



**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**

Comitato Popolare "Santomarco",  
*Documento inviato al Dibattito Pubblico*



L'obiettivo del Comitato Popolare " Santomarco" è far sì che il territorio sia coinvolto sulle scelte politiche e tecniche in materia di spesa di fondi pubblici in generale e PNRR in particolare. Paola vuole stimolare un dibattito ampio che imponga ad ogni livello un tema rilevante come quello delle infrastrutture regionali. E' dunque doveroso dare risposta alla rilevante attenzione pubblica intorno all'ipotesi progettuale di una nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità ferroviaria di tipo da Praja a Mare a Lamezia via Tarsia. Tale progetto impone le seguenti considerazioni:

- La mancanza di una rete efficiente e razionale di mobilità delle persone e delle merci deprime le opportunità di occupazione, sviluppo e crescita della nostra Regione, che negli ultimi anni ha evidenziato tassi di emigrazione giovanile che non si vedevano dagli anni '50.
- E' la prima volta che la Calabria riceve un investimento importante che può davvero rilanciarne le sorti: non sprecarlo è responsabilità storica di ogni livello istituzionale.
- 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 jonica.

- L'effetto sarà "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.
- Un progetto simile a quello attuale era stato presentato negli anni 80, ma fu scartato dallo stesso Ente Ferrovie per i costi esorbitanti e le difficoltà costruttive. Che senso ha ripescarlo oggi?
- Il progetto allo studio non sembra affatto finalizzato a rendere la Calabria più efficiente, fruibile e competitiva, ma solo a renderla mera regione di transito; ciò è dimostrato anche dai soli 700 milioni stanziati per le stazioni al sud, che dimostra la volontà di NON realizzarne.
- Il progetto del nuovo tracciato si inserisce in un quadro di finanziamenti previsti dal PNRR che destina ben 8,6 miliardi di euro all'ammodernamento ferroviario nel nord Italia (già ben servito) e solo 4,6 miliardi al sud Italia (attualmente poco e mal servito), concretizzando l'ennesima manifestazione di una "questione meridionale" rimasta irrisolta.
- Tale nuova linea (con fortissime pendenze e con 180 km di gallerie su 400) comporterebbe costi economici ed ambientali incommensurabili: sarebbe necessario bucare il Pollino, l'Appennino Costiero e la Sila, costruendo un gran numero di viadotti e trafori; sembra volersi ripetere il medesimo errore della A3 (oggi A2 Autostrada del Mediterraneo), l'"autostrada di Annibale" attraverso le montagne, difficilmente percorribile per molti mesi all'anno e perennemente in manutenzione a causa del numero infinito di ponti e gallerie. Perseverare diabolicum.
- Il nuovo tracciato appare del tutto slegato dalle potenzialità territoriali e privo di qualsiasi logica razionale di collegamento: sulle linee AV possono transitare solo convogli "a blocco radio", rendendo la nuova linea inutilizzabile per i normali convogli merci e passeggeri, che dunque non beneficerebbero dell'innovazione.

- Le linee AV sono redditizie solo con almeno 10 treni ogni ora, ma tale quantità di utenza è impossibile nella nostra regione. E dunque, poco dopo essere stata costruita con fondi pubblici la tratta sarà certamente messa fuori servizio perché antieconomica. L'ennesima cattedrale nel deserto, che aggiungerebbe al danno la beffa di un investimento faraonico che diminuirà la mobilità calabrese anziché aumentarla.
- Con la nuova linea Praja-Lamezia, più lunga di quasi 50 chilometri rispetto all'attuale, anche alla massima velocità ipotizzata i tempi di percorrenza sarebbero praticamente identici rispetto ad oggi; ciò palesa l'insensatezza di una nuova linea che, a fronte di una spesa miliardaria, non porterebbe nessun giovamento nemmeno teorico.
- L'attuale linea tirrenica settentrionale è già idonea al transito di convogli a 200 Km/h e potrebbe essere ulteriormente migliorata con una spesa infinitamente più bassa; è noto a tutti (soprattutto alle Ferrovie) che il vero "collo di bottiglia" nella linea ferroviaria tirrenica è posizionato a sud di Lamezia e non a nord, ma incredibilmente non sembrano essere previsti investimenti proprio dove servirebbero maggiormente. Che senso avrebbe realizzare un troncone di alta velocità che termina nel nulla?

Ciò posto, la Calabria deve rivendicare con forza una rete di mobilità sicura, moderna e razionale. Questa è la pre-condizione per migliorare i tempi di vita e lavoro di cittadini e pendolari, per rendere efficiente il trasporto delle merci, per evitare l'isolamento delle aree interne e per garantire la possibilità (sia ai turisti che alle imprese) di scoprire le identità e potenzialità della nostra Regione. Tutto ciò con l'obiettivo di rendere Calabria attiva e attrattiva, agganciata ai corridoi delle direttrici europei delle merci e delle persone, raggiungibile in ogni sua area, partecipativa in modo diretto al PIL nazionale perché decorosamente collegata al resto dell'Italia.

