

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

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

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

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

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

Al Ministero della Cultura
Direzione Generale Archeologica
Belle Arti e Paesaggio
Servizio V - Tutela del paesaggio
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Al Ministero della Cultura
Soprintendenza Archeologica
Belle Arti e Paesaggio per la
Provincia di Cosenza
sabap-cal@pec.cultura.gov.it

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

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

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

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

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

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

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

Esaminati alcuni aspetti delle integrazioni fornite da Italferr si nota fin da subito che Italferr continui a trattare il progetto in modo approssimativo e superficiale dimostrando la non conoscenza del territorio interessato realizzando un progetto a tavolino senza rilievi effettivi sul territorio. In effetti in aggiunta all’inserimento di foto e documenti non rispondenti alla realtà trascura l’esistenza di ville e villini di nuova costruzione, coltivazioni di pregio come un impianto di tartuficoltura (noccioleti micorrizzate a tartufo), vigneti, oliveti e i non trascurabili quercieti.



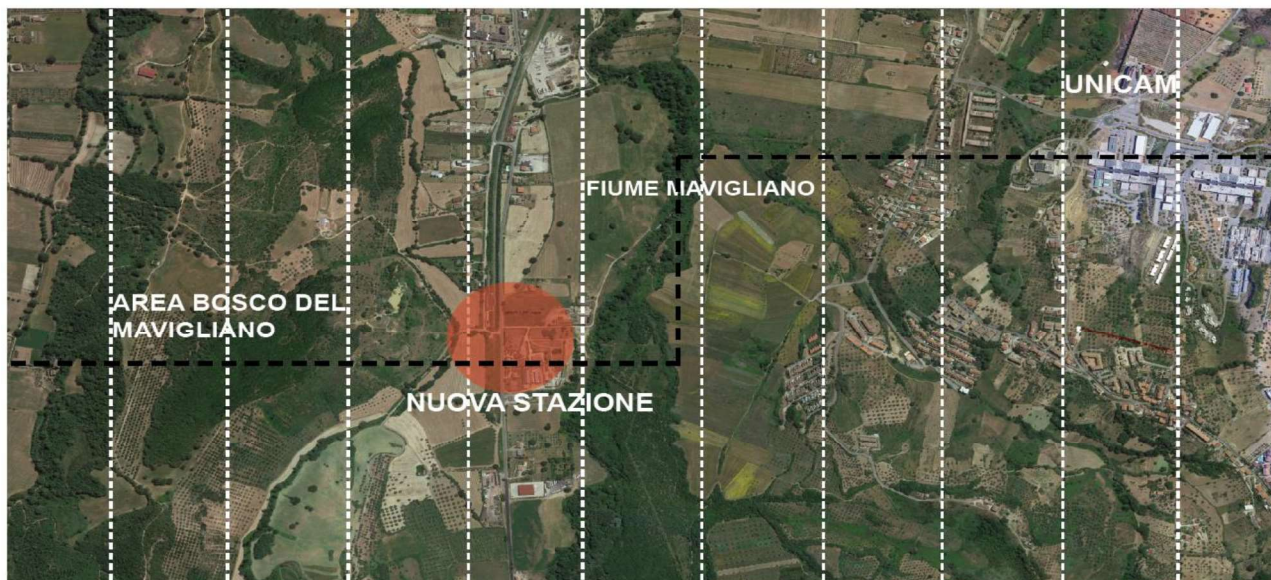


A dimostrazione della superficialità di Italfer nella redazione dei documenti, si segnala quanto riportato nella relazione descrittiva (vedi stralcio riportato sotto).

- Tutto l'intervento ricade nell'area del bosco del Mavigliano – Area SIC D.92/42/CEE; P.O.R. CALABRIA 2000-2006; D.G.R. 604/1005.
- Il torrente Settimo viene segnalato come fiume Mavigliano (il fiume mavigliano si trova a km. 2,3 in linea d'aria dalla zona di intervento).
- L'UNICAL (Università della Calabria) viene segnalata come UNICAM.

LA NUOVA STAZIONE DI MONTALTO UFFUGO

La nuova stazione di Montalto Uffugo si troverà al centro di un territorio costituito da due grandi sistemi ambientali, il bosco del Mavigliano e il fiume del Mavigliano e un sistema urbano strategico per il territorio come quello dell'Università della Calabria. La sua altimetria, a quota +190m s.l.m., la pone in una posizione più bassa rispetto al bosco del Mavigliano e l'Università che dominano l'area. La sua architettura e morfologia garantisce che il nuovo sistema abbia un limitato impatto sui coni visivi attuali.



