura di approvazione?

Risposta - I fogli di mappa sui quali è stata redatta la planimetria degli espropri sono stati acquisiti in formato digitale presso il sito dell'Agenzia delle Entrate sez. Territorio, al fine di redigere il progetto mediante l'utilizzo di software grafici. Pertanto, sono state inserite le viabilità in atto censite sulle mappe catastali. In particolare, per quanto attiene le specifiche aree che saranno oggetto di esproprio sono ricomprese nella documentazione progettuale predisposta. Si conferma che i disallineamenti riscontrati non inficiano la procedura di approvazione.

Per quanto riguarda le indennità di espropriazione, si è sottovalutato il valore dei terreni (quantificati in perizia ad euro 4,00 al mq.), sia alle ville unifamiliari presenti sul territorio con rifiniture di pregio e relativi giardini, corti e cortili.

Inoltre la perizia è stata sottostimata, in effetti è stata segnalata la mancata quantificazione degli espropri ricadenti sul foglio di mappa 72 del comune di Montalto Uffugo dove ricadono, riferite al solo territorio di Montalto circa il 75% delle opere sia stradali che ferroviarie della nuova opera nonché 25 demolizioni di fabbricati e/o manufatti che corrispondono come superficie edificata abbondantemente pari al 80% delle demolizioni previste. A tal proposito RFI ha risposto che trattasi di refuso di perizia.

Pag. 47-48-65 relazione conclusiva DP.

Domanda 23 – Si concorda che la classificazione “aree agricole E” sia errata? In caso affermativo, come si ritiene di poter allineare le valutazioni?

Risposta - Per aree agricole periurbane si intendono quelle aree che sono prossime alla città ma che non sono ancora campagna aperta e in cui il territorio urbano e quello agricolo si compenetrano e si uniscono. Nell'ambito della relazione si intende descrivere la tipologia di aree interessate dagli interventi, al fine di darne una descrizione. Sempre nella relazione si precisa che la stessa è da intendersi finalizzata al finanziamento dell'opera e che i valori ed i contenuti in essa riportati non concorrono a determinare l'indennità delle singole posizioni.

Domanda 24 – Si concorda che vi sia un errore dovuto alla mancata considerazione del Foglio 72? In caso affermativo, come si ritiene di poter allineare le valutazioni?

Risposta - Il riferimento per l'individuazione degli immobili interessati dalla realizzazione dell'opera sono il piano parcellare e l'elenco ditte; quanto indicato in perizia è da ritenersi un refuso che non ha alcuna incidenza nell'ammontare della perizia stessa.

Domanda 47 – Il fondo complementare che finanzia l'opera garantisce in modo analogo la disponibilità finanziaria per l'intera costruzione o il suo completamento richiederà futuri ulteriori stanziamenti?

Risposta - L'intervento trova integrale copertura finanziaria nelle risorse del Fondo Complementare provenienti da manovra di bilancio statale 2021, che sono state iscritte nel vigente aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021, Parte Investimenti, nell'ambito del più ampio intervento AV/AC Salerno - Reggio Calabria inserito nella Tabella A - “Portafoglio Investimenti in Corso e Programmatici, Interventi prioritari sub tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale” cod. intervento I107A. In particolare, la realizzazione dell'intervento di Raddoppio Cosenza-Paola/S. Lucido (galleria Santomarco) è interamente finanziata a valere su fondo complementare.

Qualora nelle fasi successive dell'investimento dovessero emergere costi al momento non previsti, sarà compito di RFI individuare le azioni più opportune per il loro contenimento.

Nella eventualità che questi costi non trovassero copertura nelle somme a disposizione per imprevisti e dovessero generare ulteriori fabbisogni finanziari, d'intesa con il MIMS e con il MEF, saranno ricercate le soluzioni più efficaci e rapide.

