



DIBATTITO PUBBLICO

Potenziamento della linea Pescara – Chieti

Documento delle Domande

Sommario

PREMESSA	1
QUESTIONI EMERSE E DOMANDE AL PROPONENTE	2
1. Le finalità dell’opera e le scelte di tracciato	2
Effetti dell’intervento sul servizio passeggeri	3
Funzionalità della linea al servizio delle merci.....	3
Raccordo funzionale con Interporto d’Abruzzo	4
Richiesta di interramento parziale della linea nel comune di San Giovanni a Teatino	4
Richiesta di interramento parziale della linea nel comune di Chieti	6
Benefici e sacrifici ambientali del progetto di potenziamento.....	7
2. Inserimento urbanistico della nuova linea	8
La fermata San Marco	8
Fermata Aeroporto	10
La metropolitana.....	12
Il nome della fermata Aeroporto	12
3. Le interferenze con la viabilità TPL e acque.....	13
Rendere possibile la realizzazione del “Corridoio verde” a Pescara	13
Assetto viario nel comune di San Giovanni a Teatino	14
Gestione delle acque piovane nel Comune di San Giovanni a Teatino	15
4. Le interferenze con le abitazioni e attività produttive	15
Abbattimenti di edifici residenziali in via Lago di Garda a San Giovanni a Teatino.....	15
Abbattimento di edifici in via Aldo Moro a San Giovanni Teatino	17
Barriere acustiche	18
5. Le interferenze con l’ambiente naturale	19
Il sito di interesse regionale (SIR) di Chieti Scalo	19
6. Le interferenze in fase di cantiere	20
Richiesta di valutazione complessiva dei livelli di rumore e vibrazioni	20
7. Espropri, occupazioni temporanee	21
Indennità per riduzione / sospensione di attività economiche	22
Questioni relative a specifiche situazioni	22
8. Questioni relative alla procedura e ai finanziamenti.....	22

Supposto vizio di procedura nel documento “Piano d’indagini ambientali integrative”	23
Supposta inapproprietezza del modello di determinazione dei descrittori acustici	24
Supposta inosservanza delle procedure per la definizione degli espropri e delle trivellazioni	24
<i>LINK DIRETTI ALLE DOMANDE DEGLI STAKEHOLDER</i>	26

PREMESSA

Il presente documento costituisce il passaggio fondamentale tra la fase di dibattito e il Rapporto Conclusivo: in esso, vengono ordinate in maniera logica tutte le argomentazioni trattate, i contributi ricevuti e gli interventi effettuati.

La relazione è strutturata in modo sintetico, in modo da consentire una lettura sufficientemente veloce dei temi trattati e di cogliere le connessioni logiche tra di essi: per ciascun argomento, sono richiamati i contributi condivisi nel corso degli incontri, sia a distanza sia in presenza, i contributi scritti inviati, nonché le osservazioni al progetto formulate durante la fase di *conflict assessment* volta a individuare e sollecitare gli stakeholder¹. