

Potenziamento Pescara - Chieti

Raddoppio della Tratta PM307

Richiesta di integrazioni/chiarimenti del

Comitato Speciale

Consiglio Superiore lavori Pubblici

Registro ufficiale n. 0009414 del 28/07/2023

RISCONTRO ALLA TEMATICA

Aspetti paesaggistici, archeologici e dei beni culturali

Aspetti paesaggistici, archeologici e dei beni culturali (lotti 1 e2)

Il progetto riguarda il Raddoppio del tratto ferroviario tra Pescara Porta Nuova e San Giovanni Teatino (Lotto 1) e tra questo e Chieti (Lotto 2), realizzato in stretto affiancamento alla linea storica in esercizio. Le due particolarità che condizionano l'andamento planoaltimetrico del tracciato, sono i sotto-attraersamenti della strada "Asse Attrezzato PE-CH" e del raccordo autostradale A25.

L'intervento prevede una serie di opere connesse quali ponti ferroviari (VI02, VI03, VI04, VI08, VI09), viadotti ferroviari (VI06, VI07), sottopassi stradali e cavalcaferrovia (IV01, IV02, IV03); adeguamenti delle fermate; adeguamenti della viabilità stradale; fabbricati tecnologici, opere minori quali tombini idraulici e sottopassi pedonali.

Aspetti paesaggistici

Con riferimento all'ambito di paesaggio interessato dall'intervento, si evidenzia l'interferenza con beni art. 136 co. 1 lett. c) e d) del D.lgs. 42/2004 e smi. Tali aree, relative ad alcune zone collinari e costiere nel comune di Pescara (DM 07-05-1974: Alcune zone collinari e costiere del comune di Pescara che costituiscono per la loro conformazione un complesso di punti di vista pubblici interdipendenti tra loro), interessate direttamente dalle due aree di cantiere fisso denominate CO.01 e CB.01.

Inoltre, con riguardo al Piano Regionale Paesistico vigente (edizione 1990), approvato dal Consiglio Regionale il 21 marzo 1990 con atto n. 141 /21, le opere progettuali previste attraversano territori ricompresi all'interno dell'Ambito costiero - Costa Pescara (n. 6), dell'Ambito fluviale - Fiumi Pescara - Tirino - Sagittario (n. 10) e in parte in aree esterne ai limiti del PRP, ma non ricadono in nessuna delle aree individuate dal Piano soggette a categorie di tutela e valorizzazione. Si evidenzia che, in corrispondenza di inizio intervento (Pescara) le opere in progetto sono prossime ad ambiti territoriali definiti a trasformabilità condizionata.

RICHIESTE INTEGRAZIONI per Aspetti Paesaggistici

Valutata la documentazione e l'ambito di riferimento per il progetto, si ritiene di richiedere le seguenti integrazioni:

- 1. Al fine di raccordare la documentazione predisposta per le valutazioni del progetto in argomento con la documentazione già depositata in sede di precedente VIA e richiamata da RFI, si chiede di elaborare un documento di sintesi in cui siano indicati i documenti relativi agli aspetti di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio non modificati, quelli oggetto di modifica nonché quelli nuovi. Si chiede altresì l'elenco dettagliato degli interventi ricadente nel Lotto 2 e 3 in argomento e precedentemente ricompresi nella procedura più ampia che considerava anche altro lotto.*
- 2. Sia elaborata una differente soluzione progettuale per l'intervento NV06 "Nuova viabilità km 4 + 217" che insiste su di un'area agricola fortemente caratterizzata paesaggisticamente dalla presenza di un filare di pini e che prevederebbe anche la demolizione di un interessante esempio di architettura monopiano, probabilmente di fine XIX o inizio XX secolo, caratterizzato da un paramento laterizio a vista e da paraste bugnate che ne tripartiscono la facciata. In particolare, la nuova soluzione dovrà preservare il patrimonio arboreo dell'area e le connessioni con l'area agricola ed escludere l'interessamento del tratto di viale Aldo Moro caratterizzato dalla presenza degli edifici monopiano in laterizio. La nuova soluzione dovrà essere corredata da elaborati grafici a scala adeguata e da un approfondimento relativamente all'impatto paesaggistico con fotosimulazioni da differenti punti di vista.*
- 3. Sviluppare maggiormente il progetto di misure di mitigazione dal punto di vista paesaggistico per contenere gli impatti visivi delle aree di cantiere limitrofe a zone tutelate o in ambiti agricoli periurbani (es. la grande area nei pressi della nuova "Fermata San Marco", aree adiacenti il*

“Cavalca ferrovia di via Tiburtina SS5” – IV01), a tal fine dovrà essere considerata una più approfondita analisi dei luoghi e della struttura del paesaggio e gli aspetti di intervisibilità degli interventi in progetto.

