



DIBATTITO PUBBLICO

Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria

Dibattito Pubblico sulla linea AV
Salerno - Reggio Calabria
Raddoppio Cosenza –
Paola San Lucido

Relazione conclusiva

16 settembre 2022

Sommario

PREMESSA	1
1 BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	3
2 I TEMPI DEL DIBATTITO	5
3 L'ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	6
3.1 I contatti diretti con le istituzioni e gli stakeholder	7
3.2 Il sito WEB.....	7
3.3 I comunicati stampa e la presenza sui media	10
3.4 I social.....	11
3.5 Le locandine.....	12
4 GLI INCONTRI, I SOGGETTI COINVOLTI E IL CLIMA DEL DIBATTITO	12
4.1 GLI incontri e i soggetti coinvolti	13
4.1.1 L'incontro di presentazione del Dibattito	13
4.1.2 Speciale "Primo Piano" sul L'altro Corriere TV.....	13
4.1.3 Intervista al TG3 RAI	14
4.1.4 21 luglio, incontro pubblico a Paola	15
4.1.5 22 luglio, incontro pubblico a Montalto Uffugo.....	16
4.1.6 26 luglio, Webinar: L'alta velocità come occasione di sviluppo per il Meridione..	16
4.1.7 27 luglio, Galleria Santomaro: esigenze trasportistiche e difficoltà tecniche.....	17
4.1.8 3 agosto incontro pubblico a Paola	18
4.1.9 Pubblicazione dei contributi inviati al Dibattito	18
4.1.10 Pubblicazione del documento "Questioni dibattute e domande" e video illustrativo	19
4.1.11 Intervista TG3 RAI sulla pubblicazione del documento di domande	19
4.2 Il "clima" del Dibattito: considerazioni del Coordinatore.....	19
5 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO.....	21

6	I TEMI E LE QUESTIONI DEL DIBATTITO PUBBLICO	23
6.1	IL quadro sinottico	24
6.1.1	Temì dominanti.....	24
6.1.2	Temì che hanno ricevuto grande attenzione	26
6.1.3	Temì che hanno ricevuto attenzione	27
6.1.4	Temì specialistici.....	27
6.1.5	Temì che il Dibattito è non riuscito a trattare	28
6.2	I temì dominanti	28
6.2.1	Itinerario percorso dalla linea AV in Calabria	28
6.2.2	Obiezioni alla scelta dell'itinerario interno.....	31
6.2.3	Effetti della scelta dell'itinerario sulla conformazione dei raccordi ferroviari	35
6.2.4	Una vera "linea AV" per la Calabria.....	36
6.2.5	Funzione della nuova linea e trasporto passeggeri	36
6.2.6	Funzione della nuova linea e trasporto merci.....	38
6.2.7	Le interferenze dei raccordi con il territorio e il "Progetto del 2012"	41
6.2.8	Livello di prestazione della linea e impatti sul territorio	45
6.2.9	Espropri e indennizzi: non solo valori venali	46
6.2.10	Espropri e indennizzi: funzione dei valori indicati nel PFTE	47
6.2.11	Espropri e indennizzi: procedure e tempistiche	48
6.3	I temì di grande attenzione	49
6.3.1	Preoccupazioni per la salute: la sottostazione elettrica	49
6.3.2	Preoccupazioni la salute: sostanze nocive nelle polveri di scavo.....	52
6.3.3	Consumo di suolo: la stazione di Montalto Uffugo e la viabilità di servizio	53
6.3.4	Consumo di suolo: eliminazione delle infrastrutture dismesse.....	55
6.3.5	Effetti negativi sul tessuto socioeconomico	57
6.3.6	Sviluppo socioeconomico: possibili interventi di sostegno	59
6.4	Media attenzione	60
6.4.1	Interferenza con il progetto di centro sportivo	60

6.4.2	<i>Interferenza con importanti strutture turistiche</i>	61
6.5	<i>Specialistiche</i>	62
6.5.1	<i>Questioni procedurali</i>	62
6.5.2	<i>Questioni relative al finanziamento</i>	64
6.5.3	<i>Questioni tecniche: le correnti galvaniche</i>	66
7	INDICI	67
7.1	Indice dei contributi citati.....	67
7.2	Indice delle domande	68

APPENDICE A Report Media

APPENDICE B. Report Social

PREMESSA

Il presente Rapporto Conclusivo è stato redatto seguendo le Raccomandazioni emanate dalla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico ed in particolare la Raccomandazione 3, che ha richiesto di inserire un Quadro Sinottico che fornisca una visione sintetica dei temi dibattuti, comunicando, oltre ai loro contenuti, il peso che hanno avuto nel corso del Dibattito.

Nella sua redazione si è preferito dare risalto ai contenuti emersi, alle domande e alle risposte del proponente, sintetizzando e lasciando in allegato i dettagli e la descrizione del suo svolgimento.

Un primo aspetto, che deve essere messo in evidenza, è che questa tratta fa parte dello stesso “global project” della Battipaglia – Romagnano: di conseguenze, una ampia serie di questioni, sia di natura procedurale, sia di natura tecnica, sono state approfondite in quella occasione. Di conseguenza, si è evitato di porre nuovamente a RFI domande alle quali aveva già adeguatamente risposto, per la consultazione delle quali si rimanda alla [Relazione Conclusiva della tratta Battipaglia Romagnano](#).

NOTA EDITORIALE

La Relazione Conclusiva è stata redatta con lo scopo di essere consultata non a stampa ma video. Questo non solo per evitare un inutile dispendio di risorse ma anche per poter usufruire dei molti collegamenti ipertestuali, che consentono di accedere dal testo ai documenti progettuali, ai contributi inviati, agli interventi nei webinar, ai video che permettono di approfondire singoli aspetti. Ciò consente di ridurre le dimensioni del documento e, nello stesso tempo, di rendere agevole l'approfondimento dei temi di specifico interesse.

La Relazione Conclusiva è stata redatta dal Coordinatore dei Dibattito Pubblico, Roberto Zucchetti, che si è avvalso di una equipe messa a disposizione da PTSCLAS S.p.A., società selezionata da RFI mediante una procedura ad evidenza pubblica.



Hanno supportato il Coordinatore:

- Roberto Zucchetti – Coordinatore
- Tatiana Manuela Cini – Supporto al coordinamento
- Costanza Rapone – Supporto al coordinamento
- Silvio Bosetti – Esperto Pianificazione del territorio e dell'ambiente

- Desirée Campagna – Esperto Impatto sociale e valutazione del ritorno
- Raffaele Galdi – Esperto Pianificazione del territorio e dell'ambiente
- Alessandro Olivieri – Esperto Pianificazione del territorio e dell'ambiente
- Giuseppe Siciliano – Esperto Policy ed Economia dei Trasporti e delle Infrastrutture
- Eugenio Vite – Esperto Impatto sociale e valutazione del ritorno sociale
- Massimo Martellini – Esperto di Comunicazione
- Alessia Martellini – Esperto di Social Media strategy
- Giuseppina Scalera – Esperto Comunicazione
- Emiliano Morrone e Pia Tucci – Ufficio Stampa

1 BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento di raddoppio Cosenza – Paola/S. Lucido (nuova galleria Santomarco) è ricompreso nel perimetro del progetto “Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria”, indicato nell'Allegato IV del Decreto-Legge 31 maggio 2021, n. 77 convertito con modificazioni dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108. Si colloca quindi a pieno titolo all'interno di un progetto più ampio che, una volta realizzato, consentirà il collegamento ferroviario veloce tra Salerno e Reggio Calabria, con diramazioni verso la costa ionica e adriatica. L'obiettivo è la realizzazione di un'infrastruttura con parametri prestazionali tali da poter assicurare non solo lo sviluppo del traffico passeggeri veloce, ma anche il potenziamento del trasporto merci.



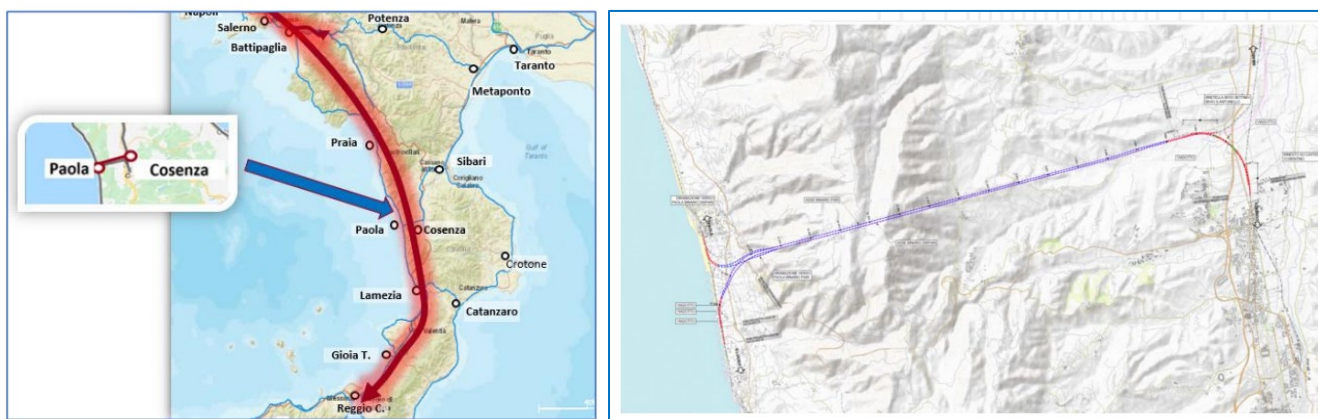
L'intervento è parte del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e costituisce quindi un passaggio decisivo della programmazione europea in materia di trasporti, completando così un itinerario strategico di connessione tra il sud e il nord della penisola.

Nell'ambito del complesso processo progettuale del corridoio infrastrutturale tra Salerno e Reggio Calabria sono state studiate diverse ipotesi di tracciato. Considerando la consistenza e il costo dell'intera opera, è stato individuato un primo scenario temporale con la realizzazione di alcuni lotti prioritari che consentono il maggior ritorno in termini di benefici.

In tale ambito, al fine di ottenere una diffusa riduzione delle percorrenze unitamente alla realizzazione di itinerari merci ed allo sviluppo dell'accessibilità al sistema ferroviario anche in termini di intermodalità, nello scenario prioritario è prevista la realizzazione del Lotto 1, del Lotto 2 e del raddoppio Cosenza - Paola/S. Lucido (nuova galleria Santomarco).

In considerazione della complessità dell'intero intervento, a partire dalla fattibilità delle alternative progettuali, il progetto è sviluppato con step successivi di approfondimento: i progetti di fattibilità sono già stati predisposti per l'intera tratta ad eccezione della Praja a Mare – Tarsia che è ancora in lavorazione.

L'intervento oggetto del Dibattito 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.



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 e merci. La linea Paola-Cosenza ricade nella tratta che costituisce il valico dell'appennino 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.

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
- benefici sulla qualità della vita
- benefici socioeconomici per la maggiore fruibilità del territorio.

Il Dossier di Progetto, consultabile e scaricabile dal sito del Dibattito Pubblico, fornisce ampia documentazione sulle caratteristiche dell'opera e sulle analisi e valutazioni che hanno portato alla definizione del progetto di fattibilità.

Tutti i documenti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) sono consultabili sul sito della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e i documenti di maggiore interesse per il pubblico sono facilmente rintracciabili attraverso il sito del Dibattito.

2 I TEMPI DEL DIBATTITO

L'intervento di raddoppio Cosenza – Paola/S. Lucido (nuova galleria Santomarco) è ricompreso nel perimetro del progetto "Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria", indicato nell'Allegato IV del Decreto-Legge 31 maggio 2021, n. 77 convertito con modificazioni dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108, per il quale trova applicazione l'art. 44 della citata Legge "Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto". Pertanto, anche per lo specifico intervento sono applicabili le semplificazioni procedurali previste dall'art. 44 del citato DL.

Il normale svolgimento del Dibattito è stato però condizionato da un periodo di sospensione dovuto alla richiesta di rilievi geognostici aggiuntivi da parte del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ha quindi avuto il seguente svolgimento:

- il 28 gennaio 2022 RFI ha comunicato alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico l'indizione del DP sul progetto di fattibilità Tecnica ed Economica contestualmente trasmesso;
- il 1° marzo 2022 è stato assegnato l'incarico al Coordinatore del Dibattito Pubblico nella persona di Roberto Zucchetti; successivamente, rispettando la tempistica prevista, sono state chieste le integrazioni al Dossier di Progetto, e sono state avviate le interlocuzioni con gli stakeholder per predisporre la fase di dibattito. In particolare, sono state avviate via PEC (2 marzo 2022) e successivamente contattate telefonicamente le amministrazioni comunali di Paola, San Lucido, Montalto Uffugo, Rende, oltre alla Regione Calabria e alla Provincia di Cosenza. La documentazione di progetto è stata pubblicata sul sito della CNDP ed è stato messo in linea la sezione specifica all'interno del sito dp.avslernoreggiocalabria.it.
- Il 22 marzo 2022, il Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso un parere con il quale si chiedevano ulteriori approfondimenti e, in conseguenza di ciò, il DP è stato sospeso.
- Il 7 luglio 2022, RFI ha consegnato gli approfondimenti richiesti, permettendo così il riavvio del Dibattito Pubblico. In questo modo, la fase dibattimentale è venuta a cadere in un periodo non particolarmente favorevole: due delle quattro amministrazioni comunali direttamente coinvolte nel progetto sarebbero di lì a poco andate a rinnovo nella tornata elettorale del 12 luglio e si era ormai in piena stagione turistica.
- Considerando che il tempo previsto per l'espletamento del dibattito è di 45 giorni, il termine per la sua conclusione scade il 21 agosto 2022. Il Coordinatore ha però fatto presente al committente RFI e alla CNDP il fatto che il Dibattito è stato ostacolato da diversi eventi:
 - ✓ L'interruzione di cui sopra
 - ✓ Il fatto che due Comuni, su quattro direttamente interessati, Paola e San Lucido, abbiano avuto il rinnovo delle amministrazioni locali nella tornata elettorale del 12 luglio, pochi giorni dopo il riavvio e che di conseguenza la piena funzionalità delle istituzioni locali con la convocazione dei Consigli Comunali e la nomina delle giunte si sia avuta solo a partire dal 19 luglio;
 - ✓ che il periodo di Dibattito abbia compreso le due settimane di Ferragosto, tradizionale periodo di interruzione di molte attività amministrative.

Infatti, anche dopo il termine del 21 agosto, sono arrivati diversi contributi e dissociazioni dal progetto: mantenendo i termini di norma, questi dovrebbero essere esclusi dalla pubblicazione e dal Dibattito, mentre, invece, è interesse della sua completezza e imparzialità tenerne debitamente conto.

- In conseguenza di ciò il Coordinatore ha fatto richiesta di una proroga di 15 giorni, per escludere dal conteggio dei termini il periodo di Ferragosto. La CNDP ha dato il proprio nulla osta e RFI ha accordato la proroga. Il termine per la consegna della Relazione Conclusiva è stato quindi fissato nel 20 settembre 2022, come indicato nel cronoprogramma pubblicato sul sito della CNDP.

3 L'ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

La comunicazione al pubblico ha accompagnato le diverse fasi di attuazione del dibattito allo scopo di:

- Annunciare la convocazione del Dibattito e segnalare i diversi appuntamenti,
- far conoscere il sito WEB dove sono state fornite tutte le informazioni relative al Progetto e al Dibattito
- favorire la conoscenza dei temi affrontati, il loro approfondimento, la discussione e il confronto tra tutti i partecipanti.

Diversi sono stati gli strumenti utilizzati, che saranno in seguito dettagliatamente esposti:

- il contatto diretto, formale con invio di lettere tramite PEC, e informale, tramite contatto telefonico, con i rappresentanti delle istituzioni direttamente coinvolte e con i principali stakeholder locali
- il costante aggiornamento del sito WEB, nel quale sono stati annunciati gli eventi e tramite il quale è stato possibile iscriversi a quelli on line
- comunicati stampa, ampiamente ripresi dai media sia tradizionali sia on line
- locandine per annunciare gli eventi in presenza
- interviste televisive: in particolare, il TG3 RAI delle 19.30 del 20 luglio, giorno precedente l'avvio degli incontri sul territorio, ha ospitato un'ampia intervista al Coordinatore, annunciando date e luoghi degli incontri programmati.

Di seguito si fornisce un maggiore dettaglio delle attività di comunicazione effettuate (Capitolo 3). Nonostante questa ampia informazione, non tutti sono venuti a conoscenza degli incontri. Scrive Raffaele Saporito il 12/8/2022: "Ci rendiamo conto dell'importanza dell'opera e della sua strategicità ma non abbiamo avuto modo di confrontarci in alcun modo né con le istituzioni locali, che ci hanno "avvertito" solo a fine luglio, nonostante fossero a conoscenza del progetto dallo scorso gennaio, né con RFI, titolare del progetto di ammodernamento. Chiediamo pertanto che ci siano ulteriori momenti di studio e confronto con la popolazione locale affinché si cerchino soluzioni alternative che possano ridurre l'impatto sulla popolazione residente o la revisione del già esistente progetto del 2012".

Anche per andare incontro a queste esigenze, il termine di chiusura del Dibattito è stato prorogato, come precedentemente indicato.

3.1 I CONTATTI DIRETTI CON LE ISTITUZIONI E GLI STAKEHOLDER

La scelta del Coordinatore è stata di coinvolgere innanzitutto i rappresentanti delle istituzioni: si ritiene indispensabile che il Dibattito sia presentato e vissuto come un momento di partecipazione democratica alla definizione del Progetto, momento che in nessun modo deve contrapporsi al normale processo di rappresentanza assegnato alle persone elette dalle proprie comunità e a questo scopo insigne dei necessari poteri.

Il primo passo, compiuto con l'invio di una serie di lettere inoltrate via PEC, è stato l'annuncio della indizione del Dibattito effettuato ad opera del Proponente RFI.

A questo invio ha fatto seguito una lettera di presentazione da parte del Coordinatore, sempre inoltrata via PEC, con la richiesta di un contatto, finalizzato a compiere una prima istruttoria del tema, individuando gli aspetti maggiormente degni di attenzione e gli interlocutori maggiormente interessati sul territorio.

Lettere inviate il 2/3/2022:

- Presidente della Regione Calabria
- Assessore ai Lavori Pubblici Regione Calabria
- Presidente Provincia di Cosenza
- Sindaco di Paola
- Commissario prefettizio reggente il comune di San Lucido
- Sindaco di Rende
- Sindaco di Montalto Uffugo

A seguito dell'interruzione del Dibattito e, successivamente, alla sua ripresa sono state inviate l'11 luglio 2022, sempre tramite lettera inviata con PEC, comunicazioni ai soggetti sopra indicati per aggiornarli sull'andamento della procedura.

Contatti informali sono stati ricercati con i principali stakeholder del territorio, deputati e senatori, consiglieri regionali, provinciali, assessori e consiglieri comunali; esponenti di associazioni professionali e culturali; operatori economici. Questi contatti hanno portato alla partecipazione diretta ad alcuni degli eventi e in particolare a quelli tenuti on line.

3.2 IL SITO WEB

In continuità con la strategia di comunicazione definita per il Lotto 1A Battipaglia – Romagnano, il Coordinatore ha individuato nel sito internet <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/> un canale fondamentale per l'informazione costante sugli appuntamenti del Dibattito e la comunicazione degli sviluppi della discussione, in un'ottica di massima trasparenza e facilitazione della costruzione di una consapevolezza critica nelle comunità più direttamente interessate dalla realizzazione della nuova infrastruttura.

Il sito internet è stato concepito per dare, innanzitutto, una visione di insieme del progetto Alta Velocità Salerno Reggio Calabria, raggruppando in apposite sezioni le tratte oggetto di specifico Dibattito: questa scelta è risultata particolarmente importante proprio per dare evidenza visiva al concetto che anche la tratta Cosenza – Paola San Lucido (Galleria Santomarco) faccia parte della rete ad alta velocità.

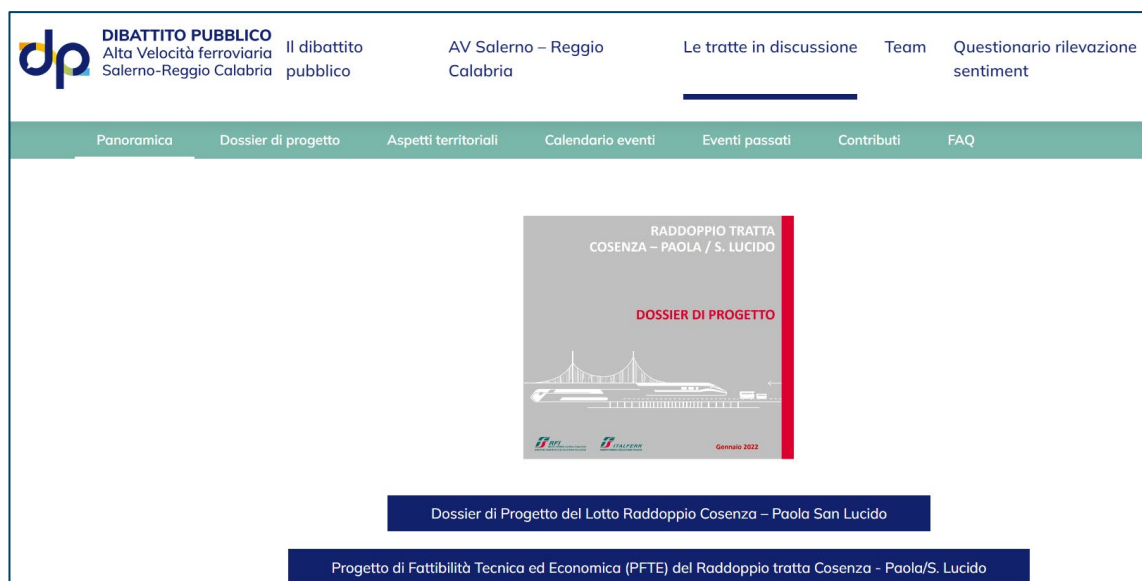


Il sito internet ha il duplice obiettivo

- di informare gli utenti sulle finalità e il funzionamento del dibattito pubblico come strumento di democrazia partecipativa e
- di fornire tutta la documentazione e i materiali necessari a un corretto approfondimento sugli impatti oggettivi dell'opera.

Tali obiettivi si riflettono nella struttura del portale, che contiene nella sua home page tutti i riferimenti (*main box*) per accedere alle pagine secondarie dedicate agli argomenti di inquadramento generale (*Il dibattito pubblico*, *AV Salerno – Reggio Calabria*, *Le tratte in discussione*) e quelli (*sub box*) dedicati all'aggiornamento sull'avanzamento della procedura (*News*, *Prossimi eventi*). La pagina secondaria dedicata alla panoramica sul dibattito pubblico consente di accedere a ulteriori contenuti informativi sui canali attivati per accogliere gli interventi dei soggetti interessati e raccogliere i *cahiers* (ridenominati “contributi” per una più immediata comprensione) di quanti hanno voluto condividere pubblicamente la propria opinione.

Il sito web conserva, infatti, le informazioni, garantendo: accesso e reperibilità di documenti, consente di confrontare testi, progetti, video; prevede la possibilità di commentare e inviare contributi.



La sezione *Tratte in discussione* è stata ideata come sito nel sito per dare visibilità a ogni sub-lotto. Il Lotto Cosenza-Paola/San Lucido si articola in: *Panoramica*, *Dossier di progetto*, *Aspetti territoriali* (*Sostenibilità*, *Aspetti geologici e idrogeologici*, *Il contesto archeologico*, *L'impatto acustico*, *Il piano degli espropri*, *Gli aspetti paesaggistici*), *Calendario eventi*, *Eventi passati*, *Contributi*.

Una cura particolare è stata messa per facilitare la reperibilità delle informazioni anche a coloro che non sono tecnici e che avrebbero difficoltà a trovare notizie sugli aspetti di loro interesse. Per fare un esempio, chi fosse interessato a visionare le mappe che individuano gli espropri, consultando la documentazione allegata al PFTE si troverebbe di fronte ad un elenco di file denominati con la codifica tecnica, difficilmente interpretabile; sul sito, invece, la ricerca della stessa informazione è resa molto più semplice e intuitiva.



La documentazione di un'opera complessa è necessariamente ampia e, nonostante gli interventi di semplificazione del linguaggio, di difficile lettura. Per questo nel sito sono stati inseriti dei video nei quali è fornita una illustrazione semplificata dei documenti, che ne permette di cogliere i tratti essenziali che si potranno poi approfondire con la lettura delle parti di specifico interesse.



A titolo di esempio, nei 15 giorni dalla sua pubblicazione, il video che illustra il documento “Questioni dibattute e domande” è stato visto da 295 utenti per un complessivo tempo di visualizzazione di 39,6 ore.

3.3 I COMUNICATI STAMPA E LA PRESENZA SUI MEDIA

Ai fini dell'aggiornamento dei media sull'avanzamento del dibattito, sono stati prodotti e diffusi 5 comunicati stampa, al termine degli eventi topici della procedura: conferenza stampa di avvio del Dibattito, eventi online, avvio e svolgimento del Dibattito sul territorio, presentazione del documento di sintesi dei temi emersi e domande.

