

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

**LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO
 NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO**

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

RC1C 03 R 22 RG MD0000 001 A


Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	U.O. Specialistiche	Novembre 2022	U.O. Specialistiche Dajelli	Novembre 2022	D'Amore <i>[Signature]</i>	Novembre 2022	<i>[Signature]</i> ITALFERR S.p.A. - 20 anni Dot.ssa Carolina Ercolanti Ordine Agrotecnici e Agronomi di Roma, Bari e Viterbo 6748

RC1C.0.3.R.22.RG.MD.00.0.0.001.A.doc

n. Elab.:

Sommario

PREMESSA	3
ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MITE	5
1. ASPETTI GENERALI	5
2. ASPETTI PROGETTUALI.....	6
3. ASPETTI AMBIENTALI GENERALI	11
4. ATMOSFERA	13
5. ASPETTI GEOLOGICI, IDROGEOLOGICI E GEOTECNICI	17
6. PAESAGGIO	20
7. TERRITORIO E PATRIMONIO AGROALIMENTARE	21
8. TERRE E ROCCE DA SCAVO	23
9. CAMPI ELETTRICI E MAGNETICI	24
ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MIC.....	36
1. ASPETTI PAESAGGISTICI.....	36
2. ASPETTI ARCHEOLOGICI	62
ALLEGATI.....	63
ANNESSO 1	64

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 3 di 64

PREMESSA

Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DIS.CALPECP20220000012 del 01/08/2022 è stata avviata la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del Raddoppio Cosenza –Paola / S. Lucido (galleria Santomarco)”

La Commissione Tecnica PNRR-PNIEC con nota prot. CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0007848.del 19/10/2022, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica effettuate, ha ritenuto necessario richiedere integrazioni ai fini del completamento dell’istruttoria, come prevista dall’art. 24 del D.Lgs.152/06.

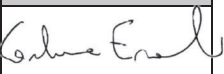

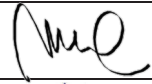





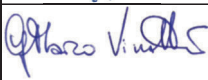
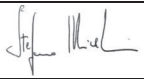
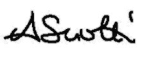
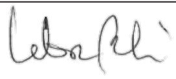
Il presente documento viene prodotto al fine di coordinare il riscontro alle richieste di integrazioni avanzate dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC analizzate nel successivo capitolo “ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MITE”. Nel presente documento si è provveduto a rispondere a tutte le richieste nel rispetto dell’ordine presente nella nota prot. CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0007848.


Parimenti vengono analizzate le richieste di integrazioni pervenute da parte del Ministero della Cultura con nota MIC_SS-PNRR 4788-P del 20/10/22 analizzate nel successivo capitolo “ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MIC”.

Alla presente relazione vengono inoltre allegati, per farne parte integrante, i documenti indicati al capitolo in calce “ALLEGATI”.

Infine, con riferimento alle osservazioni presentate dai privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni, si è provveduto a fornire le relative controdeduzioni nell’Annesso 1 in allegato al presente documento .

Le integrazioni richieste riguardano diversi aspetti della progettazione e quindi i relativi riscontri sono frutto di analisi condotte con il contributo delle rispettive strutture specialistiche competenti secondo la matrice delle responsabilità che segue.

S.O.	Aspetti di competenza	Progettista / responsabile	Firma
Ambiente	Aspetti Ambientali	Dott.ssa Ercolani	
Geologia Ambientale e del Territorio	Aspetti ambientali della cantierizzazione e gestione terre e rocce da scavo	Ing. S. Padulosi	
Geologia Tecnica, dell'Ambiente e Territorio	Aspetti di geologia, sismicità, acque sotterranee	Dott. M. Comedini	
Archeologia	Aspetti Archeologici	Dott.ssa F. Frandi	
Coordinamento di Sistema e PFTE	Aspetti di Tracciato	Ing. G. Ingrosso	
Stazioni	Stazioni	Arch. R. Marino	
Esercizio	Aspetti Esercizio Ferroviario	Ing. P. Rivoli	
Energia e Trazione Elettrica	Sottostazioni elettriche, impianti di trazione elettrica, analisi campi elettromagnetici	Ing. G. Guidi Buffarini	
Interoperabilità e Messa in Servizio	Analisi preliminare rispetto alle STI	Ing. G.M. Vinattieri	
Sicurezza dell'infrastruttura	Sicurezza della tratta	Ing. S. Miceli	
Gallerie	Aspetti Gallerie	Ing. A. Sciotti	
Opere Geotecniche	Aspetti Opere Civili	Ing. L. Berardi	

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 5 di 64

ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MITE

1. ASPETTI GENERALI

N° 1.1.

Preliminarmente, si chiede al Proponente di chiarire l'inquadramento del progetto in riferimento al sistema AV Salerno – Reggio Calabria con cui è messo in stretta correlazione; è utile cioè comprendere quale relazione tra detto sistema e il progetto in esame, sotto il profilo della sua utilità, della sua funzionalità sia nell'ipotesi di completamento dell'AV fino a Reggio Calabria, sia nell'ipotesi di sua mancata realizzazione.

Analisi / riscontro della richiesta:

Nel merito della relazione esistente tra l'investimento in oggetto (Galleria Santomarco) e il sistema AV Salerno - Reggio Calabria occorre anzitutto precisare che già con la prima fase funzionale del sistema AV (Lotto 1) la Galleria Santomarco assolverà al compito di consentire ai traffici di Lunga Percorrenza di poter raggiungere il Cosentino ed il versante jonico crotonese con un miglior livello di servizio (minori tempi di percorrenza e maggiori frequenze).

L'infrastruttura è quindi progettata per garantire il proseguimento sia verso sud secondo la costa sia in direzione Cosenza e versante ionico, attraverso la nuova galleria Santomarco.

N° 1.2.

Con riguardo al modello di esercizio prescelto inteso ad utilizzare la linea AV in esame, con traffico a 300 km/h, anche per il trasporto merci, si chiede di sapere se vi sono altri casi in cui una linea impostata su tale velocità accoglie anche il traffico merci.

Analisi / riscontro della richiesta:

Occorre anzitutto precisare che la velocità di progetto del tracciato della nuova galleria Santomarco è variabile tra 100 e 250 km/h e raggiunge il suo valore massimo di 250 km/h in galleria. In Italia una situazione simile (linea con velocità massima di 250 km/h dove è ammessa la circolazione promiscua di treni merci e passeggeri) è quella che si verificherà sulla nuova linea Verona – Brennero/Innsbruck, infrastruttura che sarà utilizzata da tutto il traffico merci che già allo stato attuale conta circa 90 treni giornalieri e che recenti stime prodotte dai tre Stati interessati (<https://www.bcplatform.eu/corridorstudies>) portano ad una previsione di oltre 200 treni giornalieri, oltre ai 48 treni giornalieri AV.

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 6 di 64

2. ASPETTI PROGETTUALI

N° 2.1.

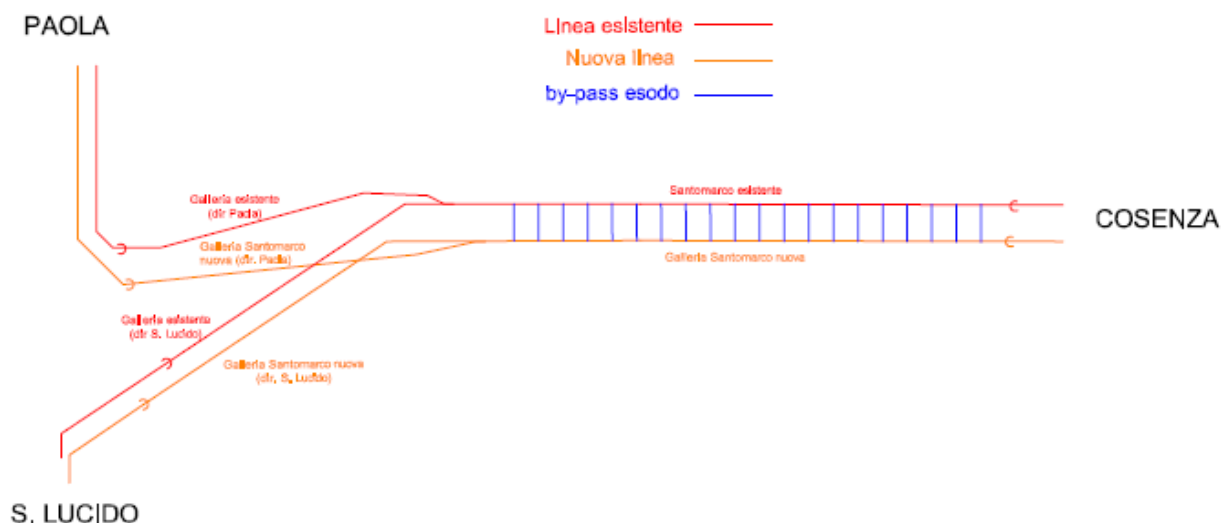
Analisi delle alternative: l'analisi multicriteria per il raddoppio Paola/S. Lucido-Cosenza (da pag. 68 dell'elaborato RC1C.03.R.16.RG.EF0005.001.B) per gli aspetti di sostenibilità ambientale considerati (vale a dire suolo, sottosuolo, geomorfologia, idrogeologia e idraulica nonché paesaggio naturale e antropico e relativi regimi di vincoli e tutele) sembra non confermare come preferibile l'alternativa PFTE 2021. Se, come riportato nei documenti presentati, le significative differenze tra i due progetti sono dovute anche alla necessità di rispondere a un quadro normativo profondamente mutato tra il 2012 e il 2021 (ivi compresi requisiti di sicurezza per le opere in sotterraneo), si potrebbe dedurre che il tracciato 2012, non possedendo i requisiti richiesti, non rappresenti, come richiesto dalla normativa, una "ragionevole alternativa".


Si chiede, quindi:

2.1.a *l'approfondimento dell'opzione di realizzazione di una sola nuova galleria con utilizzazione di quella esistente, previ adeguati interventi di adattamento alla normativa tecnica, e comparazione, non solo sotto il profilo dell'efficiacia trasportistica, dei connessi impatti ambientali con quelli associabili alla soluzione progettuale prescelta (in termini di impatti paesaggistici, geologici, idrogeologici e geotecnici (gallerie) idrologici e idraulici, sul clima acustico, sulla biodiversità e impatti da cantierizzazione, da traffico per il trasporto dei materiali scavati, smaltimento delle terre e rocce da scavo, consumi energetici, ecc.).*

Analisi / riscontro della richiesta:

La soluzione del PP2012, prevede per il raddoppio della linea Paola Cosenza una configurazione di galleria a doppia canna realizzata mediante una nuova galleria a singolo binario in affiancamento all'esistente e collegata a quest'ultima mediante by-pass (vedi layout sotto).



	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 7 di 64

Non prevedendo interventi di adeguamento a sagoma della galleria esistente, tale soluzione presenta problematiche legate essenzialmente all'esercizio ferroviario: il transito di sagome ferroviarie tipo C, corrispondenti ad un P.M.O. n.5, è garantito, infatti, solo sulla nuova galleria, ma non sulla galleria esistente in cui la sagoma limite rimane il PC45.

In merito alla rispondenza della soluzione del PP2012 al nuovo quadro normativo in particolare per quanto riguarda i requisiti di sicurezza per le opere in sotterraneo (STI SRT) è opportuno evidenziare che, il rispetto di detti requisiti risulta obbligatorio per le gallerie nuove, rinnovate e ristrutturate dove, per ristrutturata o rinnovata, si intende una galleria oggetto di lavori importanti di modifica o di sostituzione su uno dei sottosistemi (o parte di esso) che compongono la stessa. Il fatto di non prevedere nella soluzione del PP2012 importanti interventi di adeguamento all'interno della galleria esistente comporta che la stessa non ricada nell'ambito di applicazione di dette norme (almeno non per tutti i sottosistemi). La soluzione risulta pertanto una "ragionevole alternativa" ai fini dell'Analisi Multi Criteria condotta.

Pertanto, la soluzione PP2012 dal punto di vista della sicurezza prevede l'attrezzaggio della galleria esistente con una serie di misure funzionali alla facilitazione dell'esodo (segnaletica, comunicazione nelle emergenze, illuminazione, ecc.). Gli aspetti di sicurezza pertanto non rappresentano una criticità riguardando la configurazione finale.

Ciò premesso, prima di sviluppare la soluzione presentata nell'ambito del PFTE 2021, sono state comunque valutate alternative analoghe alla soluzione del PP2012 con utilizzo della galleria esistente per la configurazione finale a doppia canna ma prevedendo interventi di adeguamento della stessa.

Come evidenziato nel seguito, tali alternative sono state tuttavia scartate e non studiate nel dettaglio proprio per considerazioni legate ai notevoli impatti su aspetti di sostenibilità ambientale (vale a dire suolo, sottosuolo, geomorfologia, idrogeologia e idraulica nonché paesaggio naturale e antropico e relativi regimi di vincoli e tutele).

Inoltre, importanti interventi di adeguamento della galleria esistente avrebbero comportato la necessità di prevedere l'interruzione totale dell'esercizio ferroviario all'interno della stessa.

L'esigenza di mantenere l'attuale collegamento tra Paola/S.Lucido e Cosenza o, comunque di non prevederne l'interruzione per periodi troppo lunghi comporterebbe la necessità di azioni preventive all'inizio degli interventi sulla galleria storica.

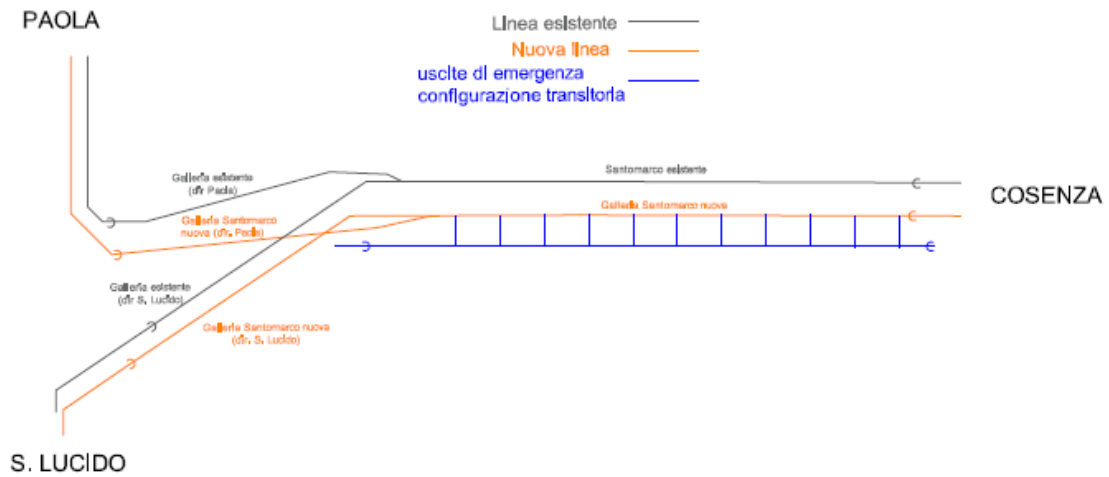
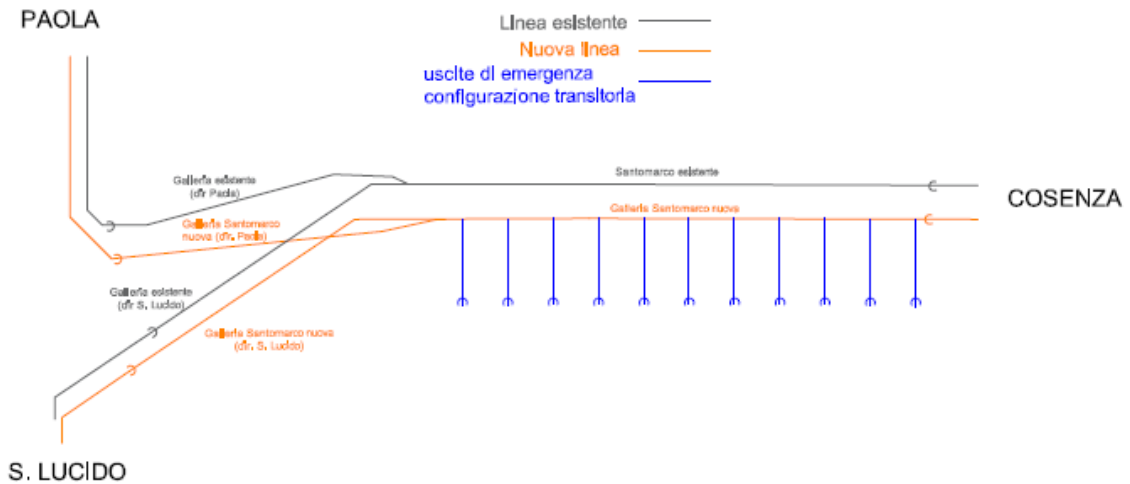
L'ipotesi di un servizio sostitutivo su gomma comporterebbe problematiche legate alla viabilità esistente e soprattutto in considerazione dei lunghi tempi in cui tale servizio dovrebbe rimanere in essere.

Una possibile alternativa sarebbe stata, invece, quella di realizzare la nuova galleria a singolo binario in affiancamento all'esistente e spostare l'esercizio all'interno di questa prima di procedere all'adeguamento della storica. In questo caso, al fine di rispettare la normativa vigente di interoperabilità (in particolare le STI SRT sicurezza delle gallerie ferroviarie) e poter procedere all'attivazione dell'esercizio sulla nuova galleria, questa dovrebbe essere dotata di apposite uscite/accessi di emergenza (ad interasse non superiore a 1000m).

Di seguito sono riportati degli schematici con due possibili configurazioni: uscite/accessi di emergenza singoli (sopra) e cunicolo parallelo con innesti multipli sulla galleria di linea.

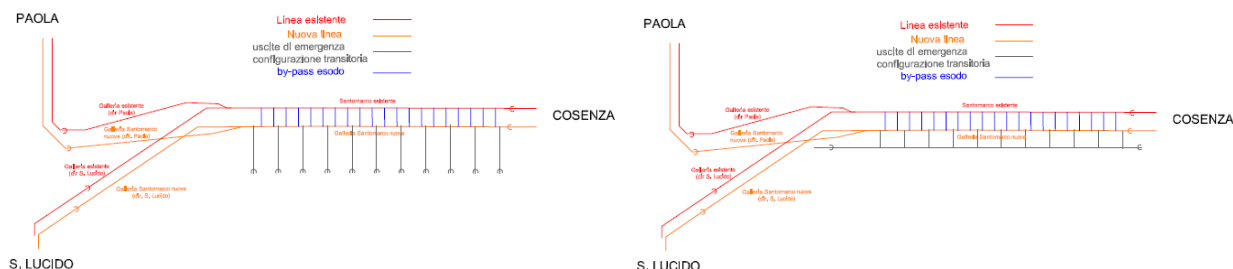
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
 Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
 Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
 del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	8 di 64



Considerato il contesto (lunghezza dell'opera di oltre 15km, coperture massime superiori ai 1000m), entrambi questi schematici, o configurazioni intermedie tra questi, implicano la necessità di realizzare lunghe e complesse gallerie di emergenza (con pendenza non superiore al 13%), con sezioni di scavo paragonabili a quelle della galleria di linea a singolo binario, con relative opere di imbocco e corrispondenti aree/viabilità di cantiere e aree di sicurezza in superficie e nuove viabilità di accesso alle stesse.

Tutte opere integrative che, peraltro, non sarebbero più necessarie nella configurazione finale a doppia canna con collegamenti trasversali per l'esodo (vedi layout a seguire) e andrebbero pertanto dismesse.



In base a tali considerazioni, si deduce, che tali soluzioni comportano notevoli impatti su tutti gli aspetti di sostenibilità ambientale (vale a dire suolo, sottosuolo, geomorfologia, idrogeologia e idraulica nonché paesaggio naturale e antropico e relativi regimi di vincoli e tutele) e per questo sono state ritenute non percorribili, senza considerare e non entrando nel merito, peraltro, delle difficoltà tecniche, dei lunghi tempi realizzativi e degli ingenti costi non solo di tutte le suddette opere integrative per la sicurezza (dismesse in configurazione finale) ma anche degli interventi di adeguamento della galleria esistente.

N° 2.2.

Qualora dagli esiti degli approfondimenti richiesti al punto 2.1.a risulti preferibile l'alternativa presentata e venga confermata l'ipotesi progettuale ora in esame, si chiede di:

2.2.a descrivere le azioni di dismissione previste e di indicare gli eventuali utilizzi futuri della galleria esistente.

Analisi / riscontro della richiesta:

In progetto, con l'attivazione delle nuove opere, è prevista la messa fuori esercizio della galleria esistente dal servizio ferroviario. Anche le opere allo scoperto potranno essere oggetto di interlocuzione con il territorio al fine di individuarne eventuali sistemazioni e/o riutilizzi di diversa natura, di concerto con gli enti locali e compatibili con gli interventi in corso.

N° 2.3.

In prossimità della prevista nuova stazione di Rende/Castiglione Cosentino, il tracciato, abbandonata la configurazione con i binari in affiancamento, prevede lo sfiocciamento degli stessi, determinando una vasta area interclusa e un ingombro notevole ai danni della viabilità locale e degli edifici civili presenti. Si chiede pertanto di:

2.3.a produrre una soluzione progettuale alternativa che preveda l'affiancamento dei binari, a partire dal punto di divaricazione fino alla galleria, eliminando l'area interclusa e collocando la viabilità di servizio alla stazione nei due lati esterni del tracciato. La soluzione progettuale alternativa deve avere l'obiettivo di minimizzare l'ingombro complessivo del complesso di stazione e dei binari.

Analisi / riscontro della richiesta:

La scelta progettuale individuata garantisce, per le prestazioni richieste, il minor impatto possibile sul territorio; una diversa configurazione (soluzione progettuale alternativa) non comporterebbe significative

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 10 di 64

riduzioni in termini di impatti sul territorio e minimizzazione degli ingombri ed demolizione dell'edificato esistente, andando comunque a impattare territori e preesistenze diverse da quanto risulta nel progetto presente, ma non di minor importanza e non a parità di condizioni funzionali e prestazionali.

La scelta progettuale di procedere in affiancamento alla linea esistente partendo da Cosenza in direzione Paola, per poi allontanarsi prima della nuova stazione, nasce dalla necessità di garantire, oltre alle prestazioni della linea di raddoppio del presente progetto e quella del futuro collegamento con la linea AV /AC Salerno – Reggio Calabria ovvero del lotto 3 Tarsia - Montalto, diverse condizioni al contorno:

- il posizionamento del nuovo tracciato ferroviario Paola Cosenza deve garantire una distanza planimetrica dall'imbocco esistente dell'attuale linea per ragioni tecnico-realizzativo;
- il posizionamento del nuovo tracciato ferroviario Paola Cosenza deve garantire e realizzare il collegamento ferroviario con la linea esistente per Sibari, senza impattare sul lungo viadotto ferroviario esistente che scavalca il torrente Settimo e l'autostrada; il collegamento deve quindi terminare prima della spalla esistente;
- il posizionamento del nuovo tracciato ferroviario Paola-Cosenza deve essere compatibile con il tracciato del futuro binario del lotto 3 della linea AV/AC Tarsia-Montalto, garantendo che in configurazione finale, quando sarà realizzato il lotto 3, si realizzi il corretto tracciato per la linea AV/AC in ingresso alla nuova stazione di Rende. Infatti, nella configurazione del progetto in esame la nuova coppia "raddoppio Paola Cosenza" realizza il corretto tracciato sia in direzione Cosenza che in direzione Paola, ma a regime, a completamento dell'itinerario la nuova linea Paola Cosenza, sarà messa in deviate in direzione Cosenza, per garantire il corretto tracciato da Paola in direzione Tarsia;
- il posizionamento del nuovo tracciato ferroviario Paola-Cosenza deve realizzare il raddoppio in direzione Cosenza in stretto affiancamento all'esistente.

Il rispetto di quanto sopra riportato e la scarsa flessibilità della geometria del tracciato ferroviario rendono inevitabili gli impatti sul territorio derivanti dalle scelte progettuali presentate e non lasciano margini di individuazione di soluzioni/alternative in grado di soddisfare tutte le condizioni al contorno indicate.



Figura 1 - Inquadramento generale dell'intervento

3. ASPETTI AMBIENTALI GENERALI

N° 3.1

Allo scopo di disporre di uno strumento sintetico di valutazione dell'utilizzo e del consumo di suolo dell'insieme dell'opera, si chiede di:

3.1.a predisporre una tabella riassuntiva relativa alle aree di cui è previsto l'utilizzo (con successivo ripristino) e il consumo (occupate in via definitiva per la realizzazione della linea e delle opere connesse). Le superfici dovranno essere suddivise per tipologia di uso attuale del suolo, definita almeno secondo il terzo livello di Corine Land Cover, e per tipologia di uso prevista a fine attività. Per le aree destinate a ripristino a fine cantiere, si richiede quindi l'indicazione delle superfici destinate alle diverse tipologie di Opere a verde e di quelle destinate al ripristino, con indicazione delle tipologie di colture oggetto di ripristino. Per le aree di rilevanza per la biodiversità (quali le aree comprese all'interno dei siti della Rete Natura 2000 o di Aree Protette) si richiede anche la definizione della tipologia secondo il Sistema Corine Biotopes (almeno al secondo livello).

Analisi / riscontro della richiesta:

Nella tabella che segue si riporta il dato di sintesi richiesto dal quale si evince come circa il 13% delle superfici occupate dai cantieri saranno utilizzate all'interno del progetto delle opere a verde.

Per le aree interessate dagli interventi interne al perimetro della ZSC Bosco di Mavigliano sono in prevalenza riconducibili ad aree appartenenti alle categorie corine biotopes: 82.3 Colture estensive; 83.11 Oliveti; 86 Città, paesi e siti industriali.

CODICE	DESTINAZIONI CLASSI USO SUOLO	Occupazione di superficie in fase di cantiere	Occupazione di superficie: dimensione fisica delle opere	Superfici cantierizzate restituite agli usi AO comprese aree che verranno sistemate a verde	Quota delle superfici di cantiere restituite che verranno sistemate a verde	Quota delle superfici di cantiere restituite agli usi previgenti
	Superficie impegnata complessiva	527635	495597	94535	69408	25127
	Uso del suolo					
	Territori agricoli					
2.1.1	Seminativi in aree non irrigue	2903	2621	3029	3029	
2.1.2	Seminativi in aree irrigue	396300	220721	645646	398691	246955
2.2.1	Vigneti	2717	3040	8190	8190	
2.2.4	Oliveti	28147	11171	27334	4678	22656
2.4.1	Colture temporanee associate a colture permanenti	6667	12648	12768	7904	4864
	Territori boscati e ambienti seminaturali					
3.2.2	Cespuglieti e arbusteti	22121	51670	17696	10600	7096

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	12 di 64

CODICE	DESTINAZIONI CLASSI USO SUOLO	Occupazione di superficie in fase di cantiere	Occupazione di superficie: dimensione fisica delle opere	Superfici cantierizzate restituite agli usi AO comprese aree che verranno sistemate a verde	Quota delle superfici di cantiere restituite che verranno sistemate a verde	Quota delle superfici di cantiere restituite agli usi prevalenti
3.2.4	Aree a vegetazione arborea e arbustiva in evoluzione	611	6522	14864	14400	464
3.3.1	Spiagge, dune e sabbie		398			
	Territori modellati artificialmente					
1.1.1	Tessuto continuo (urbano)		1158			
1.1.2	Tessuto discontinuo (extraurbano)	23990	53854	19139	11997	7142
1.2.1	Insedimenti industriali, commerciali e grandi impianti di servizio pubblico e privato	12763	35537	31694	21636	10058
1.2.2	Reti ed aree infrastrutturali stradali e ferroviarie, impianti di smistamento merci	15706	78999	20319	14885	5434
1.3.2	Discariche e depositi di rottami		1746			
1.4.2	Aree ricreative e sportive	2028	3317	8519	6490	2029

4. ATMOSFERA

N° 4.1

Con riferimento alla relazione Generale del Progetto ambientale della Cantierizzazione (doc. RC1C03R69RGCA0000001B), l'analisi modellistica, effettuata per valutare l'impatto dovuto ai cantieri sulla componente aria e clima, si limita agli inquinanti PM10 e NOx. Si chiede al Proponente di:

4.1.a integrare la suddetta analisi aggiungendo la componente relativa al particolato PM2,5.