**Tale obiettivo può perseguirsi solo adoperando razionalmente le risorse stanziare. Anziché concentrarle su un singolo intervento costosissimo e**

**inadeguato, esse dovrebbero essere destinate a vantaggio dell'intero sistema infrastrutturale.**

Le risorse così liberate sarebbero sufficienti per cambiare il volto della nostra Regione con interventi infinitamente più utili alla collettività, come quelli di seguito illustrati.

1. un serio approccio alla mobilità ferroviaria calabrese deve necessariamente puntare a investire sulla velocizzazione delle **infrastrutture esistenti** sul Tirreno e sullo Ionio, dotandole dei sistemi di sicurezza e di controllo remoto e satellitare – peraltro già progettati – come quelli presenti su buona parte della rete nazionale; le risorse liberate sarebbero sufficienti per un ammodernamento generale sia stradale che ferroviario, che costerebbe meno della metà della spesa prevista per l'alta velocità, dando vita ad un'infrastruttura economicamente e ambientalmente sostenibile in grado di rendere tutta la Calabria più efficiente, fruibile e attrattiva; tali investimenti avrebbero un costo (economico ed ambientale) sensibilmente inferiore al programmato “nuovo tracciato AV” e potrebbero essere realizzati in meno tempo; soprattutto, porterebbero beneficio all'intera Regione.
2. Occorre realizzare l'alta velocità di rete e la messa in sicurezza dell'intera linea ferroviaria tirrenica sulle infrastrutture già esistenti, si consideri che la sola scelta del corridoio Battipaglia-Buonabitacolo-Praia –Paola già accorcerebbe di 45 minuti il collegamento Paola-Roma, nonché l'elettificazione di tutta la linea Jonica per renderla compatibile per l'alta velocità di rete in collegamento con la linea adriatica.
3. Occorre realizzare collegamenti ferroviari trasversali veloci e sicuri Paola-Cosenza-Sibari (incluso l'imprescindibile raddoppio della galleria Santomarco già elaborata da RFI con due progetti di fattibilità e finanziati dai Fondi Complementari, e non dai fondi del PNRR), Lamezia-Catanzaro Lido e Gioia Tauro-Marina di Gioiosa, nonché una moderna infrastruttura

di collegamento fra Cosenza e Catanzaro, con indiscutibili vantaggi per viaggiatori, pendolari e trasporto merci.

4. Una considerazione a parte è la tanta decantata politica del trasporto merci nel corridoio Gioia Tauro – Taranto –Bari e corridoio adriatico, ma se quest'asse è per gli analizzatori così importante , perché non si pensa di dedicare un solo manufatto indipendente da quello esistente nell'attraversamento del tirreno (paola Cosenza) che non impatterebbe in modo devastante il territorio.
5. Il completo abbandono della strategia “intermodale” appare un errore storico, quando invece una seria programmazione infrastrutturale non può prescindere da interventi sulle reti viarie stradali e sulle strutture aeroportuali e portuali, la cui razionale interconnessione costituisce anch'essa preconditione di sviluppo territoriale al pari delle ferrovie. Oltre al necessario intervento sugli assi longitudinali della SS 18 Tirrenica, SS 106 Jonica, A2 del Mediterraneo, è necessario rendere più praticabili, sicuri e veloci i tratti trasversali (SS 283, SS 107, SS 280, SS 182 e SS 682). Tali interventi, oltre a rendere tutti gli spostamenti regionali più veloci e sicuri, metterebbero finalmente in rete i porti commerciali e turistici calabresi, a partire da quello di Gioia Tauro, ancora sottoutilizzato, nonché il sistema aeroportuale, che potrebbe essere valorizzato in presenza di un'efficiente infrastruttura di collegamento.
6. Le RFI da sempre hanno utilizzato il nostro territorio per le finalità trasportistiche accaparrandosi le migliori aree , per poi abbandonarle e dismetterle per le finalità per cui erano nate. La nostra città si è privata di aree strategiche per lo sviluppo del territorio . La storia non può e non deve ripetersi . Le aree dismesse da RFI devono tornare ad essere patrimonio della città per una programmazione oculata seria della città.

Tutto ciò premesso, il Comitato Popolare “Santomarco” chiede a tutte le istituzioni interessate (Regione, Parlamento, Governo) di condividere le anzidette considerazioni, facendo proprie le su esposte priorità progettuali e

adoperandosi per garantire che gli investimenti programmati sul nostro territorio siano finalizzati ad uno sviluppo infrastrutturale complessivo e siano improntati alla razionalità ed all'intermodalità.

**E' imperativo innescare la crescita dell'intero territorio regionale rifiutando qualunque approccio localistico. Gli oltre cinque miliardi stanziati saranno un'opportunità irripetibile se non saranno sprecati per una singola cattedrale nel deserto, ma saranno impiegati per modernizzare l'intero complesso infrastrutturale calabrese.**

