



DIBATTITO PUBBLICO

Potenziamento della linea Pescara – Chieti

Contributo di
Dott.ssa Perfeti Adelina

Il raddoppio della ferrovia all'altezza del sottopasso Viale Aldo Moro/Via Mazzini interessa la scrivente e la suo proprietà sotto diversi aspetti che meritano di essere osservati e salvaguardati.

Dal punto di vista ambientale, essendo la casa a confine con il binario (lato Viale Aldo Moro), continuo a nutrire perplessità e preoccupazione per i livelli di rumore che come descritto e ribadito dalle osservazioni del CTVA di VIA saranno di elevata entità sia in fase di cantiere che *post-operam*. A preoccupare è soprattutto l'ammissione nella relazione generale di RFI del rifacimento degli infissi per le facciate che superano la barriera antirumore, affermazione che certifica l'alto livello di rumore soprattutto in fase di cantiere.

Nella lettura della documentazione e nelle controdeduzioni non si è incontrato riferimento a una valutazione dell'impatto sanitario dell'esposizione alla lunga distanza al rumore dei treni merci, dal momento che essendo l'opera destinata all'attraversamento del corridoio tirrenico-adriatico, l'aumento dei treni merci con passaggi in orario notturno appare come ipotesi più che concreta.

Allo stesso tempo, le barriere antirumore appaiono come una barriera non solo al suono, ma una interferenza "psicologica" di notevole impatto che modifica la percezione del contesto di vita con tutte le relative conseguenze.

La scrivente manifesta altresì profonda preoccupazione per l'effetto delle vibrazioni, in fase di cantiere, ma soprattutto *post-operam* dal momento che il passaggio dei treni merci nel tempo potrebbe determinare una sensibilizzazione sia al rumore che alle onde di vibrazione. La scrivente chiede a RFI forme compensative in forma di polizza assicurativa che duri negli anni e si riserva di adire le vie legali, qualora durante e dopo la realizzazione dell'opera si possa dimostrare che danni a cose o persone derivino direttamente dai lavori del raddoppio ferroviario o dall'aumento del traffico sulla linea.

DEMOLIZIONE FABBRICATO N°17 al km 4+617,214

Per quanto riguarda la demolizione del fabbricato di mia proprietà (n° 17 nella relazione IA4S01D29ROR10004001A del precedente progetto di raddoppio denominato “a raso”) si fa presente quanto segue:

In data 03/12/2018 la sottoscritta Adelina Perfetti, riceveva L'AUTORIZZAZIONE (pratica n° 7842 DER) da parte della società RFI :

- Al rifacimento della copertura dei seguenti fabbricati esistenti nel comune di San



Giovanni Teatino:

- N°1 : unità immobiliare, Foglio 10, particella 35;
- N°2: unità immobiliare, Foglio 10, particella 4317;
- Alla loro manutenzione ordinaria;
- Alla sostituzione della recinzione a confine con la linea ferroviaria.

Successivamente, nel documento IA4S01D29ROR10004001A “Demolizioni, Relazione tecnico-descrittiva”, emesso in data 21/03/2019 ed autorizzato in data 23/03/2019, veniva indicato il fabbricato n°17 al km 4+617,214 come DA DEMOLIRE.

Inoltre nel documento “Infrastrutture ferroviaria – fasi esecutive” Planimetri di fase 1-7 (IA4S01D29P6IF0004001B..... IA4S01D29P6IF0004007B) vengono indicati come “DA DEMOLIRE” sia il fabbricato che la recinzione.

Si fa notare come la recinzione non è situata come da vostre indicazioni sulle planimetrie delle fasi esecutive ma è stata posizionata più vicino al binario (come da Planimetria allegata e autorizzata da RFI; in seguito c'è stato anche un sopralluogo effettuato congiuntamente dal committente e da RFI in data 03/03/2020).

Si fa notare come la progettazione era già in atto da tempo e che quindi l'autorizzazione al rifacimento della copertura del fabbricato censito al foglio 10, particella 4317 (che secondo la vostra successiva relazione è oggetto di demolizione) doveva essere preventivamente valutata e tenuta in considerazione nella vostra progettazione della linea Roma-Pescara e del raddoppio ferroviario.

La sottoscritta fa notare dunque come, in seguito all'autorizzazione ricevuta, è andata avanti con i lavori in oggetto che di seguito vengono descritti:

- Progettazione esecutiva adeguamento sismico edificio;

- Progettazione esecutiva nuova copertura;
- Progettazione esecutiva nuovo muro di recinzione;
- Realizzazione cordolo perimetrale in CA per l'adeguamento sismico;
- Realizzazione nuova copertura del fabbricato;
- Realizzazione nuovo muro di recinzione.

Tutte le attività riguardanti la nuova recinzione e la ristrutturazione/adeguamento sismico del fabbricato censito al foglio 10 particella 4317, sono state completate e tutte le spese affrontate dalla committente sono documentabili (non vengono allegate alla presente relazione per non divulgare dati "sensibili").

In aggiunta Si fa presente come, l'avvicinamento dei binari, comporta una corposa e invalidante riduzione di terreno edificabile, viste le fasce di rispetto da dover garantire a RFI; questo non permetterebbe di costruire un altro fabbricato nel terreno restante (come dimostra il vostro DINIEGO alla costruzione di un nuovo fabbricato vicino alla mia casa esistente ricevuto in data Febbraio 2019)

Si chiede pertanto, qualora non si riescano a valutare ipotesi di tracciato alternative, di **NON DEMOLIRE** questo fabbricato e di installare le barriere antirumore di fianco al fabbricato (lato ferrovia).

Si fa presente come non si possono definire DEMOLIZIONI ed ESPROPRI in maniera grossolana dopo aver tracciato una semplice linea su di una planimetria (utilizzando tra l'altro, dati catastali non corrispondenti alla realtà) ma andrebbero studiate in maniera accurata e "sul campo" soluzioni PUNTUALI volte ad ottimizzare il progetto e a MINIMIZZARE demolizioni ed espropri.

TEMA DEGLI ESPRORI

Si vuole evidenziare come non siano state documentate dettagliatamente le procedure finalizzate agli espropri temporanei e permanenti e alla trivellazioni, prima della redazione del progetto definitivo, come previsto dal Codice degli appalti.

CARENZA DI DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

Si è appreso durante il dibattito pubblico che RFI congiuntamente con ITALFERR presenterà in Conferenza dei Servizio la variante "Interramento" per il tratto interessato nel comune di San Giovanni Teatino, con un tratto in parte "interrato" ed in parte in "trincea":

si chiede pertanto di poter visionare la documentazione di progetto di questa nuova variante; al momento sono presenti esclusivamente n°4 tavole di progetto (planimetrie) dove è stato tracciata una linea grossolana che definisce gli espropri!!!

In data odierna (21/05/2024) nel sito del dibattito pubblico sono presenti numerosi documenti di progetto inerente le varie tematiche:

- Geotecnica
- Planimetrie dell'infrastruttura nelle varie fasi di progetto;
- Relazione idrologica e idraulica;
- Demolizioni;
- Rilevati e trincee;
- Sottopassi, ponti e viadotti;
- Barriere antirumore;
- Viabilità stradali;
- Studi acustici e vibrazioni;
- Espropri;
- Cantierizzazioni;
- Studio di impatto ambientale;
- Ecc...

tutti afferenti alla "vecchia" progettazione del raddoppio ferroviario a raso.

Per la variante "interramento" sono presenti esclusivamente n°4 documenti sulle sezioni tipo dell'interramento e sul profilo di progetto su ortofoto.

Com'è possibile fare valutazioni da parte del cittadino su uno pseudo-progetto di variante non ancora studiato e dettagliato? (non parliamo di ingegneria di dettaglio che avverrà più avanti, ma non è presente nemmeno un'ingegneria di base/feed/concept).

San Giovanni Teatino

21/05/2024

Dott.ssa Perfetti Adelina