



DIBATTITO PUBBLICO
Alta Velocità ferroviaria
Salerno-Reggio Calabria



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



KNOWLEDGE THAT INNOVATES

DIBATTITO PUBBLICO

Alta Velocità ferroviaria

Salerno-Reggio Calabria

Raddoppio
Cosenza / Paola – San Lucido

*Comune di Paola,
Atto formale di dissenso*

CONFERENZA DI SERVIZI

Atto formale di dissenso

(ex art. 44, comma 5 D.L. 77/2021)

Nell'interesse del **Comune di Paola** (CS), in persona del Sindaco pro-tempore,

in relazione al progetto:

Nuova Linea AV Salerno – Reggio Calabria.

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del “Raddoppio della galleria Cosenza-Paola / San Lucido (“Santomarco”)”.

CUP: J71J20000110008.

Preso visione del progetto e dei relativi allegati, l'opera e l'investimento rappresentano un'opportunità per il territorio, tuttavia si ritiene che l'elaborato progettuale in oggetto, depositato presso questo Ente nell'anno 2022 non soddisfa le esigenze della comunità estromettendo le cittadinanze dei territori interessati. È di rilevante importanza aprire un tavolo di concertazione con i tecnici e progettisti di RFI, al fine di addivenire ad una soluzione che tuteli gli interessi di tutti i cittadini.

Pertanto considerato che la suddetta progettazione di Raddoppio della Galleria “Santomarco” è strettamente correlata alla realizzazione della nuova linea A.V., vista inoltre la convocazione della Conferenza dei Servizi avvenuta in data 03.08.2022 (ex art. 14-bis L. 241/90 e s.m.i.), allo stato, si impongono le seguenti argomentazioni in opposizione.

Si premette.

La linea Paola-Cosenza ricade nella tratta che costituisce il valico dell'appennino calabro per l'itinerario Gioia Tauro-Sibari-Taranto-Bari la quale, essendo realizzata a singolo binario rappresenta – a detta di RFI S.p.A. – un tratto critico dell'itinerario stesso a causa delle sovrapposizioni del traffico merci Gioia Tauro-Taranto-Bari con quello regionale sulle relazioni Reggio Calabria-Lamezia Terme-Cosenza e Battipaglia-Paola-Cosenza.

Nello specifico, la presente progettazione si sviluppa per una estensione di circa 22,2 km, di cui circa 17 km in sotterraneo (galleria Santomarco) mentre i restanti 5,2 km sono relativi a tratte all'aperto con la costruzione della nuova stazione/fermata A.V. nel Comune di Montalto Uffugo. È volontà di RFI S.p.A. favorire, attraverso la nuova galleria Santomarco, il traffico ferroviario che sarà costituito da *servizi regionali che collegano le località tirreniche con il capoluogo Cosentino, servizi AV che raggiungono il crotonese (evoluzione degli esistenti collegamenti AV con Sibari) a cui potranno aggiungersi servizi che si attestano a Cosenza, nonché i servizi merci che collegano il terminale di San Ferdinando con quelli del nord del paese e che utilizzano itinerari lungo la dorsale adriatica.*

Pertanto, da quanto emerge dal Dossier di progetto, il raddoppio della Galleria e tutte le opere previste nel territorio del Comune di Paola saranno principalmente asservite al trasporto merci per favorire lo sviluppo commerciale del terminal intermodale di San Ferdinando presso il Porto di Gioia Tauro.

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 preferito alle *altre* in termini di "Efficacia trasportistica" e "Realizzazione ed economia del progetto" (ovvero per due criteri su quattro), senza null'altro specificare nel merito. Invero, sotto il profilo della sostenibilità ambientale l'alternativa del 2012 risulta preferibile, tale principio cardine è prevalente rispetto ai criteri adottati per le altre scelte progettuali da effettuare in linea con gli indirizzi vigenti europei.