Analisi / riscontro della richiesta:

Il termine PM2,5 identifica le particelle di diametro aerodinamico inferiore o uguale ai 2,5 µm, una frazione di dimensioni aerodinamiche minori del PM10 e in esso contenuta.

Il particolato PM2,5 è in parte emesso come tale direttamente dalle sorgenti in atmosfera (PM2,5 primario) ed è in parte formato attraverso reazioni chimiche fra altre specie inquinanti (PM2,5 secondario), si può sostenere senza troppa approssimazione che tutto il particolato secondario all'interno del PM10 (e che ne rappresenta spesso la quota dominante) sia costituito in realtà da particelle di PM2,5.

Pertanto, la quantità di PM2.5 può essere considerata correlata al PM.10 in particolare con rapporti approssimabile al 50÷60% circa. Nel caso di specie, fatte le dovute approssimazioni, nelle stazioni per le quali sono presenti i dati, nella centralina di Cosenza Città dei Ragazzi il rapporto tra le concentrazioni medie annuali di PM2.5/PM10 è pari a 11,3/19 µg/m3 ovvero, il PM2.5 rappresenta il 59,5%.

Con approssimazione e cautelativamente considerando grossomodo analogo il puff di dispersione del PM2.5 rispetto a quello dal PM10 è stato stimato il contributo del PM2.5 pari al 59,5% del PM10. Pertanto, considerando il valore medio annuo della concentrazione di fondo pari a 11,3 µg/m3 (Stazione di Cosenza Città dei Ragazzi) e la stima del contributo di cantiere, i valori simulati presso i ricettori analizzati negli scenari è riportato nella tabella che segue.

Aree di cantiere	PM2.5
Recettore	Media anno (µg/m3)
R1	11,4235
R2	11,4167
R3	11,4088
R4	11,7001
R5	11,3074
R6	11,3887
R7	11,3466
R8	11,4085
R9	11,3547
R10	11,3987
R11	11,3043

Aree di cantiere	PM2.5
Recettore	Media anno ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
R12	11,3273
R13	11,3260
R14	11,3378
R15	11,3318
R16	11,4718
R17	11,3349
R18	11,3365
R19	11,7422
R20	11,4510
R21	11,3432
R22	11,3233
R23	11,3535
R24	11,3323
R25	11,3327
R26	11,3096
R27	11,3127
R28	11,3087
R29	11,3760
R30	11,3977
R31	11,6027
R32	11,4386
R33	11,3309
R34	11,5104
R35	11,3661

Traffico indotto	PM2.5
Recettore	Media anno ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
R1	11,3349
R2	11,3365
R3	11,7422
R4	11,4510
R5	11,3432
R6	11,6660
R7	11,5905
R8	11,3591
R9	11,3339
R10	11,4881
R11	11,3359
R12	11,3404
R13	11,6908

Traffico indotto	PM2.5
Recettore	Media anno ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
R14	11,3492
R15	11,4235
R16	11,4167
R17	11,4088
R18	11,7001
R19	11,3074
R20	11,3887
R21	11,3466
R22	11,4085
R23	11,3547
R24	11,3987
R25	11,3043
R26	11,3273
R27	11,3260
R28	11,3378
R29	11,3318
R30	11,4718
R31	11,3349
R32	11,3365
R33	11,7422
R34	11,4510
R35	11,3432

Si osserva che in nessun caso il contributo stimato per il cantiere e il traffico indotto cantiere sommato al valore di fondo del PM2.5 rilevato sulla centralina di Cosenza Città dei Ragazzi raggiunge o supera il 50% della concentrazione del limite normativo pari a 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 16 di 64

N° 4.2

Con riferimento alla stima della CO₂eq associata al bilancio terre (SIA – paragrafo 3.3.1.5.1.2) si chiede di:

4.2.a *esplicitare i fattori di emissione utilizzati per il calcolo e gli ulteriori parametri utilizzati, indicati a titolo esemplificativo nella documentazione presentata, come: capacità di carico del mezzo, consumo orario e velocità del mezzo secondo le pertinenti voci riportate nella colonna “attività di movimentazione terre” della tabella 3-6.*

Analisi / riscontro della richiesta:

Come riportato negli elaborati RC1C03R69RGCA0000001B, i fattori di emissione considerati per il calcolo della CO₂eq sono stati estrapolati dal Database Ecoinvent 3.8 (2021), uno dei database di riferimento riconosciuto a livello internazionale.

Relativamente agli ulteriori parametri utilizzati, si precisa che i dati sono riservati e ricadenti nell’ambito della metodologia per il calcolo dell’impronta climatica certificata da Ente Terzo ai sensi della norma ISO 14064:2019. Tuttavia, per le valutazioni è stata presa a riferimento una capacità di carico del mezzo pari a 15 mc e una velocità media del mezzo pari a 45 km/h.

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 17 di 64

5. ASPETTI GEOLOGICI, IDROGEOLOGICI E GEOTECNICI

N° 5.1

Premesso che, come evidenziato anche nel SIA, il tratto di linea ferroviaria Tirrenica su cui si immette la linea Cosenza-S.Lucido è proprio uno dei tratti litoranei 'bassi', più esposti a erosione costiera, che interessa anche direttamente il corpo del rilevato ferroviario, si chiede di sapere:

5.1.a se il progetto in esame è stato oggetto di interlocuzioni con l'Autorità di Bacino Distrettuale e, in caso negativo, se, nell'occasione della rivisitazione del nodo, sia possibile ipotizzare, in accordo con detta Autorità, un progetto di intervento che affronti in modo complessivo la questione della protezione del tratto di litorale per la definitiva messa in sicurezza della linea, tenendo anche conto degli altri elementi presenti, quali la (spesso) contigua strada, il reticolo idrografico minuto trasversale e le relative connessioni biologiche nonché la valenza paesaggistica.

Analisi / riscontro della richiesta:

Il progetto della nuova linea vede la realizzazione dei due rami di interconnessione in direzione Paola e in direzione S. Lucido, ubicati a monte della attuale linea ferroviaria Tirrenica. Il tratto in questione, è stato già oggetto in passato di interventi dediti alla protezione dall'erosione costiera, in particolare, in prossimità del confine territoriale dei comuni di Paola e San Lucido, sono stati già realizzati a cura di RFI una serie di scogliere denominati "pennelli a T", a protezione del rilevato ferroviario e della spiaggia, completati nel 1991. Tali interventi, hanno permesso nel corso del tempo un ripascimento della costa in corrispondenza del confine tra i due comuni di Paola e San Lucido.

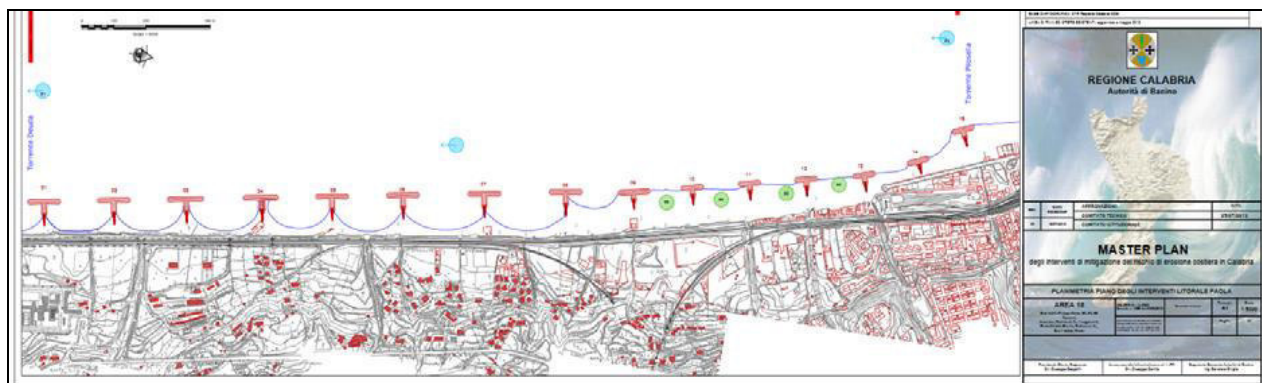


Figura 2 - Master Plan della fascia costiera calabrese 100a estratto dalla Variante PCS Comune di Paola


	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 18 di 64



Figura 3 – Corografia generale

Il progetto è stato trasmesso all’Autorità di Bacino Distrettuale in sede di convocazione della Conferenza di Servizi per l’acquisizione del relativo parere.

Per la redazione del PFTE non ci sono state interlocuzioni dirette con l’Autorità Di Bacino Distrettuale, ma si è proceduto alla consultazione del Piano Stralcio per l’erosione Costiera che, come riportato anche sull’elaborato RC1C03R09RIID0002001, consente, la realizzazione di nuove infrastrutture lineari di trasporto non altrimenti localizzabili e che non costituiscono condizioni di innesco o accelerazione del processo di erosione e la realizzazione di opere di trasformazione dello stato dei luoghi nei casi in cui ci si trovi in aree interne rispetto a importanti rilevati stradali e/o ferroviari e infrastrutturali (caso in progetto). Per quanto detto si faccia riferimento all’Art. 9, Comma 1 Lettera E e Lettera K.

N° 5.2

In riferimento alla matrice ambientale suolo, si chiede al Proponente di integrare il PMA:


5.2.a *indicando i criteri impiegati per la definizione dei punti di campionamento finalizzati a valutare, per le diverse superfici di deposito, l’eventuale alterazione delle caratteristiche chimiche del suolo nella fase PO.*

Analisi / riscontro della richiesta:

L’obiettivo delle attività di monitoraggio relative alla matrice Suolo risiede nel verificare le eventuali modifiche della qualità dei suoli in termini di caratteristiche fisiche e variazione di fertilità, conseguenti alle lavorazioni di cantiere.

All’interno di detto obiettivo, l’azione di progetto che prioritariamente può essere all’origine di tali potenziali effetti risiede nell’approntamento delle aree di cantiere e, segnatamente, di quelle che necessitano della realizzazione di pavimentazione impermeabile, da rimuovere al termine dei lavori unitamente al suo sottofondo, o della posa di strati di materiale arido (ad esempio materiale misto granulare compattato), in ragione del loro essere finalizzate ad ospitare aree di parcheggio mezzi, baraccamenti, aree deposito olii e carburanti.

Assunto che la predetta necessità si determina nel caso delle aree di stoccaggio (AS) e dei depositi temporanei (DT), nonché dei campi base (CB) e dei cantieri operativi (CO), appare evidente come, qualora dette tipologie di aree di cantiere fisso ricadano su superfici non artificializzate, si prospetti l’esigenza di

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 19 di 64

verificare se, al termine delle lavorazioni ed a valle del loro smantellamento, i suoli sui quali queste insistevano abbiano conservato le medesime caratteristiche possedute all'origine.

Coerentemente dunque, con l'obiettivo di verificare l'impatto delle aree di cantiere sulla componente in oggetto, il monitoraggio del suolo riguarderà in particolare le aree di cantiere che insistono su aree, allo stato ante operam destinate ad uso agricolo, per le quali sia prevista una pavimentazione ancorché temporanea, e delle quali sia previsto il ripristino allo stato ex ante al termine dei lavori.

In questa sede è stata riemessa e adeguata la relazione descrittiva (RC1C03R22RGMA0000001E) delle attività di monitoraggio ambientale.

N° 5.3

In sede di sopralluogo è emerso che, dopo la presentazione dell'istanza di VIA, è stato predisposto un documento in cui venivano analizzate anche le faglie capaci presenti nell'area di studio. Si richiede:

5.3.a *di fornire, con la risposta alla presente richiesta di integrazioni, copia del documento citato.*

Analisi / riscontro della richiesta:

Lo studio sulle faglie attive e capaci (FAC) lungo l'area di progetto è tuttora in corso, con la collaborazione della Protezione Civile, e le risultanze di tale studio saranno incluse all'interno della Relazione Geologica che sarà emessa per la fase di gara.

Si anticipa in ogni caso che la faglia di Paola, classificata da Ithaca come faglia capace (cod. 35201), secondo recenti studi può essere declassata a faglia non capace in quanto sigillata in superficie da depositi datati al Pleistocene medio-inferiore che non mostrano indizi di dislocazione. Lo studio è attualmente focalizzato sulla master-fault di San Fili, sul versante est della Catena Costiera (lato Cosenza), e delle faglie ad essa sub ordinate (ad esempio di San Vincenzo la Costa).

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO</p>												
<p>Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RC1C</td> <td>03</td> <td>R 22 RG</td> <td>MD 00 00 001</td> <td>A</td> <td>20 di 64</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	20 di 64
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	20 di 64								

6. PAESAGGIO

N° 6.1

In relazione alla GA01, cosiddetta “galleria a farfalla”, che può rappresentare un elemento di forte impatto paesaggistico:

6.1.a *In considerazione del fatto che tale galleria non è funzionale al progetto in istruttoria, ma servirà dopo per consentire ai binari della linea AV/AC (Lotto 3 della linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria) di scavalcare il raddoppio in oggetto, si chiede di valutare un rinvio della sua realizzazione, tanto più che detto lotto 3 non sembrerebbe di immediata costruzione.*

Analisi / riscontro della richiesta:


Tenuto conto di quanto osservato, con riferimento alla GA01 denominata “galleria a farfalla”, si ritiene di poter accogliere la possibilità di rinviare la realizzazione dell’opera al successivo Lotto 3: Tarsia – Cosenza (Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria). La scelta, viene giustificata dalla differente fase temporale di progettazione in cui si trovano i due interventi. Pertanto, l’opera in questione verrà stralciata dall’intervento.

6.1.b *In alternativa, qualora la risposta del Proponente al punto precedente dimostri la non differibilità della realizzazione della galleria, si chiede di:*

sviluppare un progetto architettonico che permetta un adeguato inserimento paesaggistico nel territorio interessato.

Analisi / riscontro della richiesta:

Fare riferimento alla risposta fornita al punto 6.1.a.

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 21 di 64

7. TERRITORIO E PATRIMONIO AGROALIMENTARE

N° 7.1

Il consumo di aree agricole con coltivazioni di pregio viene indicato con un livello di significatività “3” nell’analisi dell’interazione opera-ambiente per gli ambiti A e B. Tale livello, come affermato dal Proponente, tiene conto dell’entità dell’impatto e dell’efficacia degli interventi di mitigazione adottati per risolvere l’interferenza. Si chiede di:

7.1.a *Indicare gli interventi di mitigazione/ottimizzazione a cui si fa riferimento.*

Analisi / riscontro della richiesta:

In riferimento agli ambiti A e B per i tratti all’aperto, le analisi dello SIA riportano una prossimità dell’area di intervento a produzioni agroalimentari di pregio (etichette DOP e IGT) senza che vi sia una interferenza diretta di rilievo. La prossimità con tali aree comporta comunque impatti indiretti che possono essere mitigati attraverso l’ausilio di appositi criteri di gestione delle lavorazioni e dei cantieri. Durante le fasi di realizzazione dell’opera verranno messe in atto procedure operative atte a contenere le emissioni generate dalle attività di cantiere tali da ridurre il disturbo nei confronti dei percettori più prossimi all’area di intervento, nonché procedure per contenere gli impatti sulla componente suolo/sottosuolo e ambiente idrico.

In termini di consumo di suolo la principale misura mitigativa è da ricondursi al ripristino della situazione ex-ante alla conclusione delle lavorazioni. Tale attività, come indicato nella relazione descrittiva delle opere a verde sarà attuata mediante apposite tecniche agronomiche e la conservazione dello strato fertile del suolo al fine di preservare le caratteristiche chimico-fisiche e biologiche del terreno, per poterlo poi riutilizzare come substrato per gli interventi di ripristino finale. Nello stoccaggio degli orizzonti superficiali di suolo si provvederà a:

- separare gli orizzonti superficiali da quelli profondi;
- impedire l’erosione della parte più ricca di sostanza organica dalla superficie del deposito;
- impedire il compattamento del suolo senza ripassare sullo strato depositato;
- impedire la circolazione sui cumuli ed il pascolamento;
- preservare la fertilità del suolo seminando specie leguminose.

I cumuli avranno, generalmente, una forma trapezoidale, rispettando l’angolo di deposito naturale del materiale, e il loro sviluppo verticale non dovrebbe mai eccedere 3 m di altezza, tenendo conto della granulometria e del rischio di compattamento. Gli interventi agronomici di conservazione del terreno accantonato richiedono l’inerbimento della superficie del cumulo, da realizzarsi mediante semina a spaglio di un miscuglio di specie erbacee contenente graminacee e leguminose, queste ultime particolarmente importanti al fine di garantire l’apporto azotato al cotico e al terreno e la successiva manutenzione analogamente ad un prato.

Infine, si precisa che il monitoraggio della componente suolo avrà la funzione di garantire:

- il controllo dell’evoluzione della qualità del suolo intesa sia come capacità agro-produttiva che come funzione protettiva;
- il rilevamento di eventuali alterazioni dei terreni al termine dei lavori al fine di garantire la restituzione delle aree temporaneamente occupate ed il corretto ripristino dei suoli;




LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	22 di 64

- un adeguato ripristino ambientale (agricolo e forestale) delle aree di cantiere;
- il controllo delle possibili alterazioni e/o modifiche al regime di scorrimento delle acque superficiali e/o scalzamento al piede di aree affette da dissesto e di conseguenza la verifica dell'efficacia degli interventi di stabilizzazione.

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 23 di 64

8. TERRE E ROCCE DA SCAVO

N° 8.1

Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, stante quanto previsto dall'Allegato 1 del DPR 120/2017 circa l'ubicazione di sondaggi alla distanza di 5.000 m lungo lo sviluppo di gallerie (nel caso di progetto di fattibilità tecnico-economica):

9.1.a¹ si richiedono informazioni in merito alla mancata esecuzione di tali sondaggi (con prelievo di campioni da sottoporre ad analisi ambientali) lungo lo sviluppo lineare della futura galleria.

Analisi / riscontro della richiesta:

Non sono state previste indagini lungo il tracciato in galleria in quanto non è possibile prelevare campioni per analisi ambientali laddove il sondaggio non sia eseguito in avanzamento a secco. Le profondità della linea rispetto al piano campagna rende di fatto non possibile arrivare con perforazioni a secco alle quote di interesse dello scavo in galleria.

Si rimanda al Corso d'Opera il controllo delle caratteristiche chimiche dei materiali di scavo, secondo quanto previsto dall'Allegato 9 (Procedure di campionamento in fase esecutiva e per i controlli e le ispezioni) del DPR 120/2017.

¹ La numerazione riportata nella Nota richiesta integrazione in esame presenta una discontinuità a causa di un probabile refuso

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 24 di 64

9. CAMPI ELETTRICI E MAGNETICI

N° 9.1

Il progetto in esame prevede due sottostazioni elettriche AT/MT denominate “SSE Castiglione Cosentino” e “SSE Paola”. In merito a tali SSE, si richiede al Proponente di:

9.1.a chiarire il fatto che al par. 6.11.2 della relazione “RC1C03R22RGS0002001B – Sintesi non tecnica”, con riferimento alla Tabella 6.18 (il cui titolo è errato dato che dovrebbe essere riferito al fattore Campi Magnetici e non al fattore Vibrazioni) si citano tre ambiti di analisi, mentre nella citata tabella gli ambiti indicati sono 4 (A, B, C e D), tanto che si afferma che l’eventuale interferenza da C.E.M. è riferita ad un livello di significatività pari a 2 per gli ambiti B e D;

Analisi / riscontro della richiesta:

Si sottolinea come si tratti di refuso che è stato appositamente sistemato nella riemissione dell’elaborato al fine di recepire quanto indicato. Il numero di ambiti è chiaramente quattro di cui due, gli ambiti B e D, significativi.

9.1.b specificare a che valori di campo magnetico sono riferiti i livelli di significatività indicati nella Tabella 6.18 della relazione “RC1C03R22RGS0002001B – Sintesi non tecnica”;

Analisi / riscontro della richiesta:

Per quanto riguarda i potenziali impatti si specifica come ad un livello di significatività pari a 2 sono da intendersi associati: 3 microTesla per il nuovo impianto di SSE Paola e 10 microTesla per l’impianto esistente di Castiglione Cosentino. Tali impianti di uso standard presentano emissioni al di sotto dei 3 microTesla entro i confini definiti dal recinto dello stesso. Pertanto il requisito soddisfatto nella nuova SSE di Paola è ancor più soddisfatto per l’impianto esistente di Castiglione in quanto i limiti per queste tipologie di impianti (esistenti) è più alto (10 microTesla).

9.1.c integrare la documentazione presentata con la caratterizzazione elettromagnetica dell’area delle sottostazioni “SSE Castiglione Cosentino” e “SSE Paola”, dalla quale si possano evincere le zone limitate a 3 microTesla di induzione magnetica.

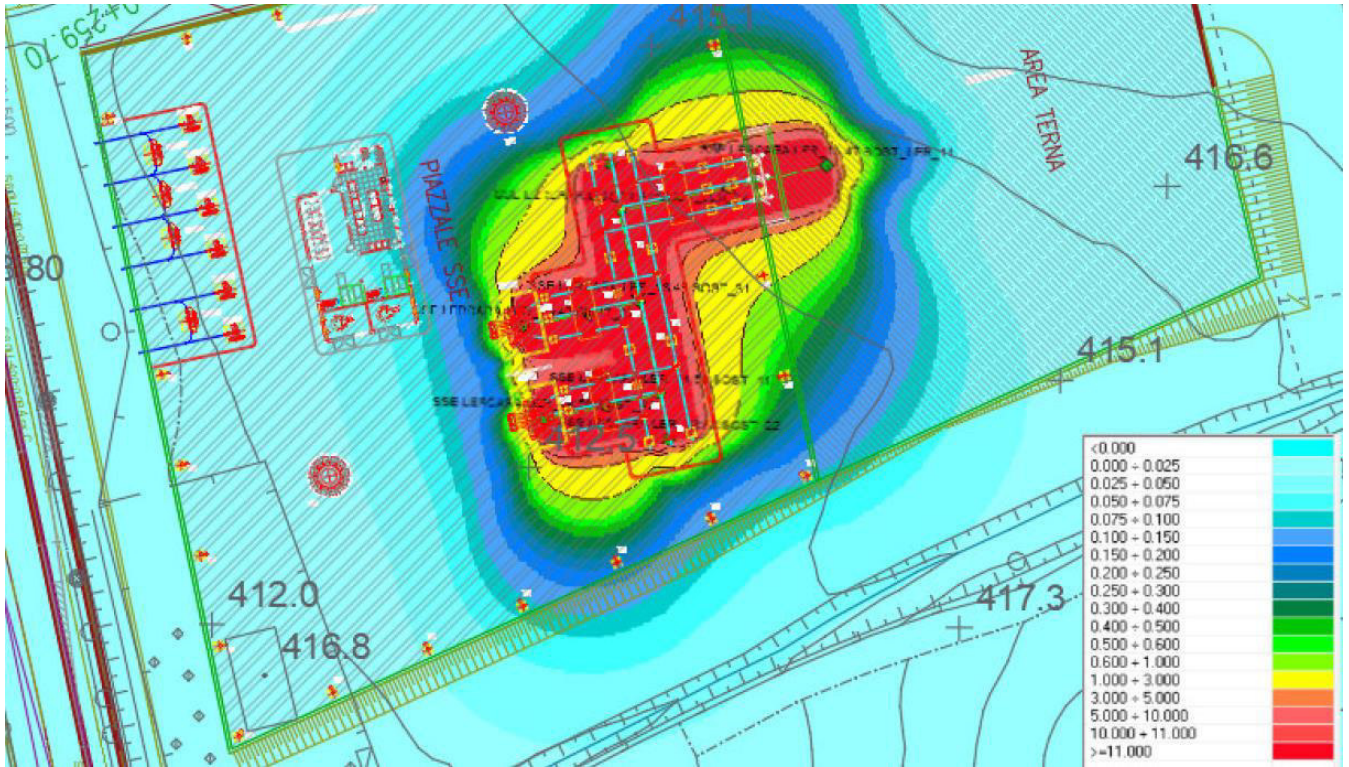
Analisi / riscontro della richiesta:

Si evidenzia che per quanto riguarda le sottostazioni elettriche, come indicato al paragrafo 5.2.2. dell’allegato tecnico al decreto 29 maggio 2008 “Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti”, per questa tipologia di impianti, la distanza di prima approssimazione (DpA), e quindi la fascia di rispetto, rientrano nei confini dell’area di pertinenza dell’impianto stesso.

A dimostrazione di tale tesi le verifiche fatte per impianti tipologici, che tengono conto delle configurazioni geometriche dei conduttori e delle correnti di carico dell’impianto, hanno infatti evidenziato un limite della fascia di rispetto ubicato a pochi metri dalle parti in tensione, e quindi sicuramente all’interno del recinto di SSE.

