



**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

Cosenza - Paola/ S. Lucido

*Questioni emerse e domande  
al proponente*



## DIBATTITO PUBBLICO

### **NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA: RADDOPPIO COSENZA – PAOLA SAN LUCIDO (GALLERIA SANTOMARCO)**

## DOMANDE

### **NOTA INTRODUTTIVA**

Le osservazioni al progetto sono emerse quasi tutte durante i colloqui, sia preliminari e volti a individuare e sollecitare gli stakeholder, sia effettuati in presenza, sia, infine, durante i webinar.

Si tratta quindi di richieste presentate per la maggior parte oralmente o comunicate via chat; solo in pochi casi di tratta di elaborati scritti e articolati.

Ciò nonostante, molte sono le questioni emerse e sono presentate in questo documento seguendo questo ordine logico:

1. Questioni procedurali
2. Questioni relative al finanziamento
3. Le scelte di itinerario e le finalità della AV/AC in generale
4. Le problematiche specifiche sul lato costiero
5. Le problematiche specifiche dell'entroterra
6. Espropri, occupazioni temporanee e gestione dei cantieri

Si noti che questo DP segue quello sul Lotto 1A, con il quale condivide tutti gli elementi di "global project". Si è quindi evitato di riproporre in questa sede le molte domande relative a questioni non strettamente locali presentate in quella occasione, domande che hanno già ricevuto dettagliata risposta e di cui è presente sul sito ampia documentazione.

### **QUESTIONI PROCEDURALI**

Le questioni procedurali riguardano sostanzialmente se è legittimo applicare la procedura accelerata a questo progetto e alcune supposte incongruenze nella cartografia.

Scrivono Floriana Gallicchio: "La linea Paola - Cosenza non fa parte dei finanziamenti del PNRR e secondo quanto riportato nel D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2021, n.108 e nella Legislazione Italiana dalla stessa richiamata, " LE OPERE CHE GODONO DELLE SEMPLIFICAZIONI PROCEDURALI DEVONO ESSERE FINANZIATE IN TUTTO O IN PARTE CON FONDI PNRR. Il D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni nella legge 29 luglio 2021, n.108 –

ha previsto nell'art. 44 semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, applicabili esclusivamente agli interventi indicati nell'Allegato IV del medesimo DL. La linea PAOLA-COSENZA non risulta tra gli interventi elencati nel su detto Allegato". In base a queste considerazioni ritiene che non sia applicabile l'iter semplificato e di conseguenza debba essere modificato. Si ritiene di condividere questa osservazione?

Domanda 1 – Si ritiene di condividere questa osservazione?

Scrive ancora Floriana Gallicchio: "Il piano degli espropri allegato al progetto oltre che essere stato realizzato su planimetria vetustà di almeno 40 anni, è in contrasto con gli allegati progettuali. Come può notarsi dall'estratto del piano parcellare foglio 3/4 (vedi immagine estratta) , viene riportata una viabilità come esistente che attraverserebbe l'attuale linea Paola-Cosenza, che in effetti non esiste da oltre 40 anni". Si ritiene che questo contrasto possa inficiare la procedura di approvazione?

Domanda 2 – Si ritiene che questo contrasto possa inficiare la procedura di approvazione?

In occasione del dibattito pubblico a Paola, il 3 agosto, un intervenuto 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.

Domanda 3 – Il termine di "raddoppio della Cosenza Paola San Lucido" rappresenta correttamente il contenuto del progetto posto a dibattito?

## 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 ma è anche stata più volte ripresa negli interventi sia in occasione dei webinar che degli incontri in presenza sul territorio.

Domanda 4 – Per quale motivo la tratta Cosenza – Paola San Lucido non è stata finanziata mediante i fondi del PNRR? I

Domanda 5 – 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

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 6 – 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?

## QUESTIONI RELATIVE ALL'ITINERARIO DELLA NUOVA LINEA AV SALERNO REGGIO CALABRIA

Come già avvenuto in occasione del DP per il lotto 1A, il tema maggiormente dibattuto ha riguardato l'itinerario seguito dalla nuova linea AV Salerno Reggio Calabria: se nel caso precedente la questione riguardava il tratto a nord di Praja a Mare, in questo caso il dibattito si è acceso sulla prosecuzione a sud di questa località.

Andrea Maiolo, che insegna Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, intervenendo a un Webinar ha informato di alcuni studi in fase di avanzata esecuzione, volti a verificare possibili alternative al tracciato identificato nell'ordine di servizio di RFI che prevede l'itinerario Parja a Mare – Tarsia.

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. L'elevato numero di stazioni e la maggiore lunghezza dell'itinerario scelto impediscono di raggiungere l'obiettivo di un collegamento Reggio Calabria – Roma in tre ore, collegamento che studi fatti in università sembrano indicare come possibile.

Domanda 7 – Cosa si intende per "molteplicità di interessi? In quanto tempo si prevede di percorrere la distanza Reggio Calabria - Roma?