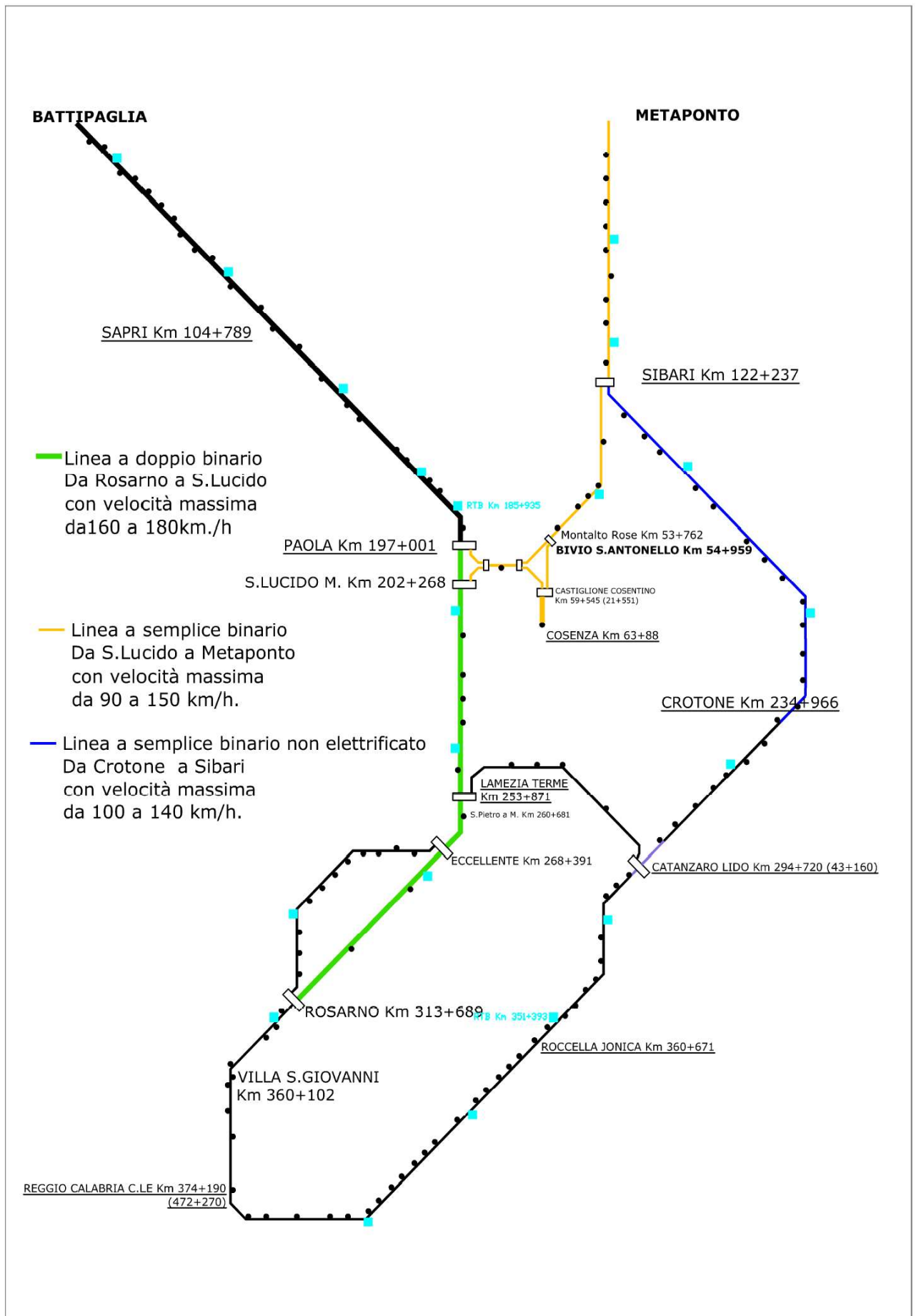
Analizzando le risposte ai quesiti posti dal MITE, è evidente la mancata volontà di Italfer di essere obiettiva e comprensiva delle altrui richieste.

