

DIBATTITO PUBBLICO

Alta Velocità ferroviaria

Salerno-Reggio Calabria

Raddoppio
Cosenza / Paola – San Lucido

Bernadetta Porco,
Documento inviato al Dibattito Pubblico

Protocollo N. 2907 DEL 23/08/2022

La Città di Paola, da sempre snodo ferroviario di primaria importanza per la Calabria, e principale per l'intera provincia di Cosenza, in ogni sua articolazione e rappresentanza, unitamente ai Comuni dell'intero comprensorio, con questo Consiglio Comunale aperto vuole imporre ad ogni livello istituzionale il coinvolgimento diretto delle comunità interessate alle scelte politiche e tecniche in materia di spesa di fondi pubblici e P.N.R.R., con particolare attenzione all'ipotesi progettuale della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità nel tratto compreso tra Praja a Mare a Lamezia Terme, via Tarsia.

L'approccio ad un progetto che, per l'investimento previsto, rappresenta l'unica e probabilmente ultima occasione di ripresa e rilancio economico per la Calabria impone una approfondita riflessione sul più ampio problema dell'inadeguatezza dell'intero sistema infrastrutturale dei trasporti regionali, e sulle più valide e vantaggiose alternative da sottoporre, prendendo le mosse dalle 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, che negli ultimi anni ha evidenziato tassi di emigrazione giovanile paragonabili al secondo dopoguerra;
- La nuova linea Alta Velocità isolerebbe l'intera area tirrenica cosentina e prosciugherebbe le risorse per il necessario

ammodernamento dell'intero sistema di trasporto 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 realizzative: Che senso ha riproporlo oggi?;
- Il progetto allo studio inoltre non sembra affatto finalizzato a rendere la Calabria più efficiente, fruibile e competitiva, ma solo a degradarla a mera regione di transito; ciò è dimostrato anche dai soli 700 milioni di euro stanziati per le stazioni al sud, che dimostra la volontà di NON realizzarne;
- La realizzazione del nuovo tracciato si inserisce in un quadro di finanziamenti previsti dal P.N.R.R. che destina ben 8,6 miliardi di euro all'ammodernamento ferroviario nel nord Italia (già ben servito) e solo 4,6 al sud, concretizzando l'ennesima manifestazione di una irrisolta *"questione meridionale"*;
- Il nuovo tracciato, che non ha nulla dell'Alta Velocità essendo l'ennesima riedizione del concetto di "Alta Velocità di Rete" che limita la velocità massima ai 200 km/h diversamente dai 300/350 Km/h delle linee a nord di Napoli, da Praja a Mare, invece di continuare lungo la linea costiera con puntuali varianti, si infila

sotto la catena costiera con una galleria in salita che dopo oltre 25 Km raggiunge la valle del Crati nei pressi di Tarsia, da qui seguendo l'autostrada del Mediterraneo lungo la stretta valle del Savuto fino a raggiungere Lamezia con fortissime pendenze e lunghissime gallerie con costi economici ed ambientali incommensurabili: sarebbe necessario bucare l'appennino costiero, Pollino e Sila costruendo un gran numero di viadotti;

- Sembra volersi ripetere il medesimo errore della A3 (oggi A2), 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;
- 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 poi sono redditizie solo con il transito di almeno 10 treni ogni ora, ma questa utenza per la densità demografica della nostra regione è impossibile. Dunque c'è il fondato rischio che, poco dopo essere stata costruita con fondi pubblici la tratta verrebbe 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 oltre 20 km rispetto all'attuale, anche alla massima velocità ipotizzata di 200 km/h 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.
- 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?;
- Se invece si volesse giustificare l'insensata realizzazione del nuovo tracciato per servire direttamente la città di Cosenza con l'Alta Velocità, si dimenticherebbe che il capoluogo è già collegato alla linea tirrenica con la galleria "*Santomarco*" di cui nello stesso progetto si prevede il raddoppio. Un intervento quest'ultimo, imprescindibile, che permetterà con un sistema "*metropolitano veloce*" l'accesso della città ai servizi Alta Velocità di Rete, garantendo allo stesso tempo enormi vantaggi

per il collegamento tra il Tirreno Cosentino e l'area urbana in termini di efficienza, rapidità e, non meno importante, sicurezza, con importanti riflessi sulla competitività del territorio. Lo stesso intervento, inoltre, garantirebbe un efficiente collegamento anche tra Tirreno e Jonio, permettendo di potenziare i servizi ferroviari, locali e nazionali, verso la Sibaritide, l'area di Corigliano- Rossano, l'intera fascia jonica fino a Crotone e verso Basilicata e Puglia.

Rivendichiamo per il reale sviluppo della Calabria 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 al sistema turistico turisti che delle imprese) di scoprire le identità e potenzialità della nostra Regione.