I comunicati stampa e l'attività di *media relations* svolta dall'ufficio stampa del Dibattito hanno portato alla pubblicazione di:

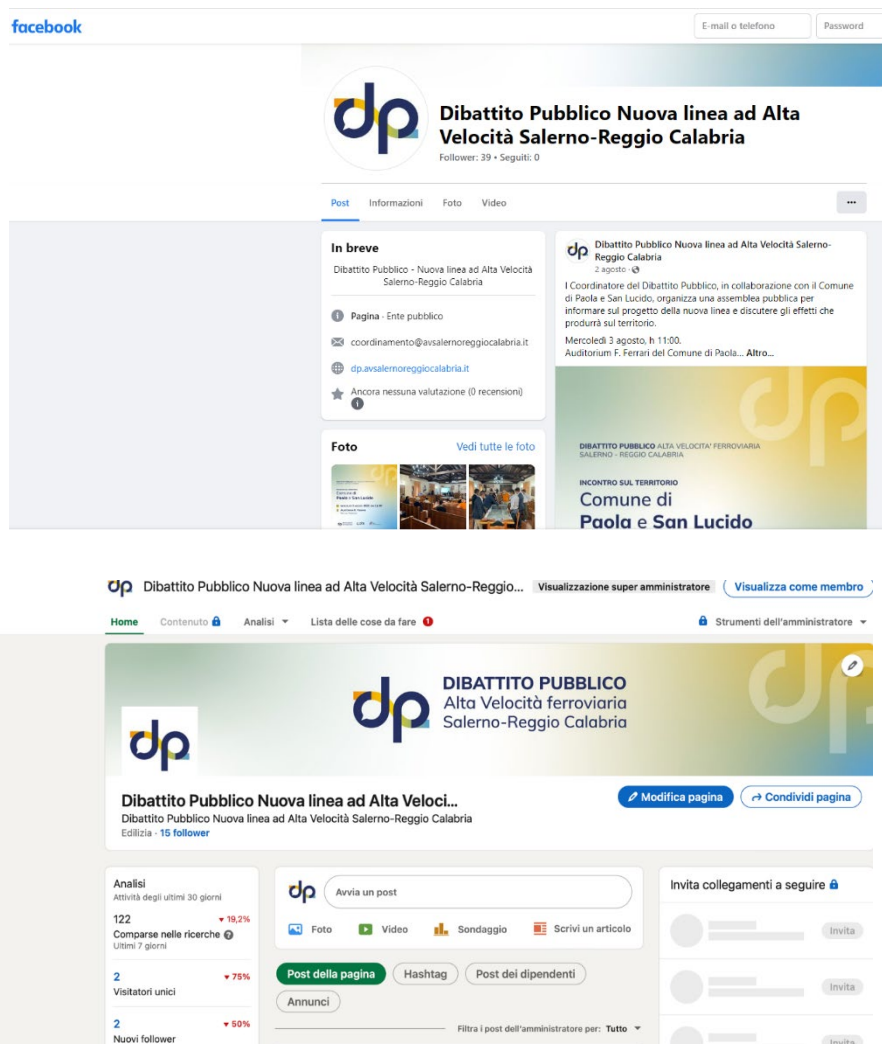
- n. 70 articoli su testate online;
- n. 21 articoli su testate cartacee;
- n. 3 interviste televisive al Coordinatore;
- n. 1 intervista radiofonica.

Per un report completo dei comunicati stampa diffusi, della rassegna stampa online e cartacea prodotta, dell'interviste rilasciate, si rimanda all' "Appendice A - Report Media" allegata alla presente relazione.

3.4 I SOCIAL

Con l'obiettivo di aumentare la visibilità del sito e la circolarità e rintracciabilità della rassegna stampa, sono stati alimentati i profili social già attivati in occasione del Dibattito sul Lotto 1A, accessibili, oltre che in maniera diretta, dalle piattaforme di riferimento grazie ai bottoni presenti nel footer del portale ufficiale del Dibattito.

Più nel dettaglio, la comunicazione social è stata realizzata attraverso un profilo Facebook e un profilo LinkedIn dedicati al progetto di prolungamento dell'alta velocità ferroviaria a sud di Salerno nel suo complesso. Per i social è stata quindi replicata la strategia che ha caratterizzato la comunicazione istituzionale del sito web, finalizzata a concentrare la comunicazione relativa ai diversi sub-lotti su un canale unico per ogni strumento. La comunicazione social ha mantenuto un registro informativo piuttosto che divulgativo, promuovendo gli incontri, segnalando i link di partecipazione agli stessi, condividendo la rassegna stampa più rilevante.



Esempi di post pubblicati su Facebook e LinkedIn

Per un report completo dei post pubblicati, si rinvia all' "Appendice B - Report Social" allegata alla presente relazione.

3.5 LE LOCANDINE

Su indicazione delle Amministrazioni interlocutrici, sono state progettate le grafiche per una campagna di comunicazione su strada. Gli incontri in presenza di Paola (21 luglio e 3 agosto 2022) e Montalto Uffugo (22 luglio) sono stati, infatti, pubblicizzati, oltre che sui canali web e media, anche da locandine.



Esempio di una locandina

4 GLI INCONTRI, I SOGGETTI COINVOLTI E IL CLIMA DEL DIBATTITO

Il Dibattito riguarda un lotto funzionale caratterizzato da una lunga galleria, la Santomarco, e da brevi tratte allo scoperto di collegamento della galleria con le linee ferroviarie dell'entroterra e costiera. Coinvolge direttamente solo quattro comuni, mentre altri sono "attraversati" molti metri sotto la superficie, senza che ciò comporti vincoli o interferenze di alcun tipo.

La popolazione direttamente interessata è quindi molto ridotta:

- 14.799 abitanti nel Comune di Paola
- 5.929 abitanti nel Comune di San Lucido
- 20.529 abitanti nel Comune di Montalto Uffugo
- 33.555 abitanti nel Comune di Rende, solo marginalmente toccato dalla nuova linea.

Il Dibattito ha quindi interessato direttamente meno di 75 mila abitanti; nonostante queste dimensioni molto ridotte rispetto alla generalità degli altri Dibattiti, la partecipazione è stata molto attiva, anche per la presenza di una forte opposizione ad alcune scelte progettuali, di cui si darà ampio resoconto nel successivo capitolo 6.

4.1 GLI INCONTRI E I SOGGETTI COINVOLTI

4.1.1 L'incontro di presentazione del Dibattito

Il 18 luglio si è tenuto l'incontro di presentazione del Dibattito, presso la sede della Regione Calabria.

Sono intervenuti all'apertura dei lavori:

- Roberto Occhiuto, Presidente della Regione Calabria;
- Caterina Cittadino (in collegamento da remoto), Presidente della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico;
- Vera Fiorani, Amministratrice Delegata di RFI e Commissaria straordinaria per la realizzazione dell'opera;
- Roberto Zucchetti, Coordinatore del Dibattito Pubblico;
- Mauro Dolce, Assessore alle Infrastrutture e lavori pubblici della Regione Calabria.

Erano presenti il prefetto di Cosenza, dott.ssa Vittoria Ciaramella, il Presidente della Provincia di Cosenza, dott.ssa Rosaria Succurro, i sindaci di Cosenza, Paola, San Lucido, Rende, Montalto Uffugo, San Vincenzo La Costa e San Fili.

In occasione dell'incontro tenutosi presso la Regione, presenti tutti i sindaci interessati, è stato concordato un calendario di incontri sul territorio.

4.1.2 Speciale “Primo Piano” sul L'altro Corriere TV

L'altro Corriere TV, emittente calabrese che trasmette in digitale terrestre e in streaming (www.corrieredellacalabria.it), il giorno 19 luglio ha trasmesso un ampio servizio (24 minuti) dedicato alla presentazione del progetto e del Dibattito con la partecipazione del Coordinatore. È stata l'occasione per toccare tutti i temi illustrati nel Dossier di Progetto: l'inserimento della Calabria nella rete AV nazionale, le prospettive che si aprono per il trasporto passeggeri ma, soprattutto, per le merci movimentate dal Porto di Gioia Tauro e gli altri temi, come quello del finanziamento dell'opera, sollevato dal Presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, nell'incontro di presentazione del Dibattito.

È stata anche l'occasione per ricordare, ad una ampia platea di spettatori locali, gli appuntamenti fissati per i giorni successivi nei comuni direttamente attraversati dalla linea.



Speciale "Primo Piano" sull'Alta Velocità e Dibattito Pubblico

4.1.3 Intervista al TG3 RAI

Sempre con la finalità di far conoscere il Progetto e gli appuntamenti del Dibattito, è stata organizzata una intervista in presenza al TG3 RAI delle 19.30, edizione regionale, del giorno 20 luglio: è il notiziario più seguito a livello locale, che ha dato un ampio spazio (3 minuti e 30) al tema. Anche in questa occasione, il Coordinatore ha ribadito l'opportunità di partecipare ai momenti di Dibattito e di far pervenire, tramite il sito o anche via mail, domande, suggerimenti e obiezioni.

L'intervista si è chiusa con questa domanda del conduttore: "come si possono convincere gli ultimi incerti?", alla quale il Coordinatore risponde: "Incontrandosi, parlando serenamente, perché, come sempre, è importante incontrarsi tra persone. Quando si discute in astratto, spesso le questioni diventano dure, quando ci si incontra tra persone, i problemi si chiariscono ed è più facile risolverli".



Intervista TRG3 RAI

Questi incontri sono stati ampiamente pubblicizzati attraverso la stampa e i media, come documentato nel paragrafo 3.3 "I comunicati stampa e la presenza sui media" e nell' "Appendice A. Report Media" allegata alla presente relazione.

4.1.4 21 luglio, incontro pubblico a Paola

Come concordato con i sindaci in occasione della presentazione in Regione e ampiamente annunciato, il primo incontro pubblico si è svolto a Paola il 21 luglio. Questo incontro ha visto però la partecipazione di poche persone, a seguito di un malinteso tra il Coordinatore e i sindaci; era stato previsto per il giorno precedente un incontro ristretto, per un esame preventivo del Progetto, incontro che non si è potuto tenere per consentire la partecipazione al funerale di un consigliere comunale improvvisamente deceduto. A seguito di questo evento, che aveva comprensibilmente turbato la città, gli amministratori locali hanno ritenuto l'incontro riservato prendesse il posto di quello pubblico. Così, senza che il Coordinatore ne fosse informato, era stata diffusa la notizia che l'incontro pubblico sarebbe stato fissato in altra data.

Il giorno 21 luglio, essendo comunque presenti alcuni cittadini, il Coordinatore ha deciso che si procedesse come previsto alla presentazione del progetto da parte dei tecnici che erano tutti presenti.



Il dibattito, seppur limitato nel numero di partecipanti, ha permesso di far emergere le principali tematiche: apprezzamento per il rafforzamento della rete ferroviaria, positive aspettative per la velocizzazione dei servizi passeggeri e connesso sviluppo turistico ma anche attenzione per il trasporto merci e la crescita del porto di Gioia Tauro. Espressione di prime perplessità sull'impatto territoriale dei raccordi e sul consumo di suolo.

Terminata questa fase, il Coordinatore ha chiesto ai presenti di lasciare la sala, in modo da poter tenere l'incontro riservato agli amministratori pubblici e ai tecnici comunali che non si era potuto tenere il giorno precedente.

Al termine dell'incontro, il Coordinatore ed i tecnici RFI hanno dato ampia disponibilità per un nuovo incontro pubblico per permettere la più ampia partecipazione, incontro che si è poi tenuto il giorno 3 agosto.

4.1.5 22 luglio, incontro pubblico a Montalto Uffugo

L'incontro di Montalto Uffugo è stato organizzato anche in collaborazione con il comune di Rende, presente anche il sindaco di Cosenza.



Molto ampia è stata la partecipazione e molti degli interventi hanno mostrato una approfondita conoscenza del Progetto. I temi maggiormente discussi sono stati ampiamente oggetto di domande rivolte a RFI e hanno riguardato sia gli itinerari, che la linea AV seguirà (tirrenico / autostradale), sia, soprattutto, le interferenze prodotte dalla nuova stazione di Montalto Uffugo e dai raccordi ferroviari. La questione che, però, ha dominato il dibattito è stata la scelta progettuale che caratterizza la strada al servizio della stazione, disegnata con raggi di curvatura molto ampi che comportano un elevato consumo di territorio. Di tutti questi aspetti di contenuto è data ampia documentazione nella successiva sezione 6.

4.1.6 26 luglio, Webinar: L'alta velocità come occasione di sviluppo per il Meridione

A completamento degli incontri tenuti nei comuni direttamente attraversati, si sono tenuti due webinar, una formula che permette di coinvolgere attori che hanno oggettive difficoltà a venire di persona.

Il primo incontro ha avuto come tema come l'alta velocità può rispondere alle aspettative di sviluppo del Mezzogiorno ed in particolare della Calabria.

L'ing. Enrico Cieri, della Direzione Pianificazione Strategica, Investimenti e Contratto di Programma di RFI ha illustrato le analisi socioeconomiche che hanno supportato la progettazione e degli effetti che la realizzazione del Progetto sarà in grado di portare.

A seguire sono intervenuti:

- Rosaria Succurro, presidente della Provincia di Cosenza
- Antonino De Masi, imprenditore area portuale Gioia Tauro
- Andrea Agostinelli, presidente Autorità portuale Gioia Tauro

- Santo Biondo, segretario generale Uil Calabria
- Simone Celere, segretario generale Fillea Cgil
- Maurizio Dolce, assessore regionale ai Trasporti

I loro interventi hanno permesso di collocare il progetto nel quadro di prospettive di sviluppo viste da diverse angolature: anche in questo caso i temi trattati sono rifluiti nella sintesi riportata nel capitolo 6. I Webinar sono stati registrati e sono visibili sul sito del Dibattito (link sulla immagine).



4.1.7 27 luglio, Galleria Santomaro: esigenze trasportistiche e difficoltà tecniche

Il secondo incontro ha voluto mettere a tema la complessità progettuale che deriva dalle esigenze trasportistiche, di velocità e di capacità, (sagoma, pendenza, raggi di curvatura) che molta attenzione e non poche contestazioni avevano avuto negli incontri sul territorio.

Si tratta di temi complessi e tecnici, per i quali è stata data una adeguata informazione da parte dei tecnici di RFI e dei progettisti di ITALFERR, ma che hanno visto gli interventi focalizzarsi soprattutto sulle esigenze di trasporto.

A seguire sono intervenuti:

- Prof. Demetrio Carmine Festa, docente Università della Calabria
- Mario Ambrogio, Coldiretti
- Ferdinando Chillà, Presidente Ordine Geometri Catanzaro
- Tonino Russo, segretario generale Cisl Calabria

I Webinar sono stati registrati e sono visibili sul sito del Dibattito (link sulla immagine).



4.1.8 3 agosto incontro pubblico a Paola

L'incontro ha visto una ampia partecipazione di pubblico ed ha avuto momenti di forte contrasto e di aperta contestazione, che hanno riguardato sia l'effettiva utilità del Dibattito Pubblico sia il contenuto del Progetto.

Le contestazioni che vengono mosse alla organizzazione del Dibattito sono quelle già ascoltate in provincia di Salerno:

- il Dibattito avviene a cose fatte e quindi è inutile se non offensivo. L'interruzione del Dibattito, per consentire la verifica e la modifica del progetto, ha consolidato la percezione di trovarsi di fronte a una soluzione già definita nei minimi dettagli e più non modificabile.
- Il Dibattito avviene in concomitanza con la Conferenza dei Servizi e l'esame da parte del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: inserisce di fatto il Dibattito in una fase decisionale nella quale sembra dare la possibilità di contrapporre una "volontà popolare" alle decisioni delle istituzioni.
- Il Coordinatore non viene accettato come "arbitro", perché percepito di parte: frequente la domanda "Ma lei da chi è pagato?" La risposta sincera, da RFI, non giova certo a far percepire il Coordinatore come imparziale.



Dal punto di vista del Dibattito, l'incontro ha permesso di mettere in evidenza tutti gli aspetti critici, ampiamente poi ripresi nei documenti inviati, ed anche una prima esposizione delle risposte da parte dei tecnici, purtroppo molto ostacolate dalla animosità di alcuni partecipanti.

4.1.9 Pubblicazione dei contributi inviati al Dibattito

Durante tutto il periodo di Dibattito sono pervenuti al Coordinatore numerosi contributi: come evidenziato nel Progetto di Dibattito Pubblico, al fine di favorire la partecipazione, il termine spesso usato di "Quaderni", di derivazione francese, è stato sostituito con "contributi", a significare che è gradita la trasmissione non solo di argomentazioni ampie e strutturate ma anche la semplice comunicazione di un pensiero e o di una opinione. In realtà, la maggior parte dei documenti inviati hanno la forma di un atto di ricorso contro le scelte progettuali e, spesso, sono identici ad altri nel testo e nella forma, segno evidente della presenza di soggetti che ne organizzano la compilazione

e l'invio. A tutti è stata data pubblicazione e, ove necessario, sono stati citati nella successiva esposizione delle questioni dibattute.

4.1.10 Pubblicazione del documento “Questioni dibattute e domande” e video illustrativo

Come previsto dalla procedura, dopo la chiusura del Dibattito il Coordinatore ha pubblicato il documento “Questioni dibattute e domande”, che sistematizza in ordine logico tutte le problematiche emerse nel Dibattito.

Si tratta di un ampio documento nel quale le questioni emerse, domande e contestazioni, sono formulate come domande al Proponente perché dia le informazioni richieste o prenda posizione in merito alle contestazioni. Data la complessità della materia e l'attenzione a non tralasciare alcuno degli argomenti sollevati, il documento risulta lungo (50 domande) e complesso. Per facilitarne la comprensione ne è stata fornita una “lettura” divulgativa mediante un video pubblicato sul sito accanto al documento.

4.1.11 Intervista TG3 RAI sulla pubblicazione del documento di domande

Per favorire la conoscenza del documento “Questioni dibattute e domande” è stata organizzata una intervista in diretta nel corso del TG3 RAI delle 19.30 del giorno 2 settembre.

Anche in questo caso al Progetto e al Dibattito è stato dato un ampio spazio (4 minuti e mezzo) nel quale è stato possibile ricordare le principali preoccupazioni ed obiezioni emerse a livello locale, come pure la positiva aspettativa che questa infrastruttura possa contribuire, da subito, con l'apertura dei cantieri, allo sviluppo della Calabria e della provincia di Cosenza in particolare.



Intervista TG3 RAI

4.2 IL “CLIMA” DEL DIBATTITO: CONSIDERAZIONI DEL COORDINATORE

La raccomandazione 3 richiede al Coordinatore “di rilevare e considerare le aspettative – sia esplicite sia indirette – dandone conto nella relazione conclusiva, degli interlocutori coinvolti nel dibattito pubblico e presti attenzione al grado di soddisfazione dei medesimi interlocutori [...] in merito all'andamento e agli esiti dello stesso dibattito pubblico”: a questo proposito, è stato pubblicato sul sito del Dibattito, il questionario per la rilevazione del “sentiment”, che ha però ricevuto una sola risposta, peraltro positiva.

La valutazione del Coordinatore è che il dibattito si sia svolto in un clima di generale correttezza, anche se non sono mancati momenti di forte contrasto e di aperta contestazione, che hanno riguardato sia il contenuto del progetto sia l'effettiva utilità del dibattito pubblico attivato.

Affrontare il Dibattito dopo la presentazione del PFTE alla Commissione Speciale e, quindi, in contemporanea con l'esame del progetto nella Conferenza dei Servizi e nel Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici finisce con lo snaturare la funzione del Dibattito, che non viene più percepito come momento di elaborazione partecipata del progetto ma occasione per esprimere una volontà "popolare" sulla sua approvazione o rigetto.

Una delle persone che hanno focosamente preso la parola nel dibattito a Paola, ha sostenuto che "questo momento sostituisce la conferenza dei servizi ed è quindi qui che dobbiamo esprimere con forza il nostro dissenso", chiedendo poi alle persone contrarie al Progetto di alzarsi, prefigurando quindi una sorta di votazione popolare. Il Coordinatore ha rifiutato di entrare in questa dinamica, prospettando di ritenere in tal caso chiuso il Dibattito, e ha così ottenuto la possibilità di continuare, seppur in un clima di forte contrasto. La evidente presenza di gruppi organizzati, documentata anche dai molti "contributi fotocopia" poi ricevuti, ha convinto il Coordinatore della inopportunità di distribuire il questionario e di sollecitare la CNDP a cercare un altro modo di rilevare l'effettivo sentiment, meno influenzabile da gruppi organizzati.

Consegnando l'esito del Dibattito a coloro che dovranno assumere le decisioni sulla realizzazione del progetto e sulle sue caratteristiche, è necessario esprimere un sincero ringraziamento a tutti coloro che hanno collaborato, sia nella organizzazione del Dibattito, sia nella presentazione del progetto sia, soprattutto, ai rappresentanti delle istituzioni e dei portatori di interessi, collettivi o privati.

5 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO

I prospetti seguenti descrivono, in termini quantitativi, gli output e i principali risultati ottenuti nel corso del Dibattito Pubblico sul progetto AV Salerno – Reggio Calabria, Raddoppio Cosenza - Paola San Lucido, con l'obiettivo di evidenziare la portata partecipativa del percorso intrapreso.

3 
INCONTRI IN PRESENZA

21 Luglio 2022 16:00
3 agosto 2022 10:00
Comune di Paola (rivolto anche ai residenti del Comune di San Lucido)

200 
PARTECIPANTI

22 Luglio 2022 16:00
Comune di Montalto Uffugo
(rivolto anche ai residenti del Comune di Rende)

2 
INCONTRI DA REMOTO

26 Luglio 2022 18:00
L'Alta Velocità come occasione di sviluppo per il Meridione

27 Luglio 2022 18:00
Galleria Santomaro: esigenze trasportistiche e difficoltà tecniche

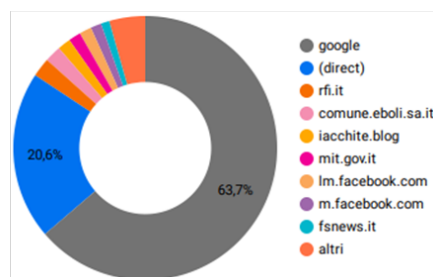
36 
CONTRIBUTI
che i cittadini e gli altri portatori di interesse hanno deciso di condividere pubblicamente

11.475

UTENTI TOTALI



Per il sito ufficiale del DP, di cui, per la maggior parte (63,7%), indirizzato da Google o da ricerche dirette (20,6%).



44.195

VISUALIZZAZIONI



55,5%

TASSO DI COINVOLGIMENTO

4

**INTERVISTE RADIO E TV**

All'interno di programmi delle reti pubbliche e private regionali

90+

**USCITE SU STAMPA**

Di cui il 77% su testate online, spinte da 5 comunicati stampa diffusi al termine degli eventi topici del percorso

6 I TEMI E LE QUESTIONI DEL DIBATTITO PUBBLICO

In questo capitolo della Relazione Conclusiva sono esposti i temi affrontati nell'ambito del Dibattito e le relative criticità. L'esposizione segue le indicazioni fornite dalla Raccomandazione 3 e quindi inizia esponendo un quadro sinottico che:

- distingue tra i temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire e quelli che, invece, ne sono rimasti al margine;
- li espone seguendo un criterio di "ponderazione comparata", tenendo conto del peso specifico che ognuno di essi ha assunto nello svolgersi della consultazione pubblica
- ne fornisce una sommaria indicazione e rimandando ai successivi paragrafi la trattazione analitica.

L'organizzazione del Quadro Sinottico, così come richiesto dalla Raccomandazione 3, comporta di procedere ad una valutazione, in particolare su quali temi siano stati maggiormente oggetto di attenzione e, soprattutto, quali di essi abbiano avuto la possibilità di "essere trattati ed esauriti". A questo proposito, occorre chiarire

- che la valutazione è espressa dal Coordinatore, che se ne assume la responsabilità,
- e che il Dibattito "sia riuscito a trattare e ad esaurire le criticità" non significa che gli attori siano addivenuti ad una visione condivisa del problema e delle soluzioni, ma che tutti gli elementi oggettivi e soggettivi siano stati adeguatamente esplicitati.

Per quanto riguarda, invece, il criterio di ponderazione si è scelto di utilizzare una scala qualitativa così definita:

4	Dominante	Il tema è stato al centro del dibattito, riproposto sia negli incontri tecnici on line sia sul territorio ed è stato espressione di interessi pubblici diffusi.
3	Grande attenzione	Il tema ha ricevuto una grande attenzione ma non ha dominato il DP essendo sostenuto da interessi pubblici ma localmente concentrati
2	Attenzione	Il tema è stato oggetto di attenzione essendo sostenuto da interessi concentrati localmente: pubblici, ma portati da specifici gruppi di pressione, o privati
1	Specialistico	Il tema è stato sollevato negli incontri con la popolazione o è stato oggetto di contributi di persone esperte che sono intervenute su aspetti legali o tecnici anche di notevole complessità

6.1 IL QUADRO SINOTTICO

Nelle pagine seguenti è riportato il quadro sinottico che indica i temi trattati¹; l'ultima colonna indica, con la sigla e il colore: E – argomento “trattato ed esaurito”, NE “trattato ma non esaurito”.