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	25 di 64



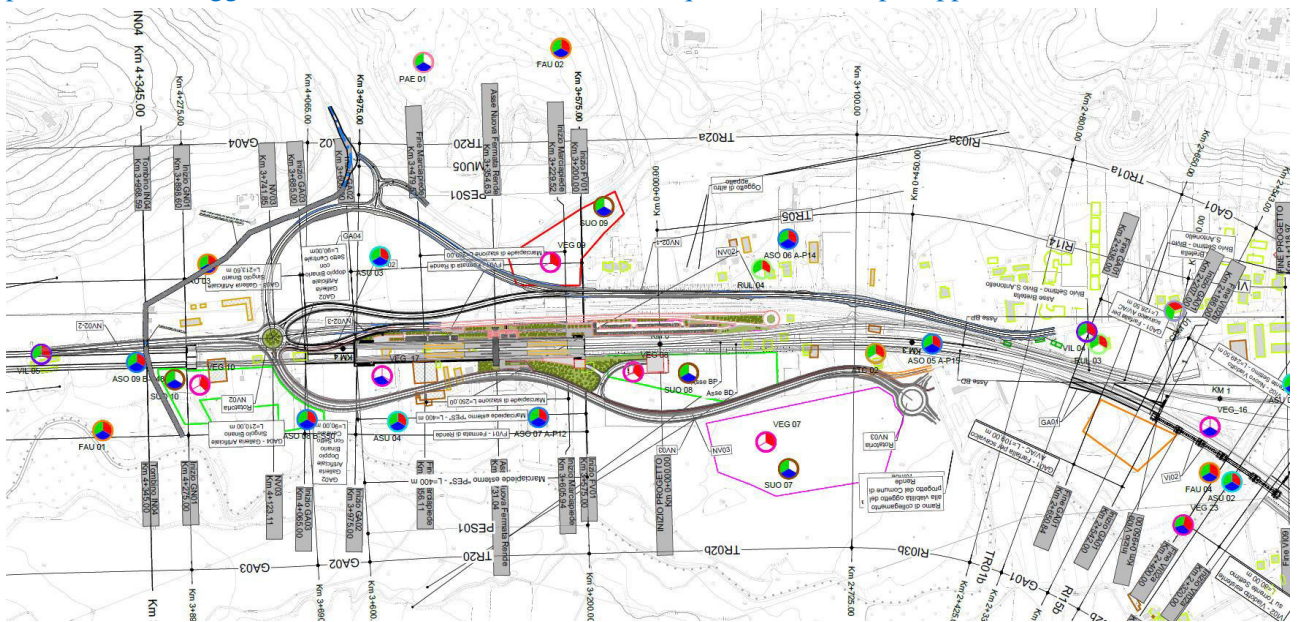
11. Misure di compensazione

N° 11.1

La collocazione di numerose zone di cantiere nella stretta fascia a sud della linea esistente nel tratto ove verrà inserita la nuova fermata di Rende, incombenti sulle propaggini della ZSC ‘Bosco di Mavigliano’ estesa lungo il versante a sud del parallelo torrente Settimo, richiede grande attenzione, limitazioni di attività e di pressioni e un attento monitoraggio;

Analisi / riscontro della richiesta:

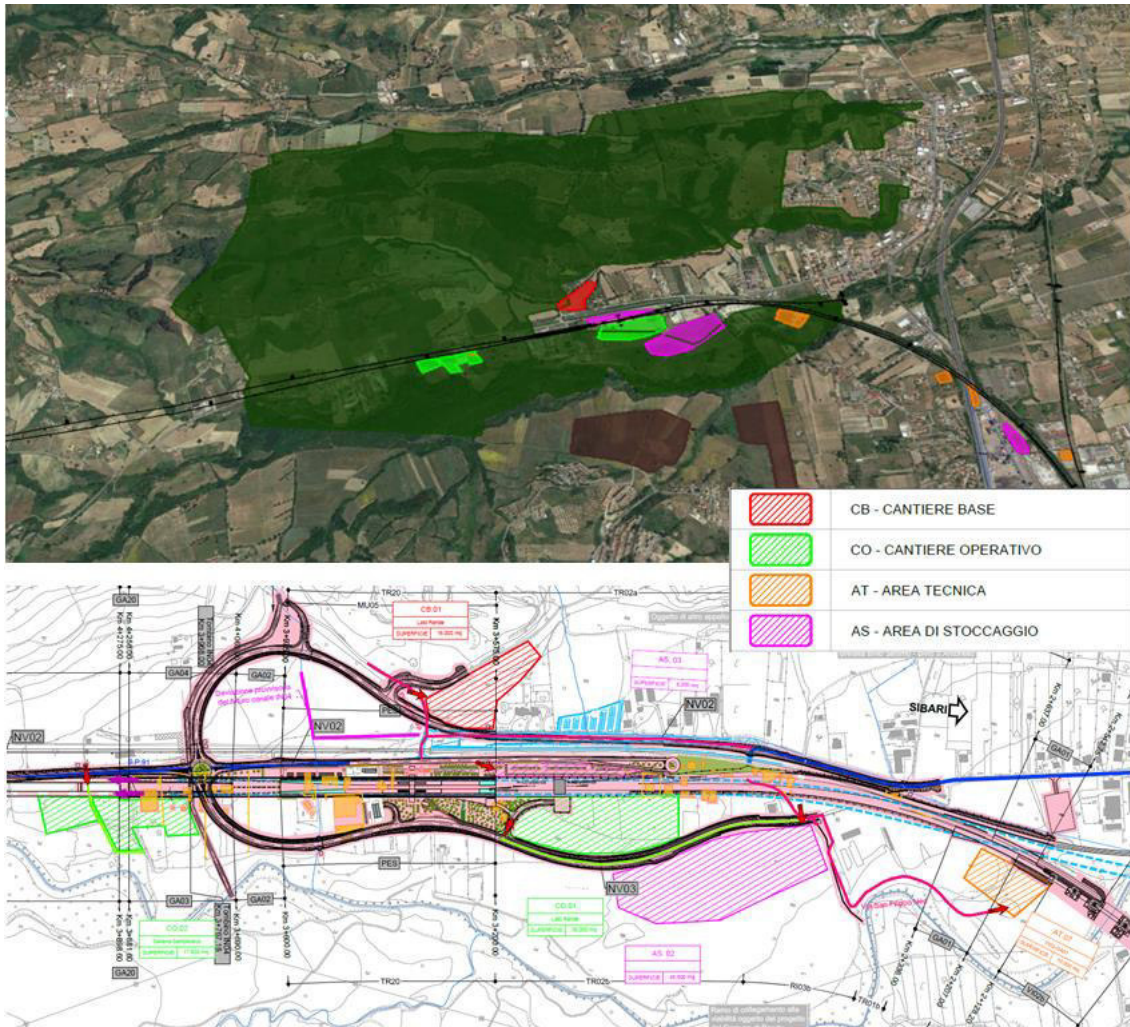
Riconoscendo il valore ecologico dell’area di intervento il progetto basandosi sulle analisi e sulla caratterizzazione ambientale effettuate nello SIA si è scelta con molta attenzione l’ubicazione delle aree di cantiere interne alla ZSC. Sono state inoltre effettuate delle simulazioni rispetto ai fattori emissivi provocati dai cantieri e sulla base delle risultanze della modellistica si è implementato il Progetto di Monitoraggio Ambientale prevedendo di monitorare tutte le componenti ambientali ritenute sensibili comprese fauna, vegetazione, suolo e acque. Nello stralcio che segue la rappresentazione planimetrica con l’ubicazione dei punti di monitoraggio (RC1C03R22RGMA000001E)al quale si rimanda per approfondimenti.



Le aree di cantiere che sono state inserite all’interno del perimetro della ZSC sono le aree di stoccaggio AS.02 e AS.03, il cantiere base CB.01, l’area tecnica AT.07 e i cantieri operativi CO.01 e CO.02. Negli stralci che seguono si riporta una rappresentazione planimetrica su foto aerea e cartografia dell’ubicazione di tali aree.

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	27 di 64

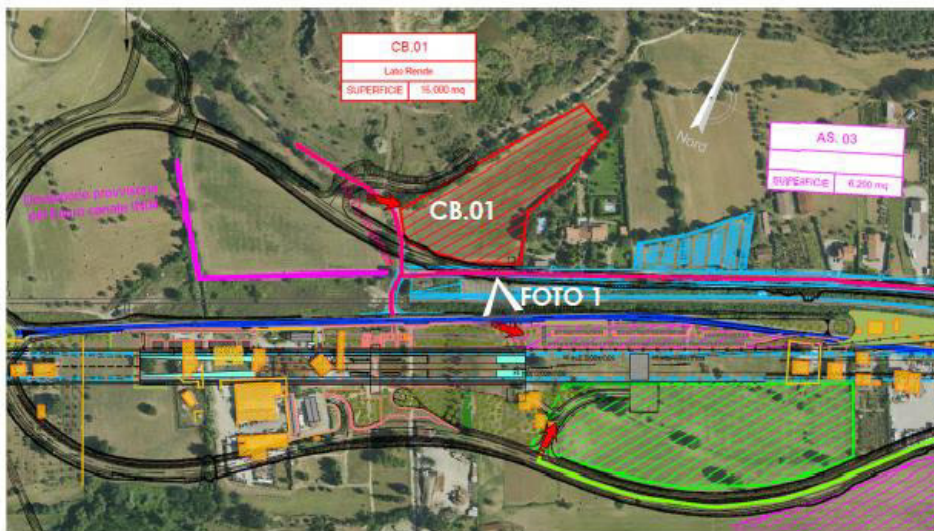


Si riportano a seguire delle schede con fotografie dei cantieri citati con l'indicazione dell'uso del suolo prevalente.

CB.01: il cantiere base funge da supporto per tutte le opere previste dal progetto per la zona lato Paolo-San Lucido. L'area contiene tutte le strutture logistiche indispensabili per il funzionamento delle aree di lavoro e per l'alloggiamento delle maestranze. L'area risulta attualmente utilizzata come seminativo.

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	28 di 64



Vista aerea del cantiere CB.01

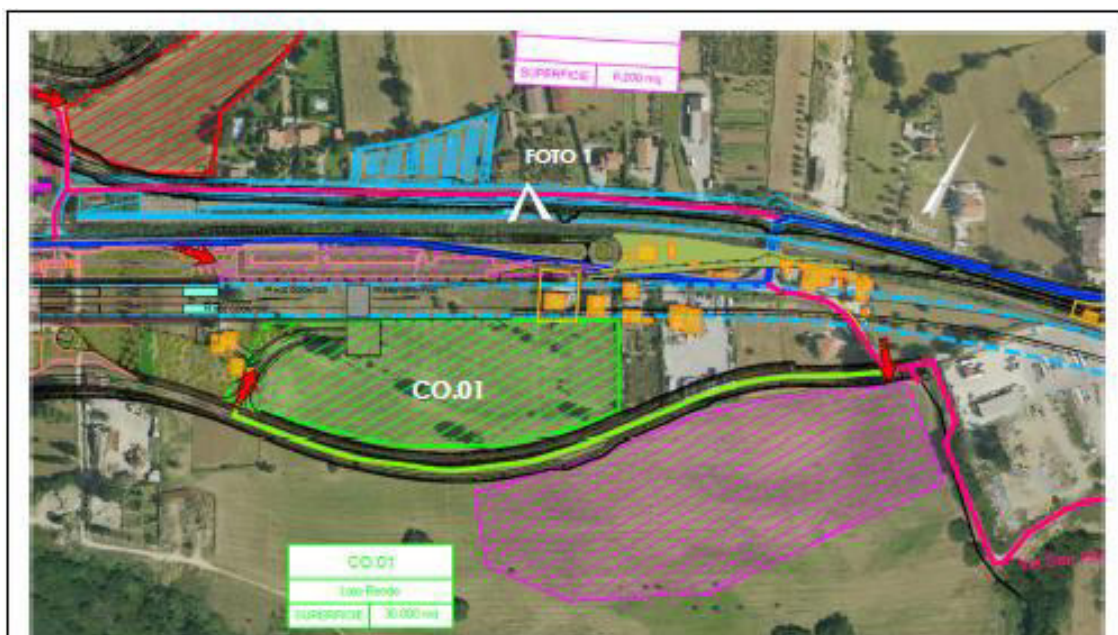


Foto 1

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	29 di 64

CO.01: L'area di cantiere operativo verrà utilizzato per la costruzione del primo tratto della linea e in particolare per le opere della TR02 e della TR20 (Opere relative alla Fermate di Rende). Il cantiere operativo sovrastante con le sue strutture e peculiarità, insieme alle restanti aree di cantiere operativo, le lavorazioni previste nelle singole aree tecniche e lungo le aree di lavoro. L'area risulta attualmente utilizzata come seminativo.



Vista aerea del cantiere CO.01



Foto 1

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	30 di 64

CO.02 L'area di cantiere operativo verrà utilizzato per le attività legate allo scavo con TBM della GN01, lato Cosenza. Il cantiere operativo sovraincidente con le sue strutture e peculiarità, insieme alle restanti aree di cantiere operativo, le lavorazioni previste nelle singole aree tecniche e lungo le aree di lavoro. L'area risulta attualmente utilizzata come seminativo.

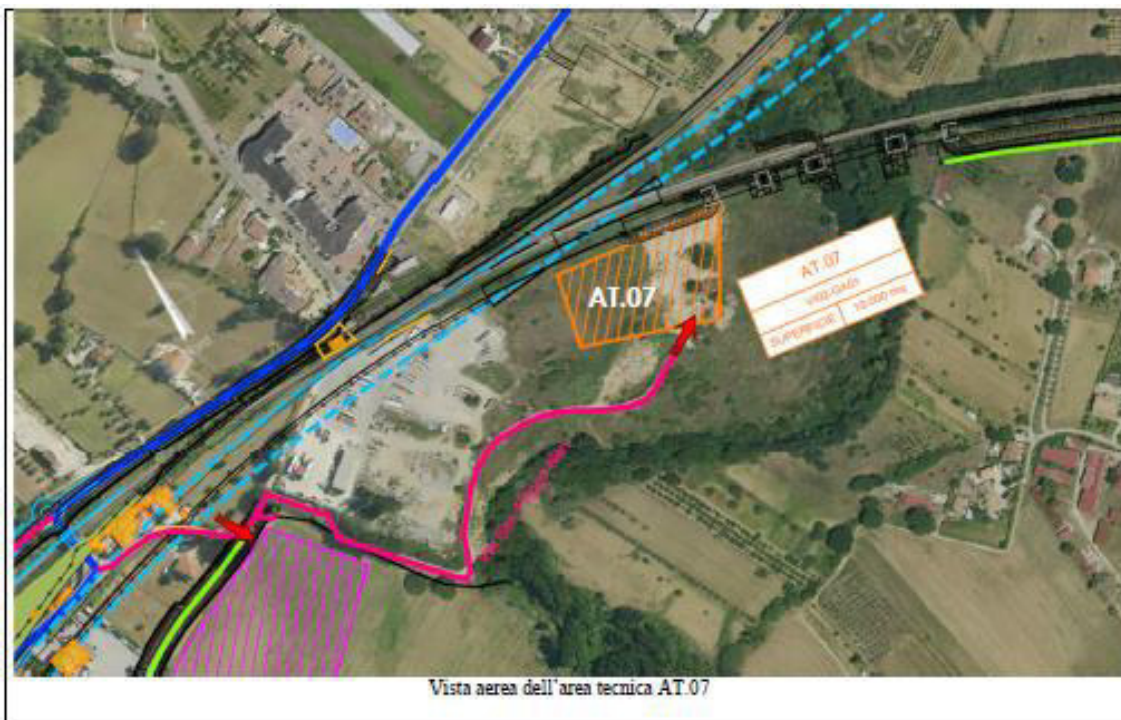


Vista aerea del cantiere CO.02

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	31 di 64

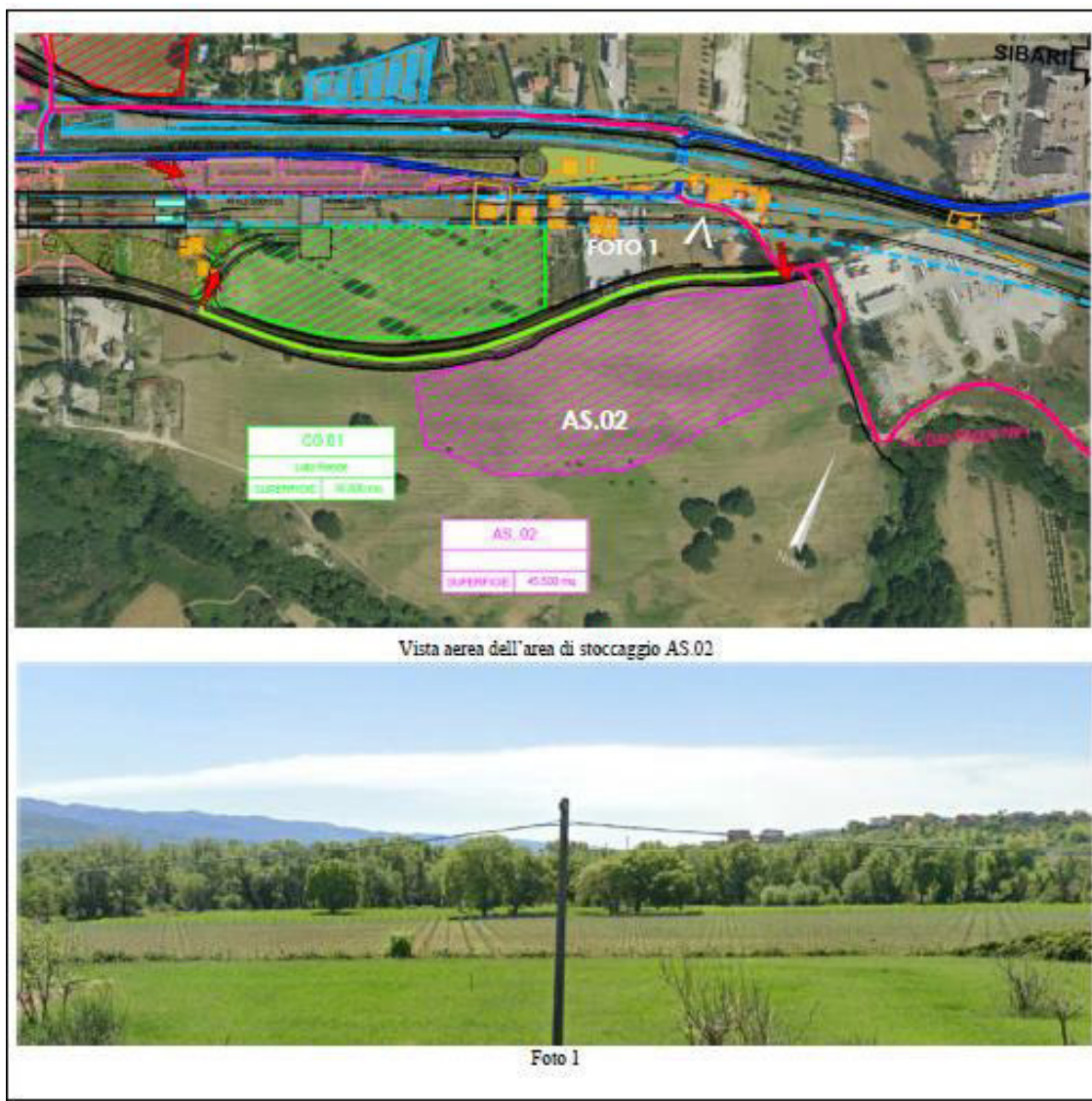
AT.07: L'area tecnica verrà utilizzata per la realizzazione e il varo del VI02b, e per la realizzazione della GA01. L'area appare come incolto ed è marginale ad un cespuglieto e un'area artificializzata.



Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	32 di 64

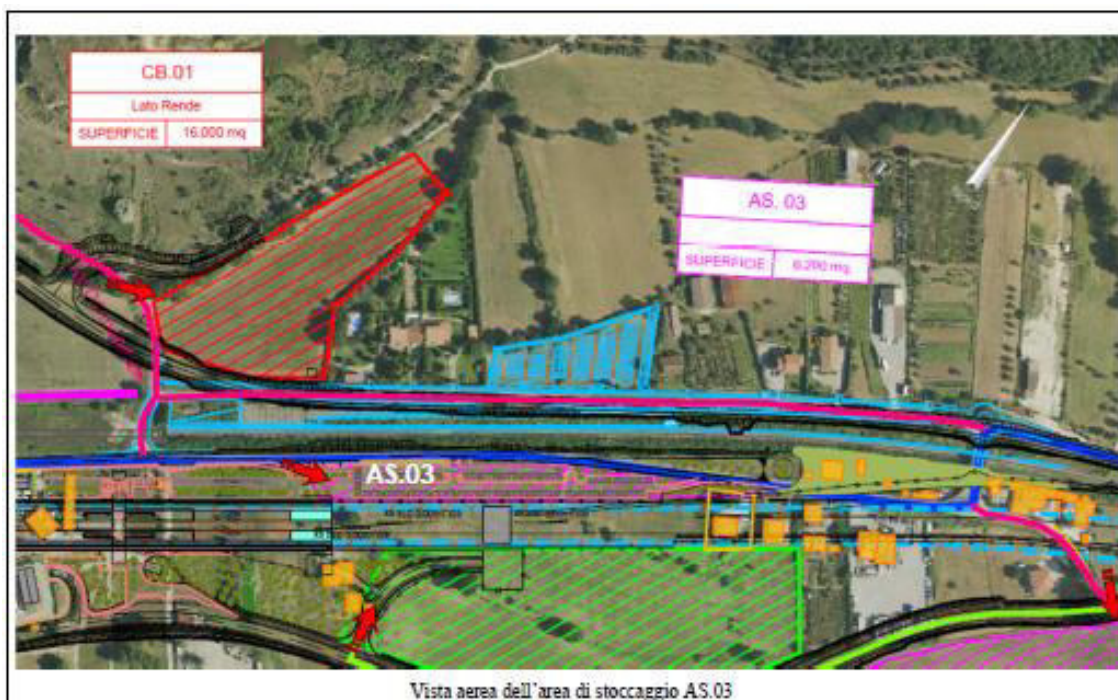
AS.02: L'area in oggetto verrà impiegata principalmente per lo stoccaggio provvisorio delle terre da scavo e dei materiali da costruzione per la realizzazione delle gallerie artificiali GA02-GA03-GA04-GA20 e delle gallerie naturali GN01A e GN01B. L'area risulta attualmente utilizzata come seminativo.



Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	33 di 64

AS.03: L'area è ubicata nel territorio comunale di Rende (CS). L'area di stoccaggio ha una morfologia pianeggiante e risulta adibita ad uso agricolo e allo stato attuale è utilizzata a seminativo.



	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 34 di 64

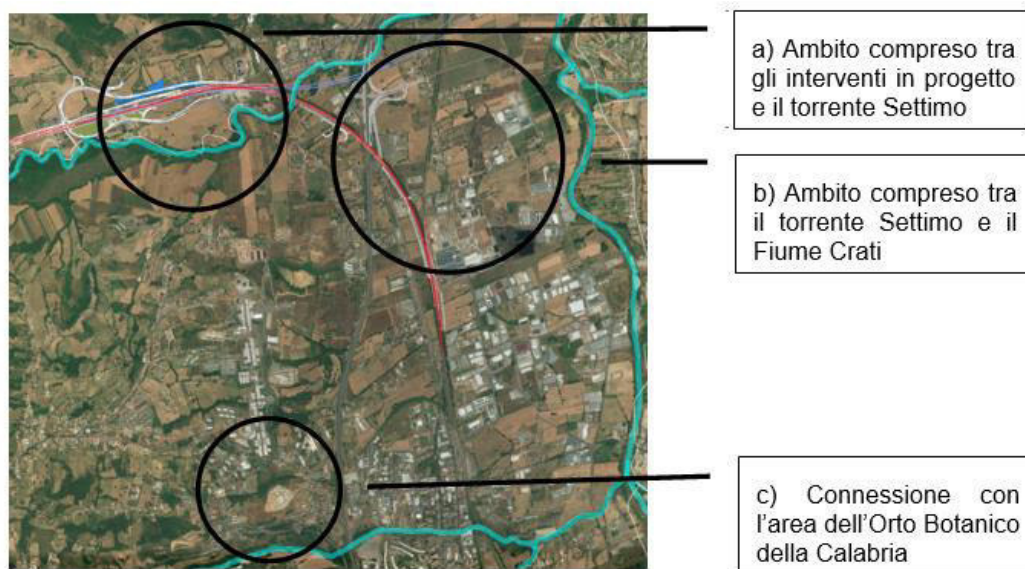
N° 11.2

si chiede di avviare uno studio di fattibilità per verificare la **realizzabilità di una connessione biologica** tra la fascia verde fluviale del torrente Settimo e il Giardino Botanico dell'Università. In particolare, un intervento di estensione di detta area ZSC:

- *all'ambito compreso tra il torrente e l'area del nuovo complesso della stazione (una volta che verrà liberato del previsto cantiere) da destinare a pertinenza fluviale rinaturata;*
- *al rimanente ultimo tratto verso valle del corso e della fascia fluviale lungo il t. Settimo fino al fiume Crati (sul quale affluisce, ma che la perimetrazione della ZSC tuttavia non raggiunge) a riconnessione ecologica tra la fascia fluviale di quest'ultimo, quella del tratto di t. Settimo verso monte, e appunto la maggior estensione della ZSC 'Bosco di Mavagliano' più a ovest e poi a nord; tale connessione è oggi compromessa dalle segmentazioni prodotte in questo tratto di soli 2 km dalle ben 7 intersezioni con le infrastrutture ferroviaria e stradali che proprio in questa 'intersezione territoriale' si sovrappongono anche tra loro (quattro intersezioni per i diversi tracciati e raccordi ferroviari -quelli attuali-, e poi l'autostrada A3, la SS19 -o SP241-) e una strada comunale);*
- *con una connessione biologica (ed eventualmente percorso paesaggistico) sul fianco verso valle del complesso Universitario, fino all'altra vicina ZSC 'Orto Botanico' dell'Università.*

Analisi / riscontro della richiesta:

In questa sede è stato redatto uno studio di fattibilità ambientale incentrato sull'analisi degli elementi indicati nella richiesta di integrazione e sullo stato di fatto della rete ecologica. Lo studio ha avuto alla base le analisi effettuate nello SIA per le componenti biodiversità e paesaggio con particolare attenzione agli elementi di connessione ecologica. Gli ambiti della presente richiesta sono riconducibili ai tre riportati nello schema che segue.



Lo studio di fattibilità ha ricostruito lo stato di fatto dei tre ambiti e evidenziato gli elementi su cui si può potenzialmente agire al fine di raggiungere l'obiettivo di implementare la funzionalità ecologica dell'area in particolare tra il torrente Settimo e il Fiume Crati e trovare dei possibili corridoi per migliorare la

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	35 di 64

fruibilità dell'area con l'orto botanico. Si rimanda al documento (Elab. RC1C03R22RGIM0001001A) per approfondimenti.



ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MIC

1. ASPETTI PAESAGGISTICI

con riferimento agli aspetti paesaggistici si chiede di acquisire la seguente documentazione integrativa:

N° 1.1

Elaborati grafici e fotosimulazioni delle due alternative progettuali (2012 e 2021) prese in esame nello Studio di Impatto Ambientale. La suddetta richiesta è motivata dalla necessità di fornire documentazione tale da rendere possibile un confronto paritario tra le soluzioni considerate, basato non solo su dati quantitativi ma anche e soprattutto su documentazione utile alla restituzione percettiva e sensibile dello stato di progetto all'interno del paesaggio in esame.

Analisi / riscontro della richiesta:

Sulla base della presente richiesta si è provveduto ad integrare il “Dossier fotografico e Fotosimulazioni” (Elab. RC1C03R22EXIM0002001C) con delle foto ricostruzioni a volo d'uccello delle due soluzioni progettuali (2012 e 2021), al fine di far comprendere al meglio l'inserimento delle stesse nel contesto esistente. A tale scopo sono state prese in considerazione le sole tratte allo scoperto, proponendo un confronto per il lato Rende ed uno per il lato Paola.



Stato di fatto- Lato Rende/Montalto Uffugo

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	37 di 64



Progetto 2012 Lato Rende/Montalto Uffugo



Progetto 2021 Lato Rende/Montalto Uffugo

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

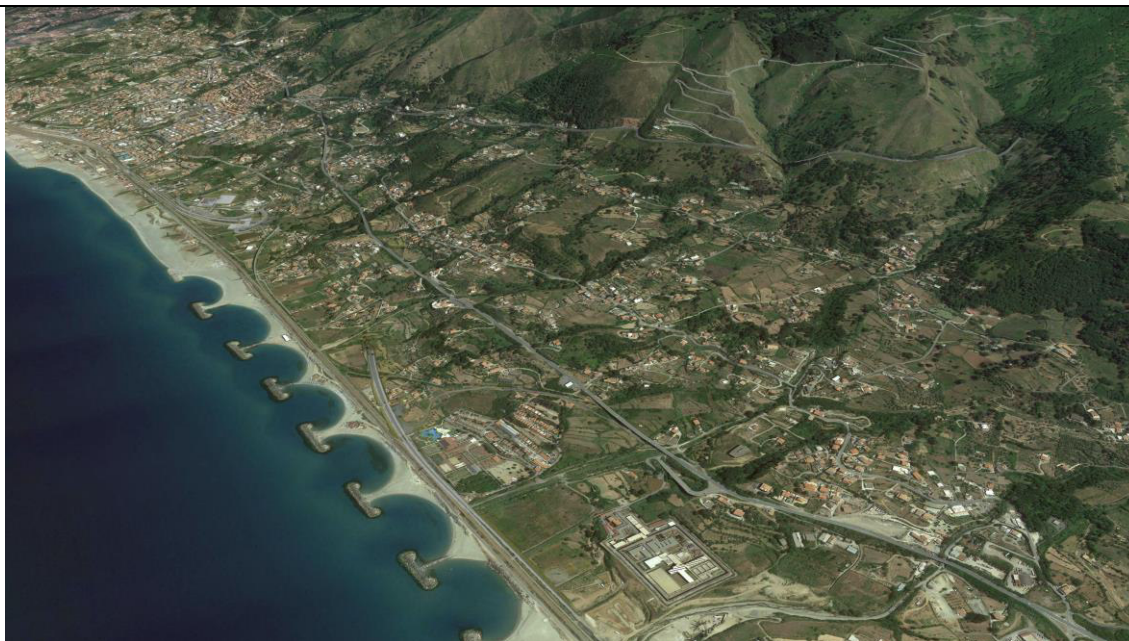
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	38 di 64



Stato di fatto - Lato Paola/San Lucido



Progetto 2012 Lato Paola/San Lucido




Progetto 2021 Lato Paola/San Lucido

N° 1.2

Per tutte le opere in progetto (viadotti, gallerie, viabilità, elementi di contenimento, fabbricati tecnologici, nuova stazione, barriere antirumore ecc.):

- fotografie dello stato ante operam (non estrapolate da google-earth e riferite anche a tutte le aree individuate come di particolare interesse sotto il profilo della fruizione, della presenza di valori naturalistici e/o culturali, ecc.);*
- fotosimulazioni da più punti di vista, anche ravvicinati,*
- approfondimenti grafici (con sezioni territoriali e comprendenti anche gli elementi di infrastrutturazione paesaggistica e i sistemi — vegetale, costruito, di valore - caratterizzanti il territorio) e progettuali tali da esplicitare chiaramente le modifiche apportate al paesaggio e al patrimonio culturale dagli interventi in progetto; per ogni opera in progetto dovranno essere adeguatamente illustrate le scelte tipologiche, materiche e cromatiche nonché le motivazioni poste alla base delle stesse, soprattutto in relazione dei diversi contesti interessati dall'intervento. In particolare, per le strutture collocate in corrispondenza e/o nelle vicinanze di elementi fortemente identitari (edifici e sistemi rurali, beni culturali, opere d'arte del vecchio tracciato ferroviario laddove superstiti, ambiti fluviali di particolare rilevanza), dalla documentazione prodotta dovranno emergere chiaramente i rapporti intessuti con il contesto dalle nuove opere d'arte inserite.*

La suddetta richiesta è motivata dalla necessità di fornire elaborati tali da garantire una valutazione il più possibile ampia degli impatti generati da tutte le opere in progetto sul paesaggio e sul patrimonio culturale, evidenziando, altresì, la sussistenza, o meno, di una progettazione attenta alle innumerevoli valenze degli ambiti

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 40 di 64

territoriali interessati dall'intervento. Con specifico riferimento a ponti e viadotti posti in accostamento a strutture esistenti, si specifica che dalla documentazione prodotta dovranno emergere, in modo evidente, le necessarie relazioni (in termini dimensionali, materici e tipologici) tra quanto esistente e quanto riconducibile alla nuova progettazione, ripensando gli attraversamenti in modo unitario e coerente con le strutture esistenti e con i valori paesaggistici dei diversi ambiti fluviali;

Analisi / riscontro della richiesta:

Sulla base della presente richiesta si è provveduto ad integrare il “Dossier fotografico e Fotosimulazioni” (Elab. RC1C03R22EXIM0002001C) con le foto realizzate durante i sopralluoghi, con particolare riferimento a quelle aree ritenute più sensibili sotto il profilo paesaggistico e percettivo. Sono state effettuate nuove foto sia ad altezza uomo che mediante ausilio di drone al fine di cercare di contestualizzare in modo esaustivo lo stato di fatto dei luoghi

Ad integrazione delle fotosimulazioni effettuate per le opere di progetto, è stata realizzata una nuova fotosimulazione in prossimità del complesso turistico “Bahja”, dove sono ben visibili le diverse opere (imbocco galleria, barriere antirumore con pannellatura trasparenti, rilevati, nuova viabilità di progetto, etc) e delle sezioni territoriali in relazione ai diversi contesti interessati dall'intervento.