Tutto ciò con l'obiettivo di rendere la Calabria attiva e attrattiva, agganciata ai corridoi delle direttrici europee delle merci e delle persone, raggiungibile in ogni sua area, partecipativa in modo diretto al PIL nazionale perché decorosamente collegata al resto dell'Italia.

L'obiettivo può perseguirsi solo adoperando razionalmente le risorse stanziare.

Anziché concentrarle su un singolo intervento costosissimo e inadeguato, dovrebbero essere destinate a vantaggio dell'intero sistema infrastrutturale.

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

1. Ammodernamento e riqualificazione delle **infrastrutture esistenti** per incrementare le velocità sia sul Tirreno che sullo Ionio, dotando i tracciati dei sistemi di sicurezza e di controllo remoto e satellitare – peraltro già progettati – come già presenti su buona parte della rete nazionale;
2. Ammodernamento generale della rete stradale per creare sistemi di interscambio modale ferro-gomma, con costi inferiori alla metà della spesa prevista per il progetto Alta Velocità, dando così vita ad un'infrastruttura economicamente e ambientalmente sostenibile in grado di rendere tutta la Calabria più efficiente, fruibile e attrattiva; tali interventi, rispetto al programmato "*nuovo tracciato AV*", avrebbero tempi realizzativi sensibilmente inferiori, portando un più immediato beneficio all'intera Regione;
3. Realizzazione dell'Alta Velocità di Rete sulla linea tirrenica esistente, raddoppio ed elettrificazione della linea Jonica per renderla compatibile con l'Alta Velocità di Rete in collegamento con la linea adriatica.

4. Realizzazione di collegamenti trasversali veloci e sicuri sulle direttrici: Paola-Cosenza-Sibari, con l'imprescindibile progetto di raddoppio della galleria veloce "Santomarco" per come elaborato e approvato da RFI e finanziato dal P.N.R.R.; Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale-Lamezia Aeroporto; Gioia Tauro-Marina di Gioiosa; nonché una moderna infrastruttura di collegamento fra Cosenza e Catanzaro;
5. Interventi sulle reti viarie stradali e sulle strutture aeroportuali e portuali, la cui razionale interconnessione costituisce anch'essa precondizione di sviluppo territoriale al pari delle ferrovie; in particolare 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.

Coerentemente con quanto affermato circa l'importanza del progetto di raddoppio della galleria "Santomarco", a prescindere dalle decisioni che verranno assunte, chiediamo la rettifica da parte dell'assessore Domenica Catalfamo della

missiva inoltrata al Ministero, stante l'innegabile strategicità dell'opera per il nostro territorio e più in generale per la mobilità dell'intera Regione Calabria.

Chiediamo, dunque, a tutte le istituzioni interessate, Regione Calabria -Assessorato alle Infrastrutture-, Commissioni trasporti Camera e Senato della Repubblica, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, all'Amministratrice Delegata di Rete Ferroviaria Italiana, di rettificare e riconsiderare il progetto AV in Calabria, condividendo le esposte considerazioni, e facendo proprie tutte le priorità progettuali illustrate, adoperandosi tutti per garantire che gli investimenti destinati al nostro territorio siano finalizzati ad uno sviluppo infrastrutturale complessivo e improntati alla razionalità ed all'intermodalità.

È imperativo innescare la crescita dell'intero territorio regionale rifiutando qualunque approccio localistico.

Gli oltre cinque miliardi stanziati rappresentano un'opportunità irripetibile se non saranno sprecati per una singola cattedrale nel deserto, ma impiegati per modernizzare l'intero complesso infrastrutturale dei trasporti in Calabria: siamo tutti chiamati all'assunzione di una responsabilità storica ad ogni livello.

Chiediamo, pertanto, a tutte le istituzioni interessate, Regione Calabria, Commissioni trasporti Camera e S della Repubblica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'Amministratrice delegata di RFI, di rettificare e riconsiderare il progetto AV in Calabria, facendo proprie le esposte considerazioni. Analoghe valutazioni devono essere fatte per il raddoppio della galleria Santomarco, dal momento che le giuste rivendicazioni espresse dalle popolazioni residenti, tanto a Montalto quanto a Paola, possono essere soddisfatte con una rivalutazione delle idee progettuali. Nessuno è contrario al progresso ma ogni persona di buon senso deve essere contrario alle imposizioni che contraddicono la logica e non condividono le reali esigenze del territorio. Alla luce di quanto esposto, si chiede di conoscere la relativa valutazione e la conseguente proposta di tutte le forze politiche e di tutti i candidati, che, nell'imminente campagna elettorale, dovranno far conoscere, visto l'assordante silenzio di questi giorni, il loro pensiero a tal proposito.