6.1.1 Temi dominanti

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E / NE
Itinerario percorso dalla AV in Calabria	Non vi sono contestazioni sull'itinerario specifico del Progetto, peraltro di lunghezza limitata e condizionato dalla lunga galleria. Il Dibattito si è concentrato sugli itinerari a monte e a valle che inevitabilmente lo condizionano. Posizioni contrastanti tra coloro che temono di perdere i vantaggi della nuova linea, e quindi la vorrebbero, e coloro che subiscono le interferenze e la vorrebbero allontanare.	Il tema è stato ampiamente affrontato collocando la scelta nel quadro programmatico, europeo e nazionale, che ha fissato gli obiettivi, e di conseguenza le caratteristiche della soluzione progettuale. Le domande, le controproposte e le obiezioni hanno consentito di approfondire i criteri utilizzati per decidere e, ancora più importante, hanno permesso di spiegare che si è ancora a livello di Fattibilità delle Alternative Progettuali.	6.2.1	E
Obiezioni alla scelta dell'itinerario interno	La scelta dell'itinerario “interno” che dopo Praja a Mare, con lunga galleria, va verso Tarsia per innestarsi sulla linea per Cosenza è stato generalmente contestato con forza, sia da chi guarda il Progetto in un'ottica nazionale (richiede più Km, soldi e tempo) sia dai comuni della costa, già tagliati fuori dalla autostrada.	Il Dibattito ha fatto emergere molte domande a cui RFI ha dato risposte complete ed esaurienti, arrivando a chiarire che “è tutt'ora in corso il PFTE del lotto 2 Praja - Tarsia. Pertanto, nelle more del completamento di quest'ultimo non si può ritenere definitiva la scelta del tracciato da Praja verso Tarsia”. Per questo motivo, il tema deve essere classificato tra quelli che è riuscito a trattare ma non a esaurire.	6.2.2	NE
Effetti della scelta dell'itinerario sulla conformazione dei raccordi ferroviari	Le interferenze dei raccordi ferroviari tra la galleria Santomaro e le linee ferroviarie, costiera e interna, sono stati oggetto di accesi dibattiti. A molti osservatori è sembrato che esse siano condizionate dalla incertezza che ancora grava sull'itinerario (si veda 6.2.2). Da qui richieste di modifica o rinvio della decisione.	Alle specifiche domande formulate su questo punto RFI ha risposto assicurando che l'attuale disegno progettuale è in grado di servire entrambe le possibili scelte di itinerario. Mentre su questo non si può che concordare, rimane aperta la questione se, in base alla futura scelta, sia possibile non realizzare o modificare parte dei raccordi. Per questo motivo, il tema deve essere classificato tra quelli che è riuscito a trattare ma non a esaurire.	6.2.3	NE
Una “vera linea AV” per la Calabria	All'interno del Dibattito è riecheggiato il confronto tra la scelta di costruire “vere linee AV”, cioè capaci di consentire velocità di 250 – 300Km/h e la scelta della cosiddetta “alta velocità di rete”, con interventi sulle linee esistenti per rendere possibili velocità intermedie, intorno ai 200 Km/h.	Netta la propensione per aderire alla soluzione progettuale che mira a realizzare linee a pieno standard AV, con l'obiettivo di collegare Reggio Calabria con Roma con un tempo di 3h e 40m. Le poche voci di dissenso appaiono strumentali al tentativo di ridurre i danni provocati dalla interferenze.	6.2.4	E
Funzione della nuova linea e trasporto passeggeri	Sul tema del trasporto passeggeri si sono delineate due posizioni. Una di favorevole attesa di maggiore accessibilità, che potrebbe far crescere in modo	Il tema ha permesso di ribadire il concetto che mente RFI realizza e gestisce l'infrastruttura, sono le imprese ferroviarie, in concorrenza tra loro, a decidere quali località servire e con quali servizi. È stato comunque possibile illustrare che la nuova	6.2.5	E

¹ Si è preferito presentare i temi ordinati per importanza e sequenza logica, indicando nell'ultima colonna se la loro trattazione può essere considerata completa o no.

	particolare l'attività turistica. L'altra, di scetticismo, che prende le mosse dalla ridotta quantità e qualità del servizio attuale. Anche in questo caso le due posizioni risentono della diversa incidenza delle interferenze.	infrastruttura sarà in grado di modificare in maniera sostanziale non solo i collegamenti di lunga distanza (AV) ma anche il traffico locale e in particolare il rapporto tra le località costiere e Cosenza, capoluogo di provincia e sede di importanti attività.		
Funzione della nuova linea e trasporto merci	La tratta Cosenza – Paola / San Lucido, che comprende la nuova galleria Santomarco, è chiamata a svolgere un ruolo fondamentale per offrire connettività ferroviaria al porto di Gioia Tauro, permettendo di inoltrare i convogli verso Taranto e la linea Adriatica. Diversi interventi hanno però evidenziato che la sola realizzazione del Progetto non raggiunge questo obiettivo, stante le modeste caratteristiche della attuale linea verso Sibari e Taranto.	Il Dibattito ha approfondito le motivazioni legate al trasporto merci, che seguono la direzione di decarbonizzazione indicata dalla UE e dal Governo e di generale efficientamento del sistema dei trasporti sulla lunga distanza. Il Webinar ha permesso di approfondire il tema dello sviluppo del porto di Gioia Tauro che ha bisogno di una maggiore accessibilità via terra, aspetto che può essere realizzato solo con la ferrovia. Quanto al potenziamento della linea, il Dibattito ha chiarito che "ad oggi non è previsto il raddoppio della linea, ma sono stati già realizzati interventi di potenziamento (modulo e sagoma) e potranno essere previsti ulteriori interventi prestazionali in coerenza con le specifiche tecniche di interoperabilità per il traffico merci."	6.2.6	E
Le interferenze dei raccordi con il territorio e il "Progetto del 2012"	È stato questo uno dei temi più veri e più caldi del Dibattito: unanime il giudizio che un precedente progetto, del 2012, avesse un impatto molto meno negativo sul territorio. Da qui la domanda per conoscere quali motivi avessero portato alla sua riformulazione e, anche, la pressante richiesta di tornare a quel progetto, abbandonando l'attuale.	Ampia e dettagliata è stata la risposta: il progetto del 2012 non prevedeva la totale sostituzione della galleria e risultava meno impattante perché poteva conservare parte delle linee di raccordo che il progetto attuale richiede di costruire tutte ex novo. Inoltre, il progetto del 2012 non era adeguato ai nuovi standard di sicurezza e interoperabilità entrati in vigore. Infine, costruire una nuova canna, anziché adeguare la galleria attuale, risulta oggi più conveniente, grazie alle nuove tecnologie di scavo.	6.2.7	E
Livello di prestazione della linea e impatti sul territorio	Il tema degli impatti sul territorio, del consumo di suolo e degli abbattimenti è sempre un tema dominante. Qui è stato messo in relazione con la scelta di garantire elevate prestazioni, in quanto alte velocità richiedono ampi raggi di curvatura e quindi raccordi più lunghi e impattanti.	Le risposte dei tecnici, durante gli incontri e in risposta scritta alle domande, hanno spiegato che anche riducendo le prestazioni l'impatto territoriale rimarrebbe praticamente lo stesso, essendo connesso più con la necessità di realizzare due nuove "canne" che con i raggi di curvatura. A parere del Coordinatore, questo tema potrebbe essere oggetto di un nuovo esame una volta definita la scelta dell'itinerario. Per questo motivo il tema deve essere classificato tra quelli che è riuscito a trattare ma non a esaurire.	6.2.8	NE
Espropri e indennizzi: non solo valori venali	Inevitabile tema dominante dei Dibattiti sul territorio è l'incontro con le persone che, proprio grazie al Dibattito Pubblico, apprendono che sarà loro espropriato un bene, a volte la casa nella quale abitano. C'è un aspetto umano che deve essere tenuto in adeguata considerazione, sia per rispetto delle persone, sia per opportunità: da questo dipende in gran parte la possibilità che il Dibattito si possa svolgere in un clima, se non sereno, almeno di reciproco rispetto.	Questo continua ad essere un aspetto problematico del Dibattito, anche se il Coordinatore ha apprezzato lo sviluppo di una posizione più aperta da parte del Proponente. Se nella trattativa per la definizione dell'indennizzo, Proponente ed espropriando sono, di fatto, controparti, nel Dibattito la persona che si vede obbligata a lasciare la propria casa deve essere accolta e ascoltata, con la sua comprensibile ansia e anche rabbia. Una giusta considerazione degli aspetti affettivi e sociali dovrebbe ricevere una attenzione decisamente superiore a quella riservata alla tutela delle specie animali, ma nei documenti di istruttoria non se ne trova traccia.	6.2.9	NE
Espropri e indennizzi: funzione dei valori indicati nel PFTE	Contestazioni sono state mosse sulla accuratezza delle mappe e quindi della completa e corretta individuazione delle particelle oggetto di esproprio o di	Il Dibattito ha permesso di far emergere oggettivi errori materiali nelle tavole, peraltro imputabili al mancato aggiornamento delle mappe fornite dalla Agenzia delle Entrate. Un chiarimento importante è venuto poi sui valori di indennizzo indicati nel PFTE.	6.2.10	E

	occupazione e sui valori di indennizzo indicati nel PFTE	Essi sono finalizzati a stimare un valore di massima dell'onere per gli espropri ai fini di determinare il costo presunto dell'opera. Questi valori non saranno la base per determinare le indennità delle singole posizioni, ma la loro definizione avverrà a valle della verifica della reale consistenza di ogni singolo immobile interessato dalla procedura espropriativa.		
Espropri e indennizzi: procedure e tempistiche	Elemento di grande ansia e preoccupazione riguarda il sapere con quanto anticipo sarà comunicata la data di occupazione delle proprietà e soprattutto delle case. Inoltre, pressante, è la richiesta di poter disporre della indennità o di un titolo di credito prima di dover lasciare l'abitazione, per avere le risorse necessarie per potersene procurare un'altra.	Su questo punto, che costituisce una difficoltà oggettiva e comprensibile, si deve ancora registrare la mancanza di una risposta strutturata ed efficace. Il richiamo alle norme, pleonastico, non risponde alla domanda, soprattutto nel contesto di un Dibattito Pubblico. Occorre perciò approfondire il tema ed elaborare al tempo stesso una soluzione e una strategia efficace di comunicazione.	6.2.11	NE

6.1.2 Temi che hanno ricevuto grande attenzione

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E / NE
Preoccupazioni per la salute: la sottostazione elettrica	Un tema che ha surriscaldato in maniera particolare l'incontro di Paola è stato quello della rilocalizzazione della sottostazione elettrica, oggi posta nei pressi della stazione e in un ambito urbano, e in futuro localizzata in località maggiormente periferica. Molte le contestazioni che fanno riferimento a presunti possibili danni per la salute.	Le risposte fornite hanno messo in evidenza innanzitutto il netto miglioramento che si ottiene rispetto alla situazione attuale. Inoltre hanno motivato perché tecnicamente non sia possibile localizzare l'infrastruttura in posizione molto distante dal luogo previsto e hanno risposto in maniera dettagliata circa il rispetto delle rigorose normative esistenti in materia.	6.3.1.	E
Preoccupazioni la salute: sostanze nocive nelle polveri di scavo	In diversi documenti inviati ricorrono le stesse parole: "“... 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”"	Le perforazioni effettuate nell'ambito delle indagini geologiche eseguite ai sensi del DPR 120/2017 e della Parte IV del D.Lgs. 152/2006, non hanno segnalato la presenza di sostanze inquinanti o pericolose per la salute, la sicurezza dei lavoratori e dell'ambiente. Inoltre, è stato garantito che i materiali di scavo saranno caratterizzati e trattati a norma di legge.	6.3.2	E
Consumo di suolo: la stazione di Montalto Uffugo e la viabilità di servizio	Un tema molto dibattuto è stata la stazione di Montalto Uffugo e in particolare il disegno della viabilità circostante: a giudizio unanime degli intervenuti, tra cui esperti, il tracciato penetra, senza alcun motivo, "in maniera selvaggia sulla collina antistante".	Il Dibattito ha permesso di appurare innanzitutto che il progetto originario era meno invasivo e che è stato modificato a seguito di una prescrizione del Comitato Speciale del CSPL. Il motivo è da ricercarsi nella classificazione della strada oggetto dell'intervento, che impone raggi di curvatura che consentano velocità fino a 100 Km/h. Unanime il giudizio del pubblico sulla insensatezza di questa scelta "formale" e il suggerimento che in sede di Conferenza dei Servizi il tracciato possa essere riportato alla soluzione originaria.	6.3.3	E
Consumo di suolo: eliminazione delle infrastrutture dismesse	Una volta aperta al traffico la nuova galleria, quella attuale sarà dismessa e con essa i raccordi ferroviari di collegamento. Naturale la richiesta del territorio che le	RFI ha confermato che il progetto non prevede l'abbattimento delle strutture non più utilizzate, le quali "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."	6.3.4	E

	opere non più utilizzate siano demolite e sia ripristinato lo stato originario dei suoli, anche in considerazione del forte consumo di suolo da parte della nuova infrastruttura.			
Effetti negativi sul tessuto socioeconomico	Il Comune di Paola scrive: oltre all'esproprio di terreni e l'abbattimento di decine di abitazioni, il progetto andrà ad occupare gran parte delle "Aree per servizi terziari turistici" con evidenti ricadute sul tessuto sociale della nostra comunità, perché sono le ultime zone non ancora urbanizzate, indispensabili per promuovere lo sviluppo turistico.	Nel Dibattito non sono mancati gli interventi che hanno evidenziato i possibili vantaggi derivanti dai collegamenti AV, in particolare per il turismo (es. facile accesso al porto turistico). Tuttavia, la pressione dei soggetti oggettivamente danneggiati dalla costruzione ha fatto prevalere gli interventi che hanno sottolineato veri o presunti danni all'economia locale. Nel complesso, tutti gli argomenti attinenti a questo tema sono stati affrontati negli incontri e nei documenti pervenuti.	6.4.1	E
Sviluppo socioeconomico: possibili interventi di sostegno	Nella illustrazione dei danni al tessuto socioeconomico sono stati proposti alcuni interventi di possibile miglioria: una strada costiera, l'utilizzo delle acque intercettate nello scavo, uno scalo merci a servizio locale, azioni per favorire l'impiego di manodopera locale.	Tutte queste proposte sono state analizzate innanzitutto sotto il profilo della fattibilità tecnica, non sempre con esito positivo. La loro realizzazione richiederebbe comunque lo stanziamento di risorse aggiuntive che potrebbero essere individuate in sede di Conferenza dei Servizi.	6.4.2	E

6.1.3 Temi che hanno ricevuto attenzione

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E / NE
Interferenza con il progetto di centro sportivo	Un operatore lamenta che il Progetto impedirà di realizzare un Centro Sportivo Polivalente, previsto in Località Pantani.	I progettisti hanno dichiarato che nell'esame dei documenti di pianificazione non è emersa la previsione del Centro Sportivo Polivalente e che non è stato dunque possibile valutarne eventuali interferenze. Esistono documenti che attestano una domanda degli operatori, ma anche la richiesta della Soprintendenza in fase di VAS di ridurre la superficie interessata, senza che a ciò sia seguita una nuova perimetrazione del progetto.	6.4.1.	E
Interferenza con importanti strutture turistiche	Due operatori di villaggi turistici evidenziano come il Progetto danneggi in maniera significativa la loro attività, soprattutto per l'impatto paesaggistico e il rumore.	Il Dibattito ha permesso di individuare con precisione le strutture interessate e di avviare un confronto diretto tra i gestori e i progettisti per la ricerca delle possibili soluzioni.	6.4.2	E

6.1.4 Temi specialistici

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E / NE
Questioni procedurali	Viene contestato che il Progetto possa utilizzare la procedura agevolata prevista per le opere finanziate in tutto o in parte dal PNRR, perché la tratta Cosenza –	L'intervento è ricompreso nel perimetro del progetto "Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria", indicato nell'Allegato IV del Decreto-Legge 31 maggio 2021, n. 77, per il quale trova applicazione l'art. 44 della citata Legge "Semplificazioni procedurali in materia di	6.5.1	E

	Paola / San Lucido non farebbe parte della linea AV	opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto".		E
	Si sostiene che le imprecisioni contenute negli allegati progettuali potrebbero essere causa di nullità del procedimento.	RFI comunica che "I fogli di mappa sui quali è stata redatta la planimetria degli espropri sono stati acquisiti in formato digitale presso il sito dell'Agenzia delle Entrate sez. Territorio". Il tema è stato quindi posto con chiarezza e dal punto di vista del Dibattito può ritenersi esaurito.		
	Viene contestato che il termine "raddoppio" induca in errore, in quanto si dovranno costruire non uno ma due nuovi binari.	RFI specifica che "si definisce "Raddoppio" in quanto la linea esistente è a singolo binario, mentre l'intervento di progetto riguarda il raddoppio mediante la realizzazione di 2 nuovi binari in sostituzione del binario esistente,"		
Questioni relative al finanziamento	Ci sono state domande e anche pubbliche doglianze per il fatto che il Progetto non sia finanziato con i fondi del PNRR	La motivazione è che le opere finanzate con il PNRR devono essere ultimate e funzionanti per il 2026: i tempi di scavo della galleria non possono essere compresi entro tale termine e quindi si è ricorso al finanziamento tramite il Fondo Complementare	6.5.2	E
	È stato chiesto se i finanziamenti per i collegamenti ferroviari necessari al Porto di Gioia Tauro siano già tutti disponibili.	Gli interventi per il potenziamento del collegamento fra dorsale tirrenica e il porto di Gioia Tauro sono previsti dal PNRR - Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile, Componente 1 – Investimenti sulla Rete Ferroviaria, Misura 1.6 – Potenziamento e upgrading linee regionali.		
Questioni tecniche: le correnti galvaniche	Viene chiesto se tra i motivi che hanno portato alla scelta di abbandonare la galleria storica vi sia il fenomeno, noto e grave, delle correnti galvaniche.	Risponde RFI che le nuove opere ferroviarie presentano in generale un miglior comportamento ai fini della mitigazione delle correnti vaganti, poiché progettate secondo nuove normative (esempio Norma EN 50122-2): migliore impermeabilizzazione e più moderne soluzioni costruttive dei dispositivi di armamento ferroviario.	6.5.3	E

6.1.5 Temi che il Dibattito è non riuscito a trattare

Sono rimasti al margine del dibattito i temi di natura più strettamente tecnica, principalmente connessi alle problematiche idrogeologiche che hanno un importante peso nella realizzazione del Progetto, data la presenza di una lunga galleria. È però evidente che il Dibattito Pubblico, che avviene in contemporanea all'esame da parte del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e alla Conferenza dei Servizi, fanno ritenere, giustamente, queste ultime come le sedi più idonee dove dibattere questioni tecniche di tale complessità.

Nei paragrafi seguenti sono dettagliate le principali posizioni emerse nel dibattito su ciascun punto, con il collegamento ai contributi nelle quali sono espresse, le domande formulate dal Coordinatore e le risposte del Proponente.

6.2 I TEMI DOMINANTI

6.2.1 Itinerario percorso dalla linea AV in Calabria

Il tema che senza dubbio ha dominato il Dibattito è, come già avvenuto per il lotto 1 A Battipaglia - Romagnano, quello dell'itinerario che la linea percorrerà nel territorio, in questo caso calabrese. Anche qui il tema è visto da posizioni opposte: c'è chi teme di essere escluso dai benefici portati dalla nuova linea, e ne vorrebbe la presenza sul proprio territorio, e c'è chi, invece, ne subisce le interferenze e ne vorrebbe l'allontanamento.

Al momento, l'itinerario che è stato selezionato per svolgere i successivi livelli di progettazione, dopo avere toccato la costa tirrenica in località che attualmente è indicata in Praja a Mare, rientra verso l'interno per raggiungere Tarsia e indirizzarsi verso Cosenza. Poco prima di questa città, la linea imbocca la galleria Santomarco, che fa parte del lotto in discussione, e raggiunge nuovamente la costa tirrenica, tra le località di Paola e San Lucido.



Figura 1 - Inquadramento dei lotti funzionali previsti nell'ambito della Nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria.

In alternativa a questo itinerario, viene proposto di seguire, come oggi avviene, l'itinerario costiero, utilizzando quindi la galleria Santomarco come connessione verso Cosenza e la costa ionica.

Tra i molti interventi che hanno toccato questo tema, prendiamo spunto da quello di Andrea Maiolo, che intervenendo a un Webinar, ha informato di alcuni studi in fase di avanzata esecuzione, volti a verificare possibili alternative all'itinerario identificato nell'ordine di servizio di RFI che prevede il percorso Praja a Mare – Tarsia.

Contributo 1: Andrea Maiolo - Domande sugli itinerari e il tracciato

Da qui la seguente considerazione: “Nello studio di fattibilità del 2005 furono individuati e studiati cinque diversi tracciati in grado di mantenere le caratteristiche tecnico prestazionali delle linee AV/AC più a nord del paese, con una velocità di tracciato di 300km/h. L'analisi multicriteria ha indicato come alternativa preferibile il tracciato tirrenico; tuttavia “la molteplicità di interessi” ha portato a scegliere il tracciato autostradale”.

Domanda 1 – Cosa si intende per “molteplicità di interessi” che hanno portato a preferire il tracciato autostradale a quello tirrenico?

Risposta - Nello studio di fattibilità del 2005 furono analizzati 3 corridoi infrastrutturali tra Battipaglia e Reggio Calabria: tirrenico, autostradale, ionico. Dal mix di questi corridoi furono individuati cinque diversi tracciati: “tirrenico”; “autostradale”; “ionico”; “autostradale + ionico” e “tirrenico + ionico”.

Al fine di definire la migliore soluzione, nello Studio del 2005 furono valutate le singole alternative in una multi-obiettivo individuando criteri che fossero valutabili e quantificabili e che fossero in grado di rappresentare, con diverso livello di dettaglio, l'insieme degli effetti dal punto di vista progettuale, trasportistico, territoriale, economico-finanziario ed ambientale. Nello Studio 2005, l'analisi multicriteria indicava come soluzione preferibile la tirrenica. Nell'ordine di raggiungimento degli obiettivi, l'alternativa autostradale risultò come seconda alternativa preferibile. Secondo i tracciati individuati nel 2005: la soluzione “tirrenica” si sviluppava per 343 km, di cui 254 km in galleria (74%), la soluzione “autostradale” si sviluppava per 375 km, di cui 236 km in galleria (63%). Come spesso accade, la complessità del progetto non consentiva a questa alternativa di soddisfare al meglio tutti gli obiettivi individuati, ma risultava essere quella preferibile nel complesso. L'analisi multi-obiettivo del 2005 non era finalizzata ad individuare un unico progetto ovvero un “progetto ottimo” ma indicava la soluzione preferibile nel rispetto degli obiettivi selezionati e dei pesi assegnati.

Nel 2021 sono stati aggiornati gli studi pregressi, approfondendo le soluzioni di tracciato individuate nel 2005.

Partendo da questi presupposti, sono stati rivisitati i tracciati dei due corridoi risultati i migliori nello studio di fattibilità del 2005, il Tirrenico e l'Autostradale, opportunamente modificati secondo le normative, i vincoli ed una diversa sensibilità intervenuta nel corso di questi anni, come ad esempio l'inserimento nella Costituzione Italiana del principio della tutela dell'ambiente. Inoltre, vista la necessità di ridurre i costi di realizzazione, si è partiti dalla ricerca di un corridoio tale da soddisfare questo obiettivo (nei limiti di una linea AV, inserita nei territori in esame), almeno a parità di prestazioni rese.

In quest'ottica, il tracciato del corridoio Autostradale ha subito sensibili modifiche rispetto al progetto originario, in particolare, nel tratto centrale, a sud di Lagonegro. Infatti, il progetto originario, che prevedeva l'attraversamento del Pollino con una serie di gallerie di lunghezza complessiva propria di un valico alpino, è stato ritenuto non sostenibile anche perché non congruente con molti degli obiettivi del nuovo studio (impatto ambientale, costo, non suddivisibilità in lotti).

Ciò ha portato, anche in un'ottica di ripartizione dell'investimento in lotti funzionali di dimensioni (finanziarie) minori, alla chiusura della nuova linea AV sulla linea tirrenica a Praia consentendo, oltre alla completa risoluzione del principale collo di bottiglia oggi esistente in termini di limitazioni delle velocità, una migliore accessibilità alla costa tirrenica, altrimenti preclusa dal progetto originario.

Coerentemente con l'indirizzo strategico di prevedere la realizzazione di “Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile”, l'attuale progettazione ha ridefinito gli obiettivi alla base della scelta del corridoio infrastrutturale in:

- Riduzione del tempo di percorrenza, in termini di contributo del lotto (o della combinazione di lotti) all'ottenimento della riduzione del tempo di percorrenza prioritariamente sull'itinerario Roma – Reggio Calabria;

- Accessibilità rete AV, in termini di contributo del lotto all'incremento di capillarità dei servizi AV e di quelli di rete (tramite nuove interconnessioni, fermate).
- Accessibilità rete merci, in termini di contributo del lotto al completamento di corridoi merci offrendo percorsi alternativi alle linee attuali caratterizzate da limitazioni di sagoma e pendenza;
- sostenibilità della proposta, sia dal punto di vista ambientale che economico;
- realizzabilità per fasi funzionali.

Nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) di marzo 2021 sono state rappresentate le prime valutazioni in merito alle alternative di tracciato aggiornate.

Successivamente, è stata redatta una nuova Analisi Multicriteria che ha considerato le alternative progettuali tra Battipaglia e Lamezia; sono state sviluppate considerazioni a parte per le soluzioni relative ai tratti estremi del nuovo asse AV/AC: Salerno-Battipaglia e Lamezia-Reggio C.

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

Le alternative sono state analizzate sotto i seguenti aspetti: complessità infrastrutturale; sostenibilità ambientale; efficacia trasportistica; realizzazione ed economia del progetto.

I risultati hanno indicato come l'alternativa del corridoio AV "autostradale" risulti preferibile rispetto alle altre due soluzioni progettuali: "tirrenica" e "autostradale + tirrenica". Alla luce della ridefinizione degli obiettivi, il corridoio infrastrutturale tra Battipaglia e Lamezia definito "autostradale" è stato individuato come il miglior compromesso, data la sua posizione baricentrica rispetto ai territori attraversati, in termini di dimensione della domanda soddisfatta e di miglioramento delle prestazioni.

Tuttavia, occorre considerare che queste valutazioni sono correlate al livello di approfondimento progettuale e che è in corso la redazione del PFTE del lotto 2 della Battipaglia-Reggio Calabria con i necessari studi e indagini.

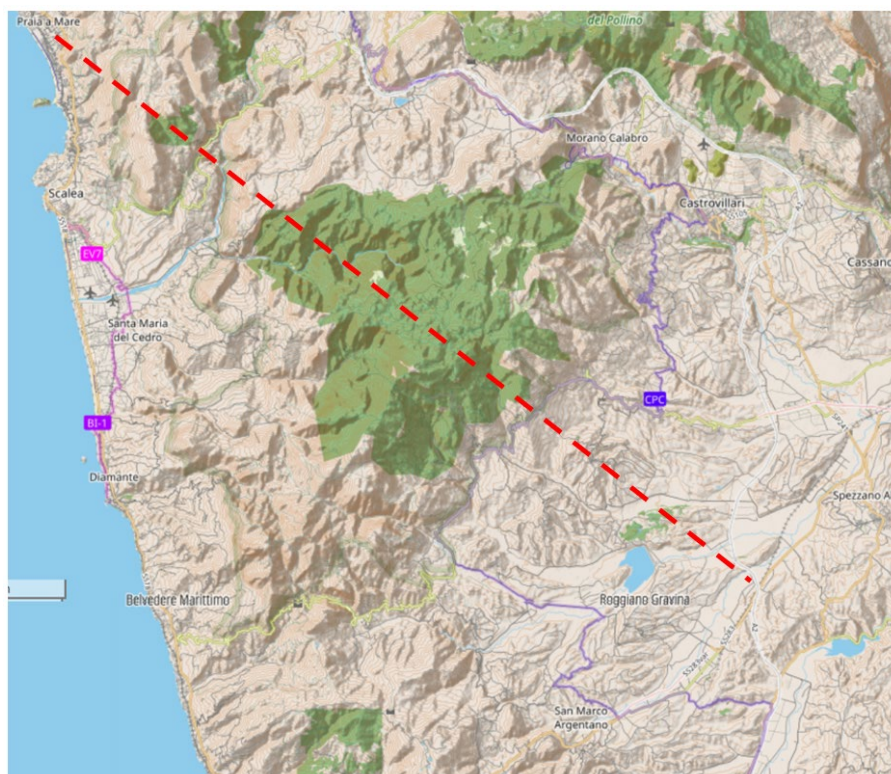
Tenuto conto che è in corso il primo dei tre livelli progettuali indicati dal Codice Appalti, queste valutazioni non possono ritenersi definitive.

6.2.2 Obiezioni alla scelta dell'itinerario interno

Le obiezioni che sono state poste alla scelta di percorrere l'itinerario interno sono riconducibili:

- alla maggiore lunghezza del tracciato che comporta maggiori costi
- alle difficoltà di costruzione, per la necessità di scavare una lunga galleria in una zona geologicamente molto complessa
- ai maggiori tempi di percorrenza
- al fatto di lasciare la costa sguarnita non servita da infrastrutture veloci, considerato che anche l'autostrada percorre l'itinerario interno.