4. *Approfondire il progetto di mitigazione dell'area dove è prevista la realizzazione della nuova “Fermata Aereoporto” (FV02), attualmente incolta e degradata, in relazione alla realizzazione della nuova viabilità, prevedendo una specifica mitigazione a verde di essenze mediterranee che faccia da filtro visivo verso i capannoni esistenti.*
5. *Sviluppare un progetto di mitigazione in relazione alla viabilità legata al nuovo cavalcavia di via Carboni (IV03), dove si rileva un impatto significativo della prevista rotatoria che interferisce con un'area destinata a verde ed attrezzature pubbliche, spezzandola in due e diminuendone la superficie, prevedendo la separazione dei flussi stradali con barriere arboree, al fine di contenere l'impatto sulla porzione residua di verde pubblico.*
6. *Sviluppare soluzioni per le barriere antirumore che permettano una maggiore permeabilità verso il paesaggio massimizzando l'utilizzo di elementi trasparenti: in particolare nei punti di discontinuità dell'edificato ove la visuale si apre verso la montagna o verso la collina, la pannellatura intermedia, ove possibile, dovrà essere di tipo trasparente (si suggerisce polimetilmetacrilato di altezza variabile da 0,8 a 1,3 m, come da indicazioni 34° Convegno Nazionale AIA); le cromie delle pannellature dovranno essere scelte in maniera da mimetizzarsi il più possibile con l'ambiente circostante, con colori dal grigio/azzurro al verde acqua; al fine di limitare il più possibile l'effetto barriera visiva in corrispondenza dei sottopassi stradali, l'altezza delle pannellature sia contenuta al minimo di legge.*

Riscontro

1. È stato predisposto uno schema (allegato al presente sinottico) che permette una rapida comprensione della suddivisione in lotti. È stato inoltre predisposto un sinottico che sintetizza le modifiche intercorse per le varie specialistiche.
Gli elaborati riguardanti gli aspetti relativi al patrimonio culturale già oggetto di procedura sono:
 - IA4S00D22RGIM0002001A - Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005
 - IA4S00D22N5IM0002001-3A – Carta dei vincoli
 - IA4S00D22N5IM0002004-6A – Carta della struttura del paesaggio e visualità
 - IA4S00D22N5IM0002007-9A – Carta di sintesi e localizzazione misure di mitigazione
 - IA4S00D22RHIM0002001A – Addendum alla Relazione Paesaggistica (documento redatto a seguito della richiesta di integrazioni)

A seguito del prolungamento del lotto 3 di circa 800 m sono stati redatti i seguenti elaborati integrativi:

- IA6F00D22RGIM0002001A – Relazione Paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005
- IA6F03D22RHIM0002001A – Book elaborati grafici
- IA6F03D22RHIM0002002A – Dossier fotografico e fotosimulazioni

2. All'interno del documento “Addendum alla Relazione Paesaggistica” (IA4S00D22RHIM0002001A) è stata integrata l'analisi dei possibili effetti riconducibili all'inserimento delle nuove opere all'interno del contesto urbano attraversato dalla linea ferroviaria esistente oggetto di raddoppio, grazie anche al supporto della fotosimulazione elaborata rispetto al nuovo sottovia (SL04) previsto in corrispondenza della pk 4+217. Sempre in sede di risposta alle richieste di integrazione erano state valutate ulteriori alternative progettuali che permettessero la salvaguardia del manufatto di architettura monopiano. Ulteriori approfondimenti saranno svolti nel prosieguo della progettazione.

3. Si riporta di seguito una analisi della visibilità per i cantieri citati.
Cantiere in prossimità della Fermata San Marco:



L'area, come si evince dalle immagini sotto riportate, risulta visibile dai luoghi di normale accessibilità e presenta per lo più vegetazione spontanea rappresentata in prevalenza da cannuccia di palude.

Visibilità dal punto 1



Visibilità dal punto 2



Dal punto 3 la visuale risulta ostruita dalla presenza del rilevato ferroviario.



Sarà quindi previsto, per la fase di cantiere, un filare arboreo a mascheramento dell'area stessa, come di seguito riportato:



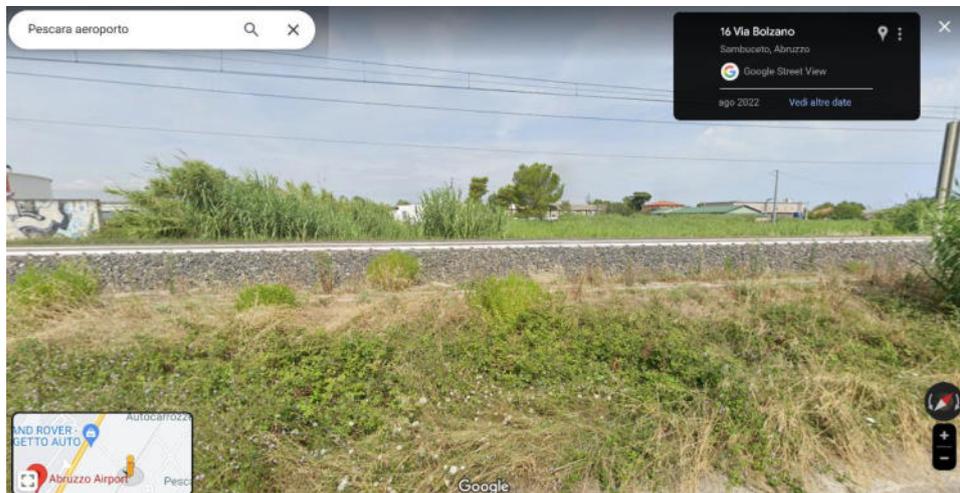


Cantieri in prossimità Cavalca ferrovia di via Tiburtina SS5” – IV01:



A seguito degli approfondimenti progettuali sarà valutata la possibilità di inserire ulteriori schermature che minimizzino ancor di più la visuale dei cantieri.