GIUSTIFICAZIONE UTILITA' INTERVENTO

Durante il DP numerose sono state le interrogazioni che hanno chiesto si approfondire la funzione della linea sia come traffico merci che traffico passeggeri contestando l'utilità della linea in progetto.

In particolare, durante il D.P. si è messo sotto attenta osservazione il contesto allargato nel quale si colloca l'opera in progetto e in particolare la mancanza di coerenza delle caratteristiche della nuova galleria con la linea che prosegue verso Taranto.

In effetti si riporta di seguito cartina dei collegamenti ferroviari Calabresi evidenziando le caratteristiche delle linee esistenti e nelle quali si inserisce l'opera in progetto.

Per ammissione di RFI (vedi risposta a domanda 16 D.P.), la velocità in progetto per le aree scoperte della nuova linea per vincoli geometrici è inferiore a 160 km/h.. Alla luce di ciò si chiede se sono veritiere tutte le scusanti alla richiesta modifica tracciato, fornite da RFI, quali:

- necessità di intersecazione con l'attuale tracciato;
- raggi di curvatura necessari per A.V..

Inoltre a giustificare l'intervento relativamente all'incremento del traffico passeggeri, RFI risponde con un fantasioso futuro collegamento mediante 16 treni A.V. che collegano Cosenza e Crotone al centro e al nord del Paese.

Come si evidenzia nella cartina la **linea Crotone- Sibari è una linea a semplice binario trazione diesel con velocità massima consentita compresa tra i 100 e 140 km/h**, a seguire la linea Sibari-Montalto, sempre linea a binario unico ma elettrificata con velocità massima consentita compresa tra i 90 e 150 km/h.

Domanda 9 – È corretta l'interpretazione per cui "il trasporto di persone non subirà alcun incremento o vantaggio dal presente intervento"? Qual è l'effettivo contributo che la nuova linea potrà dare al traffico passeggeri?

Risposta – Le valutazioni trasportistiche a supporto del progetto e presenti nel documento "Analisi investimenti lungo le tratte: Battipaglia - Praia (linea AV SA-RC), Paola - Cosenza (galleria Santomarco), Battipaglia - Potenza - Metaponto // Studio di Trasporto" di cui si compone il Progetto si basano su ipotesi di sviluppo dei diversi segmenti di traffico.

Nel merito di quello relativo alla lunga percorrenza passeggeri si evidenzia che le ipotesi prodotte prevedono, sulla galleria Santomarco, un incremento del numero dei servizi AV dagli attuali 2 treni (il *Frecciargento* Bolzano - Sibari) ai possibili futuri 16 servizi AV che collegano Cosenza e Crotone al centro e al nord del Paese.

Nel merito dei restanti servizi si sottolinea che le ipotesi formulate circa i treni regionali prevedono un incremento pari a circa il 50% dell'attuale offerta e che questo incremento, con le attuali condizioni della galleria, non sarebbe compatibile con le previsioni di sviluppo dei traffici merci, principalmente generati dal porto di Gioia Tauro, che si ipotizzano nel medio periodo.

È utile inoltre osservare come la nuova galleria Santomarco consenta una riduzione dei tempi di percorrenza "commerciali" sia per i treni regionali, sia per i treni a lunga percorrenza, nonché un aumento della regolarità di esercizio, grazie all'eliminazione del semplice binario.

È quindi possibile affermare che la realizzazione della nuova galleria Santomarco consentirà un incremento del numero dei servizi passeggeri, sia di lunga percorrenza sia regionali, e, più in generale, un miglioramento del livello di servizio garantito dal trasporto ferroviario passeggeri.

Inoltre, sempre per quanto affermato da RFI, non è attualmente previsto nessun intervento di raddoppio della linea Cosenza-Sibari-Metaponto evidenziando che a causa delle mancate potenzialità di detta linea, addirittura il traffico merci sarà riparto tra detta linea e la futura linea A.V. in Calabria se mai sarà realizzata come analizzato in precedenza.