La figura seguente mostra, in modo evocativo, il tracciato che la linea dovrebbe seguire, attraversando il Parco del Pollino, da Praja a Mare, sulla costa, a Tarsia, all'interno, da dove seguirebbe poi l'attuale tracciato verso Cosenza.



In particolare, sul tema dell'allungamento dei tempi di percorrenza è stata quindi formulata la seguente domanda.

Domanda 2 – In quanto tempo si prevede di percorrere la distanza Reggio Calabria – Roma?

Risposta - Uno degli obiettivi del progetto è quello di aumentare la coesione del Paese, riducendo gli attuali tempi di percorrenza. Occorre evidenziare come questi siano largamente influenzati dal numero di fermate. Attualmente tra Roma e Reggio Calabria il tempo di percorrenza è di circa 5 h nel caso di n. 5 fermate ma che possono crescere ad oltre le 6 h nel caso di n. 9 fermate.

Pertanto, l'obiettivo minimo è quello di ridurre a 4 h la percorrenza attuale e, con tutti gli interventi previsti, la percorrenza potrebbe ridursi fino a 3 h e 40 m.

Pertanto, nello scenario futuro della completa realizzazione di tutta la nuova linea Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, le stime del DOCFAP indicano una possibile riduzione fino a 1h e 20 m rispetto agli attuali tempi di percorrenza. Occorre precisare che si tratta di stime strettamente connesse alle scelte di tracciato relative agli altri lotti della nuova linea Alta Velocità che sono ancora in corso di progettazione.

Le preoccupazioni relative alla scelta dell'itinerario sono chiaramente espresse dal Comune di Paola, nel suo Atto Formale di Dissenso, ove evidenzia la mancanza di chiarezza circa il tracciato

che la linea AV dovrà percorrere: “(...) appare sin da subito evidente come RFI S.p.A. abbia proceduto alla localizzazione di questa prima opera (...) senza una visione di insieme, ovvero chiarendo una volta per tutte se questo Raddoppio (Nuova Galleria) sarà al servizio di una rete A.V. che seguendo la linea costiera collega la città di Paola al comune di Cosenza (riqualificando anche l'intera area nei pressi della stazione di Paola) o, di contro, se passando la nuova linea A.V. nell'entroterra (nei pressi del comune di Tarsia per intenderci) servirà direttamente il territorio cosentino relegando la cittadina di Paola a stazione secondaria di passaggio, perdendo definitivamente ogni rilevanza e centralità”.

Contributo 2: Comune di Paola - Istanza di dissenso – Scelta itinerario

In particolare, questo itinerario, che potremmo definire “interno”, viene considerato nettamente peggiore di quello costiero, sia per la maggiore lunghezza (370 km a fronte dei 445) che si traduce in maggiori tempi di percorrenza, sia per la numerosità e l'estensione delle gallerie necessarie, da realizzarsi in un contesto geologico molto complesso e difficile.

Il sindaco di Paola, quello di San Lucido e i sindaci dei comuni tra Cetraro e Paola, hanno sostenuto l'assoluta necessità di rivedere la scelta dell'itinerario, motivandola, oltre che con le ragioni sostenute da Maiolo, anche con la necessità di servire le località della costa, già a suo tempo penalizzate dalla scelta del tracciato autostradale, che meglio di altre potrebbero beneficiare di collegamenti rapidi e di qualità con le aree metropolitane di Napoli e Roma.

In particolare, il sindaco di Paola, nel corso dell'incontro del 21 luglio, ha citato la realizzazione del porto turistico, supportato dalla Regione Calabria con un finanziamento di 20 milioni, che verrebbe a collocarsi a poche centinaia di metri dalla stazione ferroviaria, diventando luogo ideale per lo stazionamento delle imbarcazioni e punto di partenza per la navigazione.

Anche il Comitato Popolare “Santomarco” interviene sul tema: “La nuova linea AV appare come un gigantesco zig-zag attraverso le montagne, che di fatto isolerebbe l'intera area tirrenica cosentina e prosciugherebbe le risorse per il necessario ammodernamento dell'intero sistema infrastrutturale calabrese, fra cui la linea ionica. L'effetto sarà di “tagliare fuori” l'importante area economica di Corigliano-Rossano, nonché l'attuale tracciato tirrenico che ha sinora sostenuto lo sviluppo di 100 km di costa.”

Contributo 3: [Contributo del Comitato Popolare “Santomarco”](#)

Molto simile il contributo di Bernadetta Porco

Contributo 4: [Bernadetta Porco – Effetti negativi dell'itinerario interno](#)

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

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

Risposta - La finalità principale del Documento di Fattibilità, nei limiti dell'approfondimento di tale progetto (analisi documentale), è stata quella di individuare tra più corridoi quello che risultasse il

più soddisfacente agli obiettivi prefissati (aumentare la coesione del Paese e l'accessibilità al sistema ferroviario) in modo sostenibile (anche dal punto di vista finanziario).

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

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

1)

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

2)

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

3)

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

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

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

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

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

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

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

6.2.3 Effetti della scelta dell'itinerario sulla conformazione dei raccordi ferroviari

Stante l'attuale possibilità che a sud di Praja a Mare si scelga l'itinerario interno o costiero, nei dibattiti sono state discussi i possibili collegamenti che l'infrastruttura in progetto potrebbe consentire. Da queste discussioni sono emerse diverse domande, che hanno avuto una prima risposta dal vivo ma che sembra opportuno riproporre, sia per rendere possibili risposte più articolate sia per portarle a conoscenza di un pubblico più vasto.

Domanda 5 – Ipotizzando la scelta dell'itinerario interno, venendo da nord, la linea AV è previsto che continui dopo Cosenza, seguendo in certo qual modo il tracciato dell'autostrada?

Risposta - Oltre allo scenario prioritario individuato, di cui sono state già stanziare le risorse necessarie per la realizzazione, è stata finanziata anche la progettazione degli altri lotti a completamento dell'intero itinerario Salerno-Reggio Calabria. Qualora, a seguito degli approfondimenti progettuali in corso, dovesse emergere la conferma dell'individuazione del corridoio autostradale, come indicato nel Documento di Fattibilità, si procederà con la progettazione del tracciato che da Cosenza si collega a Lamezia Terme. Ad ogni modo, la prosecuzione del tracciato verso sud sarà valutata anche in funzione degli esiti degli approfondimenti progettuali in corso sul lotto 2.

Domanda 6 – Ipotizzando la scelta dell'itinerario interno, la linea AV, venendo da nord, qualora non fosse prevista una prosecuzione dopo Cosenza, avrebbe nella nuova stazione in comune di Montalto Uffugo il punto di interscambio per servire la conurbazione di Cosenza e Rende?

Risposta - Si conferma che la nuova stazione prevista in prossimità dello sbocco della nuova galleria Santomarco, lato Cosenza, costituisce il punto di interscambio modale con i servizi a favore dei Comuni di Rende, Cosenza e Montalto Uffugo e, più in generale, dell'intera area circostante, favorendo lo sviluppo commerciale, urbanistico e sociale del territorio.

Domanda 7 – Sempre ipotizzando la scelta dell'itinerario interno, la linea AV, venendo da nord, qualora non fosse prevista una prosecuzione dopo Cosenza, dopo avere attraversato la nuova galleria, potrebbe servire la stazione di Paola? In caso contrario sarebbe invece previsto il potenziamento della stazione di San Lucido?

Risposta - La configurazione dell'infrastruttura consente di mantenere la stazione di Paola servita da treni AV. Come su tutte le infrastrutture ferroviarie, le caratteristiche del servizio rispondono alle esigenze commerciali delle imprese di trasporto e degli Enti Programmatori del servizio. In ogni caso non si evidenziano elementi ostativi ad un miglioramento dei livelli di accessibilità al servizio nella stazione di San Lucido in relazione ad esigenze di servizio ferroviario.

Domanda 8 – Ipotizzando, invece, la scelta dell'itinerario costiero, la linea AV, il progetto presentato consente che, venendo da nord, dopo la stazione di Paola, ci possa essere un inoltro sia verso sud secondo la costa, sia verso l'interno mediante la nuova galleria?

Risposta - Si conferma che l'infrastruttura è progettata per garantire il proseguimento sia verso sud secondo la costa sia in direzione Cosenza e versante ionico, attraverso la nuova galleria Santomarco.

6.2.4 Una vera “linea AV” per la Calabria

Un altro tema che ha dominato il dibattito è la funzione che la nuova linea AV, ed in particolare la tratta Cosenza – Paola / San Lucido, è chiamata a svolgere nello specifico contesto calabrese.

Il contributo inviato da un gruppo di docenti delle università della Calabria e della Sicilia inquadra con grande efficacia i molti obiettivi che lo sviluppo infrastrutturale deve conseguire per lo sviluppo del Mezzogiorno e in particolare di Calabria e Sicilia.

Occorre considerare che il contributo inviato è stato elaborato nel 2021, prima che fosse definita l'attuale programmazione: in esso si contesta la validità della cosiddetta “Alta Velocità di Rete” e si danno ragioni a sostegno della scelta attuale, cioè di portare vere linee ad alta velocità fino a Reggio Calabria e poi, auspicabilmente, in Sicilia, come previsto dalla attuale programmazione.

In particolare, si afferma che “il sistema ferroviario principale deve essere realizzato con caratteristiche da alta velocità 300 km/h, al fine di poter connettere Reggio/Villa a Roma in 3 ore e quindi le città metropolitane siciliane, utilizzando navi ro-ro per ridurre nell'immediato i tempi dell'attraversamento, e poter ottenere un collegamento Palermo-Roma in meno di 5 ore in presenza di attraversamento stabile, come il Roma-Torino. Inoltre, il sistema portuale, a partire dai due grandi porti commerciali di Gioia Tauro e Augusta deve essere potenziato nelle infrastrutture fisiche lato mare e lato terra”.

Rinviamo alla sezione contributi del sito per una lettura integrale del documento, si riporta di seguito un estratto relativo alle caratteristiche auspiccate per lo sviluppo della rete ferroviaria in Calabria.

Contributo 5: [Docenti Università Calabria e Sicilia - Nuovo modello ferroviario](#)

Quindi, pur all'interno di un contesto nel quale si condivide generalmente l'opportunità di dotare la Calabria di nuove infrastrutture di accessibilità, vengono avanzate sia domande di chiarimento, sia perplessità, sia espressioni di contrarietà sulla utilità delle scelte progettuali specifiche della tratta oggetto di DP. A questo intervento, più organico e completo, se ne sono aggiunti altri, sempre centrati sulla funzione che la nuova infrastruttura potrà avere per lo sviluppo del servizio di trasporto ai passeggeri e alle merci.

6.2.5 Funzione della nuova linea e trasporto passeggeri

Sostiene il Comune di Paola nella sua Istanza Formale di Rigetto del Progetto: “il raddoppio della Galleria e tutte le opere previste nel territorio del Comune di Paola saranno principalmente asservite

al trasporto merci per favorire lo sviluppo commerciale del terminal intermodale di San Ferdinando presso il Porto di Gioia Tauro. Di conseguenza, per sostenere lo sviluppo del traffico merci sul vettore ferroviario, RFI S.p.A. ha pensato di superare i limiti e i vincoli di capacità nel tratto del binario unico attraverso la progettazione del Raddoppio della galleria (sebbene sia più corretto parlare di Nuova Galleria). Dunque, dalle prodotte relazioni, emerge subito un dato rilevante, ovvero che il trasporto di persone non subirà alcun incremento o vantaggio dal presente intervento. Tant'è che dallo studio preliminare delle alternative progettuali condotto sempre da RFI S.p.A., la soluzione del Raddoppio della galleria è preferita 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.

Contributo 6: [Comune di Paola - Istanza di dissenso – Estratto – Ruolo della ferrovia](#)

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

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

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

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

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

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

Massimo Sarubbi sostiene che "Sull'attuale linea, in esercizio dal 1987, circolano circa 20 treni passeggeri al giorno per senso di marcia. La massima capacità di una linea con queste caratteristiche è almeno doppia, senza particolari interventi. Queste venti coppie di treni viaggiano semivuote, e il traffico dei passeggeri dal 1987 non è mai aumentato, semmai diminuito".

Contributo 7: [Contributo di Massimo Sarubbi – Scarso traffico passeggeri sulla linea](#)

Anche Bernadetta Porco interviene su questo tema ZZZ

Sempre sullo stesso tema, le seguenti domande di Rossana Cosentino, che chiede informazioni sulle analisi poste a supporto delle scelte compiute dai progettisti.

Domanda 10 – Quali studi demografici sono stati condotti per giungere alla conclusione che è necessario rafforzare il collegamento Paola –Cosenza per il traffico passeggeri?

Risposta – Il già richiamato documento “Analisi investimenti lungo le tratte: Battipaglia - Praia (linea AV SA-RC), Paola - Cosenza (galleria Santomarco), Battipaglia - Potenza - Metaponto // Studio di Trasporto” di cui si compone il Progetto prevede:

1)

uno specifico paragrafo (2.2) dedicato all'inquadramento socio-economico dell'area di interesse per le analisi di traffico e che riporta in modo puntuale dati attuali demografici, economici, occupazionali, di dotazione automobilistica e di turismo;

2)

uno specifico paragrafo (5.2.2) riguardante l'evoluzione nel tempo delle suddette variabili.

Vale la pena precisare come la variazione nel tempo della domanda di trasporto e, conseguentemente, dei volumi di traffico lungo le diverse direttrici infrastrutturali, sia stata valutata attraverso l'ausilio di specifici “modelli” matematici (specificati nella Appendice al citato documento) in grado di legare questa variazione all'evoluzione nel tempo delle variabili socioeconomiche comprendenti anche quelle demografiche.

6.2.6 Funzione della nuova linea e trasporto merci

Il tema della funzione della nuova linea per il trasporto merci è stato ampiamente discusso, anche in un webinar specifico tenutosi nell'ambito del Dibattito per il lotto 1A.

Una domanda simile chiede di specificare meglio le indagini e le proiezioni fatte per la specifica tratta Cosenza – Paola / San Lucido.

Domanda 11 – Quali sono i numeri dell'attuale utilizzo del collegamento ferroviario Paola – Cosenza per il traffico passeggeri e quale analisi dimostra un futuro aumento degli stessi con il raddoppio della galleria Santomarco?

Risposta – L'evoluzione dei servizi passeggeri consentita dalla realizzazione della nuova galleria Santomarco è stata esposta nel corso della risposta al quesito 9.

In particolare, le previsioni relative al numero di servizi passeggeri regionali programmati tra Cosenza e Paola/S. Lucido si basano su quanto attualmente definito in sede programmazione regionale, ed in particolare negli Accordi Quadro sottoscritti tra RFI e le due Regioni interessate (Calabria e Campania) e non hanno quindi richiesto specifiche valutazioni circa gli sviluppi di traffico.

Per quanto riguarda invece la lunga percorrenza, si è stata analizzata l'ipotesi di un incremento del numero dei servizi AV dagli attuali 2 treni (la coppia Frecciargento Bolzano - Sibari) ai possibili futuri 16 servizi AV (8 coppie) che colleghino Cosenza e Crotone al centro e al nord del Paese. A fronte di tale incremento, per questi servizi (cosiddetti “a mercato”) lo studio trasportistico sviluppato ai fini

del PFTE, prevede che il flusso di traffico passeggeri sui futuri servizi AV raggiunga nel 2030 oltre 2000 passeggeri giornalieri bidirezionali, con un significativo incremento rispetto allo scenario di riferimento.

Si ricorda infine, come già rappresentato nella risposta al quesito 9, che l'infrastruttura ferroviaria è a servizio sia del traffico passeggeri che di quello merci e la necessità di incrementare il numero di binari è connessa al previsto sviluppo di entrambi. Stante l'attesa crescita del traffico merci (anche dallo scalo San Ferdinando), il previsto incremento dei servizi passeggeri non sarebbe compatibile con la capacità dell'attuale galleria a singolo binario.

Numerose sono stati gli interventi che hanno chiesto di approfondire la funzione merci della linea o che hanno contestato l'utilità di realizzare la tratta Cosenza – Paola / San Lucido secondo il progetto presentata.

In particolare, il dibattito ha messo sotto attenta osservazione il contesto allargato nel quale si colloca la tratta in progetto e in particolare la mancanza di coerenza delle caratteristiche della nuova galleria con quelle della linea che prosegue verso Taranto. Scrive Floriana Gallicchio: "La linea 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."



Contributo 8: [Floriana Gallicchio - Mancanza di nesso con rete AV](#)

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

Risposta – La nuova linea AV in Calabria verrà realizzata in coerenza con le specifiche del corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo. Pertanto, il flusso merci potrà essere ripartito, a seconda della

capacità disponibile, sia su tale direttrice che sulla direttrice che collega la Calabria alla dorsale Adriatica attraverso il percorso galleria Santomarco - Sibari - Metaponto.

Ad oggi non risulta previsto il raddoppio della linea Castiglione Cosentino - Sibari - Metaponto, ma sono stati già realizzati interventi di potenziamento del modulo dei binari in alcune stazioni e per la sagoma ammessa e potranno essere previsti ulteriori interventi prestazionali in coerenza con le specifiche tecniche di interoperabilità per il traffico merci. Ulteriori interventi di potenziamento saranno valutati in funzione dei livelli di servizio in uno scenario di più lungo termine.

Domanda 13 – Fino a quando non sarà realizzato il raddoppio della Taranto – Sibari – Castiglione Cosentino, quale sarà la capacità della linea tra Gioia Tauro e Taranto? Quale sarà il miglioramento che, in questo periodo, si otterrà rispetto alla situazione attuale?

Risposta – Non sono previsti attualmente interventi finalizzati ad aumentare, in termini quantitativi, la capacità della linea, che rimane pertanto invariata. La linea Taranto - Sibari - Castiglione Cosentino risulta tuttavia interessata da interventi che hanno ricadute sulla capacità di trasporto. In particolare, la linea è interessata da interventi di adeguamento prestazionale riguardante l'allungamento dei moduli di alcune stazioni fino a 750 metri (alcuni interventi tra l'altro già completati) e l'adeguamento della sagoma allo standard PC/80 (alcuni interventi già completati). Tali interventi consentono, a parità di capacità della linea, la circolazione di treni con capacità di trasporto maggiore rispetto all'attuale.

Sullo stesso tema la domanda di Rossana Cosentino.

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

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

Ancora Andrea Maiolo torna sulla opportunità di realizzare una linea sia passeggeri sia merci dicendo che a suo avviso "le merci transitano su un percorso diverso da quello dei passeggeri, e che con la galleria Santomarco si completerà la linea per il transito delle stesse". Formula quindi la domanda, che viene di seguito esposta.

Domanda 15 – Non sarebbe conveniente progettare una nuova linea solo per i passeggeri, con opere d'arte più snelle e ottenendo un notevole risparmio in costi e tempi di realizzazione?

Risposta – La scelta di realizzare questa opera, adatta sia al transito dei passeggeri sia delle merci può essere vista come l'opportunità di creare un unico nuovo corridoio ad alte prestazioni, con specifiche di interoperabilità coerenti con gli standard previsti a livello europeo, in un territorio dove le difficoltà orografiche e geologiche non permettono la realizzazione di più corridoi paralleli con le medesime caratteristiche.

L'ipotesi di procedere con la realizzazione di una nuova linea dedicata ai soli passeggeri, considerata la specificità dell'intervento, non avrebbe comportato comunque significative riduzioni dei costi di realizzazione dell'opera.

Sempre volendo approfondire la funzione che la linea in progetto è chiamata a svolgere, sono state presentate domande sulla nuova stazione di Montalto Uffugo.

Domanda 16 – La nuova stazione in comune di Montalto Uffugo è funzionalmente paragonabile a quella di Reggio Emilia AV? In particolare, avrà quattro binari, permettendo quindi il passaggio di treni in velocità in contemporanea alla sosta di altri?

Risposta - La Stazione di Reggio Emilia Mediopadana, dedicata al solo traffico AV, presenta 2 binari di corsa (sui quali non si effettua servizio viaggiatori e dedicati al transito) e 2 precedenze su cui si effettua il servizio viaggiatori. La nuova stazione in comune di Montalto Uffugo presenterà un servizio AV e regionale, la cui configurazione all'attivazione prevede due binari di corsa. La configurazione finale della stazione prevede quattro binari e consente la sosta contemporaneamente al transito dei servizi veloci. Inoltre, la velocità di linea nel tratto all'aperto in prossimità della nuova stazione di Montalto è limitata da vincoli geometrici al di sotto dei 160km/h.

6.2.7 Le interferenze dei raccordi con il territorio e il “Progetto del 2012”

Come è naturale, un altro tema che ha dominato il Dibattito riguarda le interferenze tra la linea progettata e il territorio: queste interferenze sollevano contestazioni puntuali, che saranno esaminate più avanti, ma hanno trovato un tema comune che può essere così sintetizzato: nel 2012 era stato presentato un altro progetto di rinnovo della galleria e quindi delle linee di collegamento tra di essa e le linee ferroviarie costiera e interna. Questo progetto produceva un impatto negativo di gran lunga meno grave di quello attuale. Da qui le domande sul perché sia stato abbandonato quel progetto e poi sulla fondatezza dei motivi che hanno fatto cambiare i criteri di progettazione, motivi che si ricollegano ai temi esaminati sopra, di scelta dell'itinerario e di funzione a cui deve servire la nuova linea.

In particolare, molto energica è stata la contestazione, nel dibattito del 3 agosto a Paola, al tracciato scelto nelle tratte di raccordo tra la tirrenica e la galleria, soprattutto per le demolizioni e le interferenze che esse producono. Diversi interventi hanno fatto riferimento a un precedente “progetto del 2012”, che, a parere degli intervenuti, era molto più rispettoso del territorio, perché meno impattante e più breve.

Rimandando ai documenti di progetto e in particolare alla relazione Paesaggistica, facilmente reperibile sul sito del DP, si mostra di seguito un particolare dell'ortofoto generale che dal quale si comprende come il nuovo progetto, nonostante si sviluppi in gran parte in galleria (linee blu), proprio per mantenere raggi di curvatura più ampi, vada ad occupare molto più territorio (linee rosse) rispetto alla linea attuale (linee nere).



I tecnici di ITALFERR nelle loro risposte hanno dimostrato di conoscere il progetto del 2012 e hanno



Figura 82 – Tratto all'aperto in direzione di San Lucido. Elaborazione progetto tramite metodologia BIM

motivando la sua modifica con la necessità di elevare le prestazioni della linea e in particolare la velocità: i maggiori raggi di curvatura così necessari hanno come conseguenza una maggiore estensione dei raccordi e una maggiore rigidità delle scelte progettuali.

Al progetto del 2012 fa esplicito riferimento il Comune di Paola nel suo atto formale di dissenso.

Contributo 9: [Comune di Paola - Istanza di dissenso - Preferibile alternativa 2012](#)

Il tema posto da Comune di Paola e da diversi interventi nei dibattiti è la compatibilità tra le condizioni oggettive della linea verso Taranto, per lunghi tratti a binario unico e quindi con ridotta velocità e prestazioni, la ridotta lunghezza della tratta in galleria e la scelta di realizzare i raccordi, lato mare ed entroterra, con standard da alta velocità, velocità che si dubita possano essere raggiunte nella effettiva marcia dei treni, soprattutto merci.

Scriva Angelo Siciliano, anche a nome del Comitato Popolare Santomarco: "È nostra convinzione, supportata da esperti in materia, che il progetto RFI 2021 sia devastante per il territorio e assolutamente dispendioso e privo dei minimi requisiti costi/benefici. È evidente la enunciazione di teorie fantasiose con le quali si prefigura un futuro "nordico" per questa parte della terra di Calabria. Noi, invece, sosteniamo con convinzione che il progetto ITALFERR per RFI 2012 sia l'optimum sia a livello ambientale, che sociale, che pianificatorio, che salutare, ma soprattutto economico e finanziario,"

Contributo 10: [Angelo Siciliano – assoluta preferenza per il progetto 2012](#)

Sul tema della velocità ci sono stati interventi contrastanti: da un lato chi contesta il fatto che si possa definire la tratta una "linea AV", dato che non consente velocità di 300 Km/h; dall'altro, chi osserva che, proprio perché non si raggiungono i 300 km/h allora è possibile rinunciare, per un piccolo tratto, a un po' di velocità e scegliere una soluzione meno impattante, con raggi di curvatura meno ampi.

Infine, alcuni interventi hanno contestato l'utilità di realizzare raccordi così "efficienti" prima di avere deciso quale sarà l'itinerario percorso dalla linea a sud di Praja a Mare: la scelta di percorrere la linea interna o di rimanere sulla costa renderebbero, a parere degli intervenuti, inutili le caratteristiche AV per i raccordi verso nord (nel caso sia scelta Tarsia) o verso sud (nel caso sia scelta la costa).

Contributo 11: [Floriana Gallicchio e altri - preferenza per il progetto 2012](#)

Da queste osservazioni si traggono quindi le seguenti domande.

Domanda 17 – Esiste un "progetto del 2012" e in caso affermativo quali caratteristiche salienti lo differenziano da quello attuale?

Risposta - Sì, esiste un progetto preliminare del 2012, che non risulta più adeguato al nuovo quadro normativo ed esigenziale richiesto per la progettazione dell'AC/AV Salerno-Reggio Calabria.

Entrambi i progetti riguardano l'obiettivo del raddoppio della tratta Bivio S. Antonello/Castiglione Cosentino - Bivio S. Lucido/Paola, al fine di superare la criticità che questo tratto rappresenta, essendo attualmente a singolo binario, ma in particolare il presente progetto di raddoppio realizza il nuovo itinerario di AV/AC. In merito per un maggiore dettaglio tecnico si rimanda agli elaborati Analisi Multicriteria RC1C03R16RGEF0005001B e Analisi della soluzione progettuale e delle alternative RC1C03R10RGMD0000001C.