4. La visuale sui capannoni esistenti dalla nuova viabilità della Stazione aeroporto sarà schermata con apposita sistemazione a verde della fascia di margine stradale incolta con essenze mediterranee con sistemazioni della tipologia IA03 e IA04.



Vista dell'area da Via Bolzano



Nuova schermatura verde della visuale dell'area industriale dalla nuova viabilità

- IA03 - Fascia o macchia arbustiva. L'obiettivo dell'intervento è di questo intervento è quello di costituire delle fasce in cui le essenze siano disposte in modo irregolare, in modo da ricreare

fitocenosi con una configurazione il più possibile naturale. Le essenze arbustive utilizzate sono:

- *Rosa Canina* (rosa canina)
- *Prunus spinosa* (prugnolo)
- *Juniperus communis* (ginepro comune)
- *Arbutus unedo* (corbezzolo)
- *Spartium junceum* (ginestra odorosa)

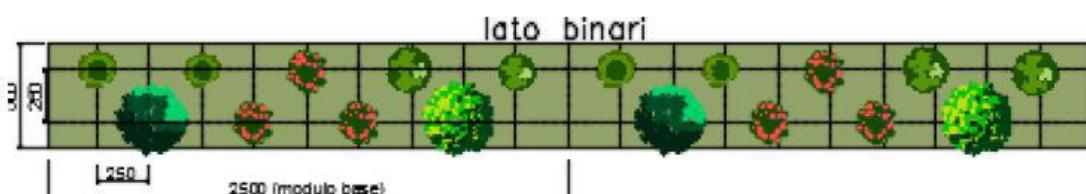


- IA04 – Fascia Arboreo Arbustiva. Previsto in presenza di aree naturali interferite con la finalità di ripristinare la valenza ecologica, preservare lo stato dei luoghi e migliorare l’inserimento paesaggistico dell’opera. Le essenze arboree utilizzate sono:

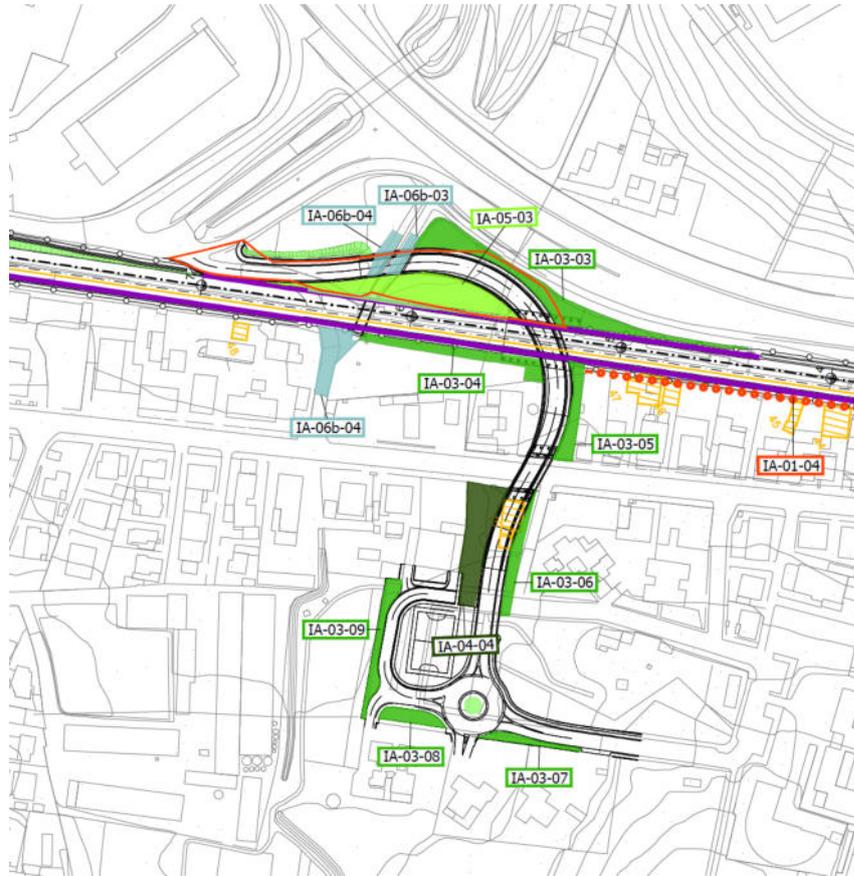
- *Acer campestre* (acero campestre)
- *Quercus pubescens* (roverella)

Le essenze arbustive utilizzate sono:

- *Arbutus unedo* (corbezzolo)
- *Spartium junceum* (ginestra odorosa)
- *Rosa Canina* (rosa canina)



5. Come si evince dallo stralcio sotto riportato, per quanto riguarda la viabilità legata al nuovo cavalcavia di via Carboni, è stato previsto un intervento di mitigazione.

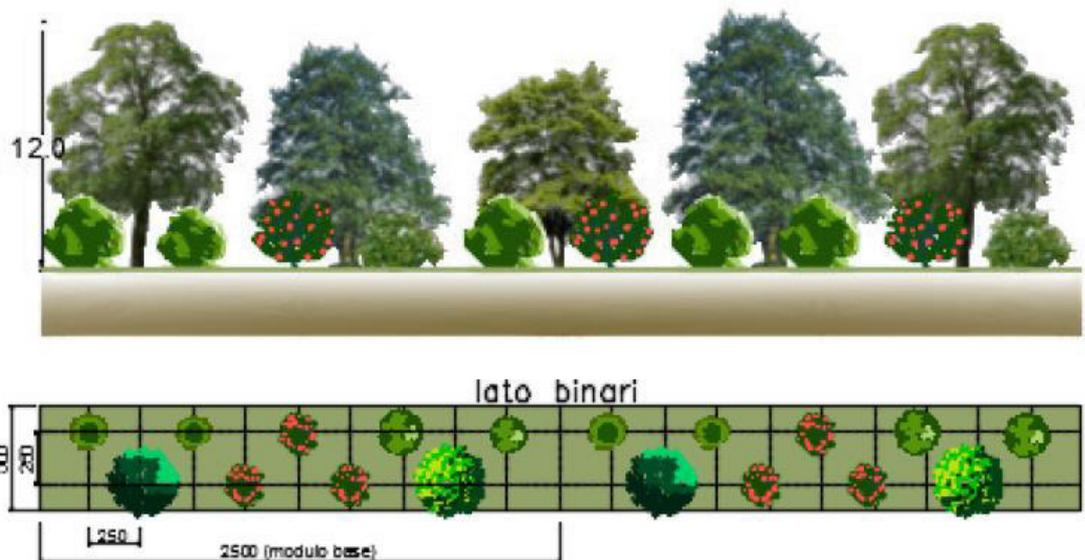


In particolare è previsto l'utilizzo dei seguenti sestri di impianto:

- IA03 - Fascia o macchia arbustiva. L'obiettivo dell'intervento è di questo intervento è quello di costituire delle fasce in cui le essenze siano disposte in modo irregolare, in modo da ricreare fitocenosi con una configurazione il più possibile naturale. Le essenze arbustive utilizzate sono:
 - o *Rosa Canina* (rosa canina)
 - o *Prunus spinosa* (prugnolo)
 - o *Juniperus communis* (ginepro comune)
 - o *Arbutus unedo* (corbezzolo)
 - o *Spartium junceum* (ginestra odrosa)

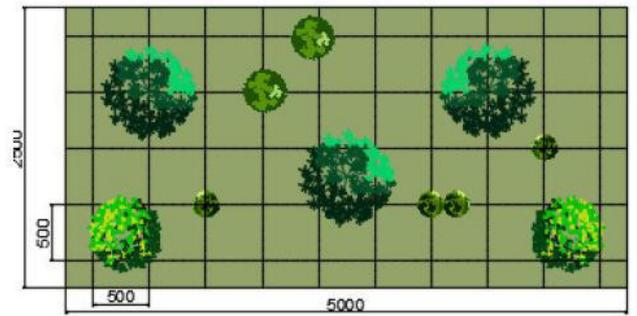


- IA04 – Fascia Arboreo Arbustiva. Previsto in presenza di aree naturali interferite con la finalità di ripristinare la valenza ecologica, preservare lo stato dei luoghi e migliorare l’inserimento paesaggistico dell’opera. Le essenze arboree utilizzate sono:
 - o *Acer campestre* (acero campestre)
 - o *Quercus pubescens* (roverella)
- Le essenze arbustive utilizzate sono:
 - o *Arbutus unedo* (corbezzolo)
 - o *Spartium junceum* (ginestra odorosa)
 - o *Rosa Canina* (rosa canina)



- IA05 – Prato arborato. Previsto prevalentemente nelle aree intercluse o residuali, con l’obiettivo di incrementare la naturalità dell’area senza appesantirne la percezione. Le essenze arboree utilizzate sono:
 - o *Fraxinus ornus* (orniello)
 - o *Tilia cordata* (tiglio selvatico)
- Le essenze arbustive utilizzate sono:
 - o *Rosa Canina* (rosa canina)

- *Corylus avellana* (nocciolo)

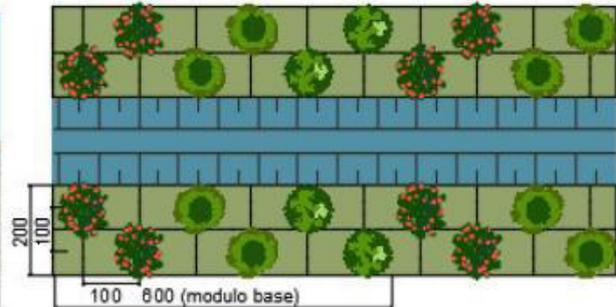
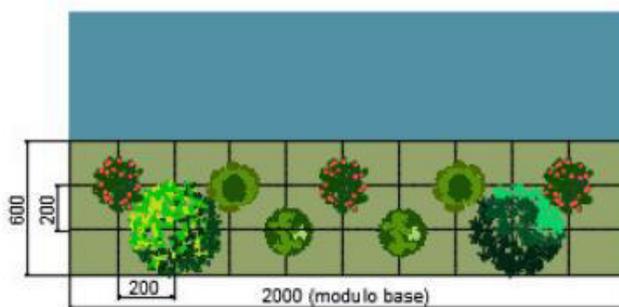