Mentre per quanto concerne l'analisi costi-benefici nessun confronto è stato effettuato in considerazione alle diverse alternative di progetto (come il transito dei

treni merce dalla linea di Lamezia Terme piuttosto che realizzare due nuovi trafori), neanche menzionate nel *Dossier di progetto*, limitandosi ad analizzare lo *spostamento della domanda di trasporto dalla gomma al ferro per ridurre le emissioni di gas climalterante del settore trasporti e proseguire gli obiettivi di decarbonizzazione europei e nazionali*.

Ad esempio, il costo del progetto predisposto nel 2012 da ITALFERR inerente sempre la galleria Santomarco è inferiore di oltre 1/3 rispetto ai costi della progettazione attuale e con un impatto molto più contenuto a livello ambientale e paesaggistico.

Appare sin da subito opportuno precisare che, come riportato nel *Documento di fattibilità delle alternative progettuali*, **RFI S.p.A. ha escluso la possibilità di intervenire sulla galleria esistente**, rinunciando così a contenere l'impatto con l'ambiente e il paesaggio, a promuovere la salvaguardia della salute e il consumo di suolo zero, giustificando tale scelta unilaterale in virtù di alcune analisi da loro svolte e dalle quali è emerso che *tale ipotesi è risultata di difficile attuazione perché prevedeva una realizzazione sotto esercizio*. Motivazione insufficiente e al quanto evasiva.

Invero, si ritiene che lo sviluppo sostenibile del territorio ipotizzato nel PFTE di RFI, si possa attuare attraverso un ammodernamento della attuale linea ferroviaria, nel rispetto del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria approvato nel 2016.

A tal proposito, considerata l'attuale velocità di esercizio sulla linea esistente, che dovrà comunque essere utilizzata fino all'imbocco/innesto alle progettande gallerie, risulta incomprensibile ai più la necessità di armare per un breve tratto del tracciato una linea che, vista la lunghezza ridotta (15 km circa) della galleria, non consente oggettivamente il raggiungimento degli standard di alta velocità.

Tutto ciò, ai sensi dell'art. 14 bis comma 2 lett. B della L.241/90, ha indotto l'Amministrazione Comunale di Paola a chiedere informazioni, chiarimenti ed atti relativi alla valutazione degli impatti socio-economico-ambientale dell'opera da realizzare, con particolare riferimento ad alcuni punti, ovvero se nel redigere tale

progetto, siano stati tenuti in conto le analisi e/o le interferenze dei seguenti documenti, con protocollo n° 14677 del 16/08/2022:

- Piano Strutturale Comunale, approvato con Delibera di C.C. n°13 del 27/05/2022;
- Q.T.R.P. vigente;
- Piano di Zonizzazione Acustica , approvato con Delibera di C.C. n°12 del 27/05/2022;
- Piano di Protezione Civile, approvato con Delibera di C.C. n° 9 del 02.03.2018;
- Variante del Piano Spiaggia Comunale approvato con Decreto dell'08.04.2022;
- Parere Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici datato marzo 2022;
- Parere CSLLP del 05.08.2022;
- Risultante delle indagini geologiche e dei carotaggi e completezza degli stessi in relazione alla natura dell'opera;
- Comparazione con precedente Progetto 2012 RFI con Piano Economico;
- Elaborati geotecnici – strutturali che attestino la fattibilità tecnica dell'opera dal punto di vista sismico, atteso che la stessa interessa aree con la presenza di faglie molto attenzionate.

Alla luce di quanto sopra premesso in virtù della perdita di *chances*, danni emergenti e futuri sulla salute, la qualità della vita e l'economia del territorio interessato dal progetto, si formula **formale dissenso qualificato** per i seguenti

MOTIVI

1) RILEVANZA STORICA.

