



DIBATTITO PUBBLICO
Alta Velocità ferroviaria
Salerno-Reggio Calabria



DIBATTITO PUBBLICO ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA SALERNO - REGGIO CALABRIA

Lotto 1b Romagnano - Buonabitacolo

Lotto 1c Buonabitacolo - Praia a Mare

Contributo di

Unione delle Associazioni della Riviera dei Cedri e del Pollino

NUOVA FERROVIA AV\AC SALERNO REGGIO CALABRIA

Considerazioni e proposte per un efficace miglioramento del Progetto di Fattibilità Tecnico Economico

PREMESSA

Gli incontri di Dibattito Pubblico relativamente ai Sub Lotti 1B e 1C si sono svolti con il coinvolgimento quasi del tutto esclusivo degli enti interessati dal passaggio della nuova infrastruttura. A entrambi gli eventi svoltisi a Praia a Mare in data 14 dicembre 2023 infatti, ad eccezione del Sindaco di Scalea e di pochissimi altri cittadini, erano presenti solo i rappresentanti e gli *stakeholders* del lagonegrese e dei Comuni di Praia a Mare e Tortora.

Nel corso dei dibattiti si è sempre fatto riferimento all'area del Golfo di Policastro, non tenendo conto del fatto che la nuova infrastruttura inciderà prevalentemente sui territori della Riviera dei Cedri (area compresa fra Tortora e Bonifati, incluse le località dell'entroterra) e del Pollino. A questi vanno aggiunti altri comprensori, come quelle della Valle dell'Esaro, che non disponendo di una linea ferrata qui si recano per poter usufruire del servizio ferroviario.

Va inoltre rilevato che i territori del lagonegrese avranno maggiore interesse a usufruire della futura stazione di Buonabitacolo piuttosto che di una ubicata lungo il tirreno, ciò in quanto la prima sarà situata più a nord e soprattutto sarà agevolmente raggiungibile tramite l'Autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria.

Viceversa i territori dell'Alto Cosentino, sia i costieri che quelli montani, hanno la necessità di avere una fermata baricentrica che possa essere agevolmente raggiungibile da tutti i luoghi. Si deve tener conto in particolare che quest'area non dispone dell'autostrada e la SS18, principale e per la gran parte dei comuni unica arteria di collegamento, presenta notevoli problemi di viabilità.

Alla luce di quanto espresso si chiede di tenere conto, nella successiva assunzione delle scelte, delle esigenze di tutti i territori coinvolti e non solo di quelli interessati dalla costruzione dell'opera, poiché le conseguenze non saranno a questi limitate.

Il presente documento tiene conto di tutto quanto emerso e spiegato nel corso di tutti gli incontri di Dibattito Pubblico.

1. PROPOSTA TRASLAZIONE INTERCONNESSIONE CAUSA VINCOLI ARCHEOLOGICI



L'interconnessione nord inserita nel Sub Lotto 1C, così come progettata, presenta notevoli criticità in quanto andrebbe a realizzarsi nel pieno centro cittadino del Comune di Tortora e soprattutto in una zona soggetta a vincoli.

Il Decreto n.46/2019 del MIBAC ha sottoposto tutta l'area di Torre Nave, inclusa la grotta sottostante, a vincolo archeologico. L'estensione complessiva della superficie tutelata è pari a 2024 mq. La sua importanza storica e culturale, specie per la comunità tortorese, è confermata dal fatto che il Parco Archeologico di Blanda in cui rientra detta area, ha ricevuto vari finanziamenti per i lavori di ricerca e tutela.

Le inevitabili vibrazioni per la realizzazione dell'opera risulterebbero dannose e potrebbero causare il crollo del manufatto presente sulla collina. Detto rischio sarebbe di fatto permanente con l'apertura al traffico commerciale della linea, la quale vedrebbe transitare continuamente convogli.

A quanto descritto vanno ad aggiungersi i pericoli derivanti dalla realizzazione delle gallerie sottostanti fabbricati e abitazioni. La distanza di 15 metri infatti mette a rischio, fra le altre cose, la salute dei cittadini di un'area fortemente urbanizzata. Studi scientifici infatti dimostrano che da opere del genere derivano campi elettromagnetici lesivi per la salute dei cittadini, in quanto generativi di malattie tumorali.

Va inoltre rilevato un problema di approvvigionamento idrico per quell'area, in quanto si verificherebbero interferenze non superabili fra la nuova rete ferroviaria e quella idrica.