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.

Anche 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, 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.

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.

Domanda 8 – 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?

Domanda 9 – In caso affermativo, vi sono gli elementi, emersi negli ultimi tempi, che spingono a favore dell'itinerario costiero?

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

Domanda 11 – 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?

Domanda 12 – 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? Sarebbe invece in tal caso previsto il potenziamento della stazione di San Lucido?

Domanda 13 – 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?

Il dibattito ha messo anche sotto attenta osservazione il contesto allargato nel quale si colloca la tratta in progetto e in particolare la 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."

Domanda 14 – Come si giustifica un investimento così oneroso e complesso per collegare una linea con così ridotte prestazioni? È previsto il raddoppio di questa linea?

Domanda 15 – Fino a quando non sarà realizzato il raddoppio della Taranto – Sibari – Castiglione Fiorentino, 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?

Ancora Andea Maiolo torna sulla opportunità di realizzare una linea sia passeggeri sia merci icendo 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".

Domanda 16 – Chiede: 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?

## LE PROBLEMATICHE SPECIFICHE SUL LATO COSTIERO

Molte sono le problematiche relative al lato costiero sollevate nei due incontri tenuti sul territorio, nei webinar e nei contributi scritti. In particolare, molto energica è stata la contestazione, nel dibattito del 3 agosto a Paola, al tracciato della linea 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. I tecnici di ITALFERR nelle loro risposte hanno dimostrato di conoscere il progetto del 2012 e hanno 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.

Sul tema della velocità ci sono stati interventi contrastanti: da un lato chi contesta il fatto che si tratti di "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.

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). 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?

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?

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

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?

Nel suo intervento nell'incontro pubblico, Andea 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 21 – Questa ipotesi è stata valutata in sede di progettazione? In caso affermativo, perché è stata scartata?

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

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 avverrà anche nelle tratte di adduzione, che occupano territorio e implicano infrastrutture impattanti, come ad esempio un viadotto, che, però, non è previsto siano riportate allo stato naturale.

Domanda 23 – 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?

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 24 – 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 inservibili per la menomazione subita?

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 popolare-

Domanda 25 – È corretta questa lettura della nuova localizzazione? In caso positivo, è possibile una diversa collocazione? Se ciò non fosse possibile, come si pensa di mitigare gli eventuali effetti negativi?

Domanda 26 – È possibile una diversa localizzazione di questa infrastruttura?

[Pag. 7](#)



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 27 – È possibile la realizzazione di una simile infrastruttura?

Giuseppe Vaccaro ha scritto chiedendo di preservare integralmente l'area mercatale del comune di Paola, sita in adiacenza dell'attuale pretella 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 28 – La conservazione dell'area mercatale è compatibile con il progetto? Cosa è possibile fare per conservare questa funzione nella zona?

Un'altra richiesta avanzata 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 29 – È possibile la realizzazione di un simile intervento?

## LE PROBLEMATICHE SPECIFICHE SUL LATO ENTROTERRA

Il progetto della nuova stazione che sarà collocata nel territorio di Montalto Uffugo ha attirato l'attenzione e suscitato alcune domande, relative alla sua funzione di punto di interscambio ma anche alle scelte relative al suo disegno infrastrutturale: all'interno del Progetto, la realizzazione della stazione è l'impianto che comporta maggiori interferenze con le attività produttive ma soprattutto con le abitazioni; diverse sono state quindi le richieste di motivare tale scelta.

Domanda 30 – La nuova stazione in comune di Montalto Uffugo è paragonabile a quella di Reggio Emilia AV? In particolare, avrà quattro binari permettendo il passaggio di treni in velocità in contemporanea alla di altri?

Domanda 31 – 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?

La visione dei rendering ha attirato l'attenzione di molti sulla viabilità circostante la stazione. Particolarmente oggetto di critica è stata la scelta dei raggi di curvatura della strada che collega i due lati della linea lato galleria.

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

Altro tema discusso è il tracciato della linea di raccordo tra la galleria e la linea Cosenza – Sibari. Scrive 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 33 – Questa soluzione, meno impattante, è stata esaminata? In caso affermativo: per quali motivi questa soluzione non è stata scelta?

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 34 – 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?

## ESPROPRI, OCCUPAZIONI TEMPORANEE E GESTIONE DEI CANTIERI

Come sempre nei dibattiti sul territorio, il tema degli espropri e delle loro modalità è stato al centro dell'attenzione. Su questo tema sono anche arrivati contributi scritti.

Scrive 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 allegato 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.

Domanda 35 – Si concorda con tale rilievo? In caso affermativo, come si ritiene di poter allineare le valutazioni?

Scrive 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 36 – Si concorda con tale rilievo? In caso affermativo, come si ritiene di poter allineare le valutazioni?

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

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

[Pag. 10](#)

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

Domanda 39 – Con quali tempi saranno pagate le indennità di esproprio e come è possibile dare alle famiglie espropriate i mezzi per potersi ricollocare

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

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?