In particolare le sezioni territoriali evidenziano i rapporti delle nuove opere di progetto con il contesto, in corrispondenza soprattutto di elementi antropici identitari ed elementi naturali. Non sono state effettuate sezioni in corrispondenza di beni culturali, in quanto non presenti nelle immediate vicinanze del tracciato di progetto elementi culturali e storici.

Con specifico riferimento a ponti e viadotti posti in accostamento a strutture esistenti, si segnala che le caratteristiche strutturali di tali opere sono state individuate in funzione dei vincoli di progetto (franchi orizzontali che verticali, idraulici e stradali), adottando soluzioni tipologiche consolidate in ambito ferroviario. In alcuni casi, ad esempio per il VI01 la tipologia di impalcato adottata risulta essere la stessa dell'esistente (trave reticolare) adeguata dimensionalmente in conformità alla normativa vigente.

N° 1.3

approfondimenti grafici e relazionali in merito alle strategie di mitigazione predisposte nel progetto. Tali approfondimenti dovranno essere eseguiti per ogni tipologia di opera (di cui al punto precedente) e calibrati in funzione dei diversi ambiti di intervento, dell'eterogeneità delle relative condizioni di sensibilità e fragilità del territorio e dei diversi impatti potenziali generati dalle singole opere. Laddove le strategie di mitigazione adottate non risultino pienamente efficaci, le stesse dovranno essere accompagnate da accorgimenti progettuali che superino l'approccio mimetico e intervengano direttamente sui caratteri architettonici, materici e dimensionali delle singole opere. La suddetta richiesta è motivata dalla necessità di evidenziare chiaramente le scelte operate in merito alla mitigazione degli impatti generati dalle opere in progetto, illustrandone altresì l'efficacia. Le strategie adottate dovranno trovare giustificazione nelle sostanziali differenze tra i diversi ambiti intercettati dall'infrastruttura, a loro volta identificati da specifici valori e caratteri invarianti e dovranno essere specificatamente pensate in funzione delle problematiche e degli impatti introdotti da ognuna delle opere previste in progetto (comprese quelle collaterali, quali, ad esempio, i rilevati, i muri di contenimento, le barriere antirumore, ecc.);

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO</p>					
<p>Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22</p>	<p>COMMESSA RC1C</p>	<p>LOTTO 03</p>	<p>CODIFICA R 22 RG</p>	<p>DOCUMENTO MD 00 00 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 41 di 64</p>

Analisi / riscontro della richiesta:

Le strategie messe in atto al fine di mascherare e mitigare la presenza delle opere nel territorio prendono forma fin dalla fase di definizione del progetto che pone alla base delle scelte progettuali la scelta di un tracciato capace di minimizzare i potenziali effetti negativi sul territorio. All'interno del progetto sono inoltre stati previsti appositi interventi di inserimento paesaggistico e ambientale. Nel dettaglio tali interventi hanno avuto lo scopo di salvaguardare la qualità ecologica, paesistica e percettiva esistente. Gli interventi sono stati progettati nell'ottica di favorire il parziale mascheramento visivo dell'infrastruttura ferroviaria e riambientalizzare le aree oggetto di consumo di suolo permanente e temporaneo favorendo la ricolonizzazione della vegetazione naturale, inserendo nuovi elementi vegetati e limitando la colonizzazione da parte delle specie alloctone invasive. In linea generale, i criteri progettuali adottati sono riconducibili a:

- ✓ l'eliminazione delle interferenze o alla riduzione del loro livello di gravità;
- ✓ ricostituire corridoi biologici, interrotti dall'abbattimento di vegetazione arborea ed arbustiva, o di formarne di nuovi, tramite la connessione della vegetazione frammentata;
- ✓ ricomporre la struttura dei diversi paesaggi interferiti con un'equilibrata alternanza di barriere vegetali, campi visivi semi-aperti e aperti a seconda della profondità e distribuzione delle mitigazioni;
- ✓ riqualificazione delle aree intercluse prodotte dai nuovi tracciati viari ed aventi caratteristiche di dimensione e/o articolazione tali da non poter essere destinate al precedente uso del suolo;
- ✓ creare dei filtri di vegetazione in grado di contenere una volta sviluppati la dispersione di polveri, inquinanti gassosi, rumore ecc.;
- ✓ incrementare la biodiversità;

La scelta delle specie vegetali è stata determinata sulla base dei seguenti fattori:

- ✓ fattori botanici e fitosociologici;
- ✓ autoctonia;
- ✓ congruenza con la vegetazione potenziale di riferimento (climax).

Sono state considerate, inoltre, la dimensione e la forma delle chiome delle specie arboreo-arbustive ritenute idonee per l'impianto, il tipo di copertura dello strato erbaceo, il colore degli organi vegetativi e riproduttivi.

In merito alla presente richiesta di integrazione si è provveduto ad integrare le opere a verde con nuovi moduli/sesti d'impianto, con l'obiettivo principale di inserire l'opera di progetto in maniera compatibile ed integrata, nel sistema territoriale ed ambientale che attraversa.

Nello specifico la scelta delle opere a verde ha avuto origine dallo studio del contesto e dai diversi ambiti intercettati dall'infrastruttura di progetto; come mostrato nella tabella seguente, sono stati scelti interventi volti in particolare alla ricucitura degli elementi naturali e antropici del paesaggio e alla mitigazione delle opere, con finalità naturalistica ed armonizzazione paesaggistica.

OBIETTIVO	TIPOLOGIE di IMPIANTO			CARATTERISTICHE delle PIANTE		SPECIE UTILIZZATE		
				Alberi	Arbusti	Arboree	Arbustive	Erbacee
Mitigazione visiva in aree urbanizzate		Mod. A	Filari alberati	h min - max 0.6 m - 0.8 m età min. 2 anni	-	• <i>Celtis australis</i> • <i>Tilia</i>	-	-
		Mod. B	Fasce e macchie arbustive	-	h min - max 0.4 m - 0.8 m età min. 2 anni	-	• <i>Cytisus scoparius</i> • <i>Pistacia lentiscus</i> • <i>Spartium junceum</i>	• <i>Crataegus monogyna</i> • <i>Arbutus unedo</i>
Rinaturalizzazione aree boschive e aree ripariali		Mod. C	Fasce o macchie arbustive e arboree	h min - max 0.6 m - 0.8 m età min. 2 anni	h min - max 0.4 m - 0.8 m età min. 2 anni	• <i>Quercus ilex</i> • <i>Quercus pubescens</i>	• <i>Cytisus scoparius</i> • <i>Pistacia lentiscus</i> • <i>Spartium junceum</i>	• <i>Crataegus monogyna</i> • <i>Arbutus unedo</i>
		Mod. D	Sistemazione vegetazione spondale	h min - max 0.6 m - 0.8 m età min. 2 anni	h min - max 0.4 m - 0.8 m età min. 2 anni	• <i>Populus alba</i> • <i>Populus nigra</i> • <i>Salix alba</i>	• <i>Salix purpurea</i> • <i>Tamarix gallica</i>	• <i>Lolium perenne</i> • <i>Dactylis glomerata</i> • <i>Lycopus europaeus</i>
Ricucitura aree in ambito agricolo		Mod. E	Filare monospecie	h min - max 1.2 m - 2.5 m età min. 3 anni	-	• <i>Olea europea</i>	-	-
		Mod. F	Macchie arboree-arbustive	h min - max 1.2 m - 2.5 m età min. 3 anni	h min - max 0.4 m - 0.8 m età min. 2 anni	• <i>Olea europea</i>	• <i>Cytisus scoparius</i> • <i>Pistacia lentiscus</i>	-
			Ripristino aree di cantiere	-	-	-	-	-

L'area di interesse è caratterizzata principalmente da tre ambiti di paesaggio attraversati dall'infrastruttura di progetto:

- ✓ *Ambito naturale boschivo e ripariale*: caratterizzato dalla presenza del Bosco di Mavigliano e dal Torrente Settimo, che presentano un notevole interesse naturalistico;
- ✓ *Ambito agricolo*: caratterizzato dalla presenza di seminativi ed oliveti;
- ✓ *Ambito insediativo*: caratterizzato dalla presenza dell'abitato di Paola e dell'abitato di Rende e da nuclei sparsi;

Per l'ambito naturale sono stati scelti interventi di rinaturalizzazione del sistema boschivo e vegetazione spondale, con l'obiettivo di ripristinare ed ampliare la vegetazione presente e la vegetazione lungo il corso d'acqua, attraverso la messa a dimora di specie arboree caratteristiche delle aree naturali e delle fasce ripariali.

Per il contesto agricolo sono stati scelti interventi di ricucitura che potessero richiamare visivamente e concettualmente il contesto attraversato dall'opera progettuale, attraverso la messa a dimora di filari e fasce con presenza di olivi.

Infine per l'ambito urbano sono stati scelti di interventi con la funzione principale di mitigare le opere di progetto.

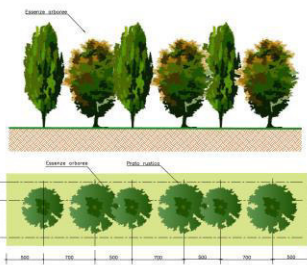
Di seguito si riporta uno stralcio planimetrico delle opere a verde e i sestri d'impianto.

**Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22**

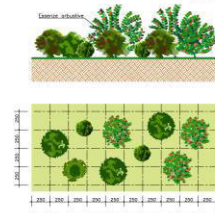
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	43 di 64



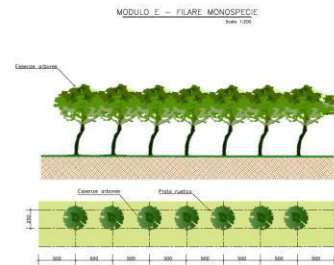
MODULO A – FILARI ALBERATI
Scala 1:200



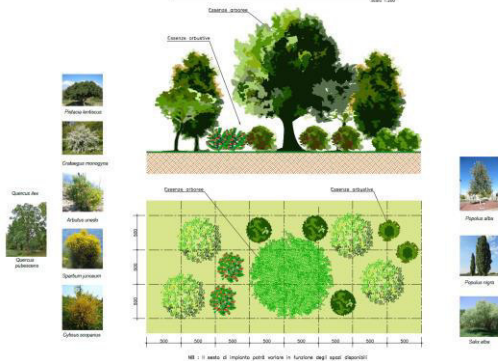
MODULO B – FASCE O MACCHIE ARBUSTIVE
Scala 1:200



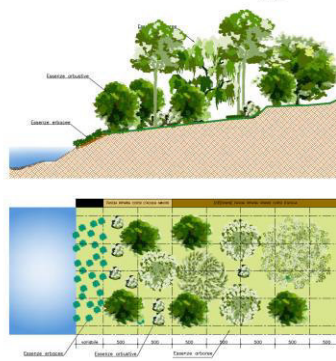
MODULO E – FILARE MONOSPECIE
Scala 1:200



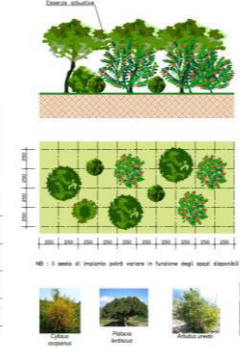
MODULO C – FASCE O MACCHIE ARBOREE – ARBUSTIVE
Scala 1:200



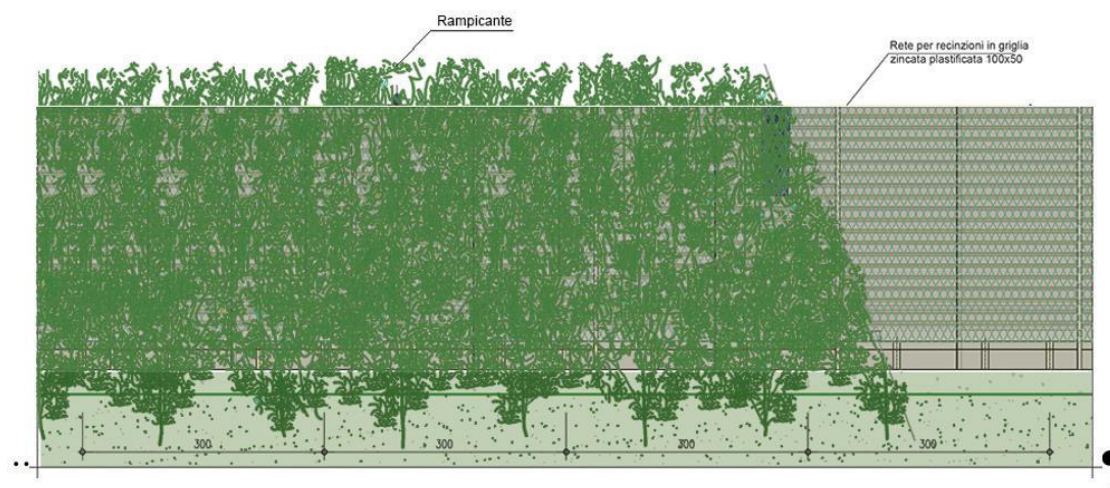
MODULO D – SISTEMAZIONE VEGETAZIONE SPONDALE
Scala 1:200



MODULO F – MACCHIE ARBOREE – ARBUSTIVE
Scala 1:200



Infine per le aree con presenza di muri di sostegno, l'effetto mitigativo delle opere a verde è stato rafforzato con la presenza di rampicanti, come da immagine tipologica che segue seguente.



Dettaglio rampicanti

Per maggiori informazioni e approfondimenti si rimanda ai seguenti elaborati:

- RC1C03R22EXIM0002001C – Dossier Fotografico e Fotosimulazioni
- RC1C03R22RGIA0000001D - Relazione
- RC1C03R22N5IA0000001C – Planimetria opere a verde tav. 1
- RC1C03R22N5IA0000002D- Planimetria opera verde tav. 2
- RC1C03R22N5IA0000003C - Planimetria opera verde tav. 3
- RC1C03R22N5IA0000004C- Planimetria opera verde tav. 4
- RC1C03R22PZIA0000001B – Sesti d'impianto
- RC1C03R22WZIA0000001B – Sezioni e prospetti

N° 1.4

rivisitazione progettuale di elementi ritenuti fuori scala e fortemente dissonanti rispetto al contesto, con particolare riguardo a: gallerie artificiali (tra cui, più specificatamente, la galleria a farfalla), nuova stazione di Rende, viabilità (con particolare attenzione a quella in prossimità della nuova stazione e a quella in progetto nel versante costiero del territorio di Paola). La suddetta richiesta è motivata dalla necessità di garantire una progettazione che non risponda meramente ad esigenze funzionali ed economiche ma che abbia un approccio sensibile al contesto paesaggistico. Come già evidenziato, si ritiene infatti necessario che la progettazione tragga ispirazione dai diversi valori presenti nell'ambito in esame, recependone caratteristiche e contenuti identitari, e riduca al minimo gli impatti su un territorio che, soprattutto per ciò che concerne il versante paolano, presenta già, allo stato attuale, diversi elementi di criticità;

Analisi / riscontro della richiesta:

Al fine di rispondere a tale richiesta si è provveduto ad integrare il “Dossier fotografico e Fotosimulazioni” (Elab. RC1C03R22EXIM0002001C) con delle nuove simulazioni che meglio rappresentassero lo stato di progetto. Sono stati in particolare realizzati nuovi fotoinserimenti dove sono ben visibili diverse le opere: imbocco galleria, barriere antirumore con pannellatura trasparenti, rilevati, nuova viabilità di progetto, etc; e delle sezioni territoriali in relazione ai diversi contesti interessati dall’intervento.

I nuovi fotoinserimenti sono stati utilizzati anche come base per il dimensionamento degli interventi previsti nel progetto delle opere a verde. Di seguito si riporta un esempio dell’area della NV02 che nella nuova simulazione presenta gli elementi progettuali inseriti correttamente e provvisti di nuovi e adeguati interventi di inserimento paesaggistico. Si sottolinea come la vista dell’ante operam non sia un punto di vista convenzionale ad altezza uomo ma è stata presa tramite l’ausilio di un drone al fine di meglio contestualizzare gli interventi nel territorio.



Fotomisulazione NV02 – ante operam


Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

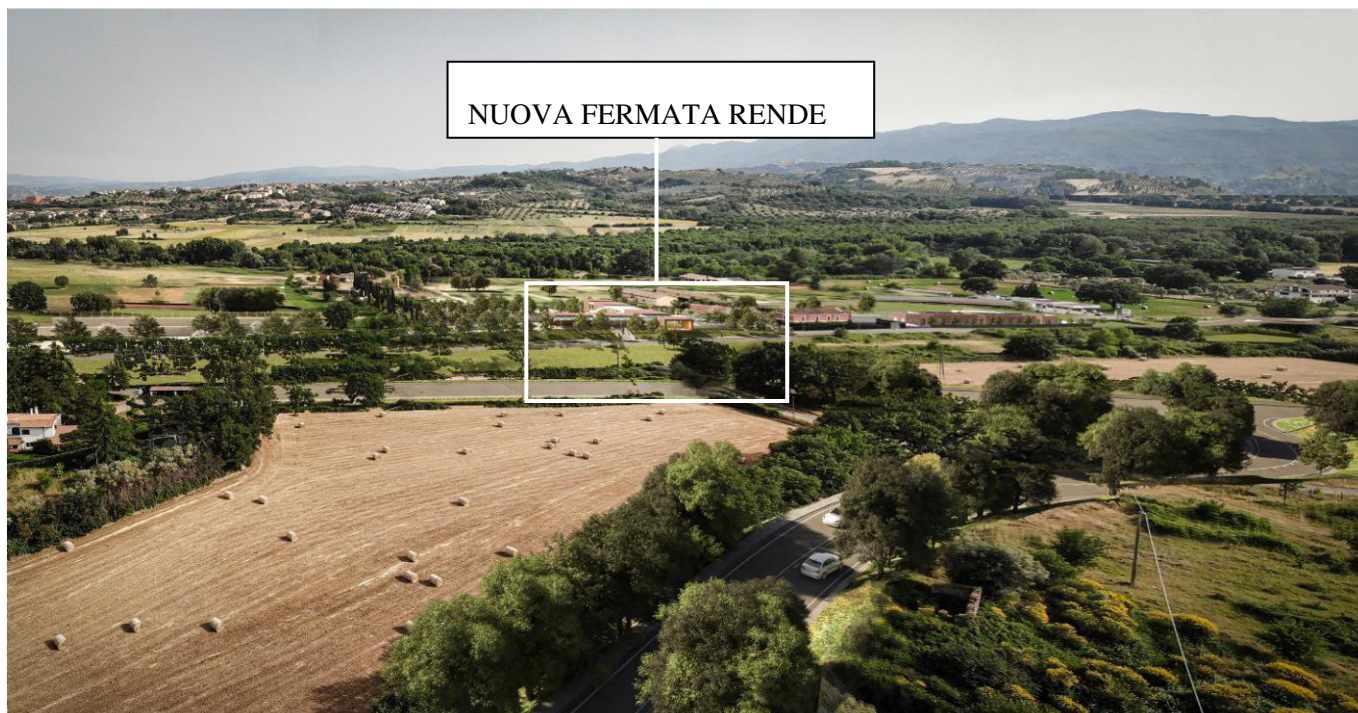
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	46 di 64



Fotosimulazione NV02 – post operam

Per quanto riguarda la stazione non si ravvedono elementi dissonanti o fuori scala rispetto al contesto come si evince nell'elaborato (RC1C03R44RHFV0100002A) e dalla figura che segue.

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 47 di 64



Infine, per quanto riguardo alla galleria a farfalla si rimanda al riscontro fornito al punto 6.1.a

N° 1.5

approfondimenti progettuali relativi alla fase di cantierizzazione, con specifici elaborati (comprendenti anche fotosimulazioni) relativi allo studio degli impatti generati dalle aree di stoccaggio e deposito (condizioni di visibilità, alterazione dell'uso del suolo, inserimento di elementi alloctoni rispetto al contesto, annullamento di tracce preesistenti indicative del carattere identitario del paesaggio). La suddetta richiesta è motivata dalla necessità di fornire la documentazione utile per gli approfondimenti degli impatti generati dall'attività di realizzazione dell'infrastruttura, anch'essi, ancorché temporanei, potenzialmente in grado di alterare sensibilmente i caratteri e i contenuti di valore del territorio in esame;

Analisi / riscontro della richiesta:

Sono stati integrati all'interno del "Dossier fotografico e Fotosimulazioni" (Elab. RC1C03R22EXIM0002001C) delle fotosimulazioni in fase di cantiere, che rappresentano le aree di stoccaggio e i cantieri operativi.

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	48 di 64

AO



Dettaglio fotosimulazione n. 1: Cantiere Operativo “CO.02” e “CO.03”

AO



Dettaglio fotosimulazione n. 4: Cantiere Operativo “CO.04” e CO.05”

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
 Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
 Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
 del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	49 di 64

N° 1.6

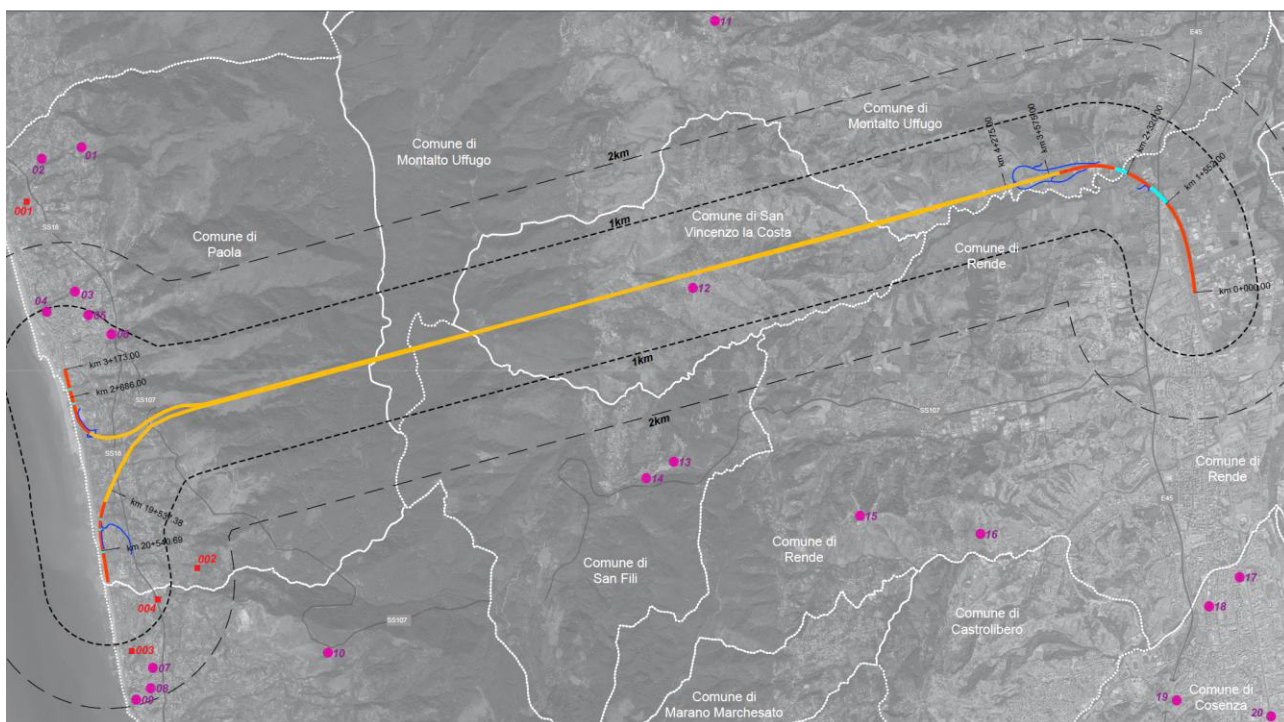
elaborazione di nuovi elaborati grafici comprendenti:

- gli elementi storico-culturali (beni architettonici e patrimonio storico culturale) ed archeologici presenti nel territorio interessato dall'intervento e descritti nella Relazione paesaggistica (par.4.6), opportunamente mappati e numerati; l'analisi deve essere integrata anche con tutti i beni tutelati ope legis sensi dell'art. 10, comma 1;
- la sintesi del sistema vincolistico vigente derivante dalla pianificazione urbanistico- territoriale;

La suddetta richiesta è motivata dalla necessità di avere un quadro completo del sistema vincolistico e del patrimonio storico culturale interessato dalle opere di progetto;

Analisi / riscontro della richiesta:

Sulla base della presente richiesta si è provveduto ad integrare il “Dossier fotografico e Fotosimulazioni” (Elab. RC1C03R22EXIM0002001C) con una corografia all'interno della quale sono stati rappresentati e numerati gli elementi storico-culturali ed archeologici presenti nel territorio; tale corografia è accompagnata da una tabella con descritte le tipologie di elementi suddivisi per comune, per ognuno dei quali è stata inserita anche la distanza dal tracciato.



Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	50 di 64

Il Dossier è stato integrato con la planimetria dei vincoli e delle tutele, e una tabella di sintesi dei vincoli interferiti con il tracciato di progetto.

