



## **DIBATTITO PUBBLICO**

### **Potenziamento della linea Pescara – Chieti**

**Contributo di  
Vincenzo Ginefra**

Presidente della Commissione Consiliare di Chieti dedicata al  
progetto di raddoppio della linea ferroviaria Roma-Pescara

“Nel territorio interessato dall’opera in area densità demografica (area metropolitana Chieti Pescara) e a confine col sedime ferroviario interessato dal raddoppio, oltre ad insediamenti residenziali, vi insistono ricettori sensibili quali la Facoltà di Scienze Motorie dell’Università D’Annunzio ed il Liceo Artistico “Nicola da Guardiagrele” nonché edifici recettivi e commerciali come alberghi, ristoranti, negozi. Pertanto, RFI avrebbe dovuto prevedere interventi di monitoraggio e mitigazione. Per quanto sopra dedotto, si contesta, altresì, la soluzione prospettata da RFI nella parte in cui afferma che per i livelli vibrazionali generati dai macchinari che incidono sulla salute della popolazione potranno essere adottati “semplici accorgimenti”, come quelli di tenere gli autocarri in stazionamento a motore acceso lontano dai recettori. Inoltre, le piste cantiere e le aree di stoccaggio sono collocate in un’area ad alta densità abitativa, conseguentemente, gli autocarri dovranno stazionare a motore acceso in stretto affiancamento coi ricettori residenziali e, in alcuni casi, anche sensibili. Tale scelta si pone, comunque, in contrasto con la procedura di VIA che impone una valutazione complessiva, ai fini della tutela della salute della popolazione, sul progetto definitivo e, dunque, non è possibile in questa fase rinviare al progetto esecutivo le misure di mitigazione, diversamente opinando, si andrebbe a ledere il diritto di difesa dei cittadini. Invero, nel procedimento di approvazione degli atti di un progetto per la realizzazione di un’opera pubblica, sono impugnabili solo quelli dotati di un’effettiva lesività nei confronti dei soggetti che a vario titolo saranno incisi dall’opera.

Le aree di stoccaggio ed il territorio di localizzazione dell’opera in progetto (Chieti Scalo Via Zittola – Via Erasmo Piaggio – Loc. San Martino) si sviluppano in corrispondenza del SIR (sito di interesse regionale) di Chieti Scalo. Il SIR è un’area in cui è stata già accertata la presenza di contaminanti nelle acque sotterranee a causa della presenza di discariche di rifiuti dismesse. L’Ordinanza n. 542/2008 del Comune di Chieti vieta nell’area SIR, l’asportazione e/o movimentazione di terreni, salvo casi autorizzati per la bonifica e negli altri casi muniti di titoli autorizzativi di legge che abbiano preventivamente espletato indagini di qualità dell’ambiente. Nel caso di specie, la proponente RFI, nella relazione generale dello Studio di Impatto ambientale n. IA4S00D22N5SA0001001A, non ha offerto alcuna valida indagine di qualità ambientale circa eventuali interferenze tra l’opera ed il SIR, non avendo peraltro, rispettato i 500 metri lineari tra ogni campionatura, come dichiarato, né ha provveduto a campionare le aree limitrofe alla linea ferroviaria che dovranno essere oggetto di opere secondarie, come ad esempio, la costruzione della nuova viabilità in Via Vibrata e Via Piaggio che sono interessate dall’Ordinanza del Comune di Chieti n. 542/2008. La proponente RFI ha preferito limitarsi, invece, ad asserire che in termini generali, i siti contaminati non rappresenterebbero una potenziale criticità dal punto di vista degli effetti ambientali, pur riconoscendo la necessità di approfondire eventuali interferenze, verosimilmente, in corso di realizzazione dell’opera. Tuttavia, a seguito della richiesta d’integrazione del Ministero della Transizione Ecologica, ha fornito un piano di indagine ambientale non conforme al dettato normativo vigente, oltretutto, rinviando gli esiti degli esami di laboratorio al progetto esecutivo. Invero, RFI, dopo aver provveduto ad eseguire una campionatura integrativa del suolo e delle falde acquifere, peraltro, secondo una procedura carente ed inadeguata, per i motivi di seguito illustrati, ha rinviato al progetto esecutivo gli eventuali risultati. Precisamente, quest’ultima ha testualmente dichiarato “I risultati delle indagini attualmente ancora in corso saranno trasmessi al Ministero della Transizione Ecologica con l’aggiornamento del PUT in fase di progettazione Esecutiva”, rinviando al progetto esecutivo, altresì, le ulteriori indagini ambientali per ciò che concerne le opere secondarie che comporteranno la movimentazione di terre e rocce da scavo in qualità di sottoprodotto o di rifiuto. Ad ogni modo, si osserva che la procedura di campionatura integrativa adottata da RFI è viziata, per i seguenti motivi: 1. Il “Piano d’indagini ambientali integrative” è privo del rilievo topografico finalizzato a stabilire l’esatta ubicazione spaziale delle informazioni ricavate dai sondaggi (pozzetti, piezometri, sondaggi geognostici) da consentire la ricostruzione stratigrafica della posizione planimetrica e della quota, in particolare dei piezometri che devono rasentare una precisione centimetrica. Per ciò che concerne i

piezometri è indicata l'ubicazione con le coordinate ma non è indicato né il foglio di mappa, né la particella, né il rilievo altimetrico, mentre, per i pozzetti e gli altri sondaggi geognostici non vi è alcuna indicazione circa le coordinate di ubicazione, i fogli di mappa e particelle ed il rilievo altimetrico. 2. Nella relazione di RFI intitolata "Piano di indagini ambientali integrative" non è indicato il metodo di scelta dello scavo dei pozzetti e dei sondaggi geognostici, ad esempio, se eseguiti per mezzo di utensili manuali, trivelle, carotatorie o pale meccaniche. Il metodo di perforazione da adottare assicura la precisione nella ricostruzione della successione stratigrafica. Riguardo ai parametri da ricercare con la campionatura prelevata, nelle tabelle prodotte da RFI mancano alcuni parametri quali Alluminio, Ferro, Cloruro di vinile, tricloroetilene, tetracloroetilene, dicloroetilene, dicloropropano nell'area a rischio di propagazione della contaminazione del sito ex conceria CAP che si estende fino alle aree di via Penne, Via Ignazio Calvi, Via Marvin Gelber e via Erasmo Piaggio, quest'ultime interessate dalla realizzazione dell'opera di RFI.