Un ampio e documentato contributo di Raffaele Grassia prende posizione sul tema. "Il progetto del 2012 si presenta meno impattante sul territorio, ma presenta difficoltà realizzative e limiti di esercizio. Infatti la galleria ad una sola canna nella realizzazione necessita per normative europee subentrate

nel 2014 di sicurezza per gallerie oltre i 1000 m. di continue interconnessioni con la vecchia galleria per l'evacuazione in caso di pericoli di treni fermi e/o incendi che si potrebbero verificare. Tali collegamenti con il vecchio tracciato da realizzare a distanza non possono essere realizzate con la vecchia galleria in esercizio pena la chiusura continua e la pericolosità che comporterebbe in fase di messa in opera. Oltremodo riduttivo in quanto la nuova canna del progetto 2012 sebbene risponda alle nuove normative di sagoma per il trasporto merci, la vecchia non pena un'opera efficiente per metà, è diventata un'opera incompleta. Il progetto 2021 si presenta con un più ampio impatto ambientale all'esterno lato mare sia verso Paola che verso San Lucido. Tuttavia nella realizzazione si abbandona la vecchia linea che resterà in esercizio fino al completamento della nuova e che presenta canoni di esercizio migliori max velocità 250 K/h, mentre il 2012 max velocità 140 K/h. Però questa opera che prevede raccordi a sud con San Lucido ed a nord con Paola a doppia uscita (binario pari e binario dispari) torna utile per far trasformare questa area in una sola Conurbazione con Cosenza con collegamenti più veloci e frequenti con caratteristiche da metropolitana, ed assolve al ruolo che il committente RFI a richiesto a ITALFERR per un collegamento veloce delle merci".

Contributo 12: Contributo di Raffaele Grassia – Confronto tra il progetto 2012 e 2021

Tornando sul tema delle interferenze provocate dai raccordi tra le gallerie e le linee ferroviarie, costiera e interna, si sintetizzano nelle seguenti domande molte obiezioni sollevate negli incontri pubblici e in diversi contributi.

Domanda 18 – Il maggiore impatto territoriale è conseguenza alla scelta di ottenere, anche in questi brevi tratti di raccordo, elevate prestazioni, in particolare di velocità?

Risposta – La scelta progettuale garantisce, per le prestazioni richieste, il minor impatto possibile sul territorio; una riduzione delle velocità non avrebbe comportato significative riduzioni in termini di impatti territoriali.

Domanda 19 – Con il tracciato previsto dal "progetto 2012" quale riduzione delle prestazioni si avrebbe per il trasporto passeggeri e per quello merci?

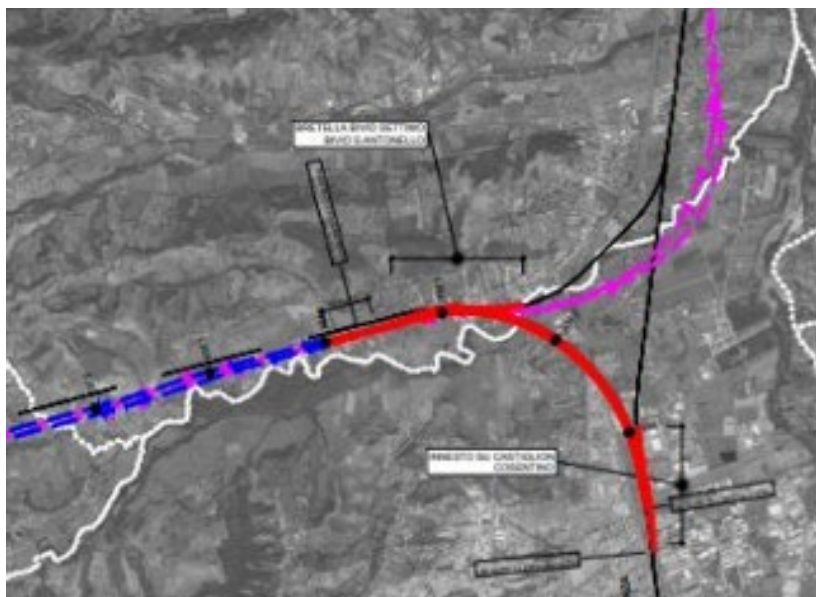
Risposta - Il progetto del 2012 non prevedeva interventi di adeguamento di sagoma sulla galleria esistente che sono necessari per soddisfare i livelli prestazionali attesi per il futuro traffico merci di corridoio. Quindi i binari dovrebbero essere specializzati per traffico, con una riduzione di capacità: il nuovo binario per il traffico merci e il binario esistente per il traffico passeggeri, realizzando di fatto due linee a semplice binario.

Domanda 20 – Le opzioni di itinerario a sud di Praja a Mare, via Tarsia o lungo la costa, condizionano la funzione dei raccordi a sud e a nord della galleria, lato mare? In caso affermativo, non sarebbe meglio aspettare la decisione sull'itinerario da percorrere?

Risposta – Il presente progetto è compatibile per entrambe le opzioni di itinerario formulate nel quesito.

6.2.8 Livello di prestazione della linea e impatti sul territorio

Il problema delle interferenze causate dai nuovi raccordi si pone anche sul lato entroterra della galleria, sulla linea Cosenza – Sibari. Anche in questo caso, l'estratto dalla ortofoto, mostra il maggior impatto della nuova linea rispetto alla linea attuale.



Scrive a tale proposito Rosario Barillà: "Il nuovo tracciato (posto a 60 metri in parallelo dall'esistente), [in comune di Montalto Uffugo] effettua un raccordo per avvicinarsi alla linea esistente. Tale raccordo potrebbe essere traslato in avanti (verso Cosenza) evitando in tal modo tante demolizioni ed interessando soltanto terreni e non manufatti.

Domanda 21 – Questa soluzione, meno impattante, è stata esaminata? In caso affermativo: per quali motivi questa soluzione non è stata scelta?

Risposta - La geometria di tracciato in questa zona di raccordo con la linea ferroviaria esistente per Sibari presenta dei vincoli molto stringenti:

- La posizione del bivio di progetto per Sibari è condizionata dagli standard di progettazione (velocità e caratteristiche geometriche) del raddoppio della Santomaro;
- La predisposizione della fermata ad accogliere ulteriori due nuovi binari in configurazione finale;
- La necessità di realizzare il nuovo collegamento della linea per Sibari, prima del viadotto esistente sul torrente Settimo, al fine di non interferire con il viadotto stesso e garantire l'esercizio sulla linea per Sibari durante la realizzazione del raddoppio della Santomaro.

Inoltre, come riportata nella risposta 35, la scelta del tracciato in questa area è dipesa anche dai seguenti vincoli:

- Il raddoppio è stato sviluppato in stretto affiancamento lato sud/sinistro per minimizzare il consumo e gli impatti sul territorio, con viadotti in stretto affiancamento ai viadotti esistenti sull'A2 e sul Torrente Settimo.
- Il raddoppio ha inizio prima dell'ingresso nella stazione di Castiglione Cosentino per non produrre impatti e non perturbare la sua attuale configurazione.

Gran parte degli impatti negativi sono dovuti al fatto che, dovendo costruire la nuova galleria con due "canne", poste a distanza di almeno 60 metri dalla galleria esistente, è necessario costruire due nuovi raccordi per ogni lato due nuovi raccordi che non possono riutilizzare il tracciato già occupato dalla linea esistente. Per questo, molte e pressanti sono state le domande sul motivo per cui si è deciso di non ammodernare la galleria esistente.

Su questo tema, nel suo intervento nell'incontro pubblico del 3 agosto a Paola, Andrea Maiolo ha formulato un'ipotesi di diversa realizzazione del collegamento, costruendo, dapprima, una seconda canna per utilizzarla poi come linea unica mentre si procede alla ricostruzione di quella storica: ciò avrebbe il vantaggio di ridurre il "consumo di sottosuolo", produrre minori volumi di escavo di inerti ma, soprattutto, di riutilizzare gli accessi già presenti, producendo minori interferenze.

Domanda 22 – Questa ipotesi è stata valutata in sede di progettazione? In caso affermativo, perché è stata scartata?

Risposta - Nel corso della progettazione è stata valutata anche tale ipotesi, che è stata tuttavia non perseguita a causa del nuovo quadro normativo legato alla sicurezza della realizzazione di nuove opere in sotterraneo.

Nell'ipotesi di realizzazione di una sola nuova singola canna in affiancamento all'esistente, durante l'attivazione e dismissione della vecchia, la nuova galleria risulterebbe priva di vie di esodo nel transitorio (adeguamento galleria esistente e realizzazione collegamenti trasversali).

In alternativa, sarebbe necessario realizzare apposite vie di esodo, ovvero finestre che garantiscano l'accesso in superficie almeno ogni 1000m (n°14 finestre) che implicano c.a. 14 cantieri in altrettanti siti, nonché la predisposizione di aree in sicurezza di almeno 500mq in superficie in corrispondenza delle finestre. Tutto ciò con un aggravio di interferenze e consumo di sottosuolo.

In conclusione, l'ipotesi è stata valutata e non ritenuta perseguibile e pertanto la soluzione presentata di fatto realizza la nuova canna in sostituzione dell'esistente garantendo la sicurezza senza la necessità di gestire il transitorio.

6.2.9 Espropri e indennizzi: non solo valori venali

Come sempre nei dibattiti sul territorio, il tema degli espropri e delle loro modalità è stato al centro dell'attenzione. L'abbattimento di edifici, in particolare delle abitazioni, comporta non solo un danno economico ma una importante sofferenza alle persone che ne sono, incolpevolmente, oggetto: i seguenti due contributi possono aiutare a cogliere questo aspetto in tutta la sua drammatica importanza.

Contributo 13: [Giuseppe Godino - ciò che conta in un esproprio](#)

Contributo 14: [Giuseppe Belmonte - ciò che conta in un esproprio](#)

6.2.10 Espropri e indennizzi: funzione dei valori indicati nel PFTE

Tra i documenti del PFTE vi sono sia le mappe che individuano le “ditte catastali” che saranno oggetto di occupazione temporanea, vincolo o esproprio, gli elenchi dei proprietari interessati e una quantificazione degli indennizzi. Occorre mettere in evidenza come il Dibattito Pubblico permetta una conoscenza approfondita e anticipata di questi aspetti in confronto a quanto avveniva prima della sua istituzione, favorendo nella popolazione, nelle istituzioni e nei progettisti una più completa valutazione delle diverse problematiche connesse a questo delicato aspetto.

Questi documenti sono stati quindi oggetto di attento esame e di puntuale contestazione.

Scriva Floriana Gallicchio: “Nella relazione giustificativa degli espropri, per quanto riguarda il Comune di Montalto Uffugo, si riportano erroneamente come siti interessati solo “aree agricole E”: è bene precisare che il sito interessato, per come riportato nelle Norme Tecniche di Attuazione al punto allegate al Piano Regolatore Generale vigente nel Comune di Montalto Uffugo, viene inquadrato come “6.4.3 ZONA AGRICOLA PERIURBANA”. Pertanto, la relazione risulta falsata sia nelle affermazioni dell'inquadramento del sito sia nei parametri economici di indennità.

Contributo 15: [Floriana Gallicchio - Vecchie mappe e inadeguatezza valori esproprio](#)

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

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

Scriva Rosario Barillà: “Nella perizia di spesa, relativamente agli espropri sui beni ricadenti nel foglio 72 del comune di Montalto, si è incorsi in un grossolano errore, in quanto il foglio 72 non è stato affatto considerato, anche se sul foglio 72 ricadono circa il 75% delle opere sia stradali che ferroviarie della nuova opera nonché 25 demolizioni di fabbricati e/o manufatti che corrispondono come superficie edificata abbondantemente pari al 80% delle demolizioni previste.”

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

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

Nel corso degli incontri, sia di Montalto Uffugo sia di Paola, sono stati aspramente criticati i valori di indennizzo presenti negli allegati tecnici, perché ritenuti non idonei a rappresentare il reale "valore venale" dei beni da espropriare.

Contributo 16: [Floriana Gallicchio - Floriana Gallicchio e altri - protesta per l'approccio agli espropri](#)

Nell'incontro di Paola, i tecnici hanno spiegato che tali valori sono delle medie e hanno la funzione in questa fase, di fornire una quantificazione di massima degli oneri che il progetto dovrà affrontare, mentre per la valorizzazione puntuale si farà riferimento alle specifiche caratteristiche del bene oggetto di esproprio.

Domanda 25 – È possibile approfondire questa tematica che molta preoccupazione desta, comprensibilmente, nelle persone che si trovano a dover affrontare una procedura di esproprio?

Risposta - La relazione giustificativa precisa che i valori in essa riportati non concorrono a determinare le indennità delle singole posizioni, ma che la determinazione della stessa avverrà a valle della verifica della reale consistenza di ogni singolo immobile interessato dalla procedura espropriativa.

6.2.11 Espropri e indennizzi: procedure e tempistiche

Giorgio Zimbaro e altri hanno chiesto informazioni sulle date previste per le occupazioni, la procedura e la tempistica del pagamento delle indennità: in caso di abitazioni, è evidente che prima di spostarsi la famiglia deve avere trovato una nuova abitazione, ma per fare ciò ha necessità di risorse economiche che può anche non possedere e che devono giustamente arrivare dalla indennità, che quindi serve prima dello spostamento e non dopo.

Domanda 26 – Quale sarà la tempistica delle occupazioni di urgenza e come verrà comunicata?

Risposta – Le occupazioni saranno poste in essere nei tempi e nei modi previsti dalla vigente normativa, precisando che l'avvio della procedura espropriativa sarà coerente con il programma lavori. In relazione ai fabbricati si precisa che la procedura e la corresponsione delle indennità avverrà nel rispetto di quanto previsto dalla normativa, con modalità e tempi per il trasferimento in altra abitazione.

Domanda 27 – Con quali tempi saranno pagate le indennità di esproprio e come è possibile dare alle famiglie espropriate i mezzi per potersi ricollocare

Risposta - 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, si cercherà di modulare la corresponsione dell'indennità stessa, sempre nel rispetto della normativa sugli espropri, al fine di agevolare il ricollocamento delle famiglie.

6.3 I TEMI DI GRANDE ATTENZIONE

Classifichiamo in questo modo i temi hanno ricevuto una grande attenzione ma non hanno "dominato" il Dibattito essendo sostenuti da interessi pubblici ma localmente concentrati.

6.3.1 Preoccupazioni per la salute: la sottostazione elettrica

Un tema che ha surriscaldato in maniera particolare l'incontro di Paola è stato quello della rilocalizzazione della sottostazione elettrica, oggi posta nei pressi della stazione e in un ambito urbano e in futuro localizzata in località Pantani.

Oltre agli impatti negativi sull'economia e il paesaggio, si temono effetti nocivi sulla salute. In particolare, ha sollevato molte proteste la scelta di rilocalizzare la sottostazione elettrica in una località dove sono presenti abitazioni. Il Comune di Paola, nella sua istanza, fornisce un ampio quadro dei motivi per cui ritiene dannosa la scelta fatta e per cui ne chiede la modifica.

Contributo 17: [Comune di Paola - Atto di dissenso – sottostazione elettrica](#)

Ottavio Palermo, Maria Anselmo e altri fanno notare che la rilocalizzazione della sottostazione elettrica è prevista in una località dove sono presenti abitazioni a poche decine di metri, con possibili ricadute negative sulla salute.

Questo tema, inoltre, è stato sollevato in maniera molto accalorata nell'incontro pubblico di Paola, del 3 agosto, risultando uno dei maggiori catalizzatori dello scontento locale. A tale proposito si possono citare i seguenti contributi.

Contributo 18: [Contributo di Antonio Rossi - Errata localizzazione sottostazione elettrica](#)

Contributo 19: [Contributo di Maurizio Pezzolla e – Esternalità negative](#)

Di identico testo il contributo di Alba Serpe.

Le immagini che seguono permettono di individuare la posizione futura della sottostazione elettrica e di confrontarla con quella attuale.



Al fine di rispondere alle preoccupazioni e alle contestazioni sollevate sono stati posti i seguenti quesiti.

Domanda 28 – È corretto dire che la nuova sottostazione elettrica è posta “nelle immediate vicinanze dell’abitato e non possibile una sua diversa collocazione?”

Risposta - La nuova sottostazione elettrica di Paolo è allocata in una posizione che necessariamente deve essere baricentrica rispetto ai carichi elettrici costituiti dal materiale Rotabile che percorre le tratte afferenti al nodo di Paola. Tenendo conto inoltre che il nuovo impianto di progetto sostituirà anche l’esistente SSE di Paola (ad oggi collocata in zona fortemente urbanizzata), al fine di garantire

una corretta alimentazione dei carichi elettrici nel rispetto dei parametri imposti dalla Normativa Vigente e dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità, il nuovo impianto deve essere allocato necessariamente all'inizio della nuova tratta di progetto, ed in particolare all'imbocco della nuova galleria, in un zona più decentrata. Scostamenti consistenti rispetto alla posizione di progetto non sono pertanto percorribili, pena la perdita della funzionalità delle opere elettriche progettate.

Non sono possibili, inoltre anche spostamenti di modesta entità rispetto alla posizione individuata, poiché la soluzione di progetto risulta ottimizzata dal punto di vista di molti parametri. In particolare, la zona individuata risulta, tra quelle presenti all'imbocco di galleria, quella con il minor numero di recettori sensibili all'esposizione ai campi elettromagnetici. Inoltre, la porzione di territorio prescelto si presenta originariamente ad una quota costante, mentre soluzioni alternative nei paraggi, interesserebbero comunque superfici più irregolari, con conseguente necessità opere di sbancamento e di contenimento del piazzale di entità ingente (dal punto di vista economico e dell'impatto sul territorio).

Domanda 29 – Se non fosse possibile localizzare altrove la sottostazione elettrica, come si pensa di mitigare gli eventuali effetti negativi?

Risposta - 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.

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.

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.

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.

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 μ T.

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).

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.

Nel sistema 3 kVcc, tali valori sono sempre ampiamente confinati all'interno delle pertinenze ferroviarie.

6.3.2 Preoccupazioni la salute: sostanze nocive nelle polveri di scavo

Sempre in tema di salute, sono emerse diverse preoccupazioni per il possibile impatto di sostanze pericolose, come ad esempio il seguente contributo del Comitato di Quartiere Pantani, dove si legge, tra l'altro: "... 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; (...) gravi sarebbero le interferenze sul piano acustico e della qualità dell'aria, con inevitabili ripercussioni sulla salute dei cittadini e sulla qualità della vita".

Contributo 20: [Comitato di quartiere Contrada Pantani - rischi per la salute](#)

Domande e preoccupazioni simili sullo scavo emergono anche dalla domanda di Rossana Cosentino. Anche il contributo di Giuliano Di Blasi esprime le medesime preoccupazioni

Contributo 21: [Giuliano De Blasi – rischi per la salute](#)

Domanda 30 – Quali studi o ricerche escludono la presenza di sostanze inquinanti e/o tossiche derivanti dalle opere di scavo previste per la realizzazione delle canne del raddoppio della galleria Santomarco?

Risposta - 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.

6.3.3 Consumo di suolo: la stazione di Montalto Uffugo e la viabilità di servizio

Nel corso degli incontri tenuti sul territorio sono sovente emerse domande e contestazioni relative all'impatto che il Progetto verrà ad avere sull'ambiente e il paesaggio, nonché sul consumo di suolo, risorsa scarsa e pregiata in un contesto montano come quello in cui si inserisce la nuova linea.

Un tema molto dibattuto nell'incontro di Montalto Uffugo è stato il progetto della nuova stazione che sarà collocata nel comune. In particolare, hanno attirato l'attenzione e suscitato molte domande e contestazioni le scelte relative al suo disegno infrastrutturale, sia sugli aspetti ferroviari sia sulla viabilità di collegamento. La visione dei rendering, con i quali i tecnici molto efficacemente hanno accompagnato la loro presentazione, ha attirato l'attenzione di molti sulla viabilità circostante la stazione: in particolare, oggetto di critica è stata la scelta dei raggi di curvatura della strada che collega i due lati della linea lato galleria.

Un importante e articolato contributo della Associazione Spazio Aperto 1495 mette in evidenza i gravi effetti di impatto ambientale che questa scelta producono. In particolare, dopo aver messo in evidenza il "contesto ad alto interesse naturalistico" nel quale si inserisce il progetto di RFI, pone l'attenzione sulla parte stradale ed in particolare sul il ramo denominato NV02-1, che dovrebbe prendere il posto della strada provinciale di collegamento da Santa Maria di Settimo fino alla rotatoria in progetto.

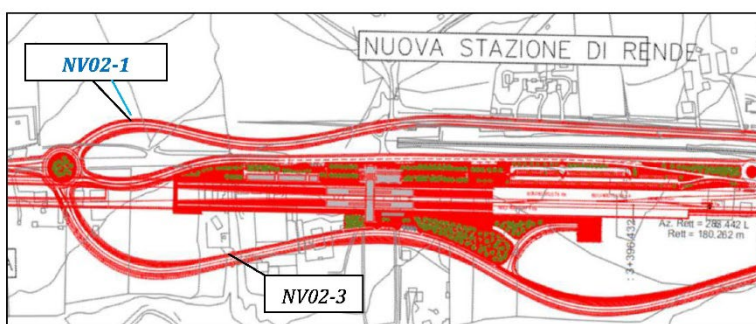


Figura 1-Ramo NV02-1 con limitata occupazione dell'Are SIC-
Tavola del Progetto "Addendum - Analisi Della Soluzione Progettuale e delle Alternative" datata novembre 2021

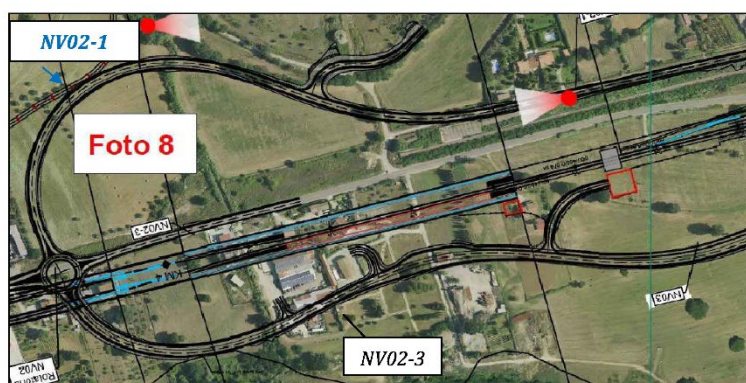


Figura 2 Ramo NV02-1 ad alto impatto con ampia occupazione dell'Area SIC-Nuova soluzione progetto stradale Giugno 2022

“Questa progettazione, da un originario andamento più conservativo in termini di sostenibilità ambientale (fig. 1) ed uso del suolo è stato rimodulato penetrando in maniera selvaggia sulla collina antistante (fig.2). Dalla relazione tecnica specialistica si evince che Il ramo denominato NV02-1,

invece di essere classificato come strada E di quartiere in un contesto pressoché urbanizzato, è stato inquadrato dai progettisti in parte di quartiere, determinando, a detta dei progettisti di RFI, un siffatto sviluppo planimetrico ad alto impatto ambientale e paesaggistico."

Conclude l'Associazione Spazio Aperto 1495: "Ci viene difficile pensare che non ci possa essere una soluzione progettuale tale da occupare meno terreno possibile e stare quanto più vicini al tracciato stradale esistente, senza lasciare ampi spazi di terreno interclusi. Qualora non fosse possibile altra soluzione tecnica sarebbe opportuno ritornare sulla scelta della categoria stradale considerandola nella sua interezza E di quartiere, evitando un inutile ulteriore occupazione di suolo soggetto a tutela".

Contributo 22: [Associazione Spazio Aperto 1495 - Assetto stazione di Montalto Uffugo](#)

Sullo stesso tema è stato anche fornito un contributo da Floriana Gallicchio e altri 14 firmatari.

Contributo 23: [Floriana Gallicchio e altri - viabilità stazione Montalto Uffugo](#)

Anche nel corso del dibattito, un ingegnere progettista stradale, ha vivacemente criticato la scelta per la grande occupazione di suolo e l'impatto paesaggistico, del tutto eccedente a suo avviso le esigenze di un collegamento che, essendo in prossimità della stazione deve portare per motivi di sicurezza a contenere la velocità e non ad aumentarla.

Nella discussione, sono intervenuti i tecnici sia di RFI sia del comune, mettendo in evidenza i vincoli che derivano dalla attuale classificazione della strada.

Domanda 31 – Si concorda sulla valutazione che i raggi di curvatura e quindi l'occupazione di terreno della strada siano eccessivi rispetto alla funzione a cui è destinata?

Risposta - L'ambito territoriale all'interno del quale ricade la viabilità NV02, che di fatto ha la funzione di garantire la continuità della SP91, è extraurbano. L'intervallo di velocità di progetto corrispondente a tale categoria è 40-100km/h.

Il limite superiore di tale intervallo ($V_{pmax}=100\text{km/h}$) condiziona la scelta di fattori di "scala A" delle clotoidi, (valori elevati), in quanto nelle clotoidi e nei rettifili ricadono gli spazi di accelerazione e decelerazione, con tendenza al limite superiore dell'intervallo V_{pmax} e di conseguenza sono richiesti ampi raggi di curvatura.

Domanda 32 – Se il problema è dovuto all'attuale classificazione della strada, è possibile modificarla considerando che la costruzione della stazione ne muta la funzione?

Risposta - La costruzione della stazione non muta la classificazione funzionale della strada, in quanto per definire ambito urbano (Art. 3 C.d.S comma 8) sono necessarie 25 unità abitative, per cui l'ambito è extraurbano.

Oltre alla problematica della strada, il disegno funzionale della stazione e la sua importanza sono sembrati ad alcuni intervenuti eccessivi. Da qui la seguente domanda.

Domanda 33 – Considerato l'elevato numero di interferenze che la realizzazione della stazione comporta, non sono state considerate soluzioni alternative? Perché è stata scelta questa soluzione progettuale?

Risposta - Nella fase di studio preliminare delle possibili alternative di tracciato, sono stati individuati e valutati i criteri e i vincoli che hanno portato alla scelta della soluzione di progetto, nello specifico i principali sono:

- Tra Castiglione Cosentino e la fermata di progetto, il raddoppio poteva realizzarsi solo lato sud/sinistro poiché al lato nord non era compatibile con la linea per Sibari.
- Il raddoppio è stato sviluppato in stretto affiancamento lato sud/sinistro per minimizzare il consumo e gli impatti sul territorio, con viadotti in stretto affiancamento ai viadotti esistenti sull'A2 e sul Torrente Settimo.
- Il raddoppio ha inizio prima dell'ingresso nella stazione di Castiglione Cosentino per non produrre impatti e non perturbare la sua attuale configurazione.
- Il raddoppio lato sud /sinistro è compatibile con il mantenimento dell'esercizio della linea ferroviaria nella galleria storica Santomarco:
- la posizione degli imbocchi della nuova galleria, ad una distanza minima di 60m dalla galleria esistente, ha costituito un ulteriore vincolo di tracciato.
- Il raddoppio lato sud / sinistro è compatibile, diversamente da un raddoppio lato nord, con le aree di vincolo ambientale e idraulico nella zona (a nord con l'area SIC del bosco della Mavigliano, a sud con l'area di esondazione del torrente Settimo).