Comune	Aree vincolate e tutelate D.Lgs 42/2004 e s.m.i.			Rete Natura 2000
	Art. 10	Art. 136	Art. 142	
Rende			●	
Montalto Uffugo			●	●
San Vincenzo la Costa <i>(tratto in galleria naturale)</i>			●	●
San Fili <i>(tratto in galleria naturale)</i>			●	●
Paola		●	●	

N° 1.7

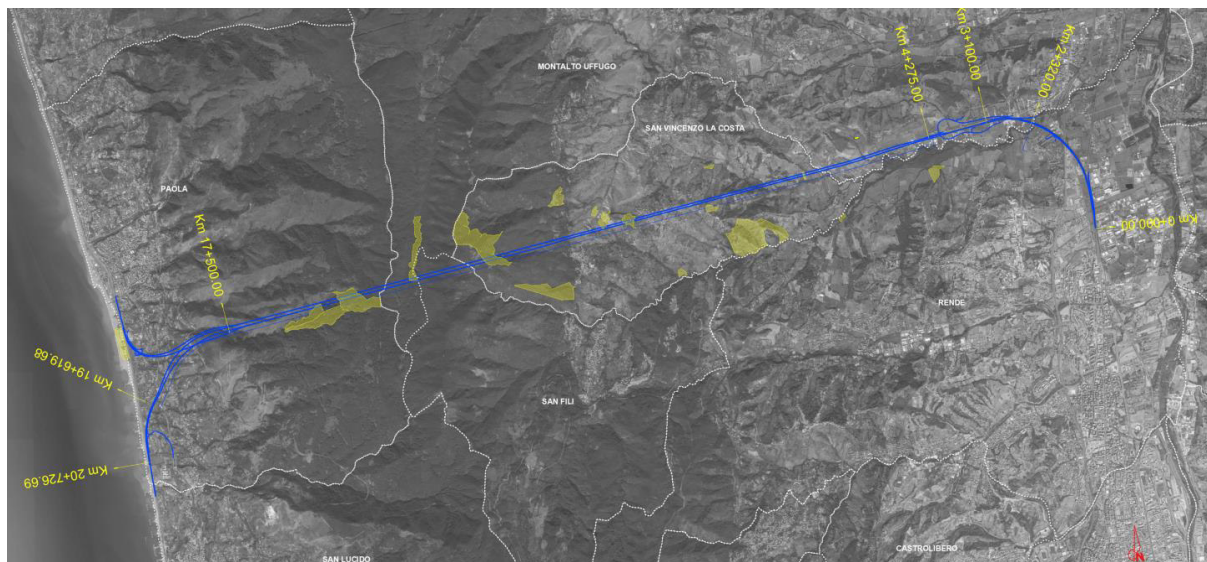
documentazione attestante l'insussistenza di interferenze con usi civici;

Analisi / riscontro della richiesta:

Nelle analisi effettuate all'interno dello SIA nella ricognizione del sistema dei vincoli e della pianificazione, con particolare riguardo alla pianificazione comunale, sono state individuate le aree vincolate per usi civici. Relativamente a tali zone, si registrano interferenze con il tracciato esclusivamente in galleria con coperture che vanno dai 100 mt fino ad essere superiori ai 1000 mt come si evince dalla figura e dalla tabella che seguono che riportano anche il riferimento all'amministrazione comunale in cui l'uso civico ricade.


Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	51 di 64



Comune	Pk di progetto	Quota terreno (mt slm)	Quota progetto (mt slm)	Copertura (mt slm)
San Vincenzo La Costa	pk 6+700	252.783	153.47	99.313
San Vincenzo La Costa	da pk 9+860 a 10+100	499.754	116.030	383.724
San Vincenzo La Costa	da pk 10+400a 10+500	489.144	108.866	380.278
San Vincenzo La Costa	da pk 12+400 a 12+740	973.667	84.984	888.683
San Vincenzo La Costa, Montalto Uffugo	da pk 13+970 a 14+130	1122.117	76.626	1045.491
Paola	da pk 15+020 a 15+480	1088.238	53.938	1034.3
Paola	da pk 15+780 a 15+920	884.391	45.580	838.811

Sulla base delle informazioni contenute nella tabella precedente si può sostenere come non vi siano interferenze con gli usi civici presenti.

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 52 di 64

N° 1.8

integrazione della tabella relativa alle demolizioni previste contenute nell’elaborato “Demolizioni— Relazione descrittiva” con l’informazione relativa alla proprietà (pubblica o privata) e, in caso di proprietà pubblica, la specifica dell’epoca di costruzione. La suddetta richiesta è motivata dalla necessità di sapere se tra le demolizioni previste sussistono beni tutelati ope legis ai sensi dell’art. 10, comma 1;

Analisi / riscontro della richiesta:

Si è provveduto ad integrare la documentazione con la “Relazione descrittiva delle demolizioni e dei rifacimenti di manufatti pubblici” (Elab. RC1C03R22RHIM000X001A). Per ogni manufatto, sono state prodotte delle schede contenenti documentazione fotografica e informazioni relative alla localizzazione, all’anno di costruzione quando presente, alle caratteristiche tipologiche del manufatto stesso.


Di seguito l’elenco dei manufatti in demolizioni:

Manufatti in demolizione		
WBS	Descrizione opera	pk di progetto
VI06	Ponte TM Verrace (località Zio Petruzzo)	2+808.97
VI07	Ponte TM Petrarò (località Torrente Licciardo)	2+576.00
IN01	Tombino scatolare	0+365.00

Di seguito l’elenco dei manufatti oggetto di prolungamento e di connessione:

Manufatti oggetto di prolungamenti ed interventi di connessione con le opere di progetto in affiancamento presenti sulla <u>Linea Storica Battipaglia-Reggio C.</u>		
WBS	pk di progetto	Tipologico
IN08	2+305.00	Tombino
IN05	20+330.00	Tombino
IN06	2+686.00	Tombino
IN07	2+938.00	Tombino

Manufatti oggetto di prolungamenti ed interventi di connessione con le opere di progetto in affiancamento presenti sulla Linea Storica Paola-Cosenza

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 53 di 64

WBS	pk di progetto	Tipologico
IN02	0+865.00	Tombino
IN09	0+660.00	Tombino
IN10	1+495.00	Tombino

Per quanto attiene i manufatti oggetto di prolungamento ed interventi di connessione con le opere di progetto in affiancamento, distribuiti lungo la linea Battipaglia-Reggio Calabria possono essere presumibilmente associate ai seguenti periodi temporali:

1. Attivazione della linea Battipaglia - Reggio C. a singolo binario risalente a fine milleottocento;
2. Attivazione della linea Battipaglia – Reggio C. con il raddoppio del singolo binario risalente agli anni settanta e con il relativo prolungamento dei tombini.

Relativamente ai manufatti relativi al tratto della Paola - Cosenza (vecchia galleria Santomarco) le opere distribuite lungo la linea possono essere presumibilmente associate all’attivazione della medesima risalente agli anni ottanta.


Inoltre, come si evince dall’elaborato “Relazione descrittiva delle demolizioni e dei rifacimenti di manufatti pubblici” (Elab. RC1C03R22RHIM000X001A), talune opere sono state interessate in passato da interventi di parziale rifacimento e/o ricostruzione. Tali interventi, eseguiti nel corso degli anni per esigenze di adeguamenti funzionali e/o strutturali, hanno in parte modificato le strutture originarie, per cui le opere presentano attualmente caratteristiche costruttive recenti, diverse da quelle originali del periodo di costruzione della linea.

N° 1.9

in attuazione di quanto previsto dal DPCM 12/12/2005 (punto 3 “Contenuti della relazione paesaggistica” e punto 4.2 “Interventi e/o opere a carattere lineare o a rete”), la Relazione paesaggistica dovrà essere inoltre integrata con appositi elaborati finalizzati a controllare, progettualmente, le condizioni di intervisibilità. In particolare:

elaborati grafici che evidenzino:

- *la tessitura storica esistente: in particolare il disegno paesaggistico (in area urbana, periurbana extraurbana), l’integrità di sistemi di paesaggio storico e recente (rurali, urbani, difensivi, religiosi, ...) e i resti significativi;*
- *il rapporto con le infrastrutture e le reti esistenti naturali e artificiali;*

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO</p>					
<p>Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22</p>	<p>COMMESSA RC1C</p>	<p>LOTTO 03</p>	<p>CODIFICA R 22 RG</p>	<p>DOCUMENTO MD 00 00 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 54 di 64</p>

- *l'integrazione delle analisi delle condizioni di visibilità; nello specifico i fronti di percezione e i percettori impattati dall'opera indicati sulla "Carta della morfologia del paesaggio e della visualità". devono essere opportunamente numerati e devono essere integrati da foto (panoramiche e ravvicinate) rappresentanti lo stato dei luoghi e dai relativi fotorendering,-*

Inoltre la Relazione paesaggistica dovrà essere integrata con:

- *l'illustrazione esaustiva delle motivazioni delle scelte progettuali in coerenza con gli obiettivi di conservazione, valorizzazione e riqualificazione paesaggistica, in riferimento alle caratteristiche del paesaggio nel quale si inseriranno le opere previste, al sistema vincolistico vigente e alle misure di tutela ed alle indicazioni della Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico, con particolare riferimento agli indirizzi e direttive contenuti nelle Disposizioni normative e nello specifico agli am. 3 - 10 — 11 — 12 e 14;*
- *individuazione e descrizione di eventuali opere di compensazione;*

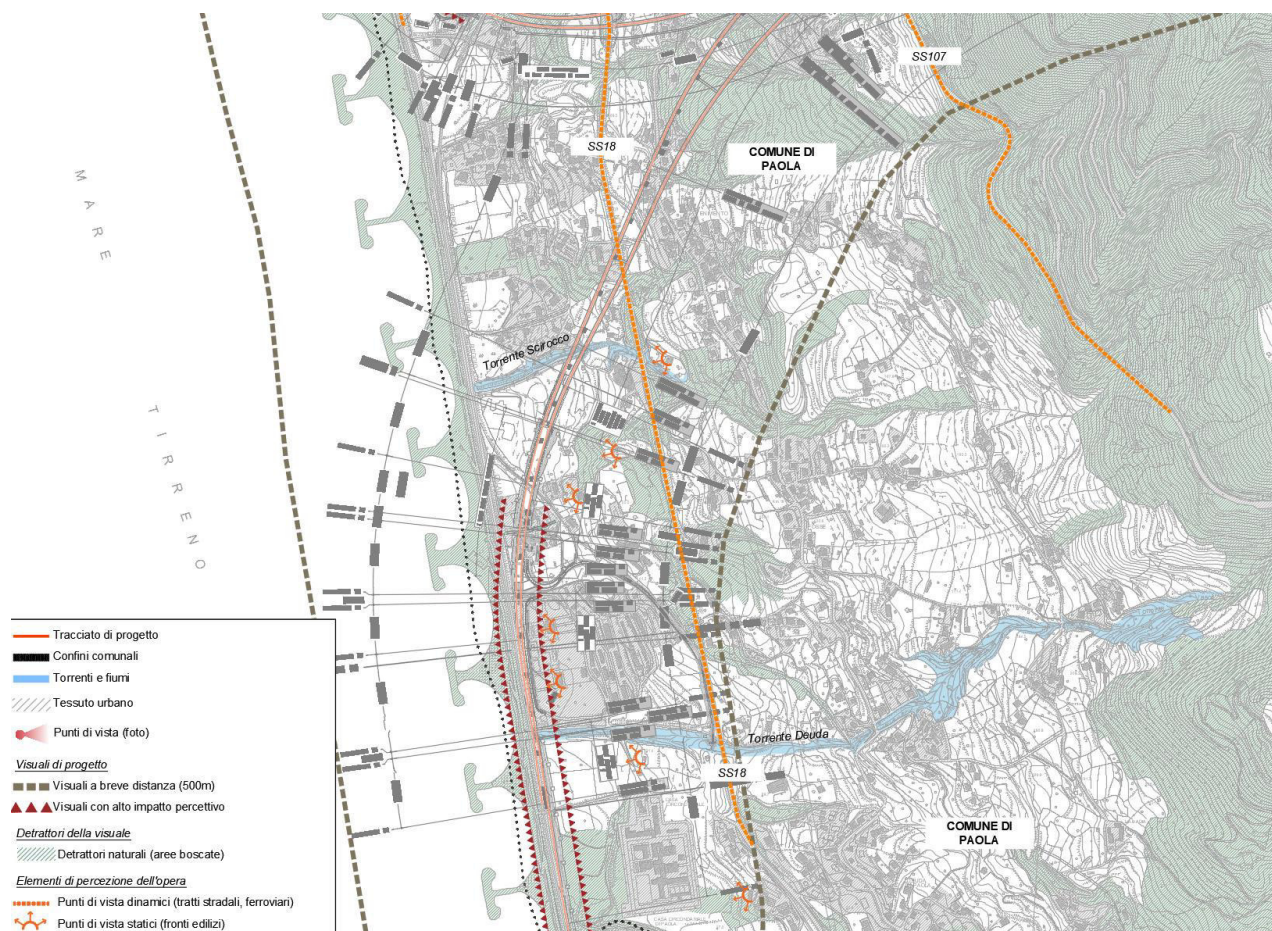
Analisi / riscontro della richiesta:

Sulla base della presente richiesta si è provveduto ad integrare il "Dossier fotografico e Fotosimulazioni" (Elab. RC1C03R22EXIM0002001C) con degli stralci planimetrici rappresentanti le condizioni di intervisibilità dell'opera di progetto, rispetto agli elementi statici (fronti edilizi) e dinamici (tratti stradali) più sensibili nel contesto attraversato. Sono stati inseriti in tale stralci gli elementi caratterizzanti il territorio, quali:

- ✓ tessuto urbano prevalentemente residenziale
- ✓ torrenti e fiumi
- ✓ viabilità principale
- ✓ aree boscate

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	55 di 64



Inoltre in tale stralci sono stati inseriti i punti di vista delle foto rappresentanti lo stato dei luoghi.

Per quanto riguarda il QTPR, come riportato nella relazione paesaggistica, le disposizioni in esso contenute sono cogenti per gli strumenti di pianificazione subordinata e immediatamente prevalenti su quelle eventualmente difformi. I predetti strumenti urbanistici, approvati o in corso di approvazione, devono essere adeguati secondo le modalità previste dall'articolo 73 della stessa legge urbanistica regionale.

Le disposizioni normative del QTRP all'art.14 (Rete infrastrutturale e dell'accessibilità), al comma 2, specifica che negli interventi sulle infrastrutture di trasporto è necessario porre particolare attenzione alla sostenibilità paesaggistica ed ambientale delle scelte progettuali, considerando come tema centrale il corretto inserimento delle opere nei contesti territoriali interessati, perseguendo i seguenti obiettivi specifici:


- ✓ ridurre l'impatto delle infrastrutture esistenti ricadenti in ambiti paesaggisticamente rilevanti;
- ✓ limitare la realizzazione di nuove infrastrutture in ambiti paesaggisticamente rilevanti sottoposti e non a regimi di tutela;

- ✓ limitare la realizzazione di nuove infrastrutture in ambiti sottoposti a tutela ambientale e nelle aree deputate al mantenimento della continuità ecologica;
- ✓ ridurre l’impatto delle infrastrutture sull’ambiente naturale attraverso l’utilizzo di tecnologie compatibili (ingegneria naturalistica, ecc.);
- ✓ ridurre la vulnerabilità degli elementi costitutivi delle infrastrutture di collegamento esistenti esposti al rischio idrogeologico, di erosione costiera e sismico;
- ✓ favorire l’adeguamento e l’ammodernamento in sito delle infrastrutture di collegamento esistenti per la riduzione del consumo di suolo;
- ✓ limitare la realizzazione di strutture nelle aree golenali;
- ✓ limitare la realizzazione di interventi che prevedano modifiche all’assetto geomorfologico e alterazioni al sistema idrico sotterraneo e superficiale.

Gli ambito di Piano cui si fa riferimento nel presente progetto sono il n. 1 Tirreno Cosentino e il n. 11 Valle del Crati. Il Piano per tali ambiti tra gli obiettivi specifici richiede di:

- ambito costiero
 - ✓ valorizzare le aree costiere non compromesse;
 - ✓ contrastare il processo di formazione urbano costiero unico e riqualificare i paesaggi costieri;
 - ✓ favorire la rigenerazione urbana;
 - ✓ migliorare la sicurezza ambientale;
- ambito dei corsi d’acqua
 - ✓ valorizzare le peculiarità naturali e paesaggistiche degli ambiti fluviali;
 - ✓ potenziare il ruolo strutturale di connettività ambientale;
 - ✓ valorizzare il sistema di beni e opere di carattere storico insediativo;
 - ✓ valorizzare gli aspetti del sistema della rete fluviale e lacustre;
 - ✓ favorire l’integrazione dei processi di rinaturalizzazione.

Gli interventi in progetto sono stati sviluppati in coerenza con gli obiettivi e con le Disposizioni normative del QTPR proponendo interventi che non apportassero ulteriori fattori di pressione nell’ambiente sfruttando il corridoio ferroviario esistente nel rispetto della normativa vigente e dei requisiti di sicurezza. In particolare tra gli interventi previsti si è cercato di intervenire al fine di salvaguardare e migliorare il sistema idrico superficiale esistente attraverso la realizzazione di canali e tombini idraulici importanti non

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO</p>					
<p>Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22</p>	<p>COMMESSA RC1C</p>	<p>LOTTO 03</p>	<p>CODIFICA R 22 RG</p>	<p>DOCUMENTO MD 00 00 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 57 di 64</p>

solo per mantenere la permeabilità idraulica ma anche per la permeabilità ecologica. Il progetto delle opere a verde è stato sviluppato secondo due principi di intervento: l’inserimento di nuovi elementi vegetali e il ripristino delle aree oggetto di lavorazione. La scelta dell’ubicazione e degli interventi a verde è stata guidata dall’intento di:

- ✓ creare/ripristinare i corridoi di connessione ambientale;
- ✓ tutelare le specifiche connotazioni vegetazionali esistenti con un attento controllo sulla diffusione di specie alloctone;
- ✓ ripristino a salvaguardia degli ambienti umidi, per i quali si sono evitate lavorazioni dirette in alveo e si sono previsti ripristini ambientali attorno alle pile e alle spalle al fine di innescare i processi evolutivi di ricolonizzazione della vegetazione preesistente;
- ✓ potenziamento delle pratiche agronomiche attraverso il ripristino della fertilità e la restituzione delle aree agricole occupate in fase di cantiere;
- ✓ in abito costiero il progetto è stato sviluppato al fine di riqualificare le aree residuali urbane inserendo opere a verde, migliorando la connettività viaria e preservando gli accessi all’area di spiaggia-

Relativamente alla richiesta di opere di compensazione, si evidenzia che le risultanze dello Studio di Impatto Ambientale hanno evidenziato come gli impatti rilevati in fase di analisi siano stati tutti mitigati o rimandati al Progetto di Monitoraggio Ambientale per verifica. Sulla base di tali affermazioni non sono stati implementati interventi di compensazione.

Eventuali ulteriori opere di compensazione , anche di natura ambientale, potranno essere oggetto di interlocuzione con gli enti locali nell’ambito degli iter autorizzativi in corso compatibilmente con gli interventi da realizzare.

N° 1.10

Elaborati grafici e relazione atti ad illustrare le eventuali interferenze tra le nuove opere in progetto e il tracciato della “Ferrovia storica Paola-Cosenza” (parco flu), con le relative opere d’arte presenti. Tale integrazione risulta necessaria al fine di verificare se sussistono condizioni di alterazione di tale tracciato generate dalle nuove opere;

Analisi / riscontro della richiesta:

Come si evince dalle foto effettuate durante i sopralluoghi, di seguito riportate, non si rileva la presenza della “linea storica Paola-Cosenza” ormai non più in esercizio, nei tratti di interesse progettuale.



Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	59 di 64



Foto 01. Stato di fatto su quello che era il sedime della vecchia linea storica. Questo tratto è interessato dalla NV07

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	60 di 64




Foto 02. Stato di fatto su quello che era il sedime della vecchia linea storica. Questo tratto è interessato dalla NV07

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	61 di 64



Foto 03. Stato di fatto su quello che era il sedime della vecchia linea storica. In questo tratto verrà realizzato il rilevato ferroviario

	LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO					
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P del 20/10/22	COMMESSA RC1C	LOTTO 03	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. A	FOGLIO 62 di 64

2. ASPETTI ARCHEOLOGICI

Si rimanda a quanto prescritto dalla Soprintendenza ABAP per la provincia di Cosenza nella nota prot. n. 7014 del 24/08/2022 con la quale, con riferimento alla “Verifica preventiva dell’interesse archeologico” ex art. 25 D.Lgs 50/2016, è stato approvato il “Piano di indagini”;

- Si evidenzia quanto indicato nel contributo istruttorio del Servizio II della DG-ABAP con nota prot.SS-PNRR 2936 del 01/09/2022 riportato di seguito.

“Preso atto che con nota prot. n. 7014 del 24/08/2022, acquisita agli atti di questo Ufficio prot. n. 2721 di pari data, la competente Soprintendenza ABAP ha avviato la procedura di verifica preventiva dell’interesse archeologico, si evidenzia che, ai sensi del combinato disposto degli art. 23 e 25 del D.Lgs. 50/2016 e visti l’art. 5, c. 1, let. I e l’art. 23, c. 1, let. a) del D.Lgs. 152/2006, gli esiti di tale procedura dovranno essere assunti nell’ambito del presente procedimento di VIA, al fine di permettere a questa Amministrazione di valutare compiutamente tutti gli impatti significativi e negativi determinati dal progetto in esame sul fattore ambientale del patrimonio culturale archeologico e quindi esprimere il parere di competenza, come sottolineato anche dalla Soprintendenza ABAP nel parere citato in premessa nonché dal Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel parere n. 10/2022. A tal riguardo, si concorda con quanto considerato dalla Soprintendenza sulla base del parere del Comitato Speciale, per cui «sarà possibile rinviare ad una fase successiva alle procedure autorizzatorio le indagini archeologiche di seconda fase ovvero scavi in estensione [punto 7 delle “Linee guida per la procedura di verifica preventiva dell’interesse archeologico ai sensi dell’art. 25, comma 13, del D. Lgs. 50/2016 e art. 25,co. 8 let. c)], qualora quelle di prima fase abbiano consentito di valutare la compatibilità delle opere con la tutela archeologica e/o unitamente alla natura, estensione e consistenza degli eventuali depositi archeologici individuati»

Pertanto, affinché sia possibile effettuare la suddetta procedura di verifica preventiva dell’interesse archeologico nei termini di legge, si ritiene necessario che, come richiesto dal Comitato Speciale nel parere n. 10/2022 e dalla Soprintendenza ABAP nella nota prot. n. 7014 del 24/08/2022, il Proponente si attivi immediatamente per sottoscrivere con la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la provincia di Cosenza l’accordo di cui al c. 14 del più volte citato art. 25 del D.Lgs. 50/2016, utile a concordare ogni forma ritenuta idonea di .semplificazione della procedura”.

Analisi / riscontro della richiesta:

Secondo quanto indicato nell’articolo 44 comma 2 L. 108/2021, l’avvio della procedura di Verifica Preventiva dell’Interesse Archeologico può avvenire decorsi 15 giorni dalla consegna del PFTE al CSLP, che il termine di cui al comma 3, secondo periodo, dell’articolo 25 del decreto legislativo n. 50 del 2016 è ridotto a quarantacinque giorni e che le risultanze della verifica preventiva sono acquisite nel corso della conferenza di servizi. Si rappresenta inoltre, che a causa delle difficoltà riscontrate nella fase d’immissione in possesso delle aree oggetto delle indagini archeologiche, saranno forniti gli esiti dei risultati di tutte le attività che è stato possibile effettuare nelle tempistiche previste dagli iter amministrativi in corso.

Questa Stazione appaltante si impegna, nel rispetto delle disposizioni di legge, a sostenere e sviluppare in un rapporto di leale e reciproca collaborazione gli interventi di archeologia preventiva. Nella bozza di accordo che la Società scrivente intende condividere con la Soprintendenza territoriale competente, oltre alle modalità di svolgimento, verranno definiti i tempi e la durata degli interventi, possibilmente in linea con le tempistiche relative al completamento del procedimento autorizzativo ma senza venire meno all’esigenze di tutela.



LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	63 di 64

ALLEGATI

- ELABORATI TECNICI**

Sono da intendersi allegati alla presente relazione gli elaborati elencati nel seguito che integrano ed aggiornano la documentazione già consegnata

Prog.	Descrizione elaborato	Codifica*
1	Progetto di Monitoraggio Ambientale - Relazione	RC1C03R22RGMA0000001E
2	Studio di Impatto Ambientale-Sintesi Non Tecnica	RC1C03R22RGS0002001C
3	Relazione Paesaggistica ai sensi del DPCM 12/12/2005- Dossier Fotografico e Fotosimulazioni	RC1C03R22EXIM0002001C
4	Relazione tecnico descrittiva Opere a Verde	RC1C03R22RGIA0000001D
5	Planimetria generale delle Opere a Verde - Tav. 1 di 4	RC1C03R22N5IA0000001C
6	Planimetria generale delle Opere a Verde - Tav. 2 di 4	RC1C03R22N5IA0000002D
7	Planimetria generale delle Opere a Verde - Tav. 3 di 4	RC1C03R22N5IA0000003C
8	Planimetria generale delle Opere a Verde - Tav. 4 di 4	RC1C03R22N5IA0000004C
9	Sezioni tipologiche e sestii d'impianto	RC1C03R22PZIA0000001B
10	Opere a verde Sezioni e Prospetti	RC1C03R22WZIA0000001B
11	Relazione Manufatti	RC1C03R22RHIM000X001A
12	Studio di fattibilità ambientale- Relazione	RC1C03R22RGIM0001001A
13	ADDENDUM- Relazione Descrittiva	RC1C03R44RHFV0100002A



LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC- nota prot. CTVA-7848 del 19/10/2022 e
Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC – nota prot. 4788-P
del 20/10/22

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03	R 22 RG	MD 00 00 001	A	64 di 64

ANNESSE 1

- **SINOTTICO OSSERVAZIONI DEPOSITATE IN AMBITO VIA / (Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848.del 19/10/2022)**

Annesso 1
Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA
(Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848.del 19/10/2022)

Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella

*Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web
https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf*

ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
	MITE-2022-0101500	
1.0	<p>Italiana Vacanze s.r.l. In merito alla procedura in oggetto, formulo la presente nella mia qualità di Amministratore p.t. della Italiana Vacanze s.r.l., per contestare quanto segue. La Italiana Vacanze s.r.l. è un tour operator di caratura nazionale specializzato nel prodotto Mare Italia ed ha la propria sede all'interno del Villaggio Bahja ubicata nel Comune di Paola. L'azienda esercita anche attività di gestione di strutture ricettivo-turistiche. In particolare - ai fini della presente - la predetta società ha un contratto di fitto alberghiero (valido sino al 2033) con diritto di prelazione per l'acquisto del Villaggio Bahja. Quest'ultimo è una realtà balneare (e non solo) d'eccellenza, situata a ridosso della costiera della bellissima costa tirrenica calabrese; il villaggio sorge a sud della città di Paola, nota soprattutto per la presenza dell'antico Santuario di San Francesco di Paola. In tale contesto dal grande fascino e ricco di bellezze naturali, il Villaggio Bahja si estende su una superficie di circa 10 ettari, circondato da una spettacolare macchia mediterranea; vi è accesso diretto alla spiaggia di sabbia e ghiaia e propone infinite possibilità di alloggio, scegliendo tra le formule hotel o residence 4 stelle (dotata di 1.000 posti letto). La realizzazione delle opere in contestazione interessa un'area geografica costituita dai Comuni di Paola, San Lucido, Rende, Montalto Uffugo, San Vincenzo la Costa e San Fili, che ricadono interamente nella Provincia di Cosenza. La linea ferroviaria si sviluppa dalla stazione esistente di Castiglion Cosentino/Rende e prevede il raddoppio del singolo binario, che rappresenta il collegamento attuale tra Cosenza e Paola; ciò che caratterizza il tracciato è l'inserimento della nuova fermata Alta Velocità di Rende e la realizzazione di una nuova galleria naturale Santomarco; a valle della galleria, realizzate tramite due canne distinte, si hanno le diramazioni a nord verso Paola e a sud verso S. Lucido.</p>	<p>Si osserva che le richieste si riferiscono all'opera nel suo complesso e/o riguardano aspetti procedurali non attinenti al procedimento di VIA in corso. Al contempo, si rappresenta che le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state oggetto di attenzione nell'ambito del Dibattito Pubblico, nel corso dei relativi incontri e nella documentazione prodotta.</p>
1.1	<p>Detto ciò, in primis, si contesta il Piano di Fattibilità Tecnica ed Economica delle opere da realizzare dato che - a parere dello scrivente - include un'analisi di sostenibilità dell'opera contraddittoria e non supportata da dati specifici ed oggettivi.</p>	<p>In considerazione dello stato dei luoghi e delle tutele presenti, la progettazione ha avuto alla base un'analisi mirata a stabilire il tracciato migliore sotto gli aspetti della sostenibilità economica e ambientale. Laddove sono presenti interferenze, in particolare con il sistema urbano e viario esistente, si è cercato di preservarne e salvaguardarne i caratteri, oltre a garantire accessi, connessioni e mitigare la presenza di potenziali effetti negativi. La scelta progettuale, quindi, garantisce, per le prestazioni richieste, il minor impatto possibile sul territorio.</p> <p>Si evidenzia che il Progetto di Fattibilità Tecnica economica del Raddoppio Paola Cosenza include nella sua documentazione l'elaborato I "Elementi di sostenibilità del progetto"</p>
1.2	<p>Il progetto prevede il raddoppio della tratta Castiglion Cosentino/Rende, ma non soddisfa pienamente l'attuazione di strategie globali di sviluppo sostenibile a cui l'opera dovrebbe tendere; la relazione di progetto mette in rilievo come quest'ultimo, nel suo complesso, non contribuisce affatto a generare valore per le aree interessate, non migliora la coesione territoriale e non concorrendo al contenimento delle emissioni nocive del settore trasportistico.</p>	<p>ved. Punto 1.1</p>
1.3	<p>Si contestano i rilievi e gli approfondimenti necessari per comprendere gli aspetti geologici, idrogeologici e sismici del territorio di riferimento, basati tutti su rilievi ipotetici e non oggettivi; manca un effettivo piano di salvaguardia del territorio e, nella specie, del patrimonio archeologico che interessa la zona di intervento.</p>	<p>In merito allo Studio Geologico e alle Indagini Geognostiche eseguite, sondaggi eseguiti dall'interno della Galleria Santomarco, prove di laboratorio e indagini geofisiche (sismica a rifazione, a riflessione profonda e sismica in foro di sondaggio) - sono state proprio pianificate allo scopo di ottenere tutti i dati geologici e geotecnici necessari per il progetto di PFTE.</p> <p>Nell'ambito della progettazione per la realizzazione del Raddoppio Cosenza-Paola/S.Lucido, in coerenza con quanto previsto dall'art. 25 del D.Lgs 50/2016, è stato redatto lo Studio Archeologico trasmesso alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la provincia di Cosenza. Unitamente allo studio, è stato condiviso un progetto di indagini archeologiche, sulla base delle indicazioni contenute nel parere 5-2022 del 24.03.2022 del CSLPP. A seguito della trasmissione, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la provincia di Cosenza ha approvato il progetto delle indagini archeologiche precedentemente trasmesso, che prevede l'esecuzione di saggi archeologici, carotaggi archeologici e prospezioni geofisiche.</p>
1.4	<p>Vi sarà un forte impatto ambientale del nuovo tracciato lungo tutta la tratta, in particolare nell'area del Parco del Pollino.</p>	<p>La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione in quanto il progetto del Raddoppio Paola Cosenza non interessa l'area del Parco del Pollino.</p>
1.5	<p>Si contestano altresì gli studi effettuati a livello di mitigazione acustica in quanto non pienamente soddisfatti delle esigenze delle abitazioni presenti in loco e vieppiù delle esigenze di tranquillità e quiete che caratterizzano il Villaggio Bahja.</p>	<p>Relativamente alle mitigazioni degli impatti del rumore derivanti dalle attività di cantiere, sulla base dei risultati delle simulazioni effettuate, saranno previste barriere antirumore fisse e/o mobili lungo il fronte di avanzamento lavori, laddove necessario. Si evidenzia comunque che i valori stimati dalle simulazioni prese a riferimento costituiscono dei valori rappresentativi del massimo impatto potenziale di ciascuna tipologia di cantieri. Si precisa inoltre che nella maggior parte dei casi, le sorgenti di rumore, sia di tipo lineare che puntuale, non sono però fisse e concentrate contemporaneamente davanti a ciascun ricettore.</p> <p>Lo studio acustico di esercizio ha previsto l'inserimento di barriere antirumore a protezione degli edifici ricettivi laddove i livelli acustici in facciata (ante mitigazione) fossero risultati superiori ai limiti imposti dalla normativa vigente (DPR459/98), laddove nel post mitigazione permangono degli impatti residui in facciata saranno previsti interventi diretti (Art. 4 DPR459/1998)</p>
1.6	<p>Mi preme sottolineare che tutte le analisi, le relazioni e gli studi allegati al Progetto di fattibilità delle opere da realizzare non si basano su dati concreti, ma prendono in esame dati statistici, economici di traffico relativi alla linea Salerno Reggio Calabria, di fatto trascurando quasi totalmente la linea Paola - Cosenza che interessa maggiormente lo scrivente.</p>	<p>La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. par. 6.2.5 e 6.2.6) .</p>
1.7	<p>Mi preme altresì sottolineare un dato normativo fondamentale: il D.L. 31 maggio 2021, n° 77, convertito con modificazioni nella Legge 29 luglio 2021, n°108, ha previsto 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 D.L. Ebbene, la linea Paola - Cosenza non risulta tra gli interventi elencati sul predetto Allegato; inoltre, non risulta che la linea Paola - Cosenza sia ricompresa nella parte relativa ai finanziamenti del PNRR. Il piano commerciale di R.F.I. edizione speciale PNRR non riporta, tra le opere previste in Calabria, la linea Paola Cosenza. Secondo quanto riportato nel D.L. 31 maggio 2021, n° 77, convertito con modificazioni nella Legge 29 luglio 2021, n° 108, "le opere che godono delle semplificazioni procedurali devono essere finanziate in tutto o in parte con fondi PNRR". La linea Paola - Cosenza, a seguito della realizzazione della nuova linea Alta Velocità Salerno - Reggio di Calabria, risulterà semplicemente una linea secondaria; in effetti con le previste stazioni di Lamezia Terme e Praia sul tracciato dell'Alta Velocità, l'utenza sulla costa Tirrenica non ha interesse e convenienza ad utilizzare la linea Paola - Cosenza: i danni per la struttura che mi onoro di amministrare sarebbero incalcolabili.</p>	<p>La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. risposta alla Domanda 43) .</p>
1.8	<p>Ed ancora, si contestano le finalità dell'opera da realizzare, con specifico riferimento al presunto (giammai dimostrato) beneficio per il trasporto merci, così come riportato nel dossier di progetto, laddove si legge che "La realizzazione di una nuova infrastruttura tra Salerno e Reggio Calabria avrà dei parametri di prestazione tali da poter assicurare non solo il traffico passeggeri veloce, ma anche il trasporto merci. Il progetto oggetto di studio riguarda la realizzazione del "Raddoppio Paola / S. Lucido - Cosenza (Galleria Santomarco)", individuato come strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria e finalizzato a potenziare il traffico passeggeri/merci della linea. L'intervento fa riferimento al Corridoio della rete centrale denominato "Scandinavo - Mediterraneo" e si colloca sull'asse Norimberga - Monaco - Innsbruck - Verona - Bologna - Firenze - Roma - Napoli - Catanzaro Messina e Palermo come linea necessaria al trasporto merci secondo la dorsale parlata di corridoio merci". Risulta, invero, che la linea ferroviaria Taranto - Sibari - Paola, alla quale si fa riferimento come dorsale merci, attualmente risulta come linea complementare a semplice binario con velocità massima di 140 km/h con limitazione a 90 km/h su parecchie tratte.</p>	<p>La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. risposta alla Domanda 12) .</p>
1.9	<p>Dagli elaborati progettuali allegati al progetto di fattibilità della nuova linea Paola - Cosenza, non risulta come possa essere collegata e raccordata alla linea Alta Velocità Salerno Reggio Calabria: ciò in quanto la nuova galleria e la nuova stazione nella posizione progettuale, di cui trattasi, in nessun punto riporta innesto e/o raccordo con la futura eventuale linea Alta Velocità Salerno - Reggio Calabria. Sembra che addirittura non sarà realizzato il progetto secondo il tracciato originariamente previsto ma, sarà limitato a Tarsia, con perdita degli effetti e caratteristiche di Alta Velocità e danni per tutto il territorio.</p>	<p>La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. risposta alla Domanda 20 e Domanda 3) .</p>
1.10	<p>Relativamente al raddoppio della galleria "Santomarco" - che rappresenta certamente un'importante punto di interconnessione per il trasporto di merci e persone tra il Tirreno e lo Jonio e che pertanto si reputa di assoluta importanza - il progetto prevede la copertura artificiale dei due trattri in uscita dalla galleria, rispettivamente verso Paola e verso San Lucido, e quindi non interrati. Ciò arrecherà certamente notevole impatto sullo stretto lembo di costa in esame dove si trova anche il Villaggio Bahja, con ripercussioni gravi a livello ambientale.</p>	<p>Il territorio comunale di Paola viene interessato dall'intervento principalmente in galleria, la quale ricade in aree agricole-forestali, mentre per le parti all'aperto si conferma come siano interessati ambiti urbanizzati indicati come a servizi terziari e turistici per circa 700 metri. Le opere presenti in quest'ultimo tratto sono rappresentate da alcuni tratti in viadotto e in rilevato che sono, come osservato, soggette anche alla presenza di vincoli paesaggistici. In considerazione dello stato dei luoghi e delle tutele presenti, la progettazione ha avuto alla base un'analisi mirata a stabilire il tracciato migliore sotto gli aspetti della sostenibilità economica e ambientale. Laddove sono presenti interferenze, in particolare con il sistema urbano e viario esistente, si è cercato di preservarne e salvaguardarne i caratteri, oltre a garantire accessi, connessioni e mitigare la presenza di potenziali effetti negativi. La scelta progettuale, quindi, garantisce, per le prestazioni richieste, il minor impatto possibile sul territorio; modifiche come riduzioni di velocità non comporterebbero significative riduzioni in termini di impatti territoriali. Si evidenzia che il Comune di San Lucido viene interessato dall'opera in oggetto per circa 700 m percorrendo il sedime ferroviario esistente. Pertanto, la scelta progettuale individuata, garantisce per le prestazioni richieste, il minor impatto possibile sul territorio.</p>
1.11	<p>In aggiunta a ciò è prevista anche la realizzazione di un ulteriore rilievo che andrà ad affiancare quello già esistente e tutto ciò inciderà ulteriormente sulla viabilità stradale locale, già insufficiente ad accogliere il consistente traffico veicolare.</p>	<p>Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nel SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.</p>
1.12	<p>Sotto diverso profilo, il piano degli espropri allegato al progetto è inadeguato perché realizzato su planimetria vetusta di almeno 40 anni ed è, ovviamente, in aperto contrasto con gli allegati progettuali. A mero titolo di esempio, nell'estratto del piano parcellare foglio 3/4 allegato al progetto, viene riportata una viabilità come esistente che attraverserebbe l'attuale linea Paola - Cosenza, che in effetti non esiste da oltre 40 anni. Tanto dicasi anche per le tavole 2/4 e 3/4, in contrasto con le ipotesi progettuali.</p>	<p>La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. risposta alla Domanda 44) .</p>

Annesso 1		Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA (Richiesta di integrazione della nota CTVU U.0007848 del 19/10/2022)	
		Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web https://dp.avvalernoreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf	
ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE	
1.13	La relazione giustificativa degli espropri risulta dunque falsata sia con riferimento alle affermazioni dell'inquadramento del sito e sia con riferimento ai parametri economici di indennità. Infatti, il prezzo di mercato per la zona di interesse già da oltre 5 anni è compreso tra i 30 ed i 40 euro al mq.; il prezzo riportato in perizia - ossia 4 euro/mq. - si riferisce solo alle zone agricole montane e pedemontane.	La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. risposta alla Domanda 25) .	
1.14	Inoltre, nella relazione si riporta come consistenza stimata relativamente a fabbricati civili e pertinenze mq 22.01.: si tratta di un errore madornale perché si è ommesso di dichiarare che la maggior parte delle demolizioni riguardano immobili di categoria A7 con rifiniture di lusso e tutte adibite ad abitazione principale degli occupanti.	La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. par. 6.2.9, 6.2.10 e 6.2.11) .	
1.15	Inoltre, come riportato nella "Relazione giustificativa delle espropriazioni", nel solo territorio di Paola, oltre all'esproprio di terreni, è previsto l'abbattimento di decine di abitazioni e gran parte del suolo che sarà oggetto di occupazione per la realizzazione dell'opera e delle relative infrastrutture: anche in questo caso i danni per il Villaggio Bahja sarebbero enormi.	La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. par. 6.2.9, 6.2.10 e 6.2.11) .	
1.16	La zona di intervento, è bene sottolinearlo, ricade nel nuovo Piano Strutturale Comunale ed è classificata come "aree per servizi terziari turistici": il territorio interessato dal passaggio della nuova linea ferroviaria sarà stravolto, con evidenti ricadute sul tessuto sociale della nostra comunità. Inevitabilmente la città di Paola verrà fortemente lesa attraverso la perdita di servizi essenziali, con gravi ripercussioni sulla ricettività turistica del territorio.	Durante le analisi intercorse in fase preliminare di definizione del tracciato si è verificata la coerenza con il sistema pianificatorio esistente. La Relazione Paesaggistica, Lo Studio di Impatto Ambientale, l'Analisi dei vincoli e della pianificazione urbanistica e l'Uso programmato del suolo riportano l'analisi del Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico (QTRP) e l'analisi del Piano Strutturale Comunale di Paola (PSC). Le fonti utilizzate per la redazione degli elaborati progettuali sono coerenti con le tavole di piano "Ambiti territoriali nord" e "Ambiti territoriali sud".	
1.17	Il territorio di Paola è altresì 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. A seguito della visione del progetto, dell'impatto ambientale ed economico relativo alle espropriazioni, da una più accurata analisi del territorio possono e devono individuarsi ulteriori aree di intervento con minor impatto paesaggistico, a cui deve unirsi il vantaggio del "minor costo" per gli espropri. Si tratta infatti di aree perfettamente pianeggianti, a sud del Comune di Paola, e prive di opere di urbanizzazione dove l'allaccio alla viabilità statale (SS 18) è certamente più semplice.	Il territorio comunale di Paola viene interessato dall'intervento principalmente in galleria, la quale ricade in aree agricole-forestali, mentre per le parti all'aperto, si conferma come siano interessati ambiti urbanizzati indicati come a "servizi terziari e turistici" per circa 550 mt. Le opere presenti in quest'ultimo tratto sono rappresentate da alcuni tratti in viadotto e in rilevato. In considerazione dello stato dei luoghi e delle tutele presenti la progettazione ha avuto alla base una analisi mirata a stabilire il tracciato migliore sotto gli aspetti della sostenibilità economica e ambientale e laddove presenti interferenze, in particolare con il sistema urbano e viario esistente, si è cercato di preservare e salvaguardare i caratteri oltre a garantire accessi, connessioni e mitigare presenza di potenziali effetti negativi. Tutti gli interventi contestualmente sono stati sottoposti a verifica di compatibilità ambientale e acquisiranno nulla osta da parte degli enti competenti in materia di paesaggio e beni culturali nel corso dell'iter autorizzativo attualmente in corso. Durante le analisi intercorse in fase preliminare di definizione del tracciato si è verificata la coerenza con il sistema pianificatorio esistente. La Relazione Paesaggistica, Lo Studio di Impatto Ambientale, l'Analisi dei vincoli e della pianificazione urbanistica e l'Uso programmato del suolo riportano l'analisi del Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico (QTRP) e l'analisi del Piano Strutturale Comunale di Paola (PSC). Le fonti utilizzate per la redazione degli elaborati progettuali sono coerenti con le tavole di piano "Ambiti territoriali nord" e "Ambiti territoriali sud". Nell'analisi vincolistica è stato evidenziato come l'intervento interferisca direttamente con il 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). Tutti gli interventi contestualmente sono stati sottoposti a verifica di compatibilità ambientale e acquisiranno nulla osta da parte degli enti competenti in materia di paesaggio e beni culturali nel corso dell'iter autorizzativo attualmente in corso.	
1.18	Pertanto, si ritiene opportuno prevedere alcuni interventi migliorativi che possano avere notevoli ricadute positive sul territorio, quali la realizzazione di un'opera a salvaguardia del binario dall'erosione, su cui andare a collocare una nuova strada interna di collegamento tra i comuni di Paola, San Lucido e la località Torremezzo di Falconara Albanese. Ciò infatti consentirebbe l'alleggerimento dell'attuale tratto di SS18 e garantirebbe pieno deflusso del traffico proveniente da entrambe le direzioni attraverso un percorso stradale moderno e alternativo a quello esistente.	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nel SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.	
1.19	Da ultimo. Mi corre l'obbligo di evidenziare che il Villaggio Bahja, nonostante i 3 anni di pandemia, in virtù di oculati investimenti effettuati, è in crescita e lo sarà ancora di più nei prossimi anni. Sia nella fase di cantierizzazione che in quella di esercizio verrà pesantemente pregiudicata la funzione di ricettività turistica della struttura, sino a metterne in discussione l'attività stessa. Nella fase di cantierizzazione delle opere, le aree di stoccaggio, le aree di cantiere, le opere di sbancamento, le movimentazioni terre, le polveri sottili, l'inquinamento acustico, sono solo alcune delle problematiche che sottendono alla piena capacità recettiva della struttura. In fase di esercizio, il transito (prevalentemente notturno) di convogli merci di grossa portata turberà la quiete tipica di una struttura ricettiva turistico - alberghiera, pregiudicandone l'appel futuro e pregiudicando gli investimenti effettuati in termine di promozione. Il personale della struttura è composto da 15 unità a tempo indeterminato e 100 lavoratori stagionali (da maggio a settembre): tutte famiglie del territorio limitrofo. Come detto, sono stati effettuati investimenti importanti (in particolare negli ultimi anni) di riqualificazione del villaggio per cambiarne la tipologia da 3 a 4 stelle: realizzazione di pannelli solari e produzione di acqua calda; impianto di condizionamento in tutti i locali del Villaggio; lavori di ristrutturazione per 130 alloggi (rifacimento infissi, bagni, impianti elettrici ed idrici); arredi interni ed urbani; realizzazione di nuovi parcheggi; bitumazione strade interne; macchinari, elettrodomestici industriali con la 4.0; processi di digitalizzazione aziendale. Anche il lido adiacente di usufrutto esclusivo della struttura sarà fortemente penalizzato dalla realizzazione delle opere in contestazione; sono previsti investimenti per la realizzazione di strutture stabili quali ristorante/pizzeria e gelateria con attrezzature già acquistate, bar, pagode, 500 lettini, 250 ombrelloni. L'indotto economico del Villaggio si riverbera sul territorio in ragione delle maestranze assunte direttamente in loco, cooperative per le pulizie, lavanderia industriale, panetterie, fruttivendoli. Ebbene, con la presente contestazione, si è cercato di riassumere le gravi criticità che emergono lampanti a seguito dell'analisi sommaria della relazione progettuale dell'intervento previsto. Pertanto, per tutto quanto sopra premesso, lo scrivente contesta l'iter procedurale della realizzazione delle opere di progetto ed esprime il proprio fermo dissenso alla loro realizzazione, manifestando esplicitamente la richiesta di revisione del progetto, con modifica del tracciato verso sud, in modo da evitare molte delle demolizioni previste. Con la più ampia riserva di agire nelle sedi giudiziarie per la tutela dei propri interessi e per il ristoro di tutti i danni subiti e subendi a seguito della realizzando opera in contestazione, dando mandato ai legali di fiducia dello scrivente, Avv. Gianfranco Spinelli del Foro di Lamezia Terme ed Avv. Giacomo Sgobba del Foro di Bari.	Per la fase di cantierizzazione, sono stati valutati i potenziali effetti sull'ambiente circostante e ove necessari sono stati previsti interventi di mitigazione. La mitigazione degli impatti generati dalle polveri sui ricettori circostanti le aree di cantiere è stata basata sul criterio di impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle stesse aree ovvero, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido (sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere. Relativamente alla componente rumore vedasi il Punto 1.5	

Annesso 1
Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA
(Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848.del 19/10/2022)

Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf

ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
2.0	<p>Città di Paola</p> <p>MITE-2022-0102102</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 Mantalto 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Di conseguenza, per sostenere lo sviluppo del traffico merci sul settore 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).</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Invero, sotto il Profilo della sostenibilità ambientale l'alternativa del 2012 risulta preferibile. tale principio cardine è prevalente riscatto ai criteri adottati per le altre scelte progettuali da effettuare in linea con gli indirizzi vigenti europei.</i></p> <p><i>Mentre per quanto concerne l'analisi costi-benefici nessun confronto è stato effettuato in considerazione alle diverse alternative di progetto (come il transito dei 2 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 climaterante del settore trasporti e proseguire gli obiettivi di decarbonizzazione europei e nazionali.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 ne1 2016.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Tutto ciò, ai sensi de11'art. 14 bis comma 2 lett. B della L.241/90, ha indotto l'Amministrazione Comunale di Paola a chiedere informazioni, P arimenti ed atti relativi alla valutazione degli impatti socio-economico-ambientale de11'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 prolocollo n° 14677 del 16/08/2022:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> •Piano Strutturale Comunale, approvato con Delibera di C.C. n°13 del 27/05/2022; •P.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; •Wariante 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; <p><i>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:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> •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. <p><i>Alla luce di quanto sopra premesso in virtù della perdita di chDnces, 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.</i></p>	<p>Si osserva che le richieste si riferiscono all'opera nel suo complesso e/o riguardano aspetti procedurali non attinenti al procedimento di VIA in corso.</p> <p>Si segnala che in merito alla richiesta di accesso agli atti di cui alla nota prot. 14677 del 16/08/2022 RFI ha provveduto a fornire riscontro i tramite nota RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\0000169 del 08/09/2022 .</p> <p>Al coltempo si evidenzia che nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate dal <u>Comune di Paola</u>, sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella <u>Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola</u>.</p>
2.1	<p>RILEVANZA STORICA.</p> <p>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 edificate 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.</p>	<p>Ved. Punto 1.17</p>
2.2	<p>2)MANCANZA DI BENEFICI E ATTINENZA CON IL TERRITORIO.</p> <p>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 intendersi) servirà direttamente il territorio cosentino relegando la cittadina di Paola a stazione secondaria di passaggio, perdendo definitivamente ogni rilevanza e centralità."</p> <p>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 Panitani (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.</p> <p>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.</p>	<p>Ved. Punto 1.17</p>

Annesso 1		
Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA (Richiesta di integrazione della nota CTV A U.0007848.del 19/10/2022)		
Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella		Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web https://dp.avsalernoreggio Calabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf
ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
2.3	<p>INTEFFERENZE CON IL SANTUARIO REGIONALE SANFRANCESCO.</p> <p>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 Centm 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Non è revocabile in dubbio che ciò rappresenta un'interferenza importante, posto che sin da subito si vince come la progettazione in esame ignora completamente i bisogni e le specificità del territorio.</p> <p>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.</p>	<p>In merito alla percezione dell'opera di progetto da punti di vista privilegiati rappresentati dall'insediamento storico di Paola, quale il complesso del Santuario di San Francesco, è stata verificata la visibilità sia con lo studio della percezione visiva sia con adeguate fotosimulazioni ("Addendum allo Studio di Impatto Ambientale" ed elab. "Dossier fotografico e fotosimulazioni"). Tali analisi hanno evidenziato come la distanza tra il complesso storico citato e l'opera di progetto, la morfologia del territorio e l'edificato esistente fungano da barriere visive. L'insieme di questi elementi rende minimo l'effetto di disturbo sul paesaggio percepito.</p> <p>In merito ai Siti di Natura 2000, il territorio comunale di Paola non interferisce direttamente con nessuna area naturale protetta. Si è proceduto con la Valutazione di Incidenza per i siti interessati lato Rende, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ZSC IT9310056 "Bosco di Mavigliano"; -ZSC IT9310057 "Orto botanico – Università della Calabria"; -SIN6 "IT9300191 Bosco Luta" <p>Il percorso di studio ed analisi ha portato a concludere che, in considerazione dello status ante-operam, della natura delle opere e del loro grado d'interferenza con la dinamica e la funzionalità degli ecosistemi presenti nell'area, il progetto in esame non determina alterazioni significative degli habitat e delle specie di flora e fauna di interesse comunitario presenti nei Siti Natura 2000 analizzati, né dello stato di conservazione dei Siti medesimi.</p>
2.4	<p>INTERFERENZE AMBIENTALI E INFRASTRUTTURE IMPATTANTI (NO GREEN).</p> <p>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.</p> <p>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'interamento 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 - assoltamene in controtendenza - il progetto sostenuto divide il territorio in due parti, rendendo inutilizzabile, scarsamente vivibile ed improduttivo quasi metà dell'intero suolo cittadino.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 economico</p> <p>In relazione alle emissioni climalteranti, posti coDie 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.</p> <p>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.</p>	<p>In merito allo "skyline della città" e alla "struttura verde", gli interventi di inserimento ambientale dell'opera sono stati progettati al contorno delle opere con il fine di mitigare e migliorare il rapporto percettivo tra le opere in progetto e il contesto paesaggistico. A questa tipologia di intervento si possono ricondurre: le opere a verde, che hanno sviluppo lineare (lungolinea) e mitigano la presenza di rilevati, trincee, opere di sostegno, viabilità, ecc...; come anche le barriere antirumore trasparenti che vogliono garantire permeabilità percettiva e fruttiva delle aree.</p> <p>In merito alla questione dei potenziali impatti sull'ambiente, lo studio di impatto ambientale è corredato di Progetto Ambientale della Cantierizzazione, all'interno del quale sono state effettuate simulazioni circa gli effetti che le lavorazioni delle aree di cantiere possono avere in termini di emissioni di polveri e di emissioni acustiche. Lo stesso documento riporta le misure mitigative previste da progetto. Al fine di verificare la veridicità delle simulazioni effettuate e il corretto dimensionamento delle opere di mitigazione sia nella fase di corso d'opera sia nella fase di esercizio, è previsto un piano di monitoraggio ambientale, sulla base dei dati acquisiti durante la fase ante operam.</p> <p>Nell'analisi vincolistica è stato evidenziato come l'intervento interferisca direttamente con il 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). Tutti gli interventi contestualmente sono stati sottoposti a verifica di compatibilità ambientale e acquisiranno nulla osta da parte degli enti competenti in materia di paesaggio e beni culturali nel corso dell'iter autorizzativo attualmente in corso.</p>
2.5	<p>TRAFFICO MERCI INCONSISTENTE.</p> <p>Dal punto di vista del traffico merci dallo Soffio di Trasporto, si ricava il numero di treni/giorno attualmente utilizzanti la linea Tirrenica a sud di Salerno:</p> <p>Nell'anno base di riferimento (2019), "il numero di freni merci annui lungo la direttrice tirrenica è stato pari a circa 2.000 treni annui [cioè 5-6 treni/giorno bidirezionali, ndr] sulla tratto 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.</p> <p>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.</p>	<p>La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. risposta alla Domanda 12) .</p>
2.6	<p>PROBLEMA OCCUPAZIONALE E INTERFERENZE CON STRUTTURE RICETTIVE</p> <p>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.</p> <p>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 ettari, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 private), nonché con possibili e significativo ripercussioni sulla sicurezza e sull'ordine pubblico dovute all'aumento di fenomeni di criminalità nelle nuove aree ri-marginalizzate.</p> <p>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.</p>	<p>Ved. Punto 4.8</p> <p>Nell'ambito della procedura espropriativa, saranno affrontate singolarmente tutte le tematiche inerenti alla corresponsione delle indennità, precisando che nel caso di esproprio di abitazioni residenziali o attività commerciali, si cercherà di modulare la corresponsione dell'indennità stessa, sempre nel rispetto della normativa sugli espropri.</p> <p>Inoltre, si evidenzia che eventuali ulteriori opere di compensazione potranno essere oggetto di interlocuzione con gli enti locali nell'ambito degli iter autorizzativi in corso compatibilmente con gli interventi da realizzare.</p>
2.7	<p>INTERFERENZE CON SERVIZIO DI ELISOCORSO - OSPEDALE SAN FRANCESCO, ELISUPERFICE P.C. E APPROVVIGIONAMENTO</p> <p>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.</p> <p>L'area che verrà occupata per la costruzione della bretelle 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.</p> <p>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 vista sulla costa o nel territorio calabrese in collaborazione con altre entità similari di cui si attende esclusivamente l'autorizzazione di E.N.A.C. a favore dell'Eliclub Polo Aeronautico "San Francesco di Paola".</p>	<p>Gli enti locali possono manifestare specifiche esigenze nell'ambito dei procedimenti amministrativi previsti. In particolare, in sede di conferenza dei servizi le amministrazioni e i soggetti invitati, ivi compresi gli enti gestori di servizi pubblici a rete per i quali possono riscontrarsi interferenze con il progetto, sono obbligati a pronunciarsi sulla localizzazione e sul tracciato dell'opera, anche presentando proposte modificative, nonché a comunicare l'eventuale necessità di opere mitigatrici e compensative dell'impatto.</p> <p>Pertanto, se richiesti, potranno essere avviati con gli Enti interessati opportuni incontri al fine di definire eventuali riallocazioni delle attività.</p>
2.8	<p>CARENZA DOCUMENTAZIONE GEOLOGICA.</p> <p>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.</p> <p>Sul punto appare opportuno richiedere ulteriori chiarimenti e rassicurazioni ad RFI S.p.A..</p>	<p>Ved. punto 1.3</p> <p>In relazione agli studi geologici, sulla base delle indagini eseguite ai sensi del DPR 120/2017 e della Parte IV del D.Lgs. 152/2006, non è emersa la presenza di sostanze inquinanti/pericolose per la salute e sicurezza dei lavoratori e dell'ambiente. Inoltre, in corso d'opera i materiali derivanti dalle lavorazioni dello scavo della galleria saranno opportunamente stoccati e caratterizzati ai sensi della normativa ambientale vigente per qualificarne le caratteristiche ambientali prima del conferimento nei siti di destino finale.</p>