Ne consegue che il raddoppio della linea Paola-Cosenza non serve a risolvere i problemi del traffico sia merci che passeggeri in Calabria se non sarà realizzata la linea autostradale a sud di Praia.

Domanda 12 – Come si giustifica un investimento così oneroso e complesso per collegare una linea con così ridotte prestazioni? È previsto il raddoppio di questa linea?

Risposta – La nuova linea AV in Calabria verrà realizzata in coerenza con le specifiche del corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo. Pertanto, il flusso merci potrà essere ripartito, a seconda della capacità disponibile, sia su tale direttrice che sulla direttrice che collega la Calabria alla dorsale Adriatica attraverso il percorso galleria Santomarco - Sibari - Metaponto.

Ad oggi non risulta previsto il raddoppio della linea Castiglione Cosentino - Sibari - Metaponto, ma sono stati già realizzati interventi di potenziamento del modulo dei binari in alcune stazioni e per la

sagoma ammessa e potranno essere previsti ulteriori interventi prestazionali in coerenza con le specifiche tecniche di interoperabilità per il traffico merci. Ulteriori interventi di potenziamento saranno valutati in funzione dei livelli di servizio in uno scenario di più lungo termine.

Domanda 14 – In relazione all'incremento del traffico merci, come si concretizzerà, in considerazione che il collegamento con la linea Jonica da Cosenza avviene su singolo binario (linea Cosenza-Sibari) che rappresenterebbe quindi inevitabilmente un "collo di bottiglia"?

Risposta – Come già riportato nella risposta alla domanda 12, il flusso merci potrà essere ripartito, a seconda della capacità disponibile, sia sulla nuova direttrice AV/AC Salerno - Reggio Calabria, sia sulla direttrice che collega la Calabria alla dorsale Adriatica attraverso il percorso galleria Santomarco - Sibari - Metaponto. Circa gli interventi in atto e già previsti sull'itinerario Taranto - Sibari - Castiglione Cosentino si rimanda alla risposta alla domanda 13. In ogni caso ulteriori interventi di potenziamento saranno valutati in funzione dei livelli di servizio in uno scenario di più lungo termine.

Attualmente la linea Paola-Cosenza viene utilizzata per collegamento tipo metropolitano con 20 coppie di treni. Tutti i treni sono regionali con destinazione Paola, Reggio Calabria ad eccezione di pochi collegamenti con Sapri e Napoli. A questi si aggiungono due coppie di treni merci provenienti dalla linea ionica.

L'aumento dell'offerta dell'instaurazione di nuovi collegamenti, richiesta dai pendolari, non è stata mai accolta dalle società di trasporto viaggiatori giustificando lo scarso bacino di utenza e la non economicità della domanda.

Considerati i tempi attuali della percorrenza della galleria esistente in 12 minuti circa, il traffico potrebbe essere tranquillamente incrementato anche per il servizio merci.

BATTIPAGLIA

METAPONTO

SAPRI Km 104+789

SIBARI Km 122+237

— Linea a doppio binario
Da Rosarno a S.Lucido
con velocità massima
da 160 a 180 km/h

PAOLA Km 197+001

S.LUCIDO M. Km 202+268

RTB Km 185+935

Montalto Rose Km 53+762

BIVIO S.ANTONELLO Km 54+959

CASTIGLIONE COSENTINO
Km 59+545 (21+551)

COSENZA Km 63+88

— Linea a semplice binario
Da S.Lucido a Metaponto
con velocità massima
da 90 a 150 km/h.

CROTONE Km 234+966

— Linea a semplice binario non elettrificato
Da Crotona a Sibari
con velocità massima
da 100 a 140 km/h.