Inoltre, si chiede di rivedere l'installazione a Chieti scalo barriere antirumore sia per la struttura e le altezze che presentano (prefabbricati di calcestruzzo di colore naturale del calcestruzzo di oltre 6 metri di altezza tenendo conto dell'altezza del pannello, della base di appoggio dal piano ferro), sia per l'impatto visivo e percettivo che si avrebbe nei contesti urbanizzati, oltre a privare di luce tutti i ricettori in prossimità del sedime ferroviario. Difatti, il progetto non prevede barriere antirumore a ridotto impatto ambientalistico quali le barriere in vetro stratificato temperato con i cordoli in legno mineralizzato. È altrettanto priva di pregio la soluzione proposta da RFI di installare le barriere antirumore demandando il tutto all'Appaltatore e, dunque, al progetto esecutivo. Tale soluzione si pone in contrasto con la ratio della procedura di Valutazione d'impatto Ambientale che già in questa fase obbliga al proponente di prevedere ogni misura - come appunto le barriere antirumore - atta a gara. Detta soluzione, non tiene conto dell'incidenza e dell'impatto negativo che subiranno in termini di salute i cittadini, nel momento in cui saranno costretti a vivere al chiuso, impossibilitati ad areare gli ambienti con gravi ripercussioni in tema di carenze igienico-sanitarie, non a caso le norme vigenti in edilizia prescrivono un preciso rapporto tra le superfici dei vani finestra e le superfici degli ambienti. Né si tiene conto del deprezzamento che gli edifici subiranno per effetto delle carenze igienico-sanitarie, per una evidente limitazione d'uso. E' altrettanto inadeguata, al fine di mitigare i rumori, la soluzione di installare le barriere antirumore sia per la struttura e le altezze che presentano (prefabbricati di calcestruzzo di colore naturale del calcestruzzo di oltre 6 metri di altezza tenendo conto dell'altezza del pannello della base di appoggio dal piano ferro), sia per l'impatto visivo e percettivo che si avrebbe nei contesti urbanizzati/antropizzati, oltre a privare di luce tutti i ricettori in prossimità del sedime ferroviario. PAESAGGIO. La documentazione prodotta da RFI, in particolar modo l'Addendum alla Relazione Paesaggistica (IA4S00D22RHIM0002001A), non è idonea a descrivere la dimensione costruttiva dell'opera, soprattutto, in ambito urbano. In proposito si evidenzia che nell'Addendum la proponente RFI ha articolato l'impianto metodologico individuando tre ambiti di fruizione visiva (visuale diretta, visuale interdotta e visuale filtrata o parziale). Sempre RFI ha aggiunto che la localizzazione dei punti di visuale sarebbe stata scelta scegliendo la porzione del tratto esaminato, maggiormente rappresentativa delle quinte visive e delle condizioni di visibilità ad esse associate. Ciò posto, si osserva che le visuali scelte sono in totale sette, numero irrisorio per rappresentare gli impatti ambientali sui vari tratti dell'opera che alterna aree, particolarmente, antropizzate con differenti caratteristiche urbane tra di loro ed aree con bassa densità abitativa, peraltro, solo tre visuali sono di tipo "dirette. Segnatamente, il punto 03 è in aperta campagna, mentre, i punti 06 e 07 riguardano la zona periferica di Chieti Scalo (inizio dell'abitato di zona San Martino e fine dell'abitato di zona Santa Filomena) inidonei a rappresentare la percezione dell'opera nell'area urbana ad alta densità abitativa, come invece sarebbe accaduto, se avessero scelto i punti di visuale tra viale Abruzzo e Via Enrico Mattei o tra viale Benedetto Croce e Via Penne. Inoltre, la proponente RFI non ha offerto alcuna foto simulazione post operam riguardo Chieti Scalo (lotti n. 2 e 3). Si

contesta il modello previsionale dei livelli sonori ante mitigazione e post mitigazione, utilizzato da RFI, nella specie, il software SoundPLAN che si basa sul metodo “per raggi” in base alle norme e standard emanate dalla Germania Federale (Shall 03 e DIN 18005) e le ÖAL 30 Austriache e le Nordic Kilde 130. La Direttiva 2002/49/CE, all’Allegato II “Metodo di determinazione dei descrittori acustici”, al punto 2.2 “Metodi provvisori di calcolo raccomandati”, raccomanda, invece, i seguenti metodi per il RUMORE FERROVIARIO: metodo di calcolo ufficiale dei Paesi Bassi pubblicato in “Rekenen Meetvoorschrift Railverkeerslawaai ’96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996”. Per ciò che concerne le misure di mitigazione ci si oppone alla soluzione di intervenire sui ricettori attraverso la sostituzione delle finestre con la necessità di mantenerle chiuse, anche nei periodi estivi e, con la raccomandazione di dotarle di aeratori.”

**Vincenzo Ginefra,**

Presidente della Commissione Consiliare di Chieti dedicata al progetto di raddoppio della linea ferroviaria Roma-Pescara