- IA06a e IA06b – Sistemazione vegetazione spondale dei corpi idrici e dei fossi. Si applica nei casi in cui l'opera interferisce con un corpo idrico superficiale o con dei fossi, con l'obiettivo di ripristinare o potenziare la vegetazione ripariale esistente. Le essenze arboree utilizzate sono:
 - *Salix alba* (salice bianco)
 - *Populus nigra* (pioppo nero)
 Le essenze arbustive utilizzate sono:
 - *Cornus sanguinea* (sanguinella)
 - *Salix cinerea* (salice grigio)
 - *Salix eleagnos* (salice ripaiolo)

IA-06a - Fascia ripariale



IA-06b - Siepe mista igrofila



6. Per quanto le barriere antirumore, negli approfondimenti progettuali sarà valutata l'opportunità di utilizzo di pannellature trasparenti che permettano una maggiore visibilità del paesaggio. Verrà inoltre approfondito lo studio cromatico già condotto e di cui si riporta un esempio al fine di individuare le cromie che si integrano meglio con l'ambiente circostante.

La barriera tipologica RFI permette infatti di poter utilizzare colori e matrici diverse sui differenti elementi strutturali:

TIPI E MODULI



1 PREDISPORRE DUE TIPOLOGIE DI BARRIERA MODULABILE CON DIVERSI GRADIENTI DI OPACITÀ-TRASPARENZA E DI DEFINIZIONE DI DETTAGLIO.

INNER SKIN



2 CONFERIRE MASSIMA LEGGEREZZA E TRASPARENZA ALLA INNERSKIN PER I TRATTI A MAGGIORE RELAZIONE VISUALE.

3 CONFERIRE ESPRESSIVITÀ E CARATTERE NARRATIVO ALLA INNERSKIN PER I TRATTI CON RUOLO DI INTERFACCIA E FILTRO.

SKELETON



4 CONFERIRE ESPRESSIVITÀ E CARATTERE NARRATIVO ALLE PARTI DELLO SKELETON DI BASE CON PIGMENTI, INSERTI E IMPASTI DEI MATERIALI LAPIDEI E LATERIZI LOCALI.

5 CONFERIRE SOBRIETÀ E MASSIMA LEGGEREZZA AI MONTANTI DELLO SKELETON.

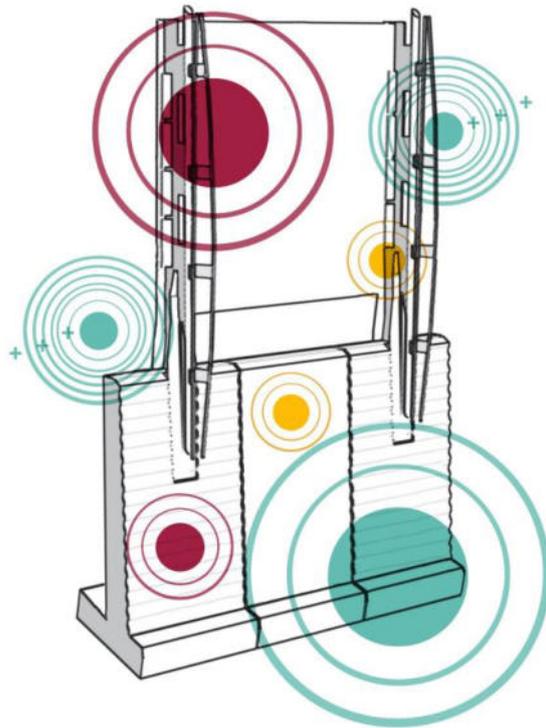
SISTEMA FERROVIA



6 CURARE LA SINERGIA LINGUISTICA CON LE ALTRE COMPONENTI DELLA FERROVIA.

7 VARIARE IL GRADO DI DEFINIZIONE IN ABBINAMENTO ALLE OPERE A VERDE E DI RIPRISTINO DELLA MAGLIA AGRARIA.

8 CONFERIRE MULTIFUNZIONALITÀ ALLA BARRIERA CON LA POSSIBILE IMPLEMENTAZIONE DI SISTEMI PER LA PRODUZIONE E IL RISPARMIO DI ENERGIA.



Si riporta di seguito l'esempio di studio cromatico svolto:



COMPONENTI	ELEMENTI DEL CONTESTO	RAL
Cielo	A1	5024 Blu pastello
Vegetazione esistente	A2	6002 Verde oliva
Seminativo	A3	8001 Marrone ocre



COMPONENTI PREDOMINANTI

APPLICAZIONE DIRETTA



COLORE SIMILARE



COLORE COMPLEMENTARE



Fotosimulazione con barriere:



Aspetti dei beni culturali

Valutata la documentazione e l'ambito di riferimento per il progetto, si ritiene di richiedere le seguenti integrazioni:

1. Approfondire attraverso una ricerca storico archivistica e iconografica l'edificio monopiano, caratterizzato da un paramento laterizio a vista e da paraste bugnate n. 15 (fotografia fig. 35 descritto nella relazione demolizioni IA4So1D29RORl0004001A) considerato che sembra rappresentare un elemento testimoniale qualificante l'intero viale;

2. Considerato l'impianto architettonico degli edifici n.23,35,53,63 si chiede di approfondire, attraverso accurata analisi storico archivistica la natura e la cronologia dei manufatti. (documentati nell'elaborato IA4S02D29RORl0004001A)

Riscontro

1. Qualora, anche seguito degli ulteriori approfondimenti progettuali, risulterà necessaria la demolizione del fabbricato caratterizzato da un paramento laterizio a vista e da paraste bugnate, saranno svolte ricerche storico archivistiche ed iconografiche.
2. Si evidenzia che per quanto riguarda gli edifici 23, 35 e 53 si tratta di civili abitazioni (non di proprietà del gruppo FS e quindi non pubbliche) di recente edificazione, inferiore ai 70 anni. Nel corso degli approfondimenti progettuali per l'abitazione n. 63 saranno svolti approfondimenti storici.

