

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

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

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità
Sostenibili Direzione Generale per il Trasporto
e le Infrastrutture Ferroviarie
PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it

Regione Calabria
Presidente
Cittadella Regionale
Viale Europa, Località Germaneto 88100 – Catanzaro
PEC: capogabinettopresidenza@pec.regione.calabria.it

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

Comune di Rende
Sindaco
Piazza San Carlo Borromeo – 87036 Rende (CS)
PEC: protocollo.rende@asmepec.it

Comune di Montalto Uffugo
Sindaco
Piazza Municipio – 87046 Montalto Uffugo (CS)
PEC: protocollo.montaltouffugo@certificatamail.it

Comune di Paola
Sindaco
Largo Monsignor G.M. Perrimezzi, 6 – 87027 Paola (CS)
PEC: protocollo.comunepaola@pec.it

Comune di San Lucido
Sindaco
Via Filippo Giuliani, 36 – 87038 San Lucido (CS)
PEC: protocollosanlucido@legalmail.it

OGGETTO: Nuova linea Paola Cosenza - Dissenso ed opposizione ipotesi progettuale

Intanto cerchiamo di fare un pò di chiarezza sui termini e sulle descrizioni delle cose di cui parliamo:

Questione AV/AV;

Partiamo col dire che AV/AC è il termine con cui si individua una tipologia di trasporto, caratterizzato essenzialmente da l'alta velocità – alta capacità, ma queste sono linee ferroviarie dedicate al trasporto solo di passeggeri che uniscono grandi centri urbani in pochissimo tempo (No Stop) che allo stesso tempo sono concorrenziali con altri vettori del trasporto Bus ed aerei . Tali linee si distinguono dalle tipologie di linee quali ad esempio AV di rete per caratteristiche

specifiche di costruzione (pochissima pendenza, rettilinei e raggi di curvatura grandissimi) . Inoltre tali per essere economiche devono presentare una frequenza di almeno treni in un'ora, per questo necessitano di grandi bacini di utenza. L'alta capacità consiste nel sistema di esercizio (distanziamento treni) che consenta una presenza continua di treni capaci di andare a 300K/h in tratti di linee regolati con sistemi di distanziamento basati su tecnologie satellitari. Vedi fig.1



Fig.1

Nel progetto AV/AC previsto dai del PNRR il committente RFI ha delegato al soggetto Tecnico ITALFER sua volta ha analizzato le possibili varianti per un collegamento AV di Rete in Calabria. AV di rete si distingue per due caratteristiche fondamentali:

- 1) Questa tipologia consente l'accesso all'infrastruttura sia treni viaggiatori, sia dei treni
- 2) Questa tipologia di rete consente velocità max di 250 non dedicata solo a treni ad Velocità in quanto non del tutto attrezzata ai regime di servizio satellitari.

Nel progetto redatto da ITALFER si presentano tre ipotesi di collegamenti : vedi fig.2

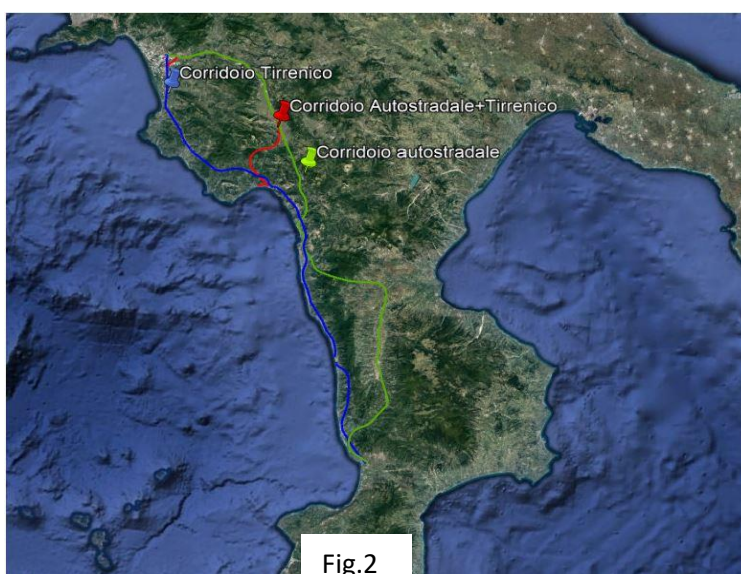


Fig.2

1. **Corridoio Tirrenico;**

essenzialmente ripercorre la linea esistente sul tirreno

2. **Corridoio autostradale + tirrenico;** che percorre un pezzo di autostrada A2 da Battipaglia a Romagnano per poi attraversate la Valle del Diano –Sala Consilina- Buonabitacolo- Praia , e da qui ricongiungersi alla linea del tirreno fino a Lamezia.