Preliminarmente è opportuno ricordare l'**importanza storica** che la città di Paola ha sempre rivestito quale fondamentale snodo ferroviario della Calabria e del Mezzogiorno in generale. Un'intera comunità che nei primi anni del secolo scorso ha registrato una notevole crescita demografica grazie proprio al trasferimento di intere famiglie di ferrovieri provenienti da varie parti di Italia. Una crescita che ha da subito prodotto benefici per l'economia di un paesino rurale con evidenti ritorni

in termini di servizi e infrastrutture (tribunale, ospedale, scuole, casa circondariale, ecc.), senza tralasciare gli importanti investimenti in opere strutturali che hanno visto sorgere ed edificare interi quartieri. Questa è una parte della storia identitaria della nostra città che necessita di essere salvaguardata ma soprattutto occorre garantire continuità attraverso efficienti e pensate operazioni di rigenerazione urbana che, più del dato scientifico (rilievi geologici, planimetrie, ecc.) tenga conto del giudizio e delle aspettative di una comunità alla ricerca di un nuovo riscatto sociale.

2) MANCANZA DI BENEFICI E ATTINENZA CON IL TERRITORIO.

In merito agli aspetti più propriamente tecnici, legati al tracciato e all'opera nella sua interezza, appare sin da subito evidente come RFI S.p.A. abbia proceduto alla localizzazione di questa prima opera sul reticolo catastale senza avere una puntuale conoscenza del territorio paolano e senza una visione di insieme, ovvero chiarendo una volta per tutte se questo Raddoppio (Nuova Galleria) sarà al servizio di una rete A.V. che seguendo la linea costiera collega la città di Paola al comune di Cosenza (riqualificando anche l'intera area nei pressi della stazione di Paola) o, di contro, se passando la nuova linea A.V. nell'entroterra (nei pressi del comune di Tarsia per intenderci) servirà direttamente il territorio cosentino relegando la cittadina di Paola a stazione secondaria di passaggio, perdendo definitivamente ogni rilevanza e centralità. Inoltre, per come si evidenzia nella *Relazione giustificativa delle espropriazioni* che, nel solo territorio di Paola oltre all'esproprio di terreni prevede l'abbattimento di decine di abitazioni, gran parte del suolo che sarà oggetto di occupazione per la realizzazione dell'opera e delle relative infrastrutture, nel nuovo **Piano Strutturale Comunale**, è classificato come "Aree per servizi terziari turistici" con evidenti ricadute sul tessuto sociale della nostra comunità. Si tratta infatti delle ultime zone non ancora urbanizzate e indispensabili per promuovere uno sviluppo turistico della città. Dunque, inevitabilmente la comunità di Paola verrebbe fortemente lesa attraverso la perdita di servizi essenziali per il proprio sviluppo come l'Area mercatale in contrada 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 San Francesco e che ha comportato la realizzazione di nuove strade e investimenti pubblici vari), di terreni con finanziamento e progetto già approvati per la realizzazione di un Centro Sportivo del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (CONI) che avrebbe valorizzato il territorio in ambito sportivo nazionale oltre che di diverse attività ricettive esistenti di cui parleremo più approfonditamente in seguito.

È chiaro che per una realtà come la nostra, caratterizzata da uno **spopolamento** che è di gran lunga superiore alla media regionale, la perdita di tali *chances* e servizi, rappresenta una richiesta che eccede ogni ragionevole pretesa.

3) INTEFERENZE CON IL SANTUARIO REGIONALE SAN FRANCESCO.

Altro aspetto di notevole importanza è la presenza del **Santuario Regionale dedicato appunto a San Francesco da Paola**, meta turistica e religiosa che ogni anno vede milioni di pellegrini recarsi in visita presso l'antica basilica, la Casa Natale posta nel cuore del Centro Storico di Paola e altri luoghi legati al culto del primo Santo europeo, conosciuto in tutto il mondo grazie all'opera dei monaci e a questo profondo legame devozionale dei cittadini paolani e calabresi.

Sotto questo aspetto nessuna correlazione in termini di miglioramenti e sviluppo sussiste tra il progetto di Raddoppio e il Santuario di Paola, utile – lo ricordiamo ove mai ce ne fosse bisogno – a potenziare il solo trasporto merci.