LAMEZIA TERME

Km 253+871

S. Pietro a M. Km 260+681

ECCELLENTE Km 268+391

CATANZARO LIDO Km 294+720 (43+160)

ROSARNO Km 313+689

RTB Km 351+393

ROCCELLA JONICA Km 360+671

VILLA S.GIOVANNI
Km 360+102

REGGIO CALABRIA C.LE Km 374+190
(472+270)

RISPETTO ITER PROCEDURALE

Con nota, senza data e protocollo dell'emittente, protocollata al Comune di Montalto Uffugo in data 27 gennaio 2022 prot. 0002415/2022 vi è stata la trasmissione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica ai sensi e per gli effetti degli artt. 44 e 46 del D.L. 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021;

con la stessa nota si dava Comunicazione di indizione del Dibattito Pubblico, a seguito di quanto sopra il Coordinatore del D.P. con nota della società "ptsclas" ha comunicato la propria nomina agli Enti interessati già nel mese di febbraio.

Il D.P. è stato sospeso nel mese di marzo in quanto il Comitato Speciale del CSLLPP, in data 21 marzo 2022, ha emesso il Parere 5/2022 sul PFTE in oggetto (ex art.44 comma 1 D.L. 77/2021 come convertito nella Legge 108/2021), chiedendo al Proponente approfondimenti e la successiva trasmissione per il rilascio di un ulteriore parere (nota prot. 3076 del 22/3/2022).

In data 22 luglio 2022, durante l'incontro presso la sala consiliare del comune di Montalto Uffugo per il procedimento del dibattito pubblico, con stupore dei presenti alla vista di un progetto completamente modificato rispetto la versione pubblicata ed analizzata dagli interessati, i rappresentanti di Italfer e di RFI hanno comunicato che il progetto iniziale era stato modificato a seguito di richiesta da parte del Comitato Speciale del CSLLPP che tra l'altro richiedeva anche la salvaguardia della sede della Croce Rossa Italiana (in seguito C.R.I.), soggetta di esproprio.

In tale sede si è acceso un notevole e rumoroso dibattito, coinvolgendo anche i tecnici comunali, con richiesta di visione del parere su menzionato Parere 5/2022 sul PFTE del Comitato Speciale del CSLLPP posto a giustificazione del nuovo progetto. I rappresentanti Italfer-RFI presenti hanno dichiarato di essere impossibilitati nell'immediato, a soddisfare la richiesta per il mancato possesso di tale documento ma dichiarandosi pronti al soddisfacimento nei giorni immediatamente successivi per via telematica.

A tutt'oggi nonostante le numerose richieste, avanzate sia da privati cittadini, sia dai comitati e, in modo Ufficiale da parte dei comuni di Paola e Montalto Uffugo, ad Italfer-RFI, di visione di detto parere del Comitato Speciale (parere 5/2022), la società Italfer/RFI non ha inteso aderire alle richieste ponendo un diniego come da contenuto missiva inviata ai Comuni. Che si riporta di seguito.

CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14-BIS DELLA L. 241/1990 e s.m.i. Riscontro a richiesta di interruzione dei termini della Conferenza di Servizi per richiesta di accesso agli atti amministrativi ai sensi della legge 247/7990 artt. 2 e 14 – Ostensione parere n. 10/2022 del Comitato Speciale del CSLLPP.

Facendo seguito alla nota prot. RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\169 del 8/9/2022, si trasmette a codesto spettabile Comune il parere Comitato Speciale del CSLLPP n. 10/2022 (Allegato), essendo decorso il termine di 10 giorni dal 8/09/2022 senza che il Comitato Speciale del CSLLPP abbia comunicato eventuali ragioni ostative all'ostensione.

Con riferimento al parere n. 5/2022 del 21/03/2022 si ritiene che lo stesso non sia soggetto ad ostensione nell'ambito della CdS in corso, in quanto documento propedeutico alla convocazione della stessa, avente natura endoprocedimentale e sotto il profilo sostanziale privo di contenuto prescrittivo diretto.

In considerazioni di quanto precede, a partire dalla data della presente ricominciano a decorrere i termini di legge per la chiusura della Conferenza di Servizi.