In considerazione dei citati elementi di tracciato, la nuova stazione prevista in prossimità dello sbocco della nuova galleria Santomarco, lato Cosenza, costituisce il punto di interscambio modale con i servizi a favore dei Comuni di Rende, Cosenza e Montalto Uffugo e, più in generale, dell'intera area circostante, favorendo lo sviluppo commerciale, urbanistico e sociale del territorio. Inoltre, il posizionamento della nuova stazione risulta essere favorevole rispetto agli sviluppi del territorio e del campus universitario.

6.3.4 Consumo di suolo: eliminazione delle infrastrutture dismesse

Nel dibattito è anche stato sollevato il tema di cosa si farà della galleria storica una volta attivata la nuova. La risposta data è che sarà smantellata l'armatura ferroviaria e sarà resa disponibile per eventuali usi alternativi. Alcuni interventi hanno fatto questa critica: dato che sarà smantellata l'armatura ferroviaria nella galleria storica, ciò dovrebbe avvenire anche nelle tratte di adduzione,



che occupano territorio con infrastrutture impattanti, come ad esempio il viadotto (si veda immagine sotto), che, però, non è previsto sia demolito per riportare i luoghi allo stato naturale.

In particolare, il Comitato di Quartiere Contrada Pantani rileva che "Il progetto non prevede la rimozione del rilevato ferroviario (linea Paola-CS), e del viadotto (vedi foto) esistente che verrebbero dismessi".

Domanda 34 – Si conferma la dismissione totale della galleria storica dal servizio ferroviario? È previsto che tratte di adduzione siano smantellate, come pure le infrastrutture allo scopo costruite, e i luoghi riportati allo stato naturale?

Risposta - 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.

Sempre in riferimento alle azioni di ripristino dei luoghi dopo l'intervento, il Comitato Di Quartiere Contrada Pantani rileva "la carenza di opere di mitigazione con nuova vegetazione di alto fusto e la carenza di connettività delle infrastrutture viarie di progetto con quelle esistenti".

Domanda 35 – Si concorda che siano carenti opere di mitigazione con nuova vegetazione di alto fusto?

Risposta - Il progetto delle opere a verde è stato redatto con sviluppo prevalentemente lineare al margine dell'infrastruttura in progetto e nelle aree residuali. Tali interventi sono stati previsti al fine di mitigare l'inserimento delle opere nel paesaggio e sono stati posizionati con l'attenzione a limitare ulteriori espropri.

Secondo questi presupposti sono state previste piantumazioni di specie arboree e arbustive nei tratti con presenza di opere maggiori, muri, rilevati alti, che sono da ritenersi potenzialmente impattanti sotto l'aspetto della percezione del paesaggio. Gli interventi previsti mirano anche a migliorare il valore ecologico del territorio motivo, per il quale in alcuni tratti, come quello oggetto di approfondimento, sono state previste piantumazioni di macchie arbustive di più facile e veloce attecchimento e capaci di innescare processi di ricolonizzazione della componente naturale che evolve attraverso un processo di successioni anche verso specie ad alto fusto. Le specie vegetali impiegate comprendono in ogni caso specie capaci di raggiungere in pochi anni dall'impianto fino a 3 mt di altezza. Altro aspetto legato al processo progettuale è legato all'attenzione verso le forme vegetali esistenti oggetto di salvaguardia e attenzione già in fase di redazione del progetto.

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.

Un'altra richiesta avanzata su temi ambientali all'interno del dibattito è stata relativa alla possibilità di convogliare verso costa le acque eventualmente intercettate durante lo scavo della galleria, al fine di contribuire alla soluzione dei gravi problemi di approvvigionamento idrico.

Domanda 36 – È possibile la realizzazione di un simile intervento?

Risposta - La realizzazione della nuova Santomarco e delle gallerie di Interconnessione di Paola è previsto con metodo di scavo meccanizzato mediante TBM dual mode. La possibilità con tale metodo di scavo di avanzare applicando una contropressione al fronte consente di ridurre, rispetto ad uno scavo con metodo tradizionale, il rischio di ingresso di acqua in galleria in fase di scavo. Inoltre, con tale metodo di avanzamento a breve distanza dal fronte è prevista l'installazione di un rivestimento impermeabile. Pertanto, eventuali intercettazioni d'acqua, oltre ad essere circoscritte a brevi tratte di galleria, risultano anche di breve durata e l'effetto sulla circolazione idrica sotterranea al contorno della galleria risulta limitato.

Le esigue quantità di acqua che eventualmente verranno captate durante la fase di scavo delle gallerie saranno convogliate all'esterno tramite pompe in appositi impianti di trattamento delle acque. Le acque trattate potranno essere riciclate per gli usi interni al cantiere, limitando così i prelievi da acquedotto e da pozzi.

6.3.5 Effetti negativi sul tessuto socioeconomico

Nel corso degli incontri pubblici tenuti a Pala (21 luglio e 3 agosto) e a Montato Uffugo (22 luglio) sono stati affrontati i temi degli impatti che la realizzazione del Progetto avrà sulle rispettive comunità locali. A seguito del Dibattito, numerosi sono stati i contributi, spesso nella forma di atti di dissenso, pervenuti: molti di essi riguardano tematiche di interesse pubblico, seppur limitato alla comunità locale direttamente coinvolta.

Il Comune di Paola, nell'atto di dissenso, descrive effetti molto gravi derivanti dall'inserimento nel contesto urbanistico cittadino delle nuove tratte di collegamento tra la linea costiera e la galleria. Scrive tra l'altro il Comune: "... oltre all'esproprio di terreni prevede l'abbattimento di decine di abitazioni, gran parte del suolo che sarà oggetto di occupazione per la realizzazione dell'opera e delle relative infrastrutture, nel nuovo Piano Strutturale Comunale è classificato come "Aree per servizi terziari turistici" con evidenti ricadute sul tessuto sociale della nostra comunità. Si tratta infatti delle ultime zone non ancora urbanizzate e indispensabili per promuovere uno sviluppo turistico della città. Dunque, inevitabilmente la comunità di Paola verrebbe fortemente lesa attraverso la perdita di servizi essenziali per il proprio sviluppo come l'Area mercatale in contrada Pantani (per la quale è stato presentato da una società anche un progetto per la realizzazione di un centro espositivo dotato di pannelli solari), elisoccorso (collegato all'ospedale Francesco e che ha comportato la realizzazione di nuove strade e investimenti pubblici vari)." Inoltre, viene espressa la preoccupazione per il rumore e il disturbo che le attività di cantiere potranno portare, per molti anni, alle attività ricettive della zona.

Contributo 24: [Comune di Paola - Atto di dissenso – interferenze con lo sviluppo locale](#)

Anche il paesaggio, importante elemento per l'identità locale e per la sua attrattività turistica, viene compromesso dall'intervento progettato.

Contributo 25: [Comune di Paola - Istanza di dissenso - Interferenze ambientali e paesaggistiche](#)

Contributo 26: [Giovanni Scovino - aspetti paesaggistici](#)

Lo scenario rappresentato dalla Amministrazione Comunale è notevolmente diverso da quello contenuto nella valutazione di impatto socioeconomico formulate in sede di progetto, richiamate nel Dossier di Progetto e disponibili integralmente sul sito della CNDP. È quindi sembrato opportuno chiedere al Proponente di prendere posizione di fronte a questo scenario.

Domanda 37 – Si ritiene di condividere il quadro degli effetti descritti? La progettazione definitiva potrebbe risolvere o mitigare alcuni di questi effetti? Quali?

Risposta – Il territorio comunale di Paola viene interessato dall'intervento principalmente in galleria, la quale ricade in aree agricolo-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.

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.

Relativamente alle mitigazioni degli impatti del rumore derivanti dalle attività di cantiere, sulla base delle simulazioni effettuate, si prevede di installare una barriera antirumore mobile lungo il fronte di avanzamento lavori. 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. 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.

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.

6.3.6 Sviluppo socioeconomico: possibili interventi di sostegno

Sempre in tema di sviluppo socioeconomico, diversi interventi hanno lamentato che l'inserimento ambientale e, soprattutto, paesaggistico, della nuova linea possa compromettere l'attrattiva turistica della zona. Come opera di mitigazione è stata sollecitata la costruzione di un collegamento viabilistico, affiancato alla linea ferroviaria, tra Paola e San Lucido, una sorta di "collegamento lungomare".

Domanda 38 - È possibile realizzare a fianco della ferrovia, una sorta di "collegamento lungomare"?

Risposta - L'intervento in oggetto si inserisce in un contesto territoriale in cui sono presenti numerose infrastrutture, sia viarie che ferroviarie. Per quanto riguarda in particolare l'infrastruttura ferroviaria si sottolinea come la nuova opera si sviluppi in affiancamento alla linea esistente non andando quindi a modificare lo stato dei luoghi e anzi introduce nuovi elementi, che vogliono essere migliorativi, al margine della linea esistente in quanto hanno lo scopo di mitigare la presenza dell'opera e riqualificare le aree di pertinenza dell'infrastruttura tramite opere di mitigazione e ripristino ambientale. Tra tali interventi 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 fruitiva delle aree. L'insieme di questi interventi, unitamente agli interventi di ripristino delle aree di lavorazione, vogliono creare aree piacevoli ai fruitori (anche turisti) in considerazione anche del sistema di accesso alla spiaggia che viene migliorato tramite la ricucitura delle principali viabilità presenti.

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.

Franco Aceto, presidente della Coldiretti, evidenziando le attese degli operatori del settore agroalimentare per nuovi e più efficienti collegamenti con i mercati del nord Italia e di oltralpe, si è fatto portavoce della richiesta di poter disporre di un punto di carico / scarico merci nella piana cosentina.

Domanda 39 - La stazione di Montalto Uffugo è predisposta per la lavorazione di treni merci? In caso negativo, è prevista o è possibile localizzare nella piana tra Cosenza e Tarsia una struttura in grado di fornire accessibilità ferroviaria al territorio cosentino?

Risposta - La nuova stazione di Montalto Uffugo è stata sviluppata con una vocazione al servizio viaggiatori, ed in coerenza con il reticolo degli impianti di per il carico – scarico delle merci previsto sulla rete, la cui distribuzione è rispondente alle attuali esigenze del mercato. Fermo restando che l'opera potrà essere in grado di fornire prospettive di sviluppo al mercato merci, RFI valuterà come da prassi eventuali istanze che dovessero essere avanzate dal mercato circa ipotesi di allocazione di nuovi raccordi ferroviari merci all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Nel corso dei webinar è intervenuto Tonino Russo, segretario generale della CISL Calabria sostenendo l'importanza dell'opera ma al contempo chiedendo che si facciano azioni per valorizzare l'apporto locale di manodopera e imprese, anche fornendo un supporto per lo sviluppo di azioni di formazione.

Domanda 40 – È possibile attivare programmi di trasferimento buone pratiche con altre esperienze RFI per la gestione dei cantieri e per la formazione degli operatori locali?

Risposta - Sarà possibile sottoscrivere specifiche convenzioni con le OO.SS. in materia di informazione e/o formazione da sottoporre al personale che opererà sui cantieri, in funzione degli obblighi normativi in materia di sicurezza e con riferimento alle best practice che RFI ha sviluppato nella gestione di cantieri similari già avviati in altri territori d'Italia.

Giuseppe Vaccaro ha scritto chiedendo di preservare integralmente l'area mercatale del comune di Paola, sita in adiacenza dell'attuale bretella ferroviaria Paola-Cosenza, al fine di far svolgere alla stessa la funzione di pubblica utilità attualmente svolta. Tale richiesta sembra in contrasto con il progetto.

Domanda 41 – La conservazione dell'area mercatale è compatibile con il progetto? Cosa è possibile fare per conservare questa funzione nella zona?

Risposta – L'area mercatale pur interessata dal rifacimento della viabilità denominata Via del Cardellino, resterà comunque accessibile e disponibile.

6.4 MEDIA ATTENZIONE

Il tema è stato oggetto di attenzione essendo sostenuto da interessi concentrati localmente: pubblici, ma portati da specifici gruppi di pressione, o privati

6.4.1 Interferenza con il progetto di centro sportivo

Graziella Idone e altri rilevano che il progetto presentato rende impossibile la realizzazione di un Centro Sportivo Polivalente, previsto in Località Pantani, previsto dalla variante al P.R.G. del Comune di Paola, adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n.10 del 14.03.2014.

Domanda 42 – È possibile modificare il progetto per rendere comunque possibile la realizzazione del centro sportivo? In caso negativo, come si pensa di indennizzare le aree residuali ma rese per la menomazione subita?

Risposta - Durante le analisi intercorse in fase preliminare di definizione del tracciato si è verificata la coerenza con il sistema pianificatorio presente. Per quanto riguarda il Comune di Paola sono stati consultati i documenti di Piano adottati con Deliberazione del Consiglio Comunale n° 10 del 02/03/2018 oltre all' "Adeguamento PSC e REU del Comune di Paola a seguito del recepimento delle

prescrizioni del tavolo tecnico della Regione Calabria approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 10 del 07/09/2020.

Dalla consultazione di tali documenti non è emersa la presenza del Centro Sportivo Polivalente non è stato dunque possibile valutarne eventuali interferenze. Dai dati reperiti e dal documento dalla delibera n.10 del 14/03/2014 emerge l'esistenza di un progetto di iniziativa privata da eseguirsi su terreno privato in località Pantani nel Comune di Paola. Ulteriori ricerche hanno evidenziato come tale progetto fosse previsto su aree definite negli strumenti urbanistici come di interesse collettivo su una superficie di circa 20mila mq e che la Soprintendenza, probabilmente in fase di assoggettabilità a VAS, abbia richiesto una riduzione delle opere previste. Si conferma che ad oggi non si ha evidenza che il progetto abbia ultimato gli iter approvativi motivo per il quale al fine di rispondere alla presente richiesta sarebbe utile acquisire sia la documentazione approvativa che l'ubicazione del progetto in modo da poterla sovrapporre al nuovo tracciato della linea ferroviaria.

A seguito di tali raffronti e sulla base della documentazione e del livello progettuale sviluppato dalla ditta, oltre che delle autorizzazioni ricevute, sarà possibile procedere alla determinazione dell'indennità a favore della Ditta proprietaria, sulla base di quanto disposto dal DPR 327/01 e s.m.i.

6.4.2 Interferenza con importanti strutture turistiche

Un effetto economico particolarmente puntuale riguarda, come già citato dal documento del Comune, il Villaggio Bahja, importante struttura turistica locale, 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). 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.

Contributo 27: [Italia Vacanze srl - Danni alla attività economica](#)

Analoga situazione è denunciata dal gestore e proprietario del Villaggio la Bussola ubicato nel comune di Paola su suolo demaniale con concessione fino al 2033. 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 La Bussola si estende su una superficie di circa 5.000 mq, vi è accesso diretto alla spiaggia di sabbia e ghiaia. (...) Vi sarà un forte impatto ambientale del nuovo tracciato lungo tutta la tratta, in particolare nell'area del Parco del Pollino. 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 per il Villaggio la Bussola già penalizzato da anni dai rumori provenienti dalla vicinanza della linea ferroviaria mai mitigati con barriere fonoassorbenti nonostante le richieste effettuate a RFI.

Contributo 28: [Villaggio La Bussola srl - Danni alla attività economica](#)

6.5 SPECIALISTICHE

In questa ultima categoria sono stati raggruppati temi discussi nei dibattiti o presentati nei contributi i quali, per la loro oggettiva complessità, hanno avuto uno spazio limitato, anche se possono dare un apporto qualificato e importante alla piena comprensione del Progetto e delle sue caratteristiche.

6.5.1 Questioni procedurali

Sono state sollevate alcune questioni di ordine procedurale, che devono essere attentamente valutate per le loro possibili ricadute sulla legittimità dell'iter approvativo.

Una prima questione procedurale consiste nella contestazione che il progetto non possa seguire la procedura agevolata prevista per le opere "finanziate in tutto o in parte con fondi PNRR".

Contributo 29: [Floriana Gallicchio - Estraneità del progetto al PNRR](#)

Analoghe considerazioni sono state espresse nei contributi di: Giovanni Scovino, di Italia Vacanze srl, Giorgio e Laura Zimbaro, Marina Scovino e altri.

Domanda 43 – Quali sono i presupposti formali e sostanziali che hanno fatto ritenere che la tratta in oggetto possa beneficiare delle semplificazioni procedurali?

Risposta - L'intervento di raddoppio Cosenza – Paola/S. Lucido (nuova galleria Santomarco) è ricompreso nel perimetro del progetto "Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria", indicato nell'Allegato IV del Decreto-Legge 31 maggio 2021, n. 77 convertito con modificazioni dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108, per il quale trova applicazione l'art. 44 della citata Legge "Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto". Pertanto, anche per lo specifico intervento sono applicabili le semplificazioni procedurali previste dall'art. 44 del citato DL.

Altri rilievi di natura procedurale riguardano l'utilizzo di informazioni non aggiornate le quali, di conseguenza, potrebbero falsare le valutazioni sulle quali sono basate le scelte progettuali.

Scriva ancora Floriana Gallicchio: "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 come esistente una viabilità che attraverserebbe l'attuale linea Paola-Cosenza che in effetti non esiste da oltre 40 anni".

Analoghe considerazioni sono state espresse, anche se riferite a contesti territoriali diversi, nei contributi di Giovanni Scovino, di Italia Vacanze srl e di altri.

Ciò è particolarmente rilevato nella documentazione posta a base delle stime di esproprio, come indica Rosario Barillà; "Nella perizia di spesa, relativamente agli espropri sui beni ricadenti nel foglio 72 del comune di Montalto, si è incorso in un grossolano errore, in quanto il foglio 72 non è stato affatto considerato, anche se sul foglio 72 ricadono circa il 75% delle opere sia stradali che ferroviarie della nuova opera nonché 25 demolizioni di fabbricati e/o manufatti che corrispondono come superficie edificata abbondantemente pari al 80% delle demolizioni previste". Inoltre, si rileva che "Tutte le

analisi, relazioni e studi allegate al Progetto di fattibilità prendono in esame dati statistici, economici di traffico ecc. ecc. relativi alla linea Salerno Reggio Calabria relegando alla linea Paola Cosenza solo menzioni marginali".

Anche altri contributi

Contributo 30: [Floriana Gallicchio - Estraneità del progetto al PNRR](#)

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

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

Per finire le obiezioni di natura procedurale, in occasione del dibattito pubblico a Paola, il 3 agosto, un intervento ha sostenuto l'illegittimità della procedura perché il titolo dato all'incontro parla di "raddoppio" mentre ci troviamo di fronte alla costruzione non di una seconda galleria ma di altre due. L'obiezione è contenuta anche nel contributo di Floriana Gallicchio e di altri 14 firmatari, (... nella lingua italiana raddoppio significa aggiunta di un nuovo binario) che conclude chiedendo: "E corretto, sia legalmente che proceduralmente, continuare a discutere di un progetto ormai modificato sia nell'oggetto che nel tracciato? Esistono i presupposti di legittimità per il proseguo della procedura?".

Domanda 45 – Il termine di "raddoppio della Cosenza Paola San Lucido" rappresenta correttamente il contenuto del progetto posto a dibattito? Esistono i presupposti di legittimità per il proseguo della procedura?

Risposta – Si definisce "Raddoppio" in quanto la linea esistente è a singolo binario, mentre l'intervento di progetto riguarda il raddoppio mediante la realizzazione di 2 nuovi binari in sostituzione del binario esistente nei tratti in cui non risulta idoneo ai requisiti funzionali e prestazionali necessari.

Una serie di contributi contesta una generica inadeguatezza degli studi preparatori.

- L' "analisi di sostenibilità dell'opera [è] contraddittoria e non supportata da dati specifici ed oggettivi"; "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" e altre considerazioni che si possono leggere

nei contributi di Giorgio e Laura Zimbaro, di Giovanni e Marina Scovino, di Angela Cappello i cui testi sono sostanzialmente identici.

- “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. Alla simulazione di problematiche sulla rumorosità (...); alla carenza di documentazione specifica sulla vibrazione (...) alla mancanza di documentazione che affronti il tema della presenza di polveri sottili ...” come più dettagliatamente si può leggere nel documento inviato da Roberto Cipolla.

Non sono state formulate, a questo proposito, domande specifiche di chiarimento o di approfondimento.

6.5.2 Questioni relative al finanziamento

La questione relativa al finanziamento è stata sollevata in modo ufficiale dal Presidente della Regione Calabria in occasione della conferenza di presentazione: “«Ci dispiace che questa opera non sia inserita in quelle del PNRR per le quali è prevista la conclusione nel 2026. Questa probabilmente vedrà la luce negli anni che verranno». Esprime rammarico il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, commentando gli investimenti infrastrutturali inseriti nel piano nazionale di ripresa e resilienza, tra cui non figura appunto la Calabria. Il tratto di alta velocità tra Cosenza, Paola e San Lucido, che contempla anche la realizzazione della doppia galleria Santomarco, è stato inserito, infatti, nel fondo complementare con una scadenza molto più dilatata, prevista nel 2029. Il commento del presidente della Regione è arrivato a margine dell'avvio del dibattito pubblico aperto alle amministrazioni locali tenuto questo pomeriggio alla Cittadella. «Quando si parla di alta velocità al Sud per i finanziamenti del PNRR vi è solo la tratta fino a Romagnano - ha aggiunto Occhiuto - quindi fuori la Calabria. Io più volte ho rappresentato al Governo la necessità di realizzare investimenti strategici anche in Calabria e allora mentre avviamo le procedure per la galleria Santomarco intanto continua l'interlocuzione con il Governo perché riservi maggiore attenzione sul piano delle infrastrutture alla Calabria».

Il tema è anche stato più volte ripreso negli interventi, sia in occasione dei webinar che degli incontri in presenza sul territorio.

Domanda 46 – Per quale motivo la tratta Cosenza – Paola San Lucido non è stata finanziata mediante i fondi del PNRR?

Risposta - Il raddoppio della tratta Cosenza-Paola/San Lucido è finanziato con il Fondo Complementare che lo Stato italiano ha predisposto per affiancare i contributi del fondo Recovery and Resilience Facility della Commissione Europea e dare prosecuzione agli interventi previsti nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza.

In data 7 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 108 il Decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti”, convertito con Legge n.101 del 1 luglio 2021, che all' Art.4 comma 2 prevede:

All'articolo 208, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n.34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono inseriti, in fine, i seguenti periodi:

“(... omissis ...)

Per il finanziamento degli interventi relativi alla linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria, è altresì autorizzata la spesa complessiva di 9.400 milioni di euro ... Le risorse di cui al secondo periodo sono immediatamente disponibili, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti alla data di entrata in vigore del presente decreto."

Nell'ambito di questo stanziamento sono comprese le risorse che finanziano il raddoppio Cosenza-Paola/San Lucido.

Il Regolamento UE 241 di febbraio 2021, che ha istituito il dispositivo Recovery and Resilience Facility, definisce i criteri per l'accesso ai finanziamenti. Il Regolamento prevede che i Paesi membri debbano redigere un proprio Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza costituito da interventi che presentano una manifestazione di spesa nel periodo 2020-2026 e che risultino pronti all'attivazione all'esercizio entro il 2026.

La realizzazione della nuova galleria Santomarco, che si sviluppa per circa 17 km, richiede tempi tecnici superiori all'intervallo temporale concesso dalla Commissione Europea; infatti, secondo l'attuale pianificazione delle attività, si prevede il completamento del raddoppio Cosenza-Paola/San Lucido entro il 2029.

Per tali motivi il raddoppio in questione è stato finanziato con le risorse nazionali che non presentano il rischio di un mancato riconoscimento delle spese da parte della Commissione Europea.

In sintesi, la complessità e i tempi necessari per la realizzazione dell'intervento di Raddoppio Cosenza-Paola/S. Lucido (galleria Santomarco) non erano compatibili con la scadenza fissata per il completamento dei lavori entro giugno 2026, prevista per gli interventi finanziati con fondi PNRR.

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

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

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

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

Sempre in tema di finanziamenti, il Presidente dell'autorità Portuale di Gioia Tauro ha chiesto assicurazioni sulla disponibilità dei finanziamenti necessari per completare le opere di ultimo miglio per collegare la linea ferroviaria e i terminali in ambito portuale.

Domanda 48 – I finanziamenti necessari per completare le opere di ultimo miglio per collegare la linea ferroviaria e i terminali in ambito portuale sono totalmente disponibili o saranno necessari futuri ulteriori stanziamenti?

Risposta - Il collegamento del porto di Gioia Tauro alla rete ferroviaria è assicurato dall'impianto di San Ferdinando che è stato realizzato nel 2006 da ASIREG (Consorzio per lo sviluppo industriale della provincia di Reggio Calabria – oggi denominato CORAP). L'impianto di San Ferdinando è collegato alla stazione di Rosarno della linea tirrenica, tramite una linea a binario unico, elettrificata e di sviluppo pari a circa 5 km. Esiste un secondo binario di collegamento ma è attualmente fuori esercizio.

Gli interventi relativi al potenziamento del collegamento di ultimo miglio fra la dorsale tirrenica e porto di Gioia Tauro sono previsti nell'ambito del PNRR nell'ambito della Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile, Componente 1 – Investimenti sulla Rete Ferroviaria, Misura 1.6 – Potenziamento e upgrading linee regionali. Essi consistono nel raddoppio della bretella di collegamento fra le stazioni di Rosarno e San Ferdinando, nella modifica dei piani regolatori di entrambe le stazioni per consentire il ricevimento di convogli di lunghezza fino a 750 metri. Nella stazione di San Ferdinando, dove sono in corso le procedure tecnico-amministrative per l'allaccio delle infrastrutture raccordate, è previsto anche un ammodernamento tecnologico. Per gli interventi suddetti sono stanziati circa 60 Mln €. La Progettazione di questi interventi è iniziata a novembre 2021 e terminerà a dicembre 2022.

Come tutti gli interventi finanziati dal RRF dell'Unione Europea, è necessario che le opere siano predisposte per la messa in esercizio entro il termine di giugno 2026 per poter aver accesso al riconoscimento da parte della Commissione delle spese sostenute.

6.5.3 Questioni tecniche: le correnti galvaniche

Parlando della galleria attuale, in alcuni interventi è stato posto il tema delle "correnti galvaniche", fenomeno che secondo alcuni intervenuti, caratterizzerebbe la galleria e sarebbe tra le cause della scelta di realizzarne una interamente nuova

Domanda 49 – È questo un tema noto ai progettisti? In caso affermativo, ha contribuito alla scelta progettuale adottata?