Raddoppio tratta Pescara Porta Nuova – Chieti – Interporto d’Abruzzo Lotti 1, 2 e 3

L'ITER AMBIENTALE

Valutazione di Impatto Ambientale

Lotti 1, 2 e 3

In data 12/04/2021 è stata presentata istanza di VIA valutata procedibile in data 18/05/2021

Richiesta di Integrazioni

Lotti 1, 2 e 3

In data 14/12/2021 è stata richiesta dal Mase integrazione alla documentazione progettuale a cui è stato dato riscontro il 21/02/2022

Chiarimenti volontari

Lotti 1, 2 e 3

In data 11/08/2022 RFI ha trasmesso alla Commissione tecnica VIA-VAS i chiarimenti richiesti dalla stessa nell’incontro del 27/07/2022

Procedura in corso

Integrazioni volontarie

Lotto 3 compreso tra Pk 14+847 L.S. e la Pk 18+962 L.S

Integrazione delle analisi relative al tratto in oggetto ovvero tra la radice di Roma del PRG di Chieti ed il lotto 1 della RM-PE Interporto d’Abruzzo - Manoppello

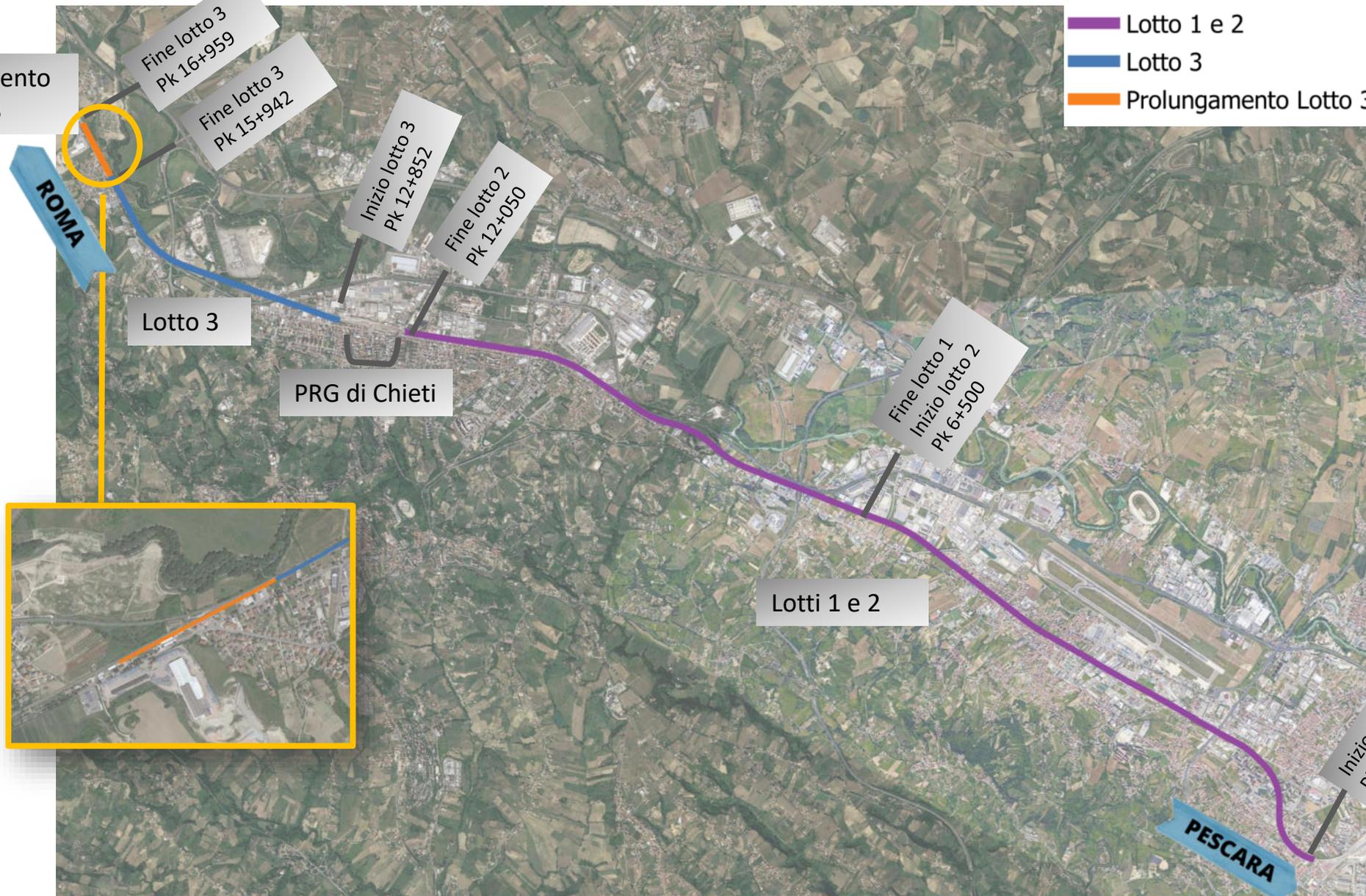
Riscontro nota U.0008467 del 06/07/2023, Protocollo RFI-NEMI.DIN.DIC.RP\A0011\P\2023\0000285 del 11/07/2023

