

# **DIBATTITO PUBBLICO**

## **Alta Velocità ferroviaria**

### **Salerno-Reggio Calabria**

**Raddoppio**  
**Cosenza / Paola – San Lucido**

Giuliano di Blasi,  
*Documento inviato al Dibattito Pubblico*

Paola, 18 Agosto 2022

Alla  
Rete Ferroviaria Italiana  
alla c.a. del  
Responsabile del procedimento

**Inviata a mezzo pec**  
**segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it**

Al  
Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale  
Valutazioni Ambientali  
Divisione V  
Procedure di valutazione VIA e VAS

**Inviata a mezzo pec**  
**VA@pec.mite.gov.it**

Al  
Ministero della Cultura  
Direzione Generale Archeologica  
Belle Arti e Paesaggio  
Servizio V - Tutela del paesaggio

**Inviata a mezzo pec**  
**mbac-dg-adap.servizio5@mailcert.beniculturali.it**

Al  
Ministero della Cultura  
Soprintendenza Archeologica  
Belle Arti e Paesaggio per la  
Provincia di Cosenza

**Inviata a mezzo pec**  
**mbact-sabap-cal@mailcert.beniculturali.it**

Al  
Ministero della Difesa  
MO.TRA.  
Ufficio Protocollo

**Inviata a mezzo pec**  
**comlog@postacert.difesa.it**

Al  
Ministero della Difesa  
Comando Militare Esercito

**Inviata a mezzo pec**  
**cme\_calabria@postacert.difesa.it**

Alla  
Regione Calabria  
in persona del Presidente p.t.

**Inviata a mezzo pec**  
**capogabinettopresidenza@pec.regione.calabria.it**

Alla  
Regione Calabria  
Dipartimento Urbanistica

**Inviata a mezzo pec**  
**dipartimento.urbanistica.bbcc@pec.regione.calabria.it**

Al  
Comune di Paola  
in persona del Sindaco p.t.

**Inviata a mezzo pec**  
**protocollo.comunepaola@pec.it**

Al  
Comune di Rende  
in persona del Sindaco p.t.

**Inviata a mezzo pec**  
**protocollo.rende@asmepec.it**

Al  
Comune di Montalto Uffugo  
in persona del Sindaco p.t.

**Inviata a mezzo pec**  
**protocollo.montaltouffugo@certificatamail.it**

Al  
Comune di San Vincenzo La Costa  
in persona del Sindaco p.t.

**Inviata a mezzo pec**  
**protocollo.sanvincenzolacosta.cs@asmepec.it**

**Inviata a mezzo pec  
protocollosanlucido@legalmail.it**

Al  
Comune di San Lucido  
in persona del Sindaco p.t.

**Inviata a mezzo pec  
comune.sanfili.cs@pec.it**

Al  
Comune di San Fili  
in persona del Sindaco p.t.

**Inviata a mezzo pec  
protocollo@pec.provincia.cs.it**

Alla  
Provincia di Cosenza  
in persona del Presidente p.t.

**Inviata a mezzo pec  
cndp@pec.mit.gov.it**

Alla  
Commissione Nazionale  
per il Dibattito Pubblico

**OGGETTO: NUOVA LINEA AV SALERNO - REGGIO CALABRIA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DEL “RADDOPPIO COSENZA-PAOLA/SAN LUCIDO (GALLERIA SANTOMARCO)”.**

**CONVOCAZIONE CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14-BIS DELLA LEGGE N°241/90.**

**OSSERVAZIONI E CONTESTAZIONI.**

Io sottoscritto GIULIANO DI BLASI, in merito alla procedura in oggetto, formulo la presente nella mia qualità di proprietario di immobile interessato al fine di contestare il Progetto per come concepito.