3. **Corridoio Autostradale;** ripercorre la linea autostradale da Battipaglia Sala Consilina

linee
10
dei
nuove
fondi
che a
AV di
rete si
distingue
per due
caratteristiche
fondamentali:
dei
merci,
K/h è
Alta

attraversamento del Pollino –Tarsia- Cosenza –Grimaldi- Lamezia.

Nelle analisi fatte riguardanti l'impatto ambientale; economico, costi-benefici ecc.. ecc.. la scelta che presenta la migliore operatività sarebbe quella Autostradale, ma alcune problematiche, quale quella del traforo del pollino, quello del rischio sismico, e idrogeologico hanno fatto sì che si optasse per quella mista Corridoio autostradale e tirrenico fino a Praia. Poi da lì si sceglie la soluzione Autostradale.

Ad oggi l'esecutività del progetto è finanziata fino al lotto 2, cioè il completamento del corridoio Autostradale+Tirrenico fino a Praia- Tarsia. Il lotto 3 che prevede il proseguo da Tarsia è ancora in fase di studio e di verifica di fattibilità tecnica ed economica.

Ciò posto se volessimo per caso affrontare tali scelte di progetto del corridoi, la scelta (corridoio 2) sarebbe alquanto gratificante in termini di tempi , economici e limitato impatto ambientale. Si consideri che tale scelta comporterebbe già un recupero di tempi di percorrenza di quasi 45 minuti nella tratta Paola –Roma. Ciò perché si esclude il tratto fino ad oggi più tortuoso con velocità max a 100-140 Km/h tratto Praia-Sapri-Vallo della Lucania-Agropoli - Battipaglia, considerando che da Praia a Lamezia il corridoio 2 ha già tutti i connotati di una velocità di 200 Km/h .

Coloro che denunciano un fallimento per il turismo a scelte diverse del tirreno per l'alta Velocità non dovrebbero essere molti preoccupati se non dovesse arrivare l'alta velocità, d'altronde se si guarda con attenzione tutte le regioni che hanno il mare come attrazione turistica , dalla Liguria alla Romagna , questi non sono attraversate dall'alta velocità , ma i turisti lì come in Calabria comunque ci vanno e ci vengono basti pensare a (Rimini; Portofino; Viareggio ; Tropea) anche con i treni che non sono AV, per dire che la gente si sposta comunque, perché l'attrazione turistica non è la ferrovia ,bensì la capacità recettiva, l'offerta ricreativa e soprattutto un mare cristallino, che da noi ancora stenta ad esserlo.

Poi si innesca nella valutazione della scelta più consona una discussione fatta di campanilismo, (Tirreno/Interno/ Ionio ; Paola – Cosenza) tipica del meridione ,si al progresso alle innovazioni, ma se questi portano sacrifici territoriali, e meglio farli non da noi, questo non serve , e perdiamo di vista altre valutazioni nel merito del progetto che si spera possa avere esecuzione. Non considerando tempi di attuazione, già alquanto risicati per dettato del PNRR previste per il 2026/29 ,e le risorse finanziarie occorrenti, porgerò attenzione alle finalità ed allo scopo in modo particolare per la nostra regione..

Questione Merci;

Da quando affermato dal patto di Parigi sul clima ripreso nel PNRR molta attenzione va posta alla decongestione del trasporto su gomma che produce inquinamento, favorendo il trasporto su ferro non inquinante.

Ma parliamo di trasporto complessivo passeggeri e merci.

Le merci che viaggiano sono la chiave di lettura di una visione nuova che sposta l'equilibrio del trasporto da strada a rotaia..

Da noi in Calabria, le scelte vanno nella direzione di una Alta Velocità di Rete che abbinare le due necessità espresse dall'Unione Europea e riprese nel PNRR .

La scelta di FS di preferire un attraversamento più consono alle merci individua nella nostra regione il porto di Gioia Tauro strategico per le merci provenienti dall'africa e dal Medio Oriente verso il Corridoio Adriatico Lamezia-Paola/San Lucido-Montalto-Sibari –Taranto-Bari .