Tematiche:

- Alternative
- Aria e clima
- Flora e vegetazione, fauna e biodiversità
- Paesaggio
- Acque sotterranee e siti contaminati
- Acque superficiali
- Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare
- Rumore e vibrazioni
- PMA
- PUT

Raddoppio tratta Pescara Porta Nuova – Chieti – Interporto d’Abruzzo Lotti 1, 2 e 3

Suddivisione in lotti



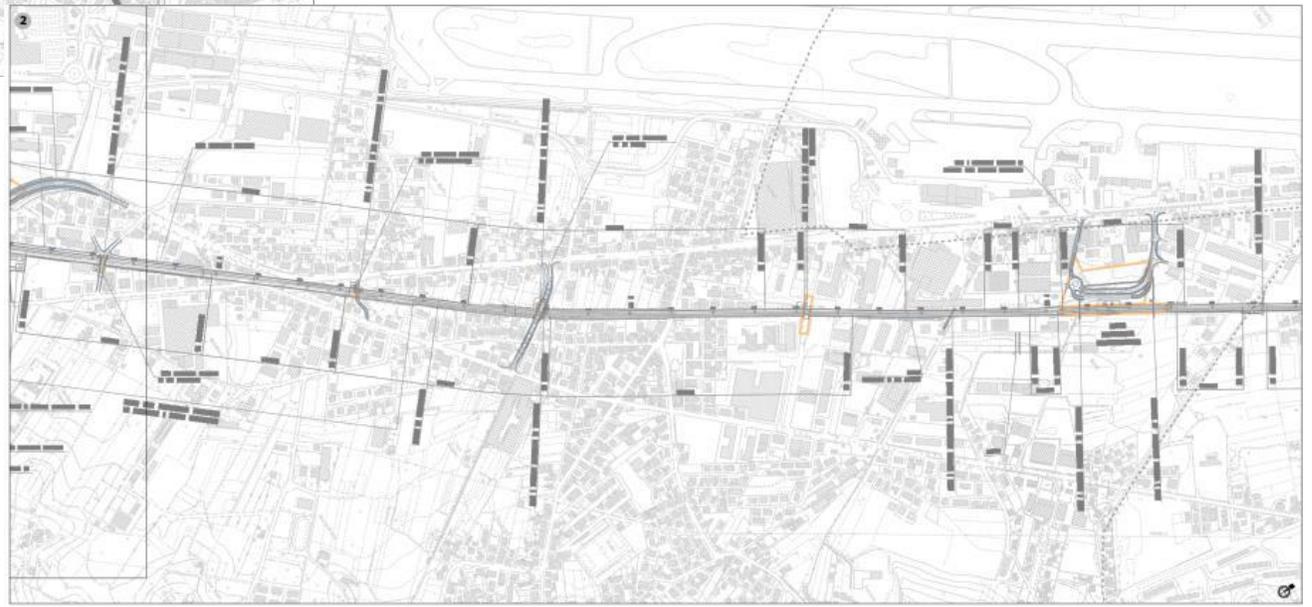
- Lotto 1 e 2
- Lotto 3
- Prolungamento Lotto 3

Lotti 1, 2 e 3
 In data 12/04/2021 è stata presentata istanza di VIA valutata procedibile in data 18/05/2021
 ID VIP 6023
 (documenti integralmente presenti sul Sito MASE)

Lotto 3 compreso tra Pk 14+847 L.S. e la Pk 18+962 L.S
 Integrazione delle analisi relative al tratto in oggetto ovvero tra la radice di Roma del PRG di Chieti ed il lotto 1 della RM-PE Interporto d’Abruzzo – Manoppello (SIA presente tra i documenti inviati al Comitato)