Al contrario, la perdita di territorio da destinare a servizi terziari turistici a fronte di un'opera che non produrrà alcuna diretta utilità per la città, indebolisce notevolmente il potenziale di sviluppo turistico attraverso la compromissione irreversibile dell'assetto dei servizi locali e del paesaggio.

Non è revocabile in dubbio che ciò rappresenta un'interferenza importante, posto che sin da subito si evince come la progettazione in esame ignora completamente i bisogni e le specificità del territorio.

Analoghe interferenze possono essere riscontrate a danno di altri beni culturali come il complesso abbadiale di Santa Maria della Valle di Josaphat, posto su un promontorio naturale, alto sul mare, a sud del Comune di Paola e il cui insediamento originale – viste le varie stratificazioni – risale al VI-III a.C. (sito

archeologico). Ulteriore attenzione deve essere posta a tutela dei Siti Natura 2000 per cui l'opera, dal punto di vista visivo e delle interferenze, produce un'incidenza rilevante.

4) INTERFERENZE AMBIENTALI E INFRASTRUTTURE IMPATTANTI (NO GREEN).

Per quanto concerne poi le soluzioni progettuali effettuate dai progettisti incaricati, l'opera – dal punto di vista ambientale – si presenta come fortemente impattante con il territorio e lo *skyline* della città. Sebbene da più parti, oggi, si parla di **transizione ecologica** (tanto da prevedere l'istituzione di un Ministero *ad hoc*), dalle tavole di progetto emerge una linea tradizionalista, senza soluzioni vocate al principio europeo del “consumo di suolo zero” o in grado di rappresentare quella architettura “verde” ed ecosostenibile tanto decantata. Per le vie brevi, il progetto non contiene alcuna “struttura verde” sempre che non si ritenga sufficiente la piantumazione di qualche decina di alberi quale barriera minima per il rumore.

Dunque mentre in tutto il mondo si discute dell'opportunità di investire, soprattutto da parte di enti pubblici o partecipati dallo Stato, in tecnologie innovative e *green*, o nella conversione delle infrastrutture esistenti in forme più ecosostenibili come l'interramento ferroviario (vedasi Andria, Trento, Modugno, Bologna, etc.), spostamento dei binari in zone periferiche o meno strategiche per l'economia e l'espansione della Città (vedasi Bari); nella Città di Paola - assolutamente in controtendenza - il progetto sostenuto divide il territorio in due parti, rendendo inutilizzabile, scarsamente vivibile ed improduttivo quasi metà dell'intero suolo cittadino.

E' per questa ragione che il progetto di Nuova Galleria che si è deciso di finanziare appare un'opera già vecchia ancor prima della realizzazione.

Così come superata appare la tecnologia dell'Alta Velocità (in questo caso Alta Capacità), laddove – nel resto del mondo – si parla di treni “proiettile” a levitazione magnetica.

Per non parlare poi degli impatti sull'ambiente della fase di costruzione che non sono stati né considerati e neppure nominati nei vari documenti allegati al progetto di fattibilità tecnica ed economica.

In relazione alle emissioni climalteranti, posti come giustificativi dell'opportunità dell'opera dal punto di vista ambientale, da alcuni dati forniti in sede di Dibattito Pubblico è emerso come queste appaiono sin da subito uguali a quelle di tutto il trasporto stradale su gomma. Da ciò ne consegue che i benefici per l'ambiente, scaturiti dalla realizzazione di questa opera, sono scarsi per non dire nulli.

Si sottolinea inoltre sul punto come il territorio di Paola è soggetto al vincolo paesaggistico stabilito con D.M. 26/3/1970 (G.U. n° 149 del 17/06/1970), nonché a quello tutelato dalla Soprintendenza ai beni A.A.A.S. della Calabria con provvedimento n° 15042 del 15/10/1984 ai sensi del D.M. 21/09/1984 (G.U. n° 265 del 26/09/1984). Di conseguenza, tutti gli interventi devono ottenere il nulla osta dalla Soprintendenza di Cosenza e cioè l'autorizzazione paesaggistica secondo l'art 146 del D.Lgs. n° 42/2004 e la Legge Regionale n° 19/2002.