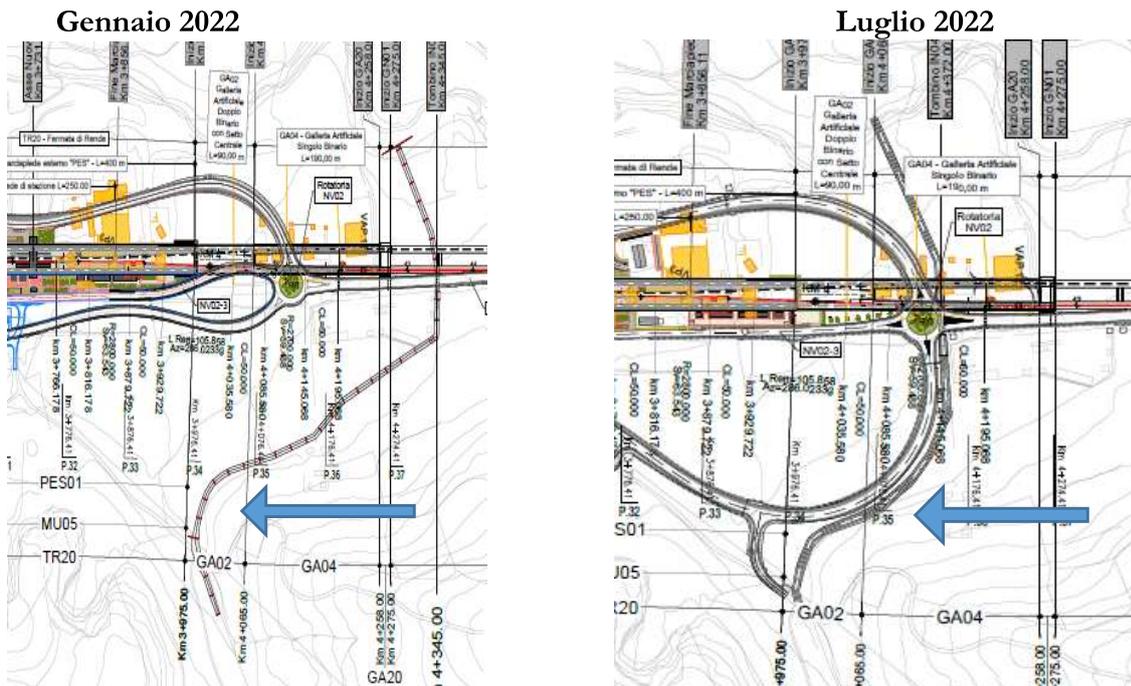
Cordiali saluti.

Ing. Roberto Pagone

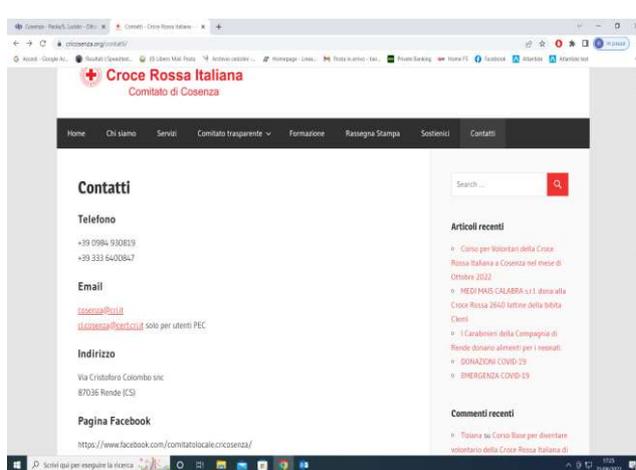


Considerato che il progetto presentato a luglio è completamente ampliato e stravolto rispetto a quello presentato inizialmente tanto da potersi tranquillamente definirsi **nuovo progetto**. A tal proposito si evidenziano solo alcune determinanti modifiche apportate:

- il canale di scolo esistente, che originariamente veniva ristrutturato, nel nuovo progetto diventa un enorme canale di scolo in altra sito a circa 200 metri, creando un grosso impatto ambientale. Inoltre a giustificare la salvaguardia della sede della C.R.I., viene amplificata in modo abnorme la viabilità, **che in parte ricade su suolo gravato da rischi idrogeologico**, e nel contempo si è pensato di salvaguardare altri due fabbricati, uno dei quali è locale ristorante. Sempre il tutto a vantaggio di un proprietario e a danno di altri.;



- Che nulla da ridire sull'operato della gloriosa CRI, ma la Legislazione Italiana riporta i beni non espropriabili, vedi Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e si ha ragione di dire che la sede della CRI non rientra tra i beni non espropriabili; tanto più che della sede della C.R.I. di Montalto non si trova traccia sul sito istituzionale nazionale della C.R.I., tantomeno nel sito del Comitato di Cosenza dove viene riportato la sede nel Comune di Rende. Dalla tabella posta al cancello della sede in Montalto si legge "FORESTERIA CASA DANIELA", inoltre il cancello è perennemente chiuso, non utilizzato e non vi è traccia di persone o mezzi all'interno.



- A norma della Legislazione vigente nonché del DPCM n° 76 del 10 maggio 2018 e del D.L. 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021, IL PROGETTO DEPOSITATO PUO' ESSERE STRAVOLTO ED AMPLIFICATO giustificando come emissione a seguito richiesta CSLLPP ?
- Le richieste di modifica del canale di scolo, della viabilità e delle amplificazioni sono frutto delle richieste del CSLLPP ?
- Lo spostamento del canale, che tra l'altro sarà intubato sia sopra la costruenda galleria artificiale che la costruenda rotonda, porterà vantaggi ? Questa richiesta è giustificata dal fatto che l'intubamento di canali è altamente sconsigliato dai vari specialisti in opere idrauliche visti i disastri degli ultimi anni. Pertanto ancora di più siamo convinti della errata soluzione progettuale o forse si intende favorire qualcuno?
- Forse la Legislazione Italiana non recita che occorre ridurre le espropriazioni al minimo necessario e comunque atte alla funzionalità dell'opera da realizzare?

Tutto quanto sopra scritto con la richiesta di annullo intero iter procedurale per :

- **non rispetto delle norme Legislative Italiane;**
- **per dimostrata inutilità dell'opera fine a se stessa, senza progettazione preventiva della linea A.V. Salerno- Reggio Calabria;**
- **l'intervento di raddoppio della linea PAOLA- COSENZA non risulta tra gli interventi elencati nell'allegato IV del D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2021, n.108 – che prevede nell'art. 44 semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, applicabili esclusivamente agli interventi indicati nell'Allegato IV del medesimo DL. Semmai è un intervento complementare e finale all'A.V.;**

In alternativa si chiede la modifica ed il ridimensionamento dell'intero progetto anche con nuovo tracciato sia a nord che a sud in modo da risultare meno invasivo sia per l'ambiente sia per il territorio e limitando al minimo indispensabile il ricorso alle demolizioni. Si ribadisce che l'intera opera nel comune di Montalto Uffugoricade in zona SIC e sottoposta a Tutela Ambientale.

Inviando cordiali Saluti restiamo in attesa di risposte.

Montalto Uffugo, 28/10/2022

Belmonte Giuseppe

Belmonte Giuseppe

Pettinato Brunella

Pettinato Brunella

Belmonte Simona

Belmonte Simona

De Luca Lucia

De Luca Lucia

De Luca Francesco

De Luca Francesco

Russo Annina

Russo Annina

Godino Francesca

Godino Francesca

Godino Giuseppe

Godino Giuseppe

Russo Santina

Russo Santina

Magliarella Carmine

Magliarella Carmine

Gallicchio Floriana

Gallicchio Floriana

Russo Francesca

Per delega firma Russo Annina

Russo Annina