**Premesso che:**

- Qualsiasi dato leggibile nelle relazioni analitiche allegate al Progetto di fattibilità prendono in esame dati statistici, economici di traffico etc. relativi alla linea Salerno Reggio Calabria relegando alla linea Paola Cosenza solo menzioni marginali e poco specifiche;
- 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;
- La linea Paola - Cosenza non rientra nella lista dei finanziamenti del PNNR 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 PNNR;
- Durante la presentazione del progetto si è evidenziato e decantato quanto riportato nel DOSSIER DI PROGETTO “La realizzazione di una nuova infrastruttura tra Salerno e Reggio Calabria avrà dei parametri di prestazione tali da poter assicurare non solo il traffico passeggeri veloce, ma anche il trasporto merci. Il progetto oggetto di studio riguarda la realizzazione del “Raddoppio Paola / S. Lucido – Cosenza (Galleria Santomarco)”, individuato come strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria e finalizzato a potenziare il traffico passeggeri/merci della linea. L’intervento fa riferimento al Corridoio della rete centrale denominato “Scandinavo – Mediterraneo” e si colloca sull’asse Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Catanzaro Messina e Palermo come linea necessaria al trasporto merci secondo la dorsale parlata di corridoio merci”. ;
- La linea Taranto-Sibari –Paola alla quale si fa riferimento come dorsale merci per come riportato al punto precedente, attualmente risulta come linea complementare a semplice binario con velocità massima di 140 km/h con limitazione a 90 km/h su parecchie tratte;
- Dagli elaborati progettuali allegati al progetto di fattibilità della nuova linea Paola – Cosenza, non si evince come possa essere collegata e raccordata alla linea A.V. Salerno Reggio C.. In effetti la nuova galleria e la nuova stazione nella posizione progettuale, di cui trattasi, in nessun punto riporta innesto e/o raccordo con la futura eventuale linea A.V. Salerno – Reggio C..

**Considerato che:**

- La linea A.V. Salerno- Reggio C. è stata finanziata con Fondi PNNR, ad oggi, solo per quanto riguarda il primo lotto
- Dalle ultime notizie non sarà realizzato il progetto secondo il tracciato originariamente previsto ma, sarà limitato a Tarsia, con perdita degli effetti e caratteristiche di A.V. ,
- 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 , viene riportata una viabilità come esistente che attraverserebbe l'attuale linea Paola-Cosenza, che in effetti non esiste da oltre 40 anni;
- Lo stesso piano degli sia nella tavola 2/4 che nella 3/4 è in contrasto con le ipotesi progettuali
- La relazione giustificativa degli espropri risulta falsata sia con riferimento alle affermazioni dell'inquadramento del sito e sia con riferimento ai parametri economici di indennità visto che il prezzo di mercato per la zona di interesse già da oltre 5 anni è compreso tra i 30 ed i 40 euro al mq.; il prezzo riportato in perizia - ossia 4 euro/mq. - si riferisce solo alle zone agricole montane e pedemontane.
- Nella relazione si riporta come consistenza stimata relativamente a fabbricati civili e pertinenze mq 22.01.(E trattasi di un errore marchiano in quanto si è omesso di dichiarare che la maggiorparte delle demolizioni riguardano immobili di categoria A7/A11 con rifiniture di lusso e tutte adibite ad abitazione principale degli occupanti.
- La zona di intervento ricade nel nuovo Piano Strutturale Comunale in quanto classificata come "*aree per servizi terziari turistici*": subirà a causa del passaggio della nuova linea ferroviaria evidenti stravolgimenti, con irreversibili ricadute sul tessuto sociale ed economico della nostra comunità.
- La Città di Paola verrà fortemente lesa attraverso la perdita di servizi essenziali, con gravi ripercussioni sulla ricettività turistica e sanitaria (vedasi elisoccorso) del territorio.
- 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.

**Si osserva che:**

1. Il progetto risulta carente di analisi specifiche fatte in loco a livello geologico correlate alla particolare zona sismica; ed in particolare alla presenza della più importante faglia calabrese (17 km di lunghezza) sulla catena montuosa coinvolta dell'Appennino Paolano.
2. Alla simulazione di problematiche sulla rumorosità sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio sia in generale per l'ambito residenziale in spazi interni ed esterni (con rif. Dpr 18/11/1998, n. 459) che più specificatamente sulle limitazioni a 40 dB(A) nelle ore diurne e 35 dB(A) per le aree interessate da ospedali, case di cura e case di riposo;
3. Alla carenza di documentazione specifica sulla vibrazione sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio;

4. Alla mancanza di documentazione che affronti il tema della presenza di polveri sottili sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio. Infatti i dati condivisi risultano privi di documentazione scientifica tratta da studi o pubblicazioni che stabiliscano la qualità dell'aria per numero particelle/metro cubo nella timeline dei lavori sia nel periodo degli scavi che post. (NB: gli opportuni studi dovrebbero essere condotti in condizioni di perforazione roccia con la presenza di amianto naturale al fine di rappresentare pedissequamente il caso di specie); alla valutazione di impatto ambientale delle opere strutturali e di quelle di mitigazione della rumorosità, gravi sarebbero le 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.
5. Vi è una plateale carenza di opere di mitigazione con nuova vegetazione di alto fusto; alla carenza di connettività delle infrastrutture viarie di progetto con quelle esistenti;
6. Risultano molto impattanti per il territorio il raggio di curvatura delle linee ferrate che si immettono nelle pendici della catena costiera;
7. Dai documenti non traspare alcuna sostenibilità economica;
8. Documentazione dove con analisi di soddisfazione delle esigenze del territorio: ritengo non ci siano i presupposti di Utilità Pubblica. Inoltre risulta chiaro che la presumibile Utilità sia a discapito della salute collettiva;
9. Analisi benefici con specificità territoriale;
10. Deturpa un contesto sociale, ambientale ed economico fondamentale per l'intera costa tirrenica cosentina, in quanto il PSC (approvato con Delibera di C.C. n°13 del 27/05/2021) lo ha classificato come "Aree per servizi terziari turistici" e contiguo alla zona balneare del nuovo Piano Spiaggia (approvato con Decreto dell'08.04.2022); 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.
11. Il progetto non prevede la rimozione del rilevato ferroviario (linea Paola-CS), e viadotto (linea San Lucido – CS), esistente che verrebbe dismessi;
12. Le demolizioni di abitazioni e la distruzione di attività imprenditoriali (strutture ippiche, Resort turistici), comporterebbero un danno enorme del tessuto socio economico dell'intera cittadina: spiegare economicamente quali potrebbero essere le soluzioni per salvaguardare tali perdite economiche e servizi mancanti nella Città nel medio-lungo termine.
13. Ci sarebbero dei danni permanenti per le residenze e le attività economiche sia nel periodo di cantiere, che nel periodo di esercizio;

14. Si occupa terreno che il comune di Paola ha già destinato ad aree di pubblica utilità e sanitaria, elisoccorso 118: spiegare come garantire un altrettanto se non migliore servizio;
15. La sottostazione provocherebbe un grave danno ambientale per le emissioni di onde elettromagnetiche il zona altamente antropizzata: presentare documentazione che mentisca pubblicazioni dell'Università di Oxford su tematica;
16. Le zone identificate priverebbero la Città di aree strategiche per il miglioramento dei servizi locali e per la crescita del PIL del territorio

**Si richiedono:**

- tutti i documenti mancanti di cui sopra, ad integrazione di quello protocollato e pubblicato, al fine di avere un progetto esecutivo che permetta la valutazione precisa sulla salute pubblica e sull'impatto ambientale;
- si richiedono tutte le ipotesi progettuali alternative all'opera, che RFI S.p.A. ed anche ITALFERR hanno elaborato e che sono state escluse. Si desiderano i dettagli del progetto 2012, oltre ad eventuali ipotesi scartate in occasione dell'analisi multicriteria. Si richiedono inoltre le relative ragioni tecniche e scientifiche per cui sono state scartate.

**Si conclude:**

Di voler reputare tale comunicazione quale formale contestazione.

Negli elaborati si evincono gravissime criticità: un'analisi del tutto sommaria della relazione progettuale dell'intervento previsto, mancanza totale di dati certi e scientifici su impianti, misurazione acustiche, misurazione di onde elettromagnetiche e studi specifici/pubblicazioni sulla composizione dell'aria per metro cubo in contesto di perforazione di rocce contenenti amianto naturale .

Pertanto, per tutto quanto sopra premesso, la scrivente contesta l'iter procedurale della realizzazione delle opere di progetto ed esprime il proprio fermo dissenso alla loro realizzazione, manifestando esplicitamente la richiesta di revisione del progetto, con modifica del tracciato al fine di:

- evitare molte delle demolizioni previste, se non tutte.
- Scegliere un progetto che punti alla totale ecosostenibilità
- Identificare una soluzione che sia socialmente sostenibile e che non divida la città in ghetti (identificare soluzioni nelle estreme periferie, in aree inedificate, di confine, o a soluzioni interrato in scia con altri progetti in Italia).
- Scegliere un tracciato che non privi la Città di aree strategiche per il miglioramento dei servizi locali e per la crescita del PIL del territorio

Con la più ampia riserva di agire nelle sedi giudiziarie per la tutela dei propri interessi e per il ristoro di tutti i danni subiti e subendi a seguito della realizzando opera in contestazione.

In Fede

Giuliano Di Blasi