5) TRAFFICO MERCI INCONSISTENTE.

Dal punto di vista del traffico merci dallo *Studio di Trasporto*, si ricava il numero di treni/giorno attualmente utilizzanti la linea Tirrenica a sud di Salerno:

Nell'anno base di riferimento (2019), il numero di treni merci annui lungo la direttrice tirrenica è stato pari a circa 2,000 treni annui [cioè 5-6 treni/giorno bidirezionali, ndr] sulla tratta tra Gioia Tauro e Paola, di cui due terzi circa relativi al trasporto tradizionale. Successivamente il flusso si ripartisce tra l'itinerario tirrenico e quello ionico di collegamento con la direttrice Adriatica attraversando la galleria Santomarco e proseguendo quindi per Sibari e Taranto.

Si tratta chiaramente di un traffico ridottissimo, 5-6 treni/giorno bidirezionali, del tutto compatibile con la linea: non c'è alcun limite di capacità con la domanda attuale.

6) PROBLEMA OCCUPAZIONALE E INTERFERENZE CON STRUTTURE RICETTIVE.

Altra questione da analizzare è legata all'impatto dell'opera (e del cantiere) rispetto alle attività ricettive della zona: lidi, Villaggio Bahja, Maneggio Far West, area di sosta camper, Area mercatale, ecc.. Sotto questo aspetto, la Nuova Galleria produrrà solo danni per l'economia e il tessuto sociale.

Strutture come il Villaggio Bahja, ad esempio, che si estende su di una superficie complessiva di 10 ettari, direttamente collegato con la spiaggia e capace di ospitare oltre 1000 turisti, sarà costretto a chiudere con notevoli ricadute in termini occupazionali. 120 lavoratori, a tempo indeterminato e stagionali, rischiano di perdere il proprio posto di lavoro compromettendo in maniera rilevante il locale mercato occupazionale. Senza tralasciare il fatto che si tratta di uno dei pochi resort/hotel presenti nel Comune di Paola.

Stessa sorte spetterà al maneggio (unica attività in tutta la costa), all'area di sosta camper, B&B della zona, villaggi turistici, lidi e quant'altro sarà interessato dall'opera o dall'area del cantiere.

Occorre inoltre evidenziare come, successivamente al periodo della costruzione della prima galleria Santomarco, l'area ha conosciuto un notevole sviluppo con una fiorente e viva economia turistica. Gli interventi dei privati hanno promosso un circolo virtuoso legato alla ristrutturazione degli immobili (anche di interesse storico), migliorato l'accessibilità della zona e, di fatto, favorendo la ripresa di un'area un tempo marginale e periferica.

Il progetto della Nuova Galleria rischia – di contro – di produrre effetti opposti all'attuale *trend* positivo attraverso la creazione di quartieri "ghetto", isolati tra loro, caratterizzati da problemi di accessibilità (pubblica e privata), nonché con possibili e significative ripercussioni sulla sicurezza e sull'ordine pubblico dovute all'aumento di fenomeni di criminalità nelle nuove aree ri-marginalizzate.

Tutti questi aspetti risultano completamente ignorati da RFI S.p.A. che, come scritto sopra, ha promosso la suddetta progettazione ignorando completamente la conformazione del territorio e le esigenze dei suoi residenti.

7) INTERFERENZE CON SERVIZIO DI ELISOCORSO – OSPEDALE SAN FRANCESCO, ELISUPERFICE P.C. E APPROVVIGIONAMENTO IDRICO VV.F..

Notevoli sono state le risorse investite in questi anni dal Comune di Paola per la realizzazione della superficie adibita ad elisoccorso e delle strade di collegamento con l'Ospedale San Francesco. Servizi e opere di primaria importanza e di cui non si è tenuto conto in fase di progettazione della Nuova Galleria, né fatto cenno alcuno. Il rischio è quello di privare la collettività di servizi essenziali per la salute e il soccorso. Solo negli ultimi dieci giorni l'elicottero del 118 è dovuto atterrare nell'area in questione quattro volte per fronteggiare le urgenze mediche.