Risposta - Costruisce principio generale noto e ampiamente condiviso che le nuove opere ferroviarie presentano in generale un miglior comportamento ai fini della mitigazione del fenomeno delle correnti vaganti, poiché ad esempio progettate secondo nuove normative vigenti in materia (esempio Norma EN 50122-2 che vieta collegamenti intenzionali della rotaia a terra), per via delle più efficienti opere di impermeabilizzazione delle gallerie e per le moderne soluzioni costruttive dei dispositivi di armamento ferroviario.

7 INDICI

7.1 INDICE DEI CONTRIBUTI CITATI

Contributo 1: Andrea Maiolo - Domande sugli itinerari e il tracciato	29
Contributo 2: Comune di Paola - Istanza di dissenso – Scelta itinerario.....	33
Contributo 3: Contributo del Comitato Popolare "Santomarco".....	33
Contributo 4: Bernadetta Porco – Effetti negativi dell'itinerario interno	33
Contributo 5: Docenti Università Calabria e Sicilia - Nuovo modello ferroviario.....	36
Contributo 6: Comune di Paola - Istanza di dissenso – Estratto – Ruolo della ferrovia.....	37
Contributo 7: Contributo di Massimo Sarubbi – Scarso traffico passeggeri sulla linea.....	37
Contributo 8: Floriana Gallicchio - Mancanza di nesso con rete AV	39
Contributo 9: Comune di Paola - Istanza di dissenso - Preferibile alternativa 2012.....	42
Contributo 10: Angelo Siciliano – assoluta preferenza per il progetto 2012.....	43
Contributo 11: Floriana Gallicchio e altri - preferenza per il progetto 2012.....	43
Contributo 12: Contributo di Raffaele Grassia – Confronto tra il progetto 2012 e 2021	44
Contributo 13: Giuseppe Godino - ciò che conta in un esproprio.....	47
Contributo 14: Giuseppe Belmonte - ciò che conta in un esproprio	47
Contributo 15: Floriana Gallicchio - Vecchie mappe e inadeguatezza valori esproprio.....	47
Contributo 16: Floriana Gallicchio - Floriana Gallicchio e altri - protesta per l'approccio agli espropri	48
Contributo 17: Comune di Paola - Atto di dissenso – sottostazione elettrica.....	49
Contributo 18: Contributo di Antonio Rossi - Errata localizzazione sottostazione elettrica	49
Contributo 19: Contributo di Maurizio Pezzolla e – Esternalità negative	49
Contributo 20: Comitato di quartiere Contrada Pantani - rischi per la salute	52
Contributo 21: Giuliano De Blasi – rischi per la salute	52
Contributo 22: Associazione Spazio Aperto 1495 - Assetto stazione di Montalto Uffugo	54
Contributo 23: Floriana Gallicchio e altri - viabilità stazione Montalto Uffugo	54
Contributo 24: Comune di Paola - Atto di dissenso – interferenze con lo sviluppo locale	57
Contributo 25: Comune di Paola - Istanza di dissenso - Interferenze ambientali e paesaggistiche ..	58
Contributo 26: Giovanni Scovino - aspetti paesaggistici	58
Contributo 27: Italia Vacanze srl - Danni alla attività economica	61
Contributo 28: Villaggio La Bussola srl - Danni alla attività economica	61
Contributo 29: Floriana Gallicchio - Estraneità del progetto al PNRR.....	62
Contributo 30: Floriana Gallicchio - Estraneità del progetto al PNRR.....	63

Tutti i contributi, anche non citati in questo documento, sono reperibili nella specifica sezione del sito.

7.2 INDICE DELLE DOMANDE

Domanda 1 – Cosa si intende per “molteplicità di interessi” che hanno portato a preferire il tracciato autostradale a quello tirrenico?	30
Domanda 2 – In quanto tempo si prevede di percorrere la distanza Reggio Calabria – Roma?	32
Domanda 3 – Si può affermare con chiarezza che l'indicazione del tracciato che da Praja a Mare va verso Tarsia sia, attualmente, l'ipotesi inserita nei documenti di programmazione ma non sia stato ancora scelto in modo definitivo?	33
Domanda 4 – Dato che la scelta non si può ritenere definitiva, vi sono elementi, emersi negli ultimi tempi, che spingono a favore dell'itinerario costiero?	34
Domanda 5 – Ipotizzando la scelta dell'itinerario interno, venendo da nord, la linea AV è previsto che continui dopo Cosenza, seguendo in certo qual modo il tracciato dell'autostrada?	35
Domanda 6 – Ipotizzando la scelta dell'itinerario interno, la linea AV, venendo da nord, qualora non fosse prevista una prosecuzione dopo Cosenza, avrebbe nella nuova stazione in comune di Montalto Uffugo il punto di interscambio per servire la conurbazione di Cosenza e Rende?	35
Domanda 7 – Sempre ipotizzando la scelta dell'itinerario interno, la linea AV, venendo da nord, qualora non fosse prevista una prosecuzione dopo Cosenza, dopo avere attraversato la nuova galleria, potrebbe servire la stazione di Paola? In caso contrario sarebbe invece previsto il potenziamento della stazione di San Lucido?	35
Domanda 8 – Ipotizzando, invece, la scelta dell'itinerario costiero, la linea AV, il progetto presentato consente che, venendo da nord, dopo la stazione di Paola, ci possa essere un inoltro sia verso sud secondo la costa, sia verso l'interno mediante la nuova galleria?	36
Domanda 9 – È corretta l'interpretazione per cui “il trasporto di persone non subirà alcun incremento o vantaggio dal presente intervento”? Qual è l'effettivo contributo che la nuova linea potrà dare al traffico passeggeri?	37
Domanda 10 – Quali studi demografici sono stati condotti per giungere alla conclusione che è necessario rafforzare il collegamento Paola –Cosenza per il traffico passeggeri? .	38
Domanda 11 – Quali sono i numeri dell'attuale utilizzo del collegamento ferroviario Paola – Cosenza per il traffico passeggeri e quale analisi dimostra un futuro aumento degli stessi con il raddoppio della galleria Santomarco?	38
Domanda 12 – Come si giustifica un investimento così oneroso e complesso per collegare una linea con così ridotte prestazioni? È previsto il raddoppio di questa linea?	39
Domanda 13 – Fino a quando non sarà realizzato il raddoppio della Taranto – Sibari – Castiglione Cosentino, quale sarà la capacità della linea tra Gioia Tauro e Taranto? Quale sarà il miglioramento che, in questo periodo, si otterrà rispetto alla situazione attuale?	40
Domanda 14 – In relazione all'incremento del traffico merci, come si concretizzerà, in considerazione che il collegamento con la linea Jonica da Cosenza avviene su singolo binario (linea Cosenza-Sibari) che rappresenterebbe quindi inevitabilmente un “collo di bottiglia”?	40
Domanda 15 – Non sarebbe conveniente progettare una nuova linea solo per i passeggeri, con opere d'arte più snelle e ottenendo un notevole risparmio in costi e tempi di realizzazione?	40
Domanda 16 – La nuova stazione in comune di Montalto Uffugo è funzionalmente paragonabile a quella di Reggio Emilia AV? In particolare, avrà quattro binari, permettendo quindi il passaggio di treni in velocità in contemporanea alla sosta di altri?	41

Domanda 17 – Esiste un “progetto del 2012” e in caso affermativo quali caratteristiche salienti lo differenziano da quello attuale?	43
Domanda 18 – Il maggiore impatto territoriale è conseguenza alla scelta di ottenere, anche in questi brevi tratti di raccordo, elevate prestazioni, in particolare di velocità?	44
Domanda 19 – Con il tracciato previsto dal “progetto 2012” quale riduzione delle prestazioni si avrebbe per il trasporto passeggeri e per quello merci?	44
Domanda 20 – Le opzioni di itinerario a sud di Praja a Mare, via Tarsia o lungo la costa, condizionano la funzione dei raccordi a sud e a nord della galleria, lato mare? In caso affermativo, non sarebbe meglio aspettare la decisione sull'itinerario da percorrere?	44
Domanda 21 – Questa soluzione, meno impattante, è stata esaminata? In caso affermativo: per quali motivi questa soluzione non è stata scelta?	45
Domanda 22 – Questa ipotesi è stata valutata in sede di progettazione? In caso affermativo, perché è stata scartata?	46
Domanda 23 – Si concorda che la classificazione “aree agricole E” sia errata? In caso affermativo, come si ritiene di poter allineare le valutazioni?	47
Domanda 24 – Si concorda che vi sia un errore dovuto alla mancata considerazione del Foglio 72? In caso affermativo, come si ritiene di poter allineare le valutazioni?	47
Domanda 25 – È possibile approfondire questa tematica che molta preoccupazione desta, comprensibilmente, nelle persone che si trovano a dover affrontare una procedura di esproprio?	48
Domanda 26 – Quale sarà la tempistica delle occupazioni di urgenza e come verrà comunicata?	48
Domanda 27 – Con quali tempi saranno pagate le indennità di esproprio e come è possibile dare alle famiglie espropriate i mezzi per potersi ricollocare	48
Domanda 28 – È corretto dire che la nuova sottostazione elettrica è posta “nelle immediate vicinanze dell'abitato e non possibile una sua diversa collocazione?	50
Domanda 29 – Se non fosse possibile localizzare altrove la sottostazione elettrica, come si pensa di mitigare gli eventuali effetti negativi?	51
Domanda 30 – Quali studi o ricerche escludono la presenza di sostanze inquinanti e/o tossiche derivanti dalle opere di scavo previste per la realizzazione delle canne del raddoppio della galleria Santomarco?	52
Domanda 31 – Si concorda sulla valutazione che i raggi di curvatura e quindi l'occupazione di terreno della strada siano eccessivi rispetto alla funzione a cui è destinata?	54
Domanda 32 – Se il problema è dovuto all'attuale classificazione della strada, è possibile modificarla considerando che la costruzione della stazione ne muta la funzione?	54
Domanda 33 – Considerato l'elevato numero di interferenze che la realizzazione della stazione comporta, non sono state considerate soluzioni alternative? Perché è stata scelta questa soluzione progettuale?	55
Domanda 34 – Si conferma la dismissione totale della galleria storica dal servizio ferroviario? È previsto che tratte di adduzione siano smantellate, come pure le infrastrutture allo scopo costruite, e i luoghi riportati allo stato naturale?	56
Domanda 35 – Si concorda che siano carenti opere di mitigazione con nuova vegetazione di alto fusto?	56
Domanda 36 – È possibile la realizzazione di un simile intervento?	57
Domanda 37 – Si ritiene di condividere il quadro degli effetti descritti? La progettazione definitiva potrebbe risolvere o mitigare alcuni di questi effetti? Quali?	58

Domanda 38 - È possibile realizzare a fianco della ferrovia, una sorta di "collegamento lungomare"?	59
Domanda 39 - La stazione di Montalto Uffugo è predisposta per la lavorazione di treni merci? In caso negativo, è prevista o è possibile localizzare nella piana tra Cosenza e Tarsia una struttura in grado di fornire accessibilità ferroviaria al territorio cosentino?	59
Domanda 40 - È possibile attivare programmi di trasferimento buone pratiche con altre esperienze RFI per la gestione dei cantieri e per la formazione degli operatori locali?	60
Domanda 41 - La conservazione dell'area mercatale è compatibile con il progetto? Cosa è possibile fare per conservare questa funzione nella zona?	60
Domanda 42 - È possibile modificare il progetto per rendere comunque possibile la realizzazione del centro sportivo? In caso negativo, come si pensa di indennizzare le aree residuali ma rese per la menomazione subita?	60
Domanda 43 - Quali sono i presupposti formali e sostanziali che hanno fatto ritenere che la tratta in oggetto possa beneficiare delle semplificazioni procedurali?	62
Domanda 44 - Si concorda con queste contestazioni? Si ritiene che questi limiti, se confermati, si possano sanare nelle successive fasi di progettazione o possano invece inficiare la procedura di approvazione?	63
Domanda 45 - Il termine di "raddoppio della Cosenza Paola San Lucido" rappresenta correttamente il contenuto del progetto posto a dibattito? Esistono i presupposti di legittimità per il proseguo della procedura?	63
Domanda 46 - Per quale motivo la tratta Cosenza - Paola San Lucido non è stata finanziata mediante i fondi del PNRR?	64
Domanda 47 - Il fondo complementare che finanzia l'opera garantisce in modo analogo la disponibilità finanziaria per l'intera costruzione o il suo completamento richiederà futuri ulteriori stanziamenti?	65
Domanda 48 - I finanziamenti necessari per completare le opere di ultimo miglio per collegare la linea ferroviaria e i terminali in ambito portuale sono totalmente disponibili o saranno necessari futuri ulteriori stanziamenti?	66
Domanda 49 - È questo un tema noto ai progettisti? In caso affermativo, ha contribuito alla scelta progettuale adottata?	66

APPENDICE A

Report Media

Dibattito Pubblico Nuova linea ad Alta Velocità Salerno-
Reggio Calabria
Tratta Cosenza-Paola/San Lucido

RASSEGNA STAMPA ONLINE

14 LUGLIO

<http://www.strettoweb.com/2022/07/18-luglio-dibattito-pubblico-progetto-alta-velocita-salerno-reggio-calabria/1368993/>

15 LUGLIO

<https://www.cosenzapost.it/av-salerno-reggio-calabria-alla-cittadella-incontro-su-raddoppio-tratta-cosenza-paola/>

https://www.lacnews24.it/economia-e-lavoro/alta-velocita-ferroviaria-salernoreggio-il-18-luglio-un-dibattito-in-cittadella-regionale-sulla-prima-tratta_157318/

<https://calabria.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2022/07/15/alta-velocita-in-calabria-si-apre-il-dibattito-pubblico-confronto-alla-regione-il-18-luglio-d471b13b-77c4-441d-bc54-badfe98c45/>

<https://calabria.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2022/07/15/alta-velocita-in-calabria-si-apre-il-dibattito-pubblico-confronto-alla-regione-il-18-luglio-d471b13b-77c4-441d-bc54-badfe98c45/>

18 LUGLIO

<https://www.quotidianodelsud.it/calabria/catanzaro/cronache/viabilita-e-trasporti/2022/07/18/alta-velocita-salerno-reggio-calabria-occhiuto-opera-strategica>

<https://www.cosenzachannel.it/2022/07/18/calabria-alta-velocita-cosenza-paola/>

<https://www.lanuovacalabria.it/opere-per-alta-velocita-in-calabria-occhiuto-importanti-ma-chiedero-maggiore-attenzione-sulle-infrastrutture>

<https://www.corrieredellacalabria.it/2022/07/18/alta-velocita-occhiuto-galleria-santomarco-importante-ma-il-governo-deve-riservare-piu-attenzione-alla-calabria-video/>

<http://www.strettoweb.com/2022/07/alta-velocita-salerno-reggio-calabria-dibattito-pubblico/1370205/>

https://www.lacnews24.it/cronaca/occhiuto-conferma-alta-velocita-in-calabria-tagliata-fuori-dal-pnrr-anche-la-cosenzapaola-deve-aspettare_157442/

<https://www.quicosenza.it/news/provincia/465638-alta-velocita-occhiuto-calabria-tagliata-dal-pnrr-galleria-cosenza-paola-s-lucido-strategica>

<http://www.strettoweb.com/2022/07/alta-velocita-salerno-reggio-calabria-dibattito-pubblico/1370205/>

<https://www.quicosenza.it/news/provincia/465638-alta-velocita-occhiuto-calabria-tagliata-dal-pnrr-galleria-cosenza-paola-s-lucido-strategica>

<https://www.rainews.it/tgr/calabria/video/2022/07/cal-alta-velocita-galleria-santomarco-fondi-complementari-1fb3a7f2-2ca0-4259-af65-36598d46b84c.html>

<https://www.corrieredellacalabria.it/2022/07/18/alta-velocita-occhiuto-galleria-santomarco-importante-ma-il-governo-deve-riservare-piu-attenzione-alla-calabria-video/>

La Nuova Calabria, Alta velocità in Calabria, le parole di Occhiuto sui lavori complementari

<https://www.youtube.com/watch?v=tcProDRqtUc>

19 LUGLIO

<https://www.radiodigiesse.net/calabria-av-ac-salerno-reggio-calabria-aperto-il-dibattito-pubblico/>

https://www.repubblica.it/dossier/economia/innova-italia/2022/07/19/news/alta_velocita_il_dibattito_pubblico_sulla_linea_salernoreggio_ricomincia_in_calabria-358408158/

<https://www.eventspress.it/2022/07/19/alta-velocita-dibattito-pubblico-in-calabria-al-via-gli-incontri-sul-territorio/>

<https://www.ilreggino.it/politica/2022/07/19/alta-velocita-occhiuto-calabria-tagliata-fuori-dal-pnrr/>

<https://www.trasporti-italia.com/treno-passeggeri/prosegue-il-dibattito-pubblico-sullalta-velocita-salerno-reggio-calabria/52770>

<https://calabria.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2022/07/19/la-beffa-sullalta-velocita-e-servita-calabria-tagliata-fuori-dal-pnrr-fd089e14-4f36-4306-8320-41f996dfbae8/>

<https://ildispaccio.it/calabria/2022/07/19/av-ac-salerno-reggio-calabria-aperto-il-dibattito-pubblico-alla-cittadella-regionale/>

<https://www.cosenzapost.it/av-ac-salerno-reggio-calabria-al-via-il-dibattito-pubblico/>

20 LUGLIO

<https://www.ilreggino.it/servizi/2022/07/20/av-ac-salerno-reggio-calabria-avviato-il-dibattito-pubblico-in-calabria/>

<https://www.ilreggino.it/servizi/2022/07/20/av-ac-salerno-reggio-calabria-avviato-il-dibattito-pubblico-in-calabria/>

<https://www.corrieredellacalabria.it/2022/07/20/lappello-di-zucchetti-calabresi-dovete-credere-nellalta-velocita/>

https://calabria.live/wp-content/uploads/2022/07/CALABRIA.LIVE_Q_20luglio2022-INTERATTIVO.pdf

<https://calabria.gazzettadelsud.it/articoli/politica/2022/07/20/alta-velocita-in-calabria-si-chiede-a-occhiuto-di-convocare-un-consiglio-regionale-aperto-9e3e64b4-9a28-4c79-9a9e-9e58a19ed09c/>

21 LUGLIO

<https://www.ilreggino.it/politica/2022/07/21/alta-velocita-salerno-reggio-calabria-marino-fai-presa-di-posizione-netta-della-deputazione-calabrese/>

<https://www.ilreggino.it/politica/2022/07/21/alta-velocita-salerno-reggio-calabria-marino-fai-presa-di-posizione-netta-della-deputazione-calabrese/>

<https://www.corrieredellacalabria.it/2022/07/21/zucchetti-galleria-santomarco-strategica-per-aprire-gioia-tauro-e-la-calabria-alleuropa/>

22 LUGLIO

<https://www.cosenzapost.it/alta-velocita-incontro-con-i-comuni-di-paola-e-san-lucido/>

23 LUGLIO

<https://cosenza.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2022/07/23/paola-limportanza-del-raddoppio-della-galleria-e-della-tratta-ferroviaria-053fe957-05fe-4523-819f-0ade4240358e/>

24 LUGLIO

<https://calabria.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2022/06/24/lalta-velocita-ferroviaria-in-calabria-viaggia-a-rilento-slitta-al-2023-lavvio-di-due-lotti-dellopera-88cb3d25-beb1-4014-b752-43590b324ff5/>

<https://www.reggiotv.it/notizie/attualita/85144/alta-velocita-salerno-reggio-zucchetti-entro-fine-agosto-sara-pubblicato-documento>

26 LUGLIO

<https://www.lanuovacalabria.it/alta-velocita-ferroviaria-in-calabria-il-dibattito-pubblico-si-sposta-sui-webinar-tecnico-politici>

<https://www.telemia.it/2022/07/av-in-calabria-il-dibattito-pubblico-si-sposta-sui-webinar-tecnico-politici/>

<https://cosenza.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2022/07/26/paola-puntoriero-si-sugli-espropri-dellalta-velocita-bisogna-fare-chiarrezza-b3fe7c28-9d9d-451c-b418-78b521cf74cb/>

27 LUGLIO

<https://www.reggiotv.it/notizie/attualita/84459/alta-velocita-calabria-dibattito-pubblico-oggi-webinar-sui-dettagli-tecnici>

<https://www.corrieredellacalabria.it/2022/07/27/de-masi-con-lalta-velocita-la-calabria-puo-uscire-dalla-marginalita/>

<https://www.eventspress.it/2022/07/27/3904/>

28 LUGLIO

<https://www.telemia.it/2022/07/le-soluzioni-tecniche-entrano-nel-dibattito-pubblico-sull-alta-velocita-in-calabria/>

<https://www.montaltouffugonline.it/av-salerno-reggio-calabria-alla-cittadella-incontro-su-raddoppio-tratta-cosenza-paola/>

<https://www.cosenzapost.it/av-salerno-reggio-calabria-alla-cittadella-incontro-su-raddoppio-tratta-cosenza-paola/>

https://www.lacnews24.it/economia-e-lavoro/alta-velocita-ferroviaria-salernoreggio-il-18-luglio-un-dibattito-in-cittadella-regionale-sulla-prima-tratta_157318/

<https://www.corrieredellacalabria.it/2022/07/18/per-la-calabria-85-miliardi-di-investimenti-con-la-regione-rivedremo-il-contratto-di-servizio/>

https://calabria.live/wp-content/uploads/2022/06/CALABRIA.LIVE_Q_28luglio2022_INTERATTIVO.pdf

<https://calabria.live/lalta-velocita-in-calabria-unopportunita-di-lavoro-che-non-deve-scappare/>

29 LUGLIO

https://calabria.live/wp-content/uploads/2022/07/CALABRIA.LIVE_Q_29luglio2022_INTERATTIVO.pdf

<https://veritasnews24.it/calabria-alta-velocita-dibattito-pubblico-oggi-il-webinar-sui-dettagli-tecnici/>

2 AGOSTO

<http://www.cn24tv.it/news/239099/alta-velocita-sa-rc-tratta-paola-san-lucido-dibattito-pubblico-tra-progetto-e-proposte.html>

<https://www.eventspress.it/2022/08/02/zucchetti-a-paola-per-la-nuova-linea-av-cosenza-paola-san-lucido/>

<https://www.cosenzapost.it/alta-velocita-incontro-con-i-comuni-di-paola-e-san-lucido-2/>

3 AGOSTO

<https://www.lanuovacalabria.it/a-paola-un-nuovo-incontro-pubblico-sullalta-velocita-zucchetti-ogni-domanda-scritta-avra-una-risposta>

<https://www.cosenzaok.it/alta-velocita-zucchetti-ogni-domanda-scritta-avra-una-risposta/>

<https://cosenza.gazzettadelsud.it/articoli/societa/2022/08/03/alta-velocita-in-calabria-a-paola-prosegue-il-dibattito-pubblico-5009d9b4-2605-47f5-b039-58f679363e33/>

4 AGOSTO

<https://calabria.live/dibattito-pubblico-su-av-zucchetti-ogni-domanda-scritta-avra-una-risposta/>

24 AGOSTO

<http://www.lametino.it/Attualita/alta-velocita-salerno-reggio-zucchetti-sara-pubblicato-documento-questioni-emerse-nel-dibattito-e-domande.html>

<https://calabria.live/tag/alta-velocita-salerno-reggio/>

<https://www.montaltouffugonline.it/alta-velocita-sa-rc-in-un-documento-le-questioni-emerse-nel-dibattito-pubblico/>

<http://www.iacchite.blog/alta-velocita-zucchetti-entro-fine-agosto-sara-pubblicato-il-documento-questioni-emerse-nel-dibattito-e-domande/>

31 AGOSTO

<https://calabria.live/tag/alta-velocita/>

<https://www.corrieredellacalabria.it/2022/08/31/dibattito-sullalta-velocita-ce-il-documento-di-sintesi-sul-lotto-cosenza-paola/>

<http://www.lametino.it/Ultimora/alta-velocita-ferroviaria-salerno-reggio-zucchetti-pubblicato-documento-di-sintesi-questioni-dibattute.html>

<https://veritasnews24.it/alta-velocita-salerno-reggio-calabria-zucchetti-pubblicato-il-documento-di-sintesi-delle-questioni-dibattute/>

<https://ildispaccio.it/calabria/2022/08/31/nuova-linea-ferroviaria-av-salerno-reggio-calabria-pubblicati-i-risultati-del-dibattito-pubblico/>

<https://www.cosenzapost.it/av-salerno-reggio-calabria-resoconto-del-dibattito-pubblico/>

<https://cosenza.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2022/08/31/alta-velocita-cosenza-paola-san-lucido-pubblicato-documento-di-sintesi-del-dibattito-pubblico-df5db64e-01fa-4bfd-b24a-a4a7cb7ec18d/>

RASSEGNA STAMPA CARTACEA

QUOTIDIANO DEL SUD

- «Vertenza Calabria da giocare», Quotidiano del Sud, 19 luglio 2022, pagina 9
- «L'Alta velocità fa litigare la Lega», Quotidiano del Sud, 21 luglio 2022, pagina 6
- «Il dibattito pubblico prosegue a Paola e Montalto», Quotidiano del Sud, 21 luglio 2022, pagina 6
- «Cantieri per l'alta velocità, c'è chi dice no», Quotidiano del Sud, 24 luglio 2022, pagina 14
- «La stazione è un'opera strategica», Quotidiano del Sud, 29 luglio 2022, pagina 14
- «Il raddoppio del tunnel fa paura», Quotidiano del Sud, 31 luglio 2022, pagina 17
- «Alta velocità, nuovo incontro», Quotidiano del Sud, 3 agosto, pagina 17
- «Lavori galleria Fs, stop di Politano», Quotidiano del Sud, 4 agosto, pagina 16
- «Il Comitato: "Noi siamo delusi"», Quotidiano del Sud, 4 agosto, pagina 16
- «Galleria Fs, controdeduzioni», Quotidiano del Sud, 8 agosto, pagina 17
- «Già a ottobre l'Utc avvisò Italferr», Quotidiano del Sud, 9 agosto 2022, pagina 16
- «Il Comitato popolare: "Ecco perché quella progettazione non va bene", Quotidiano del Sud, 9 agosto 2022, pagina 16
- «Donate cinque opere di Di Ciancio – Si è discusso anche degli espropri per la stazione di S. Maria Settimo», Quotidiano del Sud, 4 settembre 2022, pagina 15

GAZZETTA DEL SUD

- «Alta velocità in Calabria. Si apre il dibattito pubblico: confronto alla Regione il 18 luglio» Gazzetta del sud, 15 luglio 2022, pagina 17
- «Alta velocità ferroviaria, qualcosa inizia a muoversi gazzetta del sud» Gazzetta del sud, 16 luglio 2022, pagina 17
- «La beffa sull'alta velocità è servita, Calabria tagliata fuori dal Pnrr», Gazzetta del Sud, 19 luglio 2022, pagina 14
- «Alta velocità e raddoppio della tratta San Lucido-Cosenza, se ne discute a Paola» Gazzetta del sud, 20 luglio 2022
- «Paola, l'importanza del raddoppio della galleria e della tratta ferroviaria» Gazzetta del sud, 23 luglio 2022

Paola, Puntoriero (SI): «Sugli espropri dell'alta velocità bisogna fare chiarezza» Gazzetta del sud, 26 luglio 2022

«Alta velocità in Calabria, a Paola prosegue il dibattito pubblico» Gazzetta del sud, 3 agosto 2022

«Alta velocità Cosenza-Paola/San Lucido: pubblicato documento di sintesi del dibattito pubblico» Gazzetta del sud, 31 agosto 2022

INTERVISTE RADIO E TV

19 luglio

L'Altro Corriere TV

Tv: L'Altro Corriere, Canale 75, Speciale “Primo Piano”, intervista condotta da Ugo Floro, 19 luglio 2022 (<https://youtu.be/8-tZbyjytDY>)



20 luglio

TGrCALABRIA, edizione 19.30

<https://www.rainews.it/tgr/calabria/notiziari/video/2022/09/ContentItem-e858a289-6295-4fed-b841-e9fa6832d6a0.html>



9 agosto

Radio: Crt, intervista di Ugo Floro, 9 agosto 2022

2 settembre 2022

TGrCALABRIA, edizione 19.30

Intervista in diretta Skype nell'edizione serale delle 19:30 del TGrCALABRIA



COMUNICATI STAMPA

18 LUGLIO

AV/AC SALERNO-REGGIO CALABRIA.