Al punto 1 degli aspetti generali omette di riportare la verità, in effetti la realizzazione della linea A.V. Salerno-Reggio Calabria dovrebbe essere propedeutica alla nuova linea Paola-Cosenza e non viceversa, Nei fatti la linea A.V. Salerno Reggio Calabria sembrerebbe ormai esclusa dagli obiettivi del nuovo Governo Italiano. In ogni caso, soffermandosi ai fatti odierni, non può tralasciarsi quanto segue:

- Per il lotto 1 dell'A.V. – tratta Romagnano-Buonabitacolo-Praia - è stato bloccato addirittura il dibattito pubblico, Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha richiesto alcune integrazioni a Rete ferroviaria italiana (Rfi) per la tratta Romagnano-Buonabitacolo-Praia, cioè per il segmento che dovrebbe congiungere la Campania alla Calabria. Rfi ha sospeso il Dibattito pubblico, secondo quanto sostenuto nella nota ufficiale del Ministero del 28 settembre 2022, il Dibattito pubblico rimane sospeso in attesa di nuovi sviluppi. Il progetto fin qui conosciuto propone che la linea da Salerno a Reggio Calabria che oggi è di 393 chilometri,

divenga con l'Alta velocità di 445 chilometri. Un caso più unico che raro in cui costruendo una linea di Alta velocità invece di accorciare il tracciato di 30-40 chilometri, si allunga di oltre 50. Nelle interlocuzioni tra il ministro Matteo Salvini e il governatore Roberto Occhiuto non si è ancora fatto cenno ad una verifica del progetto a Nord di Lamezia, idem sulla progettazione del tratto Gioia Tauro-Lamezia che collega i due grandi hub dei trasporti calabrese. «Dotarsi di un sistema ferroviario valido per il XXI secolo - ragiona Francesco Russo, professore ordinario di Trasporti all'Università Mediterranea - è decisivo per la Calabria, è la condizione basilare per fare sviluppare il Prodotto interno lordo. Realizzare una vera Alta Velocità, che in meno di 3 ore colleghi Reggio a Roma, può fare salire il Pil annuo di più di un punto percentuale, nessun altro investimento potrebbe dare questo risultato. Lo sviluppo economico e sociale si può avere solo con una importante integrazione ferroviaria». Tutto ciò mentre si attendono ulteriori risposte sull'ammodernamento di tutto il sistema dei trasporti su rotaia in Calabria.

- Il tracciato del lotto 2 dell'A.V. – tratta Praia- Reggio Calabria - non è stato ancora deciso (corridoio tirrenico o autostradale). Tanto che manca ancora di PFTE.
- Italferr omette di segnalare quali sono altre linee AV che accolgono anche il traffico merci. In effetti il traffico merci secondo la Legislazione Italiana ed Europea non può viaggiare oltre i 140 KM/h e certamente non può viaggiare su linee A.V. . La linea esistente offre già queste caratteristiche tanto che le linee esistenti (riportati nel grafico a seguire) anche qualora si realizzasse la nuova linea non permetterebbero velocità oltre i 150 KM/h.. Quindi si ribadisce il concetto "A COSA SERVE REALIZZARE UN'OPERA CHE PERMETTE UNA VELOCITA' A 250 KM/H SOLO IN GALLERIA".



Alla luce delle su riportate considerazioni la progettazione della nuova linea potrebbe essere realizzata con una velocità commisurata alla realtà delle linee esistenti evitando l'attuale impostazione con raggi di curvatura di 1400 metri che CREANO GRANDI INGOMBRI E SCEMPIO ALL'ECOSISTEMA ESISTENTE.

Per quanto riguarda le dichiarazioni in risposta ai quesiti di cui al punto 2 – aspetti progettuali, Italfer difende le scelte eseguite addirittura giustificando il nuovo tracciato con l'affermazione che **“ il posizionamento del nuovo tracciato ferroviario Paola Cosenza deve garantire una distanza planimetrica dall'imbocco esistente dell'attuale linea per ragioni tecnico-realizzativo;con aspetti tecnico-realizzativo”** .

Da un esame del progetto da parte di un Tecnico da noi incaricato (purtroppo i costi eccessivi non ci permettono di far elaborare un progetto alternativo a nostre spese), si è evidenziato che dal km. 5,00 , dell'attuale progettazione, si potrebbe affiancare alla linea esistente sfruttando l'attuale sede stradale e parzialmente i cortili delle abitazioni esistenti fino all'attuale sbocco della ferrovia evitando così minor impatto ambientale, nessuna demolizione di manufatti esistenti con notevole risparmio sia della spesa pubblica e la non trascurabile violenza psicologica agli espropriandi per la perdita delle proprie residenze principali, luogo di affetti familiari e frutto di notevoli sacrifici.