L'area che verrà occupata per la costruzione della bretella di collegamento Paola-Cosenza e dalla sottostazione elettrica è infine utilizzata anche dal locale Comando dei Vigili del Fuoco per l'approvvigionamento idrico delle autobotti. Neanche di questa circostanza si è fatta menzione nei documenti del progetto, né sono state previste soluzioni a questo tipo di interferenze e servizi di sicurezza di cui la comunità verrà privata.

A tutto ciò si aggiungano l'attività di Protezione Civile da parte della Regione Calabria e l'istituzione di una scuola di volo per elicotteri e per droni, nonché la possibilità di avviare un'attività di trasporto passeggeri in visita sulla costa o nel territorio calabrese in collaborazione con altre entità simili di cui si attende esclusivamente l'autorizzazione di E.N.A.C. a favore dell'Eliclub Polo Aeronautico "San Francesco di Paola".

8) CARENZA DOCUMENTAZIONE GEOLOGICA.

Insufficienti sono i dati geologici forniti in merito alla presenza di **amianto naturale** o altre sostanze nocive per la salute umana vista l'aumento dell'incidenza di patologie cancerose nell'area circostante subito dopo i lavori di realizzazione della prima Galleria.

Sul punto appare opportuno richiedere ulteriori chiarimenti e rassicurazioni ad RFI S.p.A..

9) SALUBRITÀ DEI LUOGHI OGGETTO DI INTERVENTO.

Il primo problema riguarda la carenza di misure adeguate a tutela della salute dei residenti delle abitazioni “superstiti” all’intervento e più in generale nei confronti dei cittadini paolani. In particolare l’installazione di infissi a triplo vetro o di sistemi di ricambio d’aria forzato o altra soluzione avranno solo efficacia coercitiva e nessuna valenza in termini di prevenzione da polveri sottili, inquinamento acustico e campi elettromagnetici.

Proprio quest’ultimo aspetto desta tra la popolazione maggiore preoccupazione, nonostante gli annunciati sistemi di monitoraggio, a causa dell’installazione della sottostazione elettrica nelle immediate vicinanze dell’abitato.

Infatti, l’opera e le aree di cantiere insistono in **area urbana** (come confermato dalla perimetrazione di cui al P.S.C. vigente del Comune di Paola): ciò determina gravi interferenze sul piano acustico e della qualità dell’aria, con **inevitabili ripercussioni sulla salute dei cittadini e sulla qualità della vita**. Inoltre, nella suddetta area urbana, sono previste aree di cantiere, tra le quali una vasta area di stoccaggio, evidentemente incompatibile con la destinazione dell’area circostante ampiamente antropizzata ed urbanizzata e densamente abitata.

In adiacenza alla stessa area destinata alla sottostazione elettrica è poi prevista un’area destinata al gestore della Rete Elettrica, di cui è facilmente desumibile la destinazione al servizio della stessa sottostazione.

Ampia è la letteratura scientifica in materia circa le conseguenze sulla salute umana dovute all’inquinamento elettromagnetico indotto da tale impiantistica. Nel caso di specie le onde emesse da questi impianti a bassa frequenza (ELF) rientrano tra quelle non ionizzanti, di cui sono dimostrati (anche per esposizioni a valori del campo elettromagnetico inferiori a quelli previsti dalle norme in vigore) gli effetti biologici ed in particolare gli effetti sia acuti che a lungo termine sulla salute umana: stimolazione di fibre muscolari e tessuti nervosi centrali e periferici, induzione di fosfeni nella retina, insonnia, cefalee, affaticamento, irritabilità fino a patologie gravi come tumori e malattie degenerative. Particolarmente significativo in tal senso è lo studio epidemiologico intitolato “*Childhood cancer in relation to distance from high voltage power lines in England and Wales: A case-control*

study” condotto su un campione di oltre 29.000 bambini dal *Childhood Cancer Research Group, University of Oxford* che rileva che esiste un’associazione tra la leucemia infantile e la vicinanza dell’abitazione di residenza alle linee elettriche dell’alta tensione, con un aumento di incidenza del 23% ad una distanza compresa tra 200 metri e 600 metri fino addirittura al 69% entro 200 metri di distanza.