La costruzione del nuovo HUB di Montalto e l'attraversamento nuovo della fascia costiera, assumono un ruolo importante per la realizzazione del progetto merci.

Questa scelta prevede un investimento di circa 1,4 di Miliardi di euro con la realizzazione di una nuova galleria tra Paola e Cosenza, che sempre nell'ottica di una Alta Velocità di Rete, pensata alla interconnessione velocità passante per Cosenza. Le performance relative all'esercizio ferroviario di questo progetto sono stimate attraverso la massa assiale profilo di carico P/C80 . Il P/C80 è che configura una linea sulle quali è possibile trasportare casse mobili (Container) semirimorchi per effettuare il trasporto vedi fig 3 di " Autostrada Viaggiante. Saggome che l'attuale galleria con consente in quanto vetusta per gli aggiornamenti del trasporto merci a livello europeo.



dell'alta
state
e
un dato

Si consideri che la linea da Montalto a Sibari – Taranto sebbene si presenti a singolo binario da tempo ha subito trasformazioni per l'inoltro di merci con le caratteristiche sopra citate, sottolineando le strozzature che la vecchia linea presenta. vedi fig.4



Questione galleria Santomarco;
Il manufatto progettato da Italfer, corredato di tutti le analisi possibili ed immaginabili (Ambiente , Cantierizzazione, Demolizioni, espropri, fabbricati, Gallerie, Piano rischio, Gestione terre ,Sicurezza, Ponti e viadotti ecc.ecc) presenta le motivazioni della scelta con due ipotesi di progetto uno riferito al 2012 e l'altro al 2021 : si

distinguono non solo per la diversità di approccio sul territorio ma anche principalmente al ruolo che l'opera deve assolvere.

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 no pena un'opera efficiente per metà,è diventare 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 S.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 richiesta a ITALFER per un collegamento veloce delle merci.

E' qui casca l'asino...

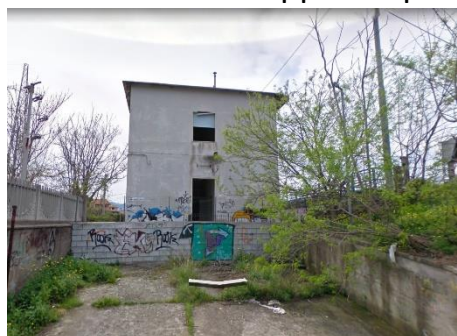
Se l'Europa finanzia i corridoi TEN , e da noi prevale l'Alta Velocità di rete (promiscua) e progetta un rete che collega più velocemente Reggio Calabria a Roma con lotti di realizzazione e con tempi ridotti richiesti dal PNRR che questa finanzia, perché non inoltrare le merci da Gioia Tauro a Cosenza sulla rete AV che porta a Montalto è rimodulare i progetti 2012 e 2021 per il nostro territorio?

La verità stà nel mezzo... è che ancora sussistono seri dubbi di fattibilità nel realizzare l'intera Alta Velocità sino a Reggio Calabria , tant'è che ancora nulla è stato fattivamente messo su carta , consci che il tempo passa è rimane solo un progetto di massima con forti preoccupazioni nel reperire i fondi, tantissimi, per realizzare il manufatto.

Detto ciò , senza polemica alcuna non è l'AV che farà arrivare il turista , bensì l'accoglienza in posti con molte bandiere blu dove i servizi , gli hotel , il mare siano al top perché questo muove l'economia risicata della Calabria . Queste le motivazioni che portano a dire che per la nostra città si pone un problema ancora più serio, considerato la carenza di strutture recettive, di servizi carenti, ed un mare ancora non del tutto protetto ,e con ma la presenza di ingombri spaziali delle ferrovie.



Da decenni le FS hanno abbandonato il territorio al proprio destino, per rispondere ad un altro modo di lavorare e di trasportare , ma ciò crea ricadute negative sulla città che privata di alcune strutture fs vede le stesse all'abbandono totale che feriscono per l'impatto ambientale. Tutte le aree dismesse e le strutture inutilizzate sono un pugno nello stomaco a ogni cittadino. Non si può più assistere inermi a questo scempio di abbandono che impediscono per la loro strategica ubicazione lo sviluppo del paese.



Raffaele Grassia