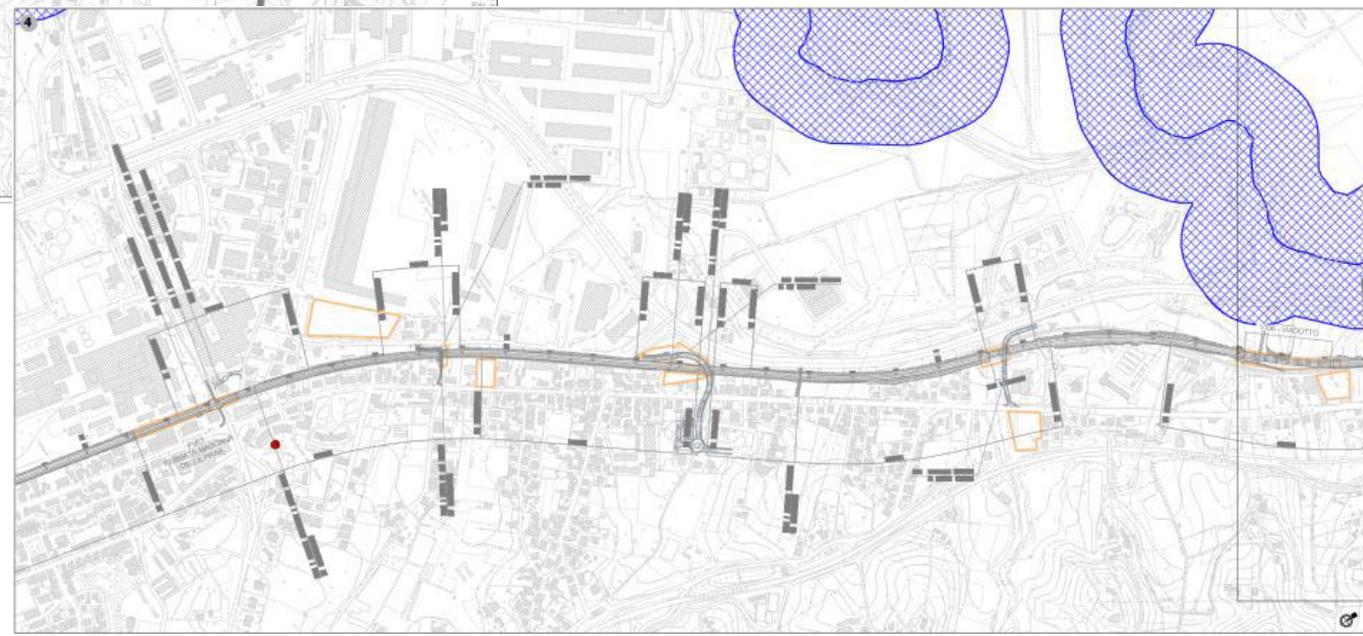
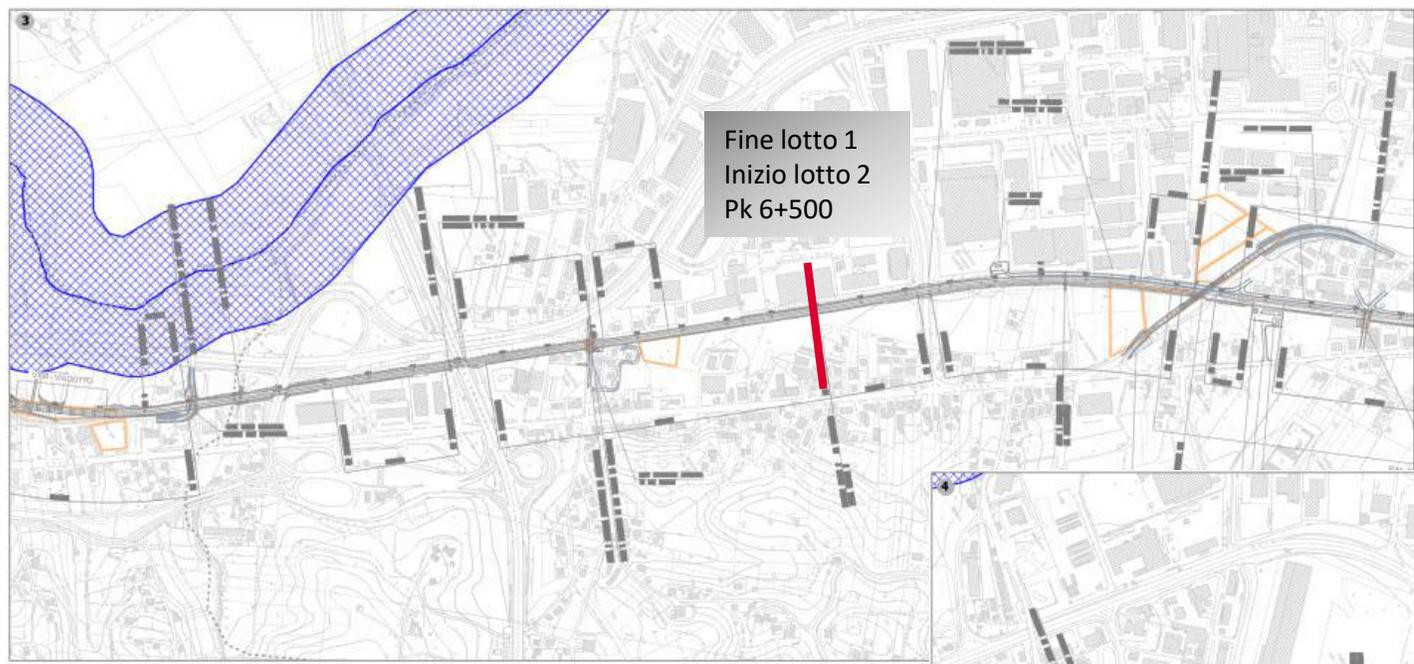
Raddoppio tratta Pescara Porta Nuova – Chieti – Interporto d’Abruzzo Lotti 1, 2 e 3

Esempio – Tavola dei vincoli – Tav. 1



Raddoppio tratta Pescara Porta Nuova – Chieti – Interporto d’Abruzzo Lotti 1, 2 e 3

Esempio – Tavola dei vincoli – Tav. 2



Raddoppio tratta Pescara Porta Nuova – Chieti – Interporto d’Abruzzo Lotti 1, 2 e 3

Esempio – Tavola dei vincoli – Tav. 3