Inoltre i limiti di esposizione ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti fissati dal DPCM 8/7/2003 sono rispettivamente pari a 5 kV/m e 100 μ T. Intanto lo stesso DPCM stabilisce anche il valore di attenzione e l’obiettivo di qualità del campo di induzione magnetica per tali esposizioni che sono rispettivamente pari a 10 μ T e 3 μ T in aree con permanenza >4 ore/giorno.

Infine l’Organizzazione Mondiale della Sanità, oltre ad aver fortemente raccomandato lo svolgimento di ulteriori ricerche per il rischio di malattie neurodegenerative (SLA, malattia di Alzheimer) legato all’esposizione ai suddetti campi elettromagnetici, nell’*Environmental Health Criteria 232* sui Campi Elettromagnetici a Frequenza Estremamente Bassa quali quelli di cui trattasi, raccomanda tra l’altro che:

- *quando si prevedano modifiche a sorgenti di campi ELF già esistenti, la riduzione dei campi ELF sia considerata insieme alla sicurezza, all’affidabilità e agli aspetti economici;*
- *le autorità locali migliorino la progettazione di impianti che generano campi elettromagnetici, anche con una migliore consultazione tra industria, governo locale e cittadini nella localizzazione di sorgenti importanti di campi elettromagnetici.*

Concertazione evidentemente evasa da parte di RFI S.p.A..

Per tutte le ragioni sopra esposte, appare di tutta evidenza come la collocazione prevista nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Raddoppio/Nuova Galleria Santomarco della sottostazione elettrica sul versante Paola sia del tutto inadeguata, inopportuna ed in contrasto con la necessaria tutela del diritto alla salute dei cittadini, che non può di certo essere

sacrificato a fronte della eventuale pubblica utilità di una qualunque opera infrastrutturale.

Tutto quanto sopra premesso ed esposto, con riserva di ulteriori deduzioni ed eccezioni, si rassegnano le seguenti

CONCLUSIONI.

Voglia l'Amministrazione precedente, RFI S.p.A., recepire il **formale atto di dissenso qualificato** in virtù delle motivate condizioni e prescrizioni che impongono modifiche sostanziali alla decisione finale e per l'effetto, vista la complessità della materia, interrompere e convocare successivamente una nuova Conferenza di Servizi in forma simultanea e modalità sincrona (ex art. articolo 14-ter della L. n. 241/1990) per l'esame contestuale degli interessi coinvolti.

Subordinatamente, in maniera dirimente si richiede a RFI S.p.A. di valutare e condividere un'alternativa progettuale meno impattante dal punto di vista ambientale, paesaggistico, culturale, economico e sociale o - di contro – accogliere integralmente le richieste modifiche a tutela della salute e degli interessi dei cittadini paolani.

Paola, 17 agosto 2022

Si allegano:

- Delibera di C.C. n° 14 del 07.06.2021 – Piano Alta Velocità Salerno/ Reggio Calabria – Verbale di Discussione
- Copia del documento votato all'unanimità nella seduta del C.C. del 07.06.2021 *CON APPENDICE*
- Copia della richiesta Prot. N° 14649 del 16/08/2022 a firma del Comitato Popolare Santomarco

Art

Luca offu

Marques & Sarago

~~Luca~~

~~Luca~~

Patric L.

Yonkerfeld

More Minem

h f h

John

Vol 2

John Williams

Andrew Simpson

Livorno Giuseppe

Keja Kapa Lita

Rino Saur

Mark Muth