SI APRE IL DIBATTITO PUBBLICO IN CALABRIA.

AL VIA LUNEDÌ 18 LUGLIO CON L'INCONTRO IN CITTADELLA REGIONALE.

PRESENTI LA COMMISSIONE NAZIONALE DIBATTITO PUBBLICO E I VERTICI DI RFI

Informazione, partecipazione e confronto: queste le parole chiave che portano anche in Calabria il **Dibattito Pubblico** che precede la **realizzazione dell'intervento di realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Cosenza-Paola/San Lucido**.

Primo tratto calabrese che si inserisce nella nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria, promuovendo la continuità e il potenziamento di un itinerario strategico passeggeri e merci per la connessione tra il sud della penisola e il nord attraverso il corridoio dorsale, asse principale del Paese e tassello importante del corridoio Scandinavo – Mediterraneo.

Le caratteristiche tecniche, i benefici, gli impatti e le soluzioni di mitigazione saranno al centro di incontri con i cittadini e con le amministrazioni locali interessate dal nuovo tracciato ferroviario AV Salerno – Reggio Calabria.

Si parte Lunedì 18 luglio alle 16.00 con l'incontro regionale in Cittadella dove saranno presenti il **Roberto Occhiuto**, Presidente della Regione Calabria; **Caterina Cittadino**, Presidente della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico; **Vera Fiorani**, Amministratrice Delegata RFI (Gruppo FS) e Commissaria Straordinaria di Governo per l'opera e il coordinatore del Dibattito Pubblico prof. **Roberto Zucchetti** di PTSCLAS.

L'area geografica interessata dagli interventi è costituita dai comuni di Paola, San Lucido, Rende, Montalto Uffugo, San Vincenzo la Costa e San Fili, che ricadono interamente nella Provincia di Cosenza.

Questi comuni saranno coinvolti nel Dibattito Pubblico con incontri sui territori «Con una procedura – anticipa il professor **Roberto Zucchetti** - di democrazia sostanziale: il codice dei contratti pubblici ha previsto che per le opere di maggiore importanza ci sia una fase nella quale il progetto, non ancora approvato ma già ben definito, viene presentato a tutta la popolazione, agli esperti a chi ha interessi di carattere generale ma anche, e vorrei dire soprattutto, alla persone direttamente coinvolte e quindi, diciamo, ai comuni direttamente attraversati, in questo caso dalla nuova linea ferroviaria».

Il Raddoppio della tratta Cosenza - Paola/San Lucido, che prefigura la realizzazione della nuova galleria Santomarco e di una nuova fermata, 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.

Il traffico che interesserà la nuova galleria Santomarco sarà costituito da servizi Alta Velocità verso il crotonese (evoluzione degli esistenti collegamenti AV con Sibari) a cui potranno aggiungersi connessioni con Cosenza, servizi regionali tra le località tirreniche e il capoluogo cosentino, collegamenti merci tra il terminal di San Ferdinando e i punti di smistamento intermodale del nord del Paese, che utilizzano itinerari lungo la dorsale adriatica.

Informazioni e documenti progettuali sono visibili e consultabili sul sito dp.avsalerioreggiocalabria.it

21 LUGLIO

AV/AC SALERNO-REGGIO CALABRIA.

TRATTA COSENZA – PAOLA/SAN LUCIDO

IL DIBATTITO PUBBLICO ENTRA NEL VIVO

Giovedì 21 luglio, con l'ascolto delle comunità locali, entrerà nel vivo il **Dibattito Pubblico** sul raddoppio della tratta Paola/San Lucido Marina-Cosenza e sulla nuova galleria Santomarco, legati alla realizzazione dell'**alta velocità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria**. Il 21 luglio, nella sala consiliare del Comune di Paola se ne discuterà dalle ore 16 alle 18, con riferimento a tutti gli aspetti dell'area paolana fino a San Lucido. Venerdì 22 luglio, nella sala consiliare del Comune di Montalto Uffugo, dalle ore 16 alle 18 si parlerà invece delle tematiche locali e di quelle del vicino Comune di Rende.

Nel corso dei due incontri, i tecnici di Rete ferroviaria italiana (Rfi) illustreranno i vari aspetti progettuali. Poi gli interessati – cioè cittadini, associazioni, rappresentanti istituzionali e le altre espressioni locali – potranno intervenire con domande e osservazioni, cui seguiranno risposte il più possibile complete, a garanzia della trasparenza e della più ampia partecipazione rispetto alle scelte ricadenti sul territorio. Infine, verranno esposte le carte del progetto, perché i presenti possano consultarle sotto la guida dei tecnici di Rfi. In seguito, istituzioni, associazioni e singoli cittadini potranno inviare al coordinatore del **Dibattito Pubblico**, Roberto Zucchetti, ulteriori domande e osservazioni scritte, che verranno pubblicate sull'apposito sito e poi sottoposte a Rfi per le risposte da includere nella relazione finale della procedura.

«Questi – spiega il coordinatore Zucchetti – sono i momenti fondamentali del Dibattito Pubblico, perché si ascoltano le voci del territorio, che lì esprimono il loro punto di vista e le loro esigenze rispetto alle opere previste e a tutte le relative questioni. Perciò invito le istituzioni, i cittadini, le realtà associative e tutti gli altri interessati a partecipare agli incontri di giovedì 21 luglio a Paola e di venerdì 22 luglio a Montalto Uffugo».

Informazioni e documenti progettuali sono visibili e consultabili sul sito dp.avsalernoreggiocalabria.it

26 LUGLIO

AV IN CALABRIA. IL DIBATTITO PUBBLICO SI SPOSTA SUI WEBINAR TECNICO-POLITICI

Calabria, 26 luglio 2022. Prosegue il Dibattito Pubblico sui lavori per l'Alta Velocità ferroviaria in Calabria con due webinar cui parteciperanno il coordinatore, professore Roberto Zucchetti, e rappresentanti della politica, delle imprese, dell'associazionismo e delle professioni tecniche.

Il primo appuntamento on line è previsto martedì 26 luglio tra le ore 18 e le 19, intitolato «L'Alta Velocità come occasione di sviluppo per il Meridione».

L'argomento sarà introdotto da alcuni tecnici di Rete Ferroviaria Italiana. Poi con Zucchetti si confronteranno Rosaria Succurro, presidente della Provincia di Cosenza; Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità portuale Gioia Tauro; Antonino De Masi, noto imprenditore che opera nell'area portuale Gioia Tauro; Santo Biondo, segretario generale della Uil Calabria; Simone Celere, segretario generale della Fillea Cgil.

Qui il relativo link: <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/eventi/lalta-velocita-come-occasione-di-sviluppo-per-il-meridione/>.

Mercoledì 27 luglio, sempre dalle ore 18 alle ore 19, si terrà il secondo dei due webinar in programma, dal titolo «Galleria Santomarco: esigenze trasportistiche e difficoltà tecniche».

Nello specifico si discuterà dell'intervento sulla tratta ferroviaria Paola/S.Lucido-Cosenza, di circa 22.2 km, di cui circa 17 km in sotterraneo (galleria Santomarco). Il lotto costruttivo si compone di numerose opere civili: gallerie naturali e artificiali, ponti ferroviari e viadotti, resi necessari dalla particolare morfologia del territorio e dall'interferenza di corsi d'acqua e viabilità esistente. Il webinar rappresenta un'ulteriore opportunità per conoscere nel dettaglio come il progetto di alta velocità e alta capacità possa ottimizzare il traffico passeggeri/merci in un punto critico dell'Appennino calabrese, oggi a binario singolo e penalizzato dalla sovrapposizione tra traffico merci e traffico passeggeri regionale.

Dopo un'introduzione da parte di tecnici di Rete Ferroviaria Italiana, con Zucchetti ne discuteranno Demetrio Carmine Festa, docente di Trasporti nell'Università della Calabria,

Mario Ambrogio, della Coldiretti Calabria, Ferdinando Chillà, Presidente del Collegio dei geometri e geometri laureati di Catanzaro e Tonino Russo, segretario generale della Cisl Calabria.

Qui il relativo link: <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/eventi/galleria-santomarco-esigenze-trasportistiche-e-difficolta-tecniche/>.

Informazioni e documenti progettuali sono visibili e consultabili sul sito dp.avsalernoreggiocalabria.it

3 AGOSTO

AV IN CALABRIA: A PAOLA NUOVO INCONTRO DEL DIBATTITO PUBBLICO, ZUCCHETTI: “OGNI DOMANDA SCRITTA AVRÀ RISPOSTA”

Calabria, 3 agosto 2022. Si è svolto nell’auditorium del Comune di Paola l’incontro con le istituzioni e le comunità del Tirreno cosentino, nell’ambito del Dibattito Pubblico sui lavori per l’alta velocità ferroviaria in Calabria, coordinato dal professore Roberto Zucchetti. Hanno partecipato il sindaco di Paola, Giovanni Politano, e quello di San Lucido, Cosimo De Tommaso, insieme ad assessori e consiglieri dei due Comuni.

Davanti ad un numeroso pubblico, i tecnici di Rete ferroviaria italiana (RFI) e Italferr hanno illustrato il progetto del raddoppio della tratta ferroviaria Paola/San Lucido Marina-Cosenza e della nuova galleria Santomarco, opere legate all’Alta Velocità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria.

Zucchetti, che ha moderato l’incontro, ancora una volta ha spiegato il ruolo del Dibattito Pubblico, ricordandone l’obbligatorietà prevista dalla legge e sottolineando che secondo le norme ogni domanda e questione posta formalmente dai cittadini e dagli altri portatori di interessi riceve una risposta da parte di Rfi ed è inclusa nel processo decisionale, che ancora non è giunto al termine. Per questo, Zucchetti ha invitato i presenti e gli interessati a inviare per iscritto i singoli contributi, agli indirizzi di posta elettronica indicati al link <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/contatti/>.

Diverse sono state le domande formulate dal pubblico, su espropri, impatto ambientale, sulla tutela della salute e su percorsi alternativi. I tecnici di RFI e Italferr hanno risposto agli intervenuti, anche precisando che le decisioni finali sul percorso dell’alta velocità in Calabria non sono state ancora assunte. La discussione è stata molto accesa, ma secondo Zucchetti, «le frizioni sono normali in ogni comunità ed è compito degli amministratori pubblici trovare un punto di equilibrio». «Il progetto in questione – ha proseguito – è interessante per la nazione, la Calabria e il territorio. Per come si stanno mettendo le cose, potrebbe essere molto interessante per l’area di Paola e San Lucido, tenuto conto dei tempi legati al finanziamento delle opere con il Fondo complementare».

Informazioni e documenti progettuali sono visibili e consultabili sul sito dp.avsalernoreggiocalabria.it

ROBERTO ZUCCHETTI INCONTRA LE ISTITUZIONI DI PAOLA E SAN LUCIDO: DIBATTITO PUBBLICO PER L'AV

Paola (CS), 3 agosto 2022. Settimane di confronto e ricche di sollecitazioni quelle che vanno incontro al pieno della stagione estiva, per gli incontri sul territorio calabrese del professore **Roberto Zucchetti, coordinatore di Dibattito Pubblico (DP)**, sul progetto della nuova linea AV Cosenza - Paola/San Lucido.

Mercoledì 3 agosto alle 11, in collaborazione con il Comune di Paola e San Lucido, l'Auditorium F. Ferrari ospiterà una nuova tappa del confronto pubblico tra il Coordinatore del DP, i cittadini e le Istituzioni.

«Com'è accaduto per la linea Salerno-Romagnano, al termine di questi incontri – dice il professor **Roberto Zucchetti** – sarà disponibile il documento di sintesi sulle questioni dibattute e delle domande sorte nel corso della procedura di Dibattito Pubblico sulla futura realizzazione del raddoppio della tratta dell'alta velocità ferroviaria Cosenza-Paola/S. Lucido». «Dare spazio alle voci dei cittadini che abitano i territori, alle Istituzioni e alle associazioni – continua Zucchetti – è fondamentale, oltre che procedura prevista dalla Legge per le grandi opere. Le voci ascoltate non resteranno *lettera morta* – sottolinea il coordinatore di DP – ma faranno parte a pieno titolo di una relazione istituzionale che sarà posta sul tavolo di RFI per avere risposte adeguate alle domande attese».

L'incontro di Paola vedrà l'esposizione del progetto da parte dei tecnici di RFI e Italferr, con una panoramica iniziale e complessiva del progetto per l'Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e l'illustrazione degli obiettivi, comunitari, nazionali e locali sottesi all'intervento, le alternative di tracciato considerate, i benefici attesi (economici, turistici e ambientali) e i costi di investimento.

La parola poi sarà data al pubblico.

Tutte le Informazioni e documenti progettuali sono visibili e consultabili sul sito dp.avsalernoreggiocalabria.it

Sul sito è già attiva la sezione dedicata agli approfondimenti che i cittadini e i portatori di interesse vorranno condividere pubblicamente (<https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/tratte/battipaglia-romagnano/#contributi-tratta>) come contributo al dibattito pubblico.

Compilando il modulo disponibile si ha la possibilità di inviare proposte, osservazioni e

commenti al progetto oggetto della procedura. I documenti ricevuti saranno in seguito pubblicati sullo stesso sito.

APPENDICE B

Report Social

Dibattito Pubblico Nuova linea ad Alta Velocità Salerno-
Reggio Calabria
Tratta Cosenza-Paola/S.Lucido

REPORT SOCIAL

Di seguito, si riportano integralmente i post pubblicati sui profili ufficiali del DP sulle piattaforme social Facebook e LinkedIn.

16 LUGLIO

Lunedì 18 luglio alle 16:00 presso la Cittadella Regionale “Jole Santelli”, Sala Verde, si terrà la Conferenza stampa di avvio del processo di Dibattito Pubblico sulla tratta Cosenza – Paola/S. Lucido, con l'illustrazione degli obiettivi, generali e specifici, dell'attività, i tempi di svolgimento, i soggetti coinvolti e le molteplici sensibilità oggetto di ascolto.

Link per partecipare



20 LUGLIO

POST 1

“Alta Velocità Salerno-Reggio, si riparte. Presso la Cittadella regionale di Catanzaro è stato presentato il Dibattito Pubblico sul raddoppio della tratta Paola/San Lucido Marina-Cosenza e sulla nuova galleria Santomarco.”



Leggi l'articolo completo al seguente link:

REPUBBLICA.IT

Alta Velocità, il Dibattito Pubblico sulla linea Salerno-Reggio ricomincia in Calabria



Metti in evidenza questo post per raggiungere fino a 340 persone in più se spendi 14 €.

Metti in evidenza il post

POST 2

“L'AD di Rfi Fiorani sul lotto Galleria Santomarco dell'AV: fondamentale per connettere Gioia Tauro all'Adriatico, sarà attivo dal 2029.”

Leggi l'articolo completo al seguente link:

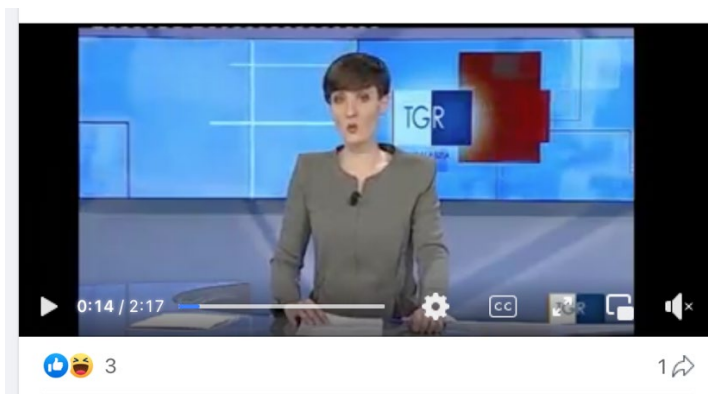


POST 3

Il 18 luglio 2022 è stato presentato il Dibattito Pubblico sul raddoppio della tratta Paola/S. Lucido - Cosenza (nuova galleria Santomarco) della linea Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria Salerno – Reggio Calabria.

Nella sala "Jole Santelli" della Cittadella regionale sono intervenuti i soggetti istituzionali direttamente coinvolti nella procedura di Dibattito Pubblico, per spiegarne obiettivi e modalità di svolgimento. Erano presenti all'apertura dei lavori: Roberto Occhiuto, Presidente della Regione Calabria; Caterina Cittadino (in collegamento da remoto), Presidente della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico; Vera Fiorani, Amministratrice Delegata di RFI e Commissaria straordinaria per la realizzazione dell'opera; Roberto Zucchetti, Coordinatore del Dibattito Pubblico; Mauro Dolce, Assessore alle Infrastrutture e lavori pubblici della Regione Calabria.

TGR RAI Calabria



POST 4

L'incontro apre il Dibattito Pubblico alla comunità che vive nella quotidianità il territorio del Comune di Paola e San Lucido.

In tale occasione ascolteremo le voci "minute" del territorio e incontreremo i cittadini interessati a comprendere i temi di dettaglio del progetto (piano degli espropri, opere di mitigazione, impatto acustico, tempi e geografia dell'attività cantieristica, etc.), con l'obiettivo di pervenire a un equilibrio concertato sulle scelte dell'opera.



giovedì 21 luglio, h 16:00.



Aula Consiliare "F. Lo Giudice", Complesso Sant'Agostino, Comune di Paola

Per maggiori informazioni:

<https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/.../comune-di.../>

DIBATTITO PUBBLICO ALTA VELOCITA' FERROVIARIA
SALERNO - REGGIO CALABRIA

INCONTRO SUL TERRITORIO

Comune di Paola e San Lucido

GIOVEDÌ 21 LUGLIO 2022 ORE 16:00

AULA CONSILIARE "F. LO GIUDICE",
COMPLESSO SANT'AGOSTINO COMUNE DI PAOLA
VOCI DAL TERRITORIO

DIBATTITO PUBBLICO
Alta Velocità Ferroviaria
Salerno-Reggio Calabria

RAILWAYS
Infrastruttura e Servizi Ferroviari

Metti in evidenza questo post per raggiungere fino a 343 persone in più se spendi 14 €.

Metti in evidenza il post

21 LUGLIO

POST 1

L'altro Corriere TV

"Avere dei collegamenti con il nord Europa che si fermano nel territorio regionale con un'elevata frequenza significa che molte merci che vengono o che partono dalla Calabria avranno questa alternativa, che oggi non hanno, con un vantaggio importante."



POST 2

"Nei tratti in cui l'Alta Velocità è già presente si nota un grande cambiamento, e non c'è motivo per cui esso non debba avvenire anche in Calabria. Questa è una linea ad Alta Velocità e ad Alta Capacità che porterebbe grandi vantaggi sia per le persone, su brevi e lunghe distanze, sia per le merci dal Porto di Gioia Tauro verso il Nord. Rappresenterebbe dunque un'ottima opportunità di cambiamento."

TGR RAI Calabria



POST 3

L'incontro apre il Dibattito Pubblico alla comunità che vive nella quotidianità il territorio del Comune di Montalto Uffugo e Rende.

In tale occasione ascolteremo le voci “minute” del territorio e incontreremo i cittadini interessati a comprendere i temi di dettaglio del progetto (piano degli espropri, opere di mitigazione, impatto acustico, tempi e geografia dell'attività cantieristica, etc.), con l'obiettivo di pervenire a un equilibrio concertato sulle scelte dell'opera.



venerdì 22 luglio, h 16:00.



Aula Consiliare del Comune di Montalto Uffugo

Per maggiori informazioni:

<https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/.../comune-di.../>

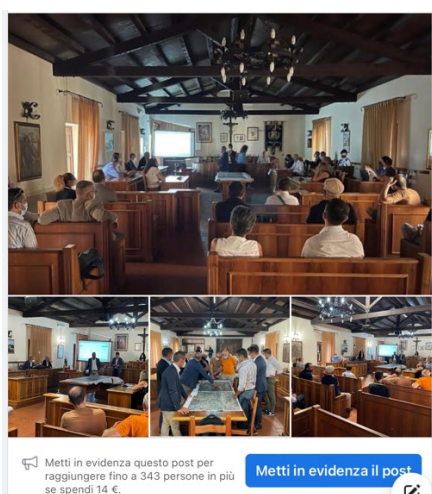


22 LUGLIO

21 Luglio 2022 16:00 Comune di Paola e San Lucido

Come previsto, sul raddoppio della tratta ferroviaria Paola/San Lucido Marina-Cosenza e sul progetto della nuova galleria dei treni Santomarco, si è svolto giovedì 21 luglio, nella sala del Consiglio comunale di Paola, un incontro fra i tecnici di Rfi, i sindaci dei Comuni interessati e Roberto Zucchetti, coordinatore del relativo Dibattito pubblico. «Dalle ore 16 alle 18 di venerdì 22 luglio, il Dibattito pubblico – ricorda il coordinatore Zucchetti – si terrà nella sala consiliare del Comune di Montalto Uffugo. Nello specifico, si concentrerà sulle tematiche locali e su quelle del vicino Comune di Rende». «Manifestiamo la nostra disponibilità completa – assicurano i sindaci Giovanni Politano, di Paola, e Cosimo De Tommaso, di San Lucido – perché l'opera si faccia al più presto, tutelando l'ambiente e dunque con un impatto il più

possibile contenuto. Vogliamo che ci sia una ricaduta occupazionale sul territorio e ci auguriamo che sia modificato il tracciato ferroviario indicatoci, che ha un percorso più lungo e tempi di percorrenza maggiori». «Ancora, per quanto riguarda la nuova galleria di Paola, chiediamo – proseguono i due sindaci – che le acque intercettate siano distribuite nei Comuni di Paola e di San Lucido. Chiediamo, inoltre, che per la costruenda ferrovia si preveda, lato mare, una strada di collegamento tra Paola e Torremezzo, in modo che venga salvaguardato il tracciato ferroviario esistente e in ogni caso ci sia la possibilità di deviare il traffico dei veicoli dalla Statale 106. Soprattutto, se nella stazione di Paola non arriveranno più i treni ad alta velocità, sarà un male per il turismo, che per noi è invece un'attività vitale». «Su tutti questi argomenti, chiederemo un Tavolo di confronto con chi ha poteri decisionali. Per rappresentare gli interessi dei cittadini, da subito – concludono Politano e De Tommaso – coinvolgeremo i sindaci del comprensorio, cioè quelli di Falconara Albanese, Fiumefreddo, Longobardi, Belmonte, Amantea, Fuscaldo, Guardia Piemontese, Acquappesa, Cetraro e Bonifatì».



25 LUGLIO

Il Raddoppio Paola/S. Lucido – Cosenza prevede la realizzazione della nuova Galleria Santomarco e di una nuova fermata, rappresentando 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.

Ne discuteremo nell'incontro online "Alta Velocità come occasione di sviluppo per il Meridione", martedì 26 luglio alle ore 18.

Per maggiori informazioni e le modalità di registrazione:



26 LUGLIO

L'intervento relativo al raddoppio Paola/S.Lucido – Cosenza (Galleria Santomarco) si sviluppa per una estensione di circa 22.2 km, di cui circa 17 km in sotterraneo (galleria Santomarco). Il lotto costruttivo si compone di numerose opere civili: gallerie naturali e artificiali, ponti ferroviari e viadotti, resi necessari dalla particolare morfologia del territorio e dall'interferenza di corsi d'acqua e viabilità esistente. L'incontro rappresenta un'opportunità per conoscere nel dettaglio come il progetto di AV/AC intende ottimizzare il traffico passeggeri/merci in un punto critico come il valico dell'Appennino, oggi a binario singolo e penalizzato dalla sovrapposizione tra traffico merci e traffico passeggeri regionale.

Ne discuteremo nell'incontro online "Galleria Santomarco: esigenze trasportistiche e difficoltà tecniche", mercoledì 27 luglio alle ore 18.

Per maggiori informazioni e le modalità di registrazione:



2 AGOSTO

Il Coordinatore del Dibattito Pubblico, in collaborazione con il Comune di Paola e San Lucido, organizza una assemblea pubblica per informare sul progetto della nuova linea e discutere gli effetti che produrrà sul territorio.

Mercoledì 3 agosto, h 11:00.

Auditorium F. Ferrari del Comune di Paola

Per maggiori informazioni:

<https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/.../comune-di-paola/>

DIBATTITO PUBBLICO ALTA VELOCITA' FERROVIARIA
SALERNO - REGGIO CALABRIA

INCONTRO SUL TERRITORIO
Comune di Paola e San Lucido

MERCOLEDÌ 3 AGOSTO 2022 ORE 11:00

AUDITORIUM F. FERRARI
VOCI DAL TERRITORIO

dp DIBATTITO PUBBLICO
Alta Velocità Ferroviaria
Salerno - Reggio Calabria

pts

RFI Ferrovie dello Stato Italiane

Metti in evidenza questo post per raggiungere fino a 343 persone in più se spendi 14 €.

Metti in evidenza il post