Per la sede della futura stazione ferroviaria si potrebbe sfruttare l'area interclusa tra la via Sant'Anna e la via Santa Maria di Settimo, di fatto detta area risulta larga trasversalmente alla linea in progetto pari a ml. 57 senza intaccare le proprietà private. Se a ciò si aggiunge che le attuali abitazioni sono posizionate per fascia di rispetto alla sede stradale ad almeno 30 metri, si evince che la sede occupabile si amplia a sufficienza per la realizzazione della futura stazione in progetto.

Occorre riconoscere che la soluzione prospettata impone, durante i lavori una limitazione di velocità all'attuale linea quantificabile in circa 5 minuti, e durante le fasi attivazioni interruzioni totali di qualche giorno. Chiaramente in via preventiva occorre procedere con la progettazione di una nuova alternativa della sede stradale che sarà sicuramente meno impattante di quella attualmente in progetto.

Si riporta a seguire uno schema della soluzione progettuale proposta, tenendo presente che la stessa non comporta raggi di curvatura tali da porre attenzione o da comportare riduzioni di velocità (per ammissione di Italfer la velocità di progetto in prossimità della stazione è pari a 140/150 km/h. La stessa ha un impatto molto basso sull'ambiente esistente anche perché molto meno invasiva e

da non sottovalutare assolutamente che dallo sbocco occupa solo proprietà già di RFI oltre la sede stradale esistente. Difatti le aree evidenziate in verde ed in rosso (dallo sbocco) risultano già di proprietà RFI.

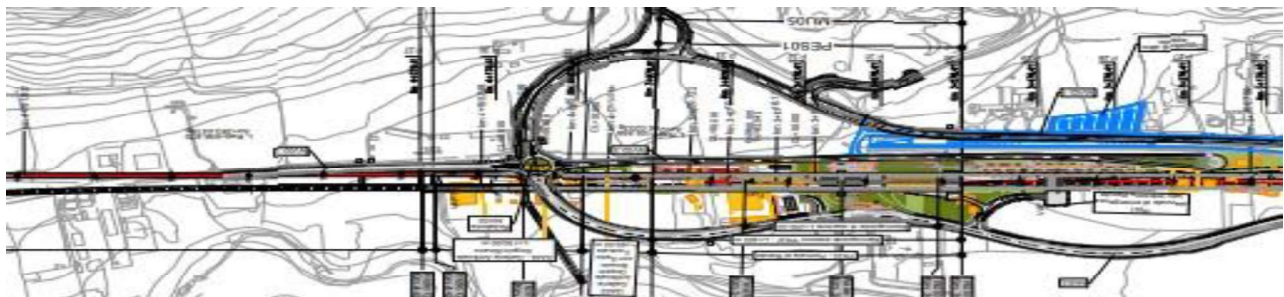
IN blu viene evidenziata l'attuale linea Paola – Cosenza;

In magenta la linea in progetto;

In rosso soluzione progettuale suggerita.



Stralcio progetto Italfer.



Tutto quanto sopra riportato coincide con il rinnovo della richiesta di annullamento dell'intero iter procedurale per :

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

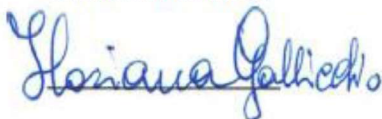
indicati nell'Allegato IV del medesimo DL. Semmai è un intervento complementare e finale all'A.V.;

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

Inviando cordiali Saluti restiamo in attesa di risposte.

Montalto Uffugo, 15/12/2022

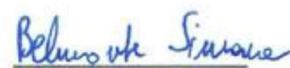
Galicchio Floriana



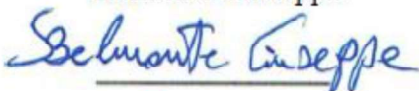
Pettinato Brunella



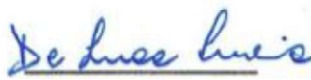
Belmonte Simona



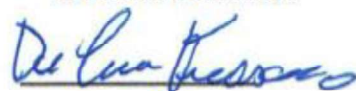
Belmonte Giuseppe



De Luca Lucia




De Luca Francesco




Godino Francesca



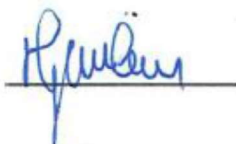
Godino Giuseppe



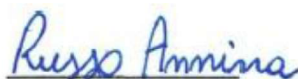
Russo Santina



Magliarella Carmine



Russo Annina



Russo Francesca

Per delega firma Russo Annina