Alla luce di quanto espresso la realizzazione dell'opera così concepita risulta in aperto contrasto con i principi sanciti dalla Costituzione agli artt. 9 e 32, nonché da numerose normative di Diritto Comunitario.

Per tale ragione si chiede di valutare, anche in previsione della costruzione del Lotto 2, una traslazione della interconnessione in direzione sud, studiando una sua eventuale realizzazione anche in galleria, così come già previsto per il c.d. camerone, in maniera tale da non impattare con quanto esistente.

Merita di essere sottolineato il fatto che l'eventuale allungamento del Sub Lotto 1C rientra in quanto già allo studio nel successivo Lotto 2, dunque non comporterebbe un aggravio dei costi, anzi da esso potrebbe derivarne una diminuzione data la riduzione delle distanze fra la nuova ferrovia e quella storica con l'ulteriore beneficio ledere minimamente il territorio di Tortora (sarebbero minori anche gli espropri).

La proposta è ulteriormente argomentata nel successivo paragrafo.

2. RIDUZIONE AMPIEZZA INTERCONNESSIONE



(Immagine tratta dal PFTE)

Dal PFTE emerge la volontà di realizzare due interconnessioni, la prima in direzione nord posta nel Comune di Tortora (Sub Lotto 1C) e la seconda in direzione Sud nel territorio di Scalea (Lotto 2). La distanza fra le due sarebbe di circa 30 km e comporterebbe un aumento dei tempi di percorrenza, per i convogli che non proseguirebbero lungo il corretto tracciato, di non meno di 20'/23' minuti. Si tratta in proporzione dello stesso tempo risparmiato dalle compagnie ferroviarie con l'abolizione delle stazioni di testa (es. Napoli Centrale, Firenze Santa Maria Novella), detto sistema pertanto non risulterebbe vantaggioso per il territorio in quanto non conveniente per le imprese ferroviarie.

Ciò è testimoniato da casi studio aventi ad oggetto analoghe realtà ove è già stato realizzato un sistema così concepito:

- ORTE --> è servita giornalmente da una sola coppia di treni AV
- AREZZO --> è servita giornalmente da una sola coppia di treni AV

Per tale ragione si chiede di rivedere l'ampiezza delle interconnessioni valutando, sulla base di quanto espresso nel precedente paragrafo, una traslazione dell'interconnessione nord verso l'area sud.

3. INCERTEZZE SUL PROSIEGUO DELL'OPERA E DUBBI SULLA SCELTA DELLE FERMATE



Alla luce di quanto riportato nel PTFE l'efficacia, l'accessibilità e la resilienza del Lotto 1 sono fortemente condizionate dalla realizzazione del Lotto 2, per cui vigono forti dubbi in merito alla sua concretizzazione.

Questo territorio teme che alla fine degli studi si opterà per un tracciato totalmente autostradale, così come riportato nell'iniziale Studio di Fattibilità nell'ipotesi Lagonegro-Tarsia.

Se da un lato deriverebbero vantaggi per la Città di Cosenza e per l'area Jonica, dall'altro detta opzione stravolgerebbe la gran parte del progetto ed escluderebbe territori ad alta attrattività turistica, quale quello della Riviera dei Cedri.

La stazione di Buonabitacolo, infatti, sarebbe collocata troppo a nord rispetto a quest'area e date le caratteristiche delle ferrovie AV/AC non potrebbe essere prevista una fermata intermedia più vicina.

Su quanto descritto inoltre pesano i dubbi emersi in merito all'analisi multicriteria, la quale si basava sull'ipotesi di tracciato Praia-Tarsia oggi dichiarata irrealizzabile.



Notevoli perplessità emergono circa la scelta di voler qualificare l'attuale stazione di Praia-Ajeta-Tortora quale scalo di riferimento per l'area. In sede di Dibattito Pubblico si è affermato che "la scelta di deviare su Praia è dovuta al fatto che qui termina il tratto critico" ove vi è una ridotta velocità.

Probabilmente non si è tenuto conto del fatto che Praia a Mare sia difficilmente raggiungibile dalla gran parte dei territori dell'Alto Cosentino, considerata la sua ubicazione nell'estrema area nord della regione, decentrata rispetto alla SS18, nel pieno centro del paese. Quanto descritto genera già oggi un ingolfo del traffico veicolare.