Annesso 1

Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA
(Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848.del 19/10/2022)

Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella

Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web

https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf

ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
2.9	<p>9)SALUBRITA' DEI LUOGHI OGGETTO DI INTERVENTO</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 µT. 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 µT e 3µT in arce con permanenza >4 ore/giorno.</p> <p>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:</p> <p>• quando si prevedano modifiche a sorgenti di campi già esistenti, la riduzione dei campi ELF sia considerata insieme alla sicurezza, all'affidabilità e agli aspetti economici,</p> <p>- 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.</p> <p>Concertazione evidentemente evasa da parte di RFI S.p.A..</p>	<p>In relazione ai campi elettromagnetici emessi dalla Sottostazione elettrica, si evidenzia che la normativa vigente, ed in particolare il DM 29 maggio 2008 che approva la metodologia di calcolo dei campi magnetici disciplinati dalla legge 22 febbraio 2001 e DPCM 8 luglio 2003, al paragrafo 5.2.2 dell'allegato tecnico si afferma che la DPA e quindi la fascia di rispetto rientrano nei confini di pertinenza dell'impianto.</p> <p>Avendosi nel caso della SSE di Paola ricettori tutelati (abitazioni) distanti molte decine di metri, se non centinaia, ne consegue che gli impianti di progetto sicuramente sono stati concepiti nel rispetto della normativa vigente.</p> <p>Si evidenzia che nel progetto non sono presenti elettrodotti per il collegamento delle sottostazioni elettriche alla rete elettrica pubblica. Tali opere sono a cura del distributore dell'energia elettrica, che curerà la progettazione delle opere incluso il loro iter autorizzativo.</p> <p>Per quanto riguarda gli impianti della sottostazione elettrica, come indicato al paragrafo 5.2.2. dell'allegato tecnico al decreto 29 maggio 2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti", per questa tipologia di impianti, la distanza di prima approssimazione (DpA), e quindi la fascia di rispetto, rientrano nei confini dell'area di pertinenza dell'impianto stesso.</p> <p>Per quanto riguarda gli impianti di linea di contatto eserciti a tensione 3 kV corrente continua, si segnala che si tratta di parti di impianto interamente in corrente continua. Pertanto, i campi elettromagnetici prodotti saranno di tipo continuo (a frequenza pari 0 Hz), e quindi della stessa natura del campo magnetico naturale terrestre, che come noto, alle latitudini italiane assume un valore pari a circa 40 µT.</p> <p>Le sorgenti di tale natura non sono regolamentate da una normativa nazionale, in quanto non è applicabile il DPCM 8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50Hz) generati dagli elettrodotti", ma sono disponibili solo dei riferimenti internazionali, costituiti in particolare dalle linee guida dell'ICNIRP (International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection).</p> <p>Per il caso in oggetto occorre far riferimento alle "Linee guida sui limiti di esposizione a campi magnetici statici" (2009). In tale linea guida, il limite di esposizione a campi magnetici statici per il pubblico in generale è fissato a valori molto più alti rispetto a quanto imposto dalla normativa nazionale per campi magnetici a 50 Hz. In particolare, le Linee Guida fissano un limite a 400 mT. A causa di potenziali effetti indiretti avversi, l'ICNIRP riconosce anche che si debbano adottare provvedimenti pratici per impedire pericolose esposizioni inconsapevoli di persone con dispositivi medici elettronici impiantati o con impianti contenenti materiale ferromagnetico, che possono portare a restrizioni a livelli più bassi, pari 0,5 mT.</p> <p>Nel sistema 3 kVcc, tali valori sono sempre ampiamente confinati all'interno delle pertinenze ferroviarie.</p>
	<p>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 Santomarcò 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.</p> <p>Tutto quanto sopra premesso ed esposto, con riserva di ulteriori deduzioni ed eccezioni. si rassegnano le seguenti CONCLUSIONI:</p> <p>Voglia l'Amministrazione procedente. RFI S.p.A., recepire il formale atto di dissenso qualificato in virtù del le 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.</p> <p>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 conto — accogliere integralmente le richieste modifiche a tutela della salute e degli interessi dei cittadini paolani.</p>	

Annesso 1
Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA
(Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848.del 19/10/2022)

Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web https://dp.avsalerioreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf

ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
	MITE-2022-0102136	
3.0	<p>Espropriato Sig. Giovanni Sansostri</p> <p><i>In merito alla procedura in oggetto, formulo con la presente quale proprietario del fabbricato sito in Paola (CS) alla Via Pantani nr. 16, identificato al Foglio 22 – Particella 841 Subalterno 2, per contestare quanto segue. L'abitazione che insiste nel Comune di Paola (CS) al sopra citato indirizzo, è prima e unica abitazione della famiglia Sansostri, la quale si è stabilita in loco sin dal 2003. Sacrifici lavorativi ed economici, hanno portato allo stato in cui è attualmente il fabbricato. La linea ferroviaria si sviluppa dalla stazione esistente di Castiglion Cosentino/Rende e prevede il raddoppio del singolo binario, che rappresenta il collegamento attuale tra Cosenza e Paola; ciò che caratterizza il tracciato è l'inserimento della nuova fermata Alta Velocità di Rende e la realizzazione di una nuova galleria naturale Santomarco; a valle della galleria, realizzate tramite due canne distinte, si hanno le diramazioni a nord verso Paola e a sud verso S. Lucido. Una volontà univoca tra lo scrivente e la propria consorte, Zimbara Mariateresa, con la quale si è deciso di ultimare i lavori su di un terreno di eredità, indipendente immerso nella natura, vicino al mare e a tre minuti dal centro della suddetta Città. Tutto ciò, i progetti e lo stile di vita deciso, verrebbero stravolti dalla realizzazione delle opere in contestazione che altresì interessa un'area geografica costituita dai Comuni di Paola, San Lucido, Rende, Montalto Uffugo, San Vincenzo la Costa e San Fili, che ricadono interamente nella Provincia di Cosenza e interessa l'abitazione in argomento. La linea ferroviaria si sviluppa dalla stazione esistente di Castiglion Cosentino/Rende e prevede il raddoppio del singolo binario, che rappresenta il collegamento attuale tra Cosenza e Paola; ciò che caratterizza il tracciato è l'inserimento della nuova fermata Alta Velocità di Rende e la realizzazione di una nuova galleria naturale Santomarco; a valle della galleria, realizzate tramite due canne distinte, si hanno le diramazioni a nord verso Paola e a sud verso S. Lucido.</i></p>	<p>Si osserva che le richieste si riferiscono all'opera nel suo complesso e/o riguardano aspetti procedurali non attinenti al procedimento di VIA in corso. Al contempo, si rappresenta che le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state oggetto di attenzione nell'ambito del Dibattito Pubblico, nel corso dei relativi incontri e nella documentazione prodotta.</p>
3.1	Detto ciò, in primis, si contesta il Piano di Fattibilità Tecnica ed Economica delle opere da realizzare dato che - a parere dello scrivente - include un'analisi di sostenibilità dell'opera contraddittoria e non supportata da dati specifici ed oggettivi.	ved. Punto 1.1
3.2	Il progetto prevede il raddoppio della tratta Castiglione Cosentino/Rende, ma non soddisfa pienamente l'attuazione di strategie globali di sviluppo sostenibile a cui l'opera dovrebbe tendere; la relazione di progetto mette in rilievo come quest'ultimo, nel suo complesso, non contribuisce affatto a generare valore per le aree interessate, non migliora la coesione territoriale e non concorrendo al contenimento delle emissioni nocive del settore trasportistico.	ved. Punto 1.1
3.3	Si contestano i rilievi e gli approfondimenti necessari per comprendere gli aspetti geologici, idrogeologici e sismici del territorio di riferimento, basati tutti su rilievi ipotetici e non oggettivi; manca un effettivo piano di salvaguardia del territorio e, nella specie, del patrimonio archeologico che interessa la zona di intervento.	Ved. punto 1.3
3.4	Vi sarà un forte impatto ambientale del nuovo tracciato lungo tutta la tratta, in particolare nell'area del Parco del Pollino.	Ved. punto 1.4
3.5	Si contestano altresì gli studi effettuati a livello di mitigazione acustica in quanto non pienamente soddisfatti delle esigenze delle abitazioni presenti in loco e viepiù delle esigenze di tranquillità e quiete che caratterizzano il luogo ove si è deciso di mettere radici.	Ved. Punto 1.5
3.6	Mi preme sottolineare che tutte le analisi, le relazioni e gli studi allegati al Progetto di fattibilità delle opere da realizzare non si basano su dati concreti, ma prendono in esame dati statistici, economici di traffico relativi alla linea Salerno Reggio Calabria, di fatto trascurando quasi totalmente la linea Paola - Cosenza che interessa maggiormente lo scrivente.	Ved. punto 1.6
3.7	Mi preme altresì sottolineare un dato normativo fondamentale: il D.L. 31 maggio 2021, n° 77, convertito con modificazioni nella Legge 29 luglio 2021, n°108, ha previsto 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 D.L. Ebbene, la linea Paola - Cosenza non risulta tra gli interventi elencati sul predetto Allegato; inoltre, non risulta che la linea Paola - Cosenza sia ricompresa nella parte relativa ai finanziamenti del PNNR. Il piano commerciale di R.F.I. edizione speciale PNNR non riporta, tra le opere previste in Calabria, la linea Paola Cosenza. Secondo quanto riportato nel D.L. 31 maggio 2021, n° 77, convertito con modificazioni nella Legge 29 luglio 2021, n° 108, "le opere che godono delle semplificazioni procedurali devono essere finanziate in tutto o in parte con fondi PNNR".	Ved. punto 1.7
3.8	La linea Paola - Cosenza, a seguito della realizzazione della nuova linea Alta Velocità Salerno - Reggio di Calabria, risulterà semplicemente una linea secondaria; in effetti con le previste stazioni di Lamezia Terme e Praia sul tracciato dell'Alta Velocità, l'utenza sulla costa Tirrenica non ha interesse e convenienza ad utilizzare la linea Paola - Cosenza: i danni arrecati alla mia abitazione e allo stile di vita, cui io e la mia famiglia siamo ormai abituati da 20 anni, verrebbero totalmente stravolti. Già perché, seppur non interessata ad espropri definitivi bensì provvisori, il mio nucleo familiare sarà costretto ad allontanarsi forzatamente per un periodo pari a 3 anni, previsti da RFI ma, sapendo come vanno le cose e con l'esperienza di vita di oltre 50 anni, suppongo anzi prevedo una durata maggiore degli stessi. Il paradosso poi avverrà al rientro, già perché durante il periodo trascorsi come nomadi, RFI effettuerà lavori per insonorizzazione degli infissi e un impianto di aereazione forzata che, constringerà me e la mia famiglia a vivere tappati in casa fino al termine di tutti i lavori del raddoppio della galleria Santomarco. Quindi sarò detenuto in casa mia, senza aver commesso al cun tipo di reato. Questi lavori vanno contestati in toto visto le finalità dell'opera da realizzare, con specifico riferimento al presunto (giammai dimostrato) beneficio per il trasporto merci, così come riportato nel dossier di progetto, laddove si legge che "La realizzazione di una nuova infrastruttura tra Salerno e Reggio Calabria avrà dei parametri di prestazione tali da poter assicurare non solo il traffico passeggeri veloce ma anche il trasporto merci. Il progetto oggetto di studio riguarda la realizzazione del "Raddoppio Paola / S. Lucido – Cosenza (Galleria Santomarco)", individuato come strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria e finalizzato a potenziare il traffico passeggeri/merci della linea. L'intervento fa riferimento al Corridoio della rete centrale denominato "Scandinavo – Mediterraneo" e si colloca sull'asse Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Catanzaro Messina e Palermo come linea necessaria al trasporto merci secondo la dorsale parlato di corridoio merci". Risulta, inverò, che la linea ferroviaria Taranto - Sibari - Paola, alla quale si fa riferimento come dorsale merci, attualmente risulta come linea complementare a semplice binario con velocità massima di 140 km/h con limitazione a 90 km/h su parecchie tratte.	Ved. punto 1.8
3.9	Dagli elaborati progettuali allegati al progetto di fattibilità della nuova linea Paola - Cosenza, non risulta come possa essere collegata e raccordata alla linea Alta Velocità Salerno Reggio Calabria: ciò in quanto la nuova galleria e la nuova stazione nella posizione progettuale, di cui trattasi, in nessun punto riporta innesto e/o raccordo con la futura eventuale linea Alta Velocità Salerno - Reggio Calabria. Sembra che addirittura non sarà realizzato il progetto secondo il tracciato originariamente previsto ma, sarà limitato a Tarsia, con perdita degli effetti e caratteristiche di Alta Velocità e danni per tutto il territorio.	Ved. punto 1.9
3.10	Relativamente al raddoppio della galleria "Santomarco" - che rappresenta certamente un'importante punto di interconnessione per il trasporto di merci e persone tra il Tirreno e lo Jonio e che pertanto si reputa di assoluta importanza - il progetto prevede la copertura artificiale dei due tratti in uscita dalla galleria, rispettivamente verso Paola e verso San Lucido, e quindi non interrati. Tutto questo porterà ripercussione ambientale a tutta la zona adiacente il mio fabbricato.	Ved. punto 1.10
3.11	Sotto diverso profilo, il piano degli espropri allegato al progetto è inadeguato perché realizzato su planimetria vetusta di almeno 40 anni ed è, ovviamente, in aperto contrasto con gli allegati progettuali, tant'è che mi viene indicato un esproprio provvisorio con numero di piano 89 Bis al foglio 21 Mappa 841 assolutamente non corrispondente alla realtà.	Ved. punto 1.12
3.12	La relazione giustificativa degli espropri risulta dunque falsata sia con riferimento alle affermazioni dell'inquadramento del sito e sia con riferimento ai parametri economici di indennità. Infatti, il prezzo di mercato dei fabbricati, per la zona di interesse già da oltre 5 anni è compreso tra i 1650,00 e 1800,00 euro al mq.; il prezzo riportato in perizia - ossia 1250 euro/mq. - si riferisce ad un valore catastale lontano dal reale valore di mercato.	La richiesta, esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. par. 6.2.9, 6.2.10 e 6.2.11).
3.13	La zona di intervento, è bene sottolinearlo, ricade nel nuovo Piano Strutturale Comunale ed è classificata come "aree per servizi terziari turistici": il territorio interessato dal passaggio della nuova linea ferroviaria sarà stravolto, con evidenti ricadute sul tessuto sociale della nostra comunità. Inevitabilmente la città di Paola verrà fortemente lesa attraverso la perdita di servizi essenziali, con gravi ripercussioni sulla ricettività turistica del territorio.	Ved. punto 1.16
3.14	Il territorio di Paola è altresì 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. A seguito della visione del progetto, dell'impatto ambientale ed economico relativo alle espropriazioni, da una più accurata analisi del territorio possono e devono individuarsi ulteriori aree di intervento con minor impatto paesaggistico, a cui deve unirsi il vantaggio del "minor costo" per gli espropri. Si tratta infatti di aree perfettamente pianeggianti, a sud del Comune di Paola, e prive di opere di urbanizzazione dove l'allaccio alla viabilità statale (SS 18) è certamente più semplice. Pertanto, si ritiene opportuno prevedere alcuni interventi migliorativi che possano avere notevoli ricadute positive sul territorio, quali la realizzazione di un'opera a salvaguardia del binario dall'erosione, su cui andare a collocare una nuova strada interna di collegamento tra i comuni di Paola, San Lucido e la località Torremezzo di Falconara Albanese. Ciò infatti consentirebbe l'alleggerimento dell'attuale tratto di SS18 e garantirebbe pieno deflusso del traffico proveniente da entrambe le direzioni attraverso un percorso stradale moderno e alternativo a quello esistente.	Ved. punto 1.17
	Concludo con la forte affermazione che tale opera, seppur di utilità pubblica, va rivista e studiata per avere un minor impatto ambientale, economico e sociale dell'intero territorio Paolano. Pertanto, per tutto quanto sopra premesso, lo scrivente contesta l'iter procedurale della realizzazione delle opere di progetto ed esprime il proprio fermo dissenso alla loro realizzazione, manifestando esplicitamente la richiesta di revisione del progetto, con modifica del tracciato verso sud, in modo da evitare molte delle demolizioni previste. Con la più ampia riserva di agire nelle sedi giudiziarie per la tutela dei propri interessi e per il ristoro di tutti i danni subiti e subendi a seguito della realizzando opera in contestazione.	

Annesso 1

Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA
(Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848.del 19/10/2022)

Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web

https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf

ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
	MITE-2022-0102183	
4.0	<p>Espropriato Sig. GIULIANO DI BLASI</p> <p>Io sottoscritto GIULIANO DI BLASI, in merito alla procedura in oggetto, formulo la presente nella mia qualità di proprietario di immobile interessato al fine di contestare il Progetto per come concepito.</p> <p>Premesso che:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Qualsiasi dato leggibile nelle relazioni analitiche allegate al Progetto di fattibilità prendono in esame dati statistici, economici di traffico etc. relativi alla linea Salerno Reggio Calabria relegando alla linea Paola Cosenza solo menzioni marginali e poco specifiche; -Il D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2021, n.108 – ha previsto 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 . La linea PAOLA-COSENZA non risulta tra gli interventi elencati nel su detto Allegato; -La linea Paola - Cosenza non rientra nella lista dei finanziamenti del PNNR e secondo quanto riportato nel D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2021, n.108 e nella Legislazione Italiana dalla stessa richiamata, " LE OPERE CHE GODONO DELLE SEMPLIFICAZIONI PROCEDURALI DEVONO ESSERE FINANZIATE IN TUTTO O IN PARTE CON FONDI PNNR; -Durante la presentazione del progetto si è evidenziato e decantato quanto riportato nel DOSSIER DI PROGETTO "La realizzazione di una nuova infrastruttura tra Salerno e Reggio Calabria avrà dei parametri di prestazione tali da poter assicurare non solo il traffico passeggeri veloce, ma anche il trasporto merci. Il progetto oggetto di studio riguarda la realizzazione del "Raddoppio Paola / S. Lucido – Cosenza (Galleria Santomarco)", individuato come strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria e finalizzato a potenziare il traffico passeggeri/merci della linea. L'intervento fa riferimento al Corridoio della rete centrale denominato "Scandinava – Mediterraneo" e si colloca sull'asse Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Catanzaro Messina e Palermo come linea necessaria al trasporto merci secondo la dorsale parlata di corridoio merci". ; -La linea Taranto-Sibari –Paola alla quale si fa riferimento come dorsale merci per come riportato al punto precedente, attualmente risulta come linea complementare a semplice binario con velocità massima di 140 km/h con limitazione a 90 km/h su parecchie tratte; -Dagli elaborati progettuali allegati al progetto di fattibilità della nuova linea Paola – Cosenza, non si evince come possa essere collegata e raccordata alla linea A.V. Salerno Reggio C.. In effetti la nuova galleria e la nuova stazione nella posizione progettuale, di cui trattati, in nessun punto riporta innesto e/o raccordo con la futura eventuale linea A.V. Salerno – Reggio C.. <p>Considerato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> -La linea A.V. Salerno- Reggio C. è stata finanziata con Fondi PNNR, ad oggi, solo per quanto riguarda il primo lotto -Dalle ultime notizie non sarà realizzato il progetto secondo il tracciato originariamente previsto ma, sarà limitato a Tarsia, con perdita degli effetti e caratteristiche di A.V. , -Il piano degli espropri allegato al progetto oltre che essere stato realizzato su planimetria vetusta di almeno 40 anni, è in contrasto con gli allegati progettuali. Come può notarsi dall'estratto del piano parcellare foglio 3/4 , viene riportata una viabilità come esistente che attraverserebbe l'attuale linea Paola-Cosenza, che in effetti non esiste da oltre 40 anni; -Lo stesso piano degli sia nella tavola 2/4 che nella 3/4 è in contrasto con le ipotesi progettuali -La relazione giustificativa degli espropri risulta falsata sia con riferimento alle affermazioni dell'inquadramento del sito e sia con riferimento ai parametri economici di indennità visto che il prezzo di mercato per la zona di interesse già da oltre 5 anni è compreso tra i 30 ed i 40 euro/mq.; il prezzo riportato in perizia - ossia 4 euro/mq. - si riferisce solo alle zone agricole montane e pedemontane. -Nella relazione si riporta come consistenza stimata relativamente a fabbricati civili e pertinenze mq 22.01.(E trattati di un errore marchiano in quanto si è ommesso di dichiarare che la maggiorparte delle demolizioni riguardano immobili di categoria A7/A11 con rifiniture di lusso e tutte adibite ad abitazione principale degli occupanti. -La zona di intervento ricade nel nuovo Piano Strutturale Comunale in quanto classificata come "aree per servizi terziari turistici": subirà a causa del passaggio della nuovolinea ferroviaria evidenti stravolgimenti, con irreversibili ricadute sul tessuto sociale ed economico della nostra comunità. -La Città di Paola verrà fortemente lesa attraverso la perdita di servizi essenziali, con gravi ripercussioni sulla ricettività turistica e sanitaria (vedasi elisoccorso) del territorio. -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. <p>Si osserva che:</p>	<p>Si osserva che le richieste si riferiscono all'opera nel suo complesso e/o riguardano aspetti procedurali non attinenti al procedimento di VIA in corso. Al contempo, si rappresenta che le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state oggetto di attenzione nell'ambito del Dibattito Pubblico, nel corso dei relativi incontri e nella documentazione prodotta.</p>
4.1	Il progetto risulta carente di analisi specifiche fatte in loco a livello geologico correlate alla particolare zona sismica; ed in particolare alla presenza della più importante faglia calabrese (17 km di lunghezza) sulla catena montuosa coinvolta dell'Appennino Paolano.	vd. Punto 1.3
4.2	La simulazione di problematiche sulla rumorosità sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio sia in generale per l'ambito residenziale in spazi interni ed esterni (con rif. Dpr 18/11/1998, n. 459) che più specificatamente sulle limitazioni a 40 dB(A) nelle ore diurne e 35 dB(A) per le aree interessate da ospedali, case di cura e case di riposo;	Si evidenzia che lo sviluppo del PFTE Raddoppio Paola Cosenza include lo studio Acustico in fase di esercizio e lo studio acustico durante la realizzazione dell'opera è inclusa nel Progetto ambientale della cantierizzazione . Tali studi sono stati effettuati nel rispetto delle normative vigenti in materia.
4.3	La carenza di documentazione specifica sulla vibrazione sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio;	Si evidenzia che lo sviluppo del PFTE Raddoppio Paola Cosenza include lo studio vibrazionale in fase di esercizio e lo studio vibrazionale durante la realizzazione dell'opera inclusa nel Progetto ambientale della cantierizzazione . Tali studi sono stati effettuati nel rispetto delle normative vigenti in materia.
4.4	La mancanza di documentazione che affronti il tema della presenza di polveri sottili sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio. Infatti i dati condivisi risultano privi di documentazione scientifica tratta da studi o pubblicazioni che stabiliscano la qualità dell'aria per numero particelle/metro cubo nella timeline dei lavori sia nel periodo degli scavi che post. (NB: gli opportuni studi dovrebbero essere condotti in condizioni di perforazione roccia con la presenza di amianto naturale al fine di rappresentare pedissequamente il caso di specie); alla valutazione di impatto ambientale delle opere strutturali e di quelle di mitigazione della rumorosità, gravi sarebbero le 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.	<p>La mitigazione degli impatti generati dalle polveri sui ricettori circostanti le aree di cantiere è stata basata sul criterio di impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle stesse aree ovvero, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido (sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere.</p> <p>In relazione agli studi geologici, sulla base delle indagini eseguite ai sensi del DPR 120/2017 e della Parte IV del D.Lgs. 152/2006, non è emersa la presenza di sostanze inquinanti/pericolose per la salute e sicurezza dei lavoratori e dell'ambiente. Si evidenzia che in corso d'opera i materiali derivanti dalle lavorazioni dello scavo della galleria saranno opportunamente stoccati e caratterizzati ai sensi della normativa ambientale vigente per qualificarne le caratteristiche ambientali prima del conferimento nei siti di destino finale.</p>
4.5	Vi è una plateale carenza di opere di mitigazione con nuova vegetazione di alto fusto; alla carenza di connettività delle infrastrutture viarie di progetto con quelle esistenti;	<p>In merito alle opere di mitigazione durante la fase di recepimento della richiest aintegrazioni del MITE-MIC si è provveduto ad integrare il progetto delle opere a verde introducendo due nuovi tipologie e rimodulando la composizione dei sest i di impianto al fine di meglio mascherare le opere nel territorio e tendendo conto anche di una visione più ampia rispetto all'opera da mitigare ma con l'intento di migliorera l'inserimento a livello di percezione da più ambiti. Nei nuovi interventi si è incrementata la presenza di elementi arborei sia in filare che in macchie.</p> <p>Si conferma inoltre che la nuova opera garantisce la connettività delle infrastrutture viarie di progetto con quelle esistenti, garantendo accessibilità con nuove viabilità nel caso in cui le viabilità esistenti venissero interferite dal presente progetto. Inoltre, in fase di realizzazione le viabilità adibite al cantiere provvederanno a mantenere l'accessibilità ai fabbricati esistenti.</p>
4.6	Risultano molto impattanti per il territorio il raggio di curvatura delle linee ferrate che si immettono nelle pendici della catena costiera;	La richiesta , esula dall'oggetto della VIA in questione. Si segala che è stata comunque analizzata nel corso del Dibattito Pubblico tale osservazione è stata affrontata negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola (vd. Domanda 19) .
4.7	Dai documenti non traspare alcuna sostenibilità economica;	vd. Punto 1.1

Annesso 1
Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA
(Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848 del 19/10/2022)

Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web

https://dp.avvalernoreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf

ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
4.8	8. Documentazione dove con analisi di soddisfazione delle esigenze del territorio: ritengo non ci siano i presupposti di Utilità Pubblica. Inoltre risulta chiaro che la presumibile Utilità sia a discapito della salute collettiva;	La realizzazione del Programma di interventi AV rappresenta un'opportunità concreta di valorizzazione del territorio, tracciando, direttamente e indirettamente, benefici ad ampia scala quali: -benefici correlati alla maggiore connessione e coesione territoriale, grazie ad un efficientamento e modernizzazione del sistema infrastrutturale meridionale e al miglioramento dei collegamenti tra le regioni del Sud Italia, con vantaggi per il trasporto merci e passeggeri; - benefici sulla qualità della vita, per effetto di un trasporto ferroviario più competitivo e la conseguente redistribuzione del traffico stradale verso modalità di trasporto di viaggiatori e merci più sostenibili con vantaggi per la sicurezza della collettività e per l'ambiente. -benefici socio-economici, connessi alla fase di esercizio dell'infrastruttura, in termini di incremento della fruibilità del territorio, con vantaggi per l'economia locale, ed alla fase di costruzione dell'opera, in termini di valore aggiunto e posti di lavoro sostenuti dall'attivazione della catena di fornitura del progetto infrastrutturale. Si evidenzia, che ogni miglioramento apportato al sistema infrastrutturale in termini di incremento della mobilità sostenibile ed inclusiva, maggiore efficienza trasportistica e minori ripercussioni sull'ambiente, incide positivamente sulla capacità di crescita dei sistemi economici, sul livello di coesione territoriale, sul benessere della collettività e sulla tutela ambientale del territorio interessato. Tali considerazioni assumono ancora più importanza in relazione allo specifico contesto di riferimento che risulta essere caratterizzato da profondi ritardi di sviluppo e rilevanti squilibri infrastrutturali sia in termini di capillarità che di prestazioni della rete ferroviaria rispetto alle altre aree d'Italia e alle altre regione dell'Unione Europea. Il Raddoppio Paola/S. Lucido – Cosenza, che prevede la realizzazione della nuova Galleria Santomarco , rappresenta uno degli elementi fondamentali nel disegno di uno scenario più ampio che vede la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno e sostenibile per il Sud, in grado di rispondere alle esigenze di mobilità di un ampio bacino interregionale. La rilevanza strategica del Raddoppio Paola/S. Lucido – Cosenza (Galleria Santomarco), è rinvenibile in primo luogo nel suo posizionamento geografico all'interno dello scenario infrastrutturale futuro previsto per il Mezzogiorno d'Italia, in quanto è strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV ed è finalizzato ad ottimizzare il traffico passeggeri/merci della linea. La linea Paola-Cosenza ricade nella tratta che costituisce il valico dell'appendice calabro per l'itinerario Gioia Tauro – Sibari – Taranto – Bari; essendo realizzata a singolo binario rappresenta, pertanto, 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.
4.9	9. Analisi benefici con specificità territoriale;	Ved. Punto 1.17
4.10	10. Deturpa un contesto sociale, ambientale ed economico fondamentale per l'intera costa tirrenica cosentina, in quanto il PSC (approvato con Delibera di C.C. n°13 del 27/05/2021) lo ha classificato come "Aree per servizi terziari turistici" e contiguo alla zona balneare del nuovo Piano Spiaggia (approvato con Decreto dell'08.04.2022); 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.	Durante le analisi intercorse in fase preliminare di definizione del tracciato si è verificata la coerenza con il sistema pianificatorio esistente. La Relazione Paesaggistica , Lo Studio di Impatto Ambientale, l'Analisi dei vincoli e della pianificazione urbanistica e l'Uso programmato del suolo riportano l'analisi del Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico (QTRP) e l'analisi del Piano Strutturale Comunale di Paola (PSC). Le fonti utilizzate per la redazione degli elaborati progettuali sono coerenti con le tavole di piano "Ambiti territoriali nord "e "Ambiti territoriali sud". Nell'analisi vincolistica è stato evidenziato come l'intervento interferisca direttamente con il 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). Tutti gli interventi contestualmente sono stati sottoposti a verifica di compatibilità ambientale e acquisiranno nulla osta da parte degli enti competenti in materia di paesaggio e beni culturali nel corso dell'iter autorizzativo attualmente in corso.
4.11	11. Il progetto non prevede la rimozione del rilevato ferroviario (linea Paola-CS), e viadotto (linea San Lucido – CS), esistente che verrebbe dismessa;	In progetto, con l'attivazione delle nuove opere, è prevista la messa fuori esercizio della galleria esistente dal servizio ferroviario. Anche le opere allo scoperto potranno essere oggetto di interlocuzione con il territorio al fine di individuarne eventuali sistemazioni e/o riutilizzi di diversa natura, di concerto con gli enti locali e compatibili con gli interventi in corso.
4.12	12. Le demolizioni di abitazioni e la distruzione di attività imprenditoriali (strutture ippiche, Resort turistici), comporterebbero un danno enorme del tessuto socio economico dell'intera cittadina: spiegare economicamente quali potrebbero essere le soluzioni per salvaguardare tali perdite economiche e servizi mancanti nella Città nel medio-lungo termine.	Ved. Punto 2.6
4.13	13. Ci sarebbero dei danni permanenti per le residenze e le attività economiche sia nel periodo di cantiere, che nel periodo di esercizio;	Ved. Punto 1.19
4.14	14. Si occupa terreno che il comune di Paola ha già destinato ad aree di pubblica utilità e sanitaria, elisoccorso 118: spiegare come garantire un altrettanto se non migliore servizio;	Ved. Punto 2.7
4.15	15. La sottostazione provocherebbe un grave danno ambientale per le emissioni di onde elettromagnetiche il zona altamente antropizzata: presentare documentazione che mentisca pubblicazioni dell'Università di Oxford su tematica;	ved. Punto 2.9
4.16	16. Le zone identificate priverebbero la Città di aree strategiche per il miglioramento dei servizi locali e per la crescita del PIL del territorio	Ved. Punto 2.6
	Si richiedono: tutti i documenti mancanti di cui sopra, ad integrazione di quello protocollato e pubblicato, al fine di avere un progetto esecutivo che permetta la valutazione precisa sulla salute pubblica e sull'impatto ambientale; si richiedono tutte le ipotesi progettuali alternative all'opera, che RFI S.p.A. ed anche ITALFERR hanno elaborato e che sono state escluse. Si desiderano i dettagli del progetto 2012, oltre ad eventuali ipotesi scartate in occasione dell'analisi multicriteria. Si richiedono inoltre le relative ragioni tecniche e scientifiche per cui sono state scartate.	
	Si conclude: Di voler reputare tale comunicazione quale formale contestazione. Negli elaborati si evincono gravissime criticità: un'analisi del tutto sommaria della relazione progettuale dell'intervento previsto, mancanza totale di dati certi e scientifici su impianti, misurazione acustiche, misurazione di onde elettromagnetiche e studi specifici/pubblicazioni sulla composizione dell'aria per metro cubo in contesto di perforazione di rocce contenenti amianto naturale . Pertanto, per tutto quanto sopra premesso, la scrivente contesta l'iter procedurale della realizzazione delle opere di progetto ed esprime il proprio fermo dissenso alla loro realizzazione, manifestando esplicitamente la richiesta di revisione del progetto, con modifica del tracciato al fine di: - evitare molte delle demolizioni previste, se non tutte. - Scegliere un progetto che punti alla totale ecosostenibilità - Identificare una soluzione che sia socialmente sostenibile e che non divida la città in ghetti (identificare soluzioni nelle estreme periferie, in aree inedificate, di confine, o a soluzioni interrante in scia con altri progetti in Italia). - Scegliere un tracciato che non privi la Città di aree strategiche per il miglioramento dei servizi locali e per la crescita del PIL del territorio Con la più ampia riserva di agire nelle sedi giudiziarie per la tutela dei propri interessi e per il ristoro di tutti i danni subiti e subendi a seguito della realizzando opera in contestazione.	

Annesso 1
Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA
(Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848.del 19/10/2022)

Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web https://dp.avsalerioreggio Calabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf

ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
5.0	<p>Espropriato - Sig.ra MARA PICCINI</p> <p>Io sottoscritto MARA PICCINI, in merito alla procedura in oggetto, formulo la presente nella mia qualità di proprietario di immobile interessato al fine di contestare il Progetto per come concepito.</p> <p>Premesso che:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Qualsiasi dato leggibile nelle relazioni analitiche allegate al Progetto di fattibilità prendono in esame dati statistici, economici di traffico etc. relativi alla linea Salerno Reggio Calabria relegando alla linea Paola Cosenza solo menzioni marginali e poco specifiche; -Il D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2021, n.108 – ha previsto 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. La linea PAOLA-COSENZA non risulta tra gli interventi elencati nel su detto Allegato; -La linea Paola - Cosenza non rientra nella lista dei finanziamenti del PNRR e secondo quanto riportato nel D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2021, n.108 e nella Legislazione Italiana dalla stessa richiamata, “ LE OPERE CHE GODONO DELLE SEMPLIFICAZIONI PROCEDURALI DEVONO ESSERE FINANZIATE IN TUTTO O IN PARTE CON FONDI PNRR; -Durante la presentazione del progetto si è evidenziato e decantato quanto riportato nel DOSSIER DI PROGETTO “La realizzazione di una nuova infrastruttura tra Salerno e Reggio Calabria avrà dei parametri di prestazione tali da poter assicurare non solo il traffico passeggeri veloce, ma anche il trasporto merci. Il progetto oggetto di studio riguarda la realizzazione del “Raddoppio Paola / S. Lucido – Cosenza (Galleria Santomarco)”, individuato come strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria e finalizzato a potenziare il traffico passeggeri/merci della linea. L’intervento fa riferimento al Corridoio della rete centrale denominato “Scandinava – Mediterraneo” e si colloca sull’asse Narimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Catanzaro Messina e Palermo come linea necessaria al trasporto merci secondo la dorsale parlata di corridoio merci” ; -La linea Taranto-Sibari –Paola alla quale si fa riferimento come dorsale merci per come riportato al punto precedente, attualmente risulta come linea complementare a semplice binario con velocità massima di 140 km/h con limitazione a 90 km/h su parecchie tratte; -Dagli elaborati progettuali allegati al progetto di fattibilità della nuova linea Paola – Cosenza, non si evince come possa essere collegata e raccordata alla linea A.V. Salerno Reggio C.. In effetti la nuova galleria e la nuova stazione nella posizione progettuale, di cui trattasi, in nessun punto riporta innesto e/o raccordo con la futura eventuale linea A.V. Salerno – Reggio C.. <p>Considerato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> -La linea A.V. Salerno- Reggio C. è stata finanziata con Fondi PNRR, ad oggi, solo per quanto riguarda il primo lotto -Dalle ultime notizie non sarà realizzato il progetto secondo il tracciato originariamente previsto ma, sarà limitato a Tarsia, con perdita degli effetti e caratteristiche di A.V. , -Il piano degli espropri allegato al progetto oltre che essere stato realizzato su planimetria vetusta di almeno 40 anni, è in contrasto con gli allegati progettuali. Come può notarsi dall’estratto del piano parcellare foglio 3/4 , viene riportata una viabilità come esistente che attraverserebbe l’attuale linea Paola-Cosenza, che in effetti non esiste da oltre 40 anni; -Lo stesso piano degli sia nella tavola 2/4 che nella 3/4 è in contrasto con le ipotesi progettuali -La relazione giustificativa degli espropri risulta falsata sia con riferimento alle affermazioni dell’inquadramento del sito e sia con riferimento ai parametri economici di indennità visto che il prezzo di mercato per la zona di interesse già da oltre 5 anni è compreso tra i 30 ed i 40 euro/mq.; il prezzo riportato in perizia - ossia 4 euro/mq. - si riferisce solo alle zone agricole montane e pedemontane. -Nella relazione si riporta come consistenza stimata relativamente a fabbricati civili e pertinenze mq 22.01.(E trattasi di un errore marchiano in quanto si è ommesso di dichiarare che la maggiorparte delle demolizioni riguardano immobili di categoria A7/A11 con rifiniture di lusso e tutte adibite ad abitazione principale degli occupanti. -La zona di intervento ricade nel nuovo Piano Strutturale Comunale in quanto classificata come “aree per servizi terziari turistici”: subirà a causa del passaggio della nuova linea ferroviaria evidenti stravolgimenti, con irreversibili ricadute sul tessuto sociale ed economico della nostra comunità. -La Città di Paola verrà fortemente lesa attraverso la perdita di servizi essenziali, con gravi ripercussioni sulla ricettività turistica e sanitaria (vedasi elisoccorso) del territorio. -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. <p>Si osserva che:</p>	<p>Si osserva che le richieste si riferiscono all’opera nel suo complesso e/o riguardano aspetti procedurali non attinenti al procedimento di VIA in corso. Al contempo, si rappresenta che le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state oggetto di attenzione nell’ambito del Dibattito Pubblico, nel corso dei relativi incontri e nella documentazione prodotta.</p>
5.1	Il progetto risulta carente di analisi specifiche fatte in loco a livello geologico correlate alla particolare zona sismica; ed in particolare alla presenza della più importante faglia calabrese (17 km di lunghezza) sulla catena montuosa coinvolta dell’Appennino Paolano.	vd. Punto 1.3
5.2	2. La simulazione di problematiche sulla rumorosità sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio sia in generale per l’ambito residenziale in spazi interni ed esterni (con rif. Dpr 18/11/1998, n. 459) che più specificatamente sulle limitazioni a 40 dB(A) nelle ore diurne e 35 dB(A) per le aree interessate da ospedali, case di cura e case di riposo;	Vedi punto 4.2
5.3	3. La carenza di documentazione specifica sulla vibrazione sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio;	Vedi punto 4.3
5.4	4. La mancanza di documentazione che affronti il tema della presenza di polveri sottili sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio. Infatti i dati condivisi risultano privi di documentazione scientifica tratta da studi o pubblicazioni che stabiliscano la qualità dell’aria per numero particelle/metro cubo nella timeline dei lavori sia nel periodo degli scavi che post. (NB: gli opportuni studi dovrebbero essere condotti in condizioni di perforazione roccia con la presenza di amianto naturale al fine di rappresentare pedissequamente il caso di specie); alla valutazione di impatto ambientale delle opere strutturali e di quelle di mitigazione della rumorosità, gravi sarebbero le 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.	Vedi punto 4.4
5.5	5. Vi è una plateale carenza di opere di mitigazione con nuova vegetazione di alto fusto; alla carenza di connettività delle infrastrutture viarie di progetto con quelle esistenti;	Vedi punto 4.5
5.6	6. Risultano molto impattanti per il territorio il raggio di curvatura delle linee ferrate che si immettono nelle pendici della catena costiera;	Vedi punto 4,6
5.7	7. Dai documenti non traspare alcuna sostenibilità economica;	Vedi punto 4.7
5.8	8. Documentazione dove con analisi di soddisfazione delle esigenze del territorio: ritengo non ci siano i presupposti di Utilità Pubblica. Inoltre risulta chiaro che la presumibile Utilità sia a discapito della salute collettiva;	Vedi punto 4.8
5.9	9. Analisi benefici con specificità territoriale;	Ved. Punto 1.17
5.10	10. Deturpa un contesto sociale, ambientale ed economico fondamentale per l’intera costa tirrenica cosentina, in quanto il PSC (approvato con Delibera di C.C. n°13 del 27/05/2021) lo ha classificato come “Aree per servizi terziari turistici” e contiguo alla zona balneare del nuovo Piano Spiaggia (approvato con Decreto dell’08.04.2022); 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.	Vedi punto 4.10
5.11	11. Il progetto non prevede la rimozione del rilevato ferroviario (linea Paola-CS), e viadotto (linea San Lucido – CS), esistente che verrebbe dismessa;	Vedi punto 4.11
5.12	12. Le demolizioni di abitazioni e la distruzione di attività imprenditoriali (strutture ippiche, Resort turistici), comporterebbero un danno enorme del tessuto socio economico dell’intera cittadina: spiegare economicamente quali potrebbero essere le soluzioni per salvaguardare tali perdite economiche e servizi mancanti nella Città nel medio-lungo termine.	Vedi punto 4.12
5.13	13. Vi sarebbero dei danni permanenti per le residenze e le attività economiche sia nel periodo di cantiere, che nel periodo di esercizio;	Ved. Punto .1.19
5.14	14. Si occupa terreno che il comune di Paola ha già destinato ad aree di pubblica utilità e sanitaria, elisoccorso 118: spiegare come garantire un altrettanto se non migliore servizio;	Vedi punto 4.14
5.15	15. La sottostazione provocherebbe un grave danno ambientale per le emissioni di onde elettromagnetiche il zona altamente antropizzata: presentare documentazione che mentisca pubblicazioni dell’Università di Oxford su tematica;	ved. Punto 2.9
5.16	16. Le zone identificate priverebbero la Città di aree strategiche per il miglioramento dei servizi locali e per la crescita del PIL del territorio	Vedi punto 4.16
	<p>Si richiedono:</p> <p>tutti i documenti mancanti di cui sopra, ad integrazione di quello protocollato e pubblicato, al fine di avere un progetto esecutivo che permetta la valutazione precisa sulla salute pubblica e sull’impatto ambientale;</p> <p>si richiedono tutte le ipotesi progettuali alternative all’opera, che RFI S.p.A. ed anche ITALFERR hanno elaborato e che sono state escluse. Si desiderano i dettagli del progetto 2012, oltre ad eventuali ipotesi scartate in occasione dell’analisi multicriteria. Si richiedono inoltre le relative ragioni tecniche e scientifiche per cui sono state scartate.</p> <p>Si conclude:</p> <p>Negli elaborati si evincono gravissime criticità: un’analisi del tutto sommaria della relazione progettuale dell’intervento previsto, mancanza totale di dati certi e scientifici su impianti, misurazione acustiche, misurazione di onde elettromagnetiche e studi specifici/pubblicazioni sulla composizione dell’aria per metro cubo in contesto di perforazione di rocce contenenti amianto naturale .</p>	

Annesso 1
Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA
(Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848 del 19/10/2022)

Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicata nel presente link web https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf

ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
	<p>Pertanto, per tutto quanto sopra premesso, la scrivente contesta l'iter procedurale della realizzazione delle opere di progetto ed esprime il proprio fermo dissenso alla loro realizzazione, manifestando esplicitamente la richiesta di revisione del progetto, con modifica del tracciato al fine di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - evitare molte delle demolizioni previste, se non tutte. - Scegliere un progetto che punti alla totale ecosostenibilità - Identificare una soluzione che sia socialmente sostenibile e che non divida la città in ghetti (identificare soluzioni nelle estreme periferie, in aree inedificate, di confine, o a soluzioni interrata in scia con altri progetti in Italia). - Scegliere un tracciato che non privi la Città di aree strategiche per il miglioramento dei servizi locali e per la crescita del PIL del territorio <p>Con la più ampia riserva di agire nelle sedi giudiziarie per la tutela dei propri interessi e per il ristoro di tutti i danni subiti e subendi a seguito della realizzando opera in contestazione.</p>	
	MITE-2022-0102256	
6.0	<p>Espropriato Sig.ROBERTO CIPOLLA</p> <p>Io sottoscritto ROBERTO CIPOLLA, in merito alla procedura in oggetto, formulo la presente nella mia qualità di proprietario di immobile interessato al fine di contestare il Progetto per come concepito.</p> <p>Premesso che:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Qualsiasi dato leggibile nelle relazioni analitiche allegate al Progetto di fattibilità prendono in esame dati statistici, economici di traffico etc. relativi alla linea Salerno Reggio Calabria relegando alla linea Paola Cosenza solo menzioni marginali e poco specifiche; -Il D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2021, n.108 – ha previsto 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. La linea PAOLA-COSENZA non risulta tra gli interventi elencati nel su detto Allegato; -La linea Paola - Cosenza non rientra nella lista dei finanziamenti del PNNR e secondo quanto riportato nel D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2021, n.108 e nella Legislazione Italiana dalla stessa richiamata, " LE OPERE CHE GODONO DELLE SEMPLIFICAZIONI PROCEDURALI DEVONO ESSERE FINANZIATE IN TUTTO O IN PARTE CON FONDI PNNR; -Durante le presentazioni del progetto si è evidenziato e decantato quanto riportato nel DOSSIER DI PROGETTO "La realizzazione di una nuova infrastruttura tra Salerno e Reggio Calabria avrà dei parametri di prestazione tali da poter assicurare non solo il traffico passeggeri veloce, ma anche il trasporto merci. Il progetto oggetto di studio riguarda la realizzazione del "Raddoppio Paola / S. Lucido – Cosenza (Galleria Santomarco)", individuato come strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria e finalizzato a potenziare il traffico passeggeri/merci della linea. L'intervento fa riferimento al Corridoio della rete centrale denominato "Scandinavo – Mediterraneo" e si colloca sull'asse Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Catanzaro Messina e Palermo come linea necessaria al trasporto merci secondo la dorsale parlato di corridoio merci". ; -La linea Taranto-Sibari –Paola alla quale si fa riferimento come dorsale merci per come riportato al punto precedente, attualmente risulta come linea complementare a semplice binario con velocità massima di 140 km/h con limitazione a 90 km/h su parecchie tratte; -Dagli elaborati progettuali allegati al progetto di fattibilità della nuova linea Paola – Cosenza, non si evince come possa essere collegata e raccordata alla linea A.V. Salerno Reggio C.. In effetti la nuova galleria e la nuova stazione nella posizione progettuale, di cui trattasi, in nessun punto riporta innesto e/o raccordo con la futura eventuale linea A.V. Salerno – Reggio C.. <p>Considerato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> -La linea A.V. Salerno- Reggio C. è stata finanziata con Fondi PNNR, ad oggi, solo per quanto riguarda il primo lotto -Dalle ultime notizie non sarà realizzato il progetto secondo il tracciato originariamente previsto ma, sarà limitato a Tarsia, con perdita degli effetti e caratteristiche di A.V. , -Il piano degli espropri allegato al progetto oltre che essere stato realizzato su planimetria vetusta di almeno 40 anni, è in contrasto con gli allegati progettuali. Come può notarsi dall'estratto del piano parcellare foglio 3/4 , viene riportata una viabilità come esistente che attraverserebbe l'attuale linea Paola-Cosenza, che in effetti non esiste da oltre 40 anni; -Lo stesso piano degli sia nella tavola 2/4 che nella 3/4 è in contrasto con le ipotesi progettuali -La relazione giustificativa degli espropri risulta falsata sia con riferimento alle affermazioni dell'inquadramento del sito e sia con riferimento ai parametri economici di indennità visto che il prezzo di mercato per la zona di interesse già da oltre 5 anni è compreso tra i 30 ed i 40 euro/mq.; il prezzo riportato in perizia - ossia 4 euro/mq. - si riferisce solo alle zone agricole montane e pedemontane. -Nella relazione si riporta come consistenza stimata relativamente a fabbricati civili e pertinenze mq 22.01.(E trattasi di un errore marchiano in quanto si è ommesso di dichiarare che la maggiorparte delle demolizioni riguardano immobili di categoria A7/A11 con rifiniture di lusso e tutte adibite ad abitazione principale degli occupanti. -La zona di intervento ricade nel nuovo Piano Strutturale Comunale in quanto classificata come "aree per servizi terziari turistici": subirà a causa del passaggio della nuova linea ferroviaria evidenti stravolgimenti, con irreversibili ricadute sul tessuto sociale ed economico della nostra comunità. -La Città di Paola verrà fortemente lesa attraverso la perdita di servizi essenziali, con gravi ripercussioni sulla ricettività turistica e sanitaria (vedasi elisoccorso) del territorio. -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. <p>Si osserva che:</p>	<p>Si osserva che le richieste si riferiscono all'opera nel suo complesso e/o riguardano aspetti procedurali non attinenti al procedimento di VIA in corso. Al contempo, si rappresenta che le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state oggetto di attenzione nell'ambito del Dibattito Pubblico, nel corso dei relativi incontri e nella documentazione prodotta.</p>
6.1	Il progetto risulta carente di analisi specifiche fatte in loco a livello geologico correlate alla particolare zona sismica; ed in particolare alla presenza della più importante faglia calabrese (17 km di lunghezza) sulla catena montuosa coinvolta dell'Appennino Paolano.	vd. Punto 1.3
6.2	2. La simulazione di problematiche sulla rumorosità sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio sia in generale per l'ambito residenziale in spazi interni ed esterni (con rif. Dpr 18/11/1998, n. 459) che più specificatamente sulle limitazioni a 40 dB(A) nelle ore diurne e 35 dB(A) per le aree interessate da ospedali, case di cura e case di riposo;	Vedi punto 4.2
6.3	3. La carenza di documentazione specifica sulla vibrazione sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio;	Vedi punto 4.3
6.4	4. La mancanza di documentazione che affronti il tema della presenza di polveri sottili sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio. Infatti i dati condivisi risultano privi di documentazione scientifica tratta da studi o pubblicazioni che stabiliscano la qualità dell'aria per numero particelle/metro cubo nella timeline dei lavori sia nel periodo degli scavi che post. (NB: gli opportuni studi dovrebbero essere condotti in condizioni di perforazione roccia con la presenza di amianto naturale al fine di rappresentare pedissequamente il caso di specie); alla valutazione di impatto ambientale delle opere strutturali e di quelle di mitigazione della rumorosità, gravi sarebbero le 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.	Vedi punto 4.4
6.5	5. Vi è una plateale carenza di opere di mitigazione con nuova vegetazione di alto fusto; alla carenza di connettività delle infrastrutture viarie di progetto con quelle esistenti;	Vedi punto 4.5
6.6	6. Risultano molto impattanti per il territorio il raggio di curvatura delle linee ferrate che si immettono nelle pendici della catena costiera;	Vedi punto 4,6
6.7	7. Dai documenti non traspare alcuna sostenibilità economica;	ved. Punto 1.1
6.8	8. Documentazione dove con analisi di soddisfazione delle esigenze del territorio: ritengo non ci siano i presupposti di Utilità Pubblica. Inoltre risulta chiaro che la presumibile Utilità sia a discapito della salute collettiva;	Vedi punto 4.8
6.9	9. Analisi benefici con specificità territoriale;	Ved. Punto 1.17
6.10	10. Deturpa un contesto sociale, ambientale ed economico fondamentale per l'intera costa tirrenica cosentina, in quanto il PSC (approvato con Delibera di C.C. n°13 del 27/05/2021) lo ha classificato come "Aree per servizi terziari turistici" e contiguo alla zona balneare del nuovo Piano Spiaggia (approvato con Decreto dell'08.04.2022); 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.	Vedi punto 4.10

Annesso 1

Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA
(Richiesta di integrazione della nota CTVA U.0007848 del 19/10/2022)

Nel corso del Dibattito Pubblico le osservazioni presentate da privati, associazioni e Pubbliche Amministrazioni sono state affrontate negli incontri e nei documenti pervenuti, come riportato nella Relazione Conclusiva Dibattito Pubblico -Cosenza Paola pubblicato nel presente link web https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/wp-content/uploads/2022/09/Relazione-conclusiva-DP_Cosenza-Paola-1.pdf

ENTE	DESCRIZIONE	CONTRODEDUZIONE
6.11	11. Il progetto non prevede la rimozione del rilevato ferroviario (linea Paola-CS), e viadotto (linea San Lucido – CS), esistente che verrebbe dismessa;	Vedi punto 4.11
6.12	12. Le demolizioni di abitazioni e la distruzione di attività imprenditoriali (strutture ippiche, Resort turistici), comporterebbero un danno enorme del tessuto socio economico dell'intera cittadina: spiegare economicamente quali potrebbero essere le soluzioni per salvaguardare tali perdite economiche e servizi mancanti nella Città nel medio-lungo termine.	Vedi punto 4.12
6.13	13. Ci sarebbero dei danni permanenti per le residenze e le attività economiche sia nel periodo di cantiere, che nel periodo di esercizio;	Vedi Punto 1.19
6.14	14. Si occupa terreno che il comune di Paola ha già destinato ad aree di pubblica utilità e sanitaria, elisoccorso 118: spiegare come garantire un altrettanto se non migliore servizio;	Vedi Punto 4.14
6.15	15. La sottostazione provocherebbe un grave danno ambientale per le emissioni di onde elettromagnetiche in zona altamente antropizzata: presentare documentazione che mentisca pubblicazioni dell'Università di Oxford su tematica;	Vedi Punto 2.9
6.16	16. Le zone identificate priverebbero la Città di aree strategiche per il miglioramento dei servizi locali e per la crescita del PIL del territorio	Vedi Punto 4.16
	<p>Si richiedono:</p> <p>tutti i documenti mancanti di cui sopra, ad integrazione di quello protocollato e pubblicato, al fine di avere un progetto esecutivo che permetta la valutazione precisa sulla salute pubblica e sull'impatto ambientale;</p> <p>si richiedono tutte le ipotesi progettuali alternative all'opera, che RFI S.p.A. ed anche ITALFERR hanno elaborato e che sono state escluse. Si desiderano i dettagli del progetto 2012, oltre ad eventuali ipotesi scartate in occasione dell'analisi multicriteria. Si richiedono inoltre le relative ragioni tecniche e scientifiche per cui sono state scartate.</p> <p>Si conclude:</p> <p>Negli elaborati si evincono gravissime criticità: un'analisi del tutto sommaria della relazione progettuale dell'intervento previsto, mancanza totale di dati certi e scientifici su impianti, misurazione acustiche, misurazione di onde elettromagnetiche e studi specifici/pubblicazioni sulla composizione dell'aria per metro cubo in contesto di perforazione di rocce contenenti amianto naturale .</p> <p>Pertanto, per tutto quanto sopra premesso, la scrivente contesta l'iter procedurale della realizzazione delle opere di progetto ed esprime il proprio fermo dissenso alla loro realizzazione, manifestando esplicitamente la richiesta di revisione del progetto, con modifica del tracciato al fine di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - evitare molte delle demolizioni previste, se non tutte. - Scegliere un progetto che punti alla totale ecosostenibilità - Identificare una soluzione che sia socialmente sostenibile e che non divida la città in ghetti (identificare soluzioni nelle estreme periferie, in aree inedificate, di confine, o a soluzioni interrante in scia con altri progetti in Italia). - Scegliere un tracciato che non privi la Città di aree strategiche per il miglioramento dei servizi locali e per la crescita del PIL del territorio <p>Con la più ampia riserva di agire nelle sedi giudiziarie per la tutela dei propri interessi e per il ristoro di tutti i danni subiti e subendi a seguito della realizzando opera in contestazione</p>	