Enormi perplessità emergono anche circa la possibilità di ampliare l'area della stazione esistente data la carenza di spazio e soprattutto la massiccia presenza di abitazioni nei pressi della linea (nuovi interventi richiederebbero inevitabilmente ulteriori espropri).

Il parcheggio esistente già oggi si rivela insufficiente, appare inoltre altamente infattibile l'idea di realizzarne nuovi sotterranei, poichè la stazione (come confermato in sede di Dibattito Pubblico) si trova a 9 metri sul livello del mare. Il fabbricato viaggiatori si trova in posizione sopraelevata e le costruzioni limitrofe sotto il livello della strada. A riprova di ciò si tenga conto che nella cittadina dell'Isola Dino è già presente un parcheggio sotterraneo, dichiarato inagibile proprio a causa delle infiltrazioni d'acqua.

Si chiede pertanto che prima della redazione del Progetto Definitivo vengano date certezze circa l'eventuale prosecuzione dell'opera e si rianalizzino i criteri per l'individuazione delle fermate

4. EVENTUALE NUOVA STAZIONE DI LINEA A SERVIZIO DI TUTTI I TERRITORI



Qualora non si possa accogliere la proposta di cui ai paragrafi 1 e 2, si chiede di prevedere nella progettazione del Lotto 2 Praia-Paola la possibilità di realizzare una nuova stazione di linea nei pressi della interconnessione sud, a confine fra i comuni di Scalea e Santa Maria del Cedro.

Il modello funzionale proposto è quello di Reggio Emilia AV Mediopadana, tale da permettere:

- a) un servizio più capillare al territorio;
- b) l'interscambio fra i treni AV e il servizio regionale;
- c) una maggiore accessibilità per le aree costiere, trovandosi a poca distanza dalla SS18, unica arteria di collegamento per questo territorio, le cui condizioni sono a tutti note;
- d) una maggiore accessibilità per le aree interne, trovandosi a poca distanza dalla ex SS18 e dalla costruenda Strada Statale Scalea-Mormanno;
- e) l'intermodalità ferro+gomma grazie alla possibilità di realizzare un ampio piazzale;
- f) l'implementazione del trasporto merci, essendo la zona posta a pochi km dall'area industriale;

- g) l'intermodalità treno+aereo, considerato che l'area è a poca distanza dall'avio superfice di Scalea, unica struttura aeroportuale esistente fra Pontecagnano (SA) e Lamezia Terme (CZ);
- h) in prospettiva l'intermodalità fra il servizio ferroviario e quello marittimo, data la prospettiva dei comuni di Scalea e Santa Maria del Cedro di realizzare dei porti (come già avviene in altre località un domani ad es. si potrebbero immaginare dei collegamenti diretti con le Isole Eolie, acquistabili attraverso un unico titolo di viaggio);
- i) in prospettiva l'intermodalità treno+bici, grazie alle costruzione della nuova Greenway Riviera dei Cedri, grazie alla quale si andranno a potenziare le esistenti piste ciclabili;

5. VALORIZZAZIONE E POTENZIAMENTO DI QUANTO ESISTENTE



Anche qualora non si decida di costruire una nuova stazione di linea, risulterebbe conveniente mantenere la stazione di riferimento presso l'attuale scalo ferroviario di Scalea-S. Domenica Talao, attualmente in fase di totale restyling.

Le motivazioni sono le seguenti:

- **posizione equidistante sia rispetto ai territori costieri che a quelli montani;**
- **agevolmente accessibile dalle località costiere, tramite la SS18;**
- agevolmente accessibile dalle località costiere, tramite la ex SS18 e la Scalea-Mormanno;
- situata in una zona centrale della cittadina ma allo stesso tempo decentrata rispetto al centro storico;
- già oggi si realizza un'intermodalità ferro-gomma, poiché alcuni bus di linea sostano dinanzi lo scalo ferroviario;
- nuova arteria stradale, da poco realizzata lungo Viale Ruffillo, per snellire i flussi;
- é presente in maniera permanente il servizio taxi;

- é già in programma un ampliamento dei parcheggi, il quali potrebbero essere ulteriormente ampliati su terreni limitrofi.

In conclusione pare opportuno ricordare che l'area della Riviera dei Cedri nel solo mese di agosto supera le 500.000 presenze, di cui 250.000 nella sola Scalea, comune maggiormente popoloso dell'area e l'unico a potersi pregiare del titolo di Città.

Si rimane a disposizione per ulteriori approfondimenti e chiarimenti all'indirizzo mail associazioni.atc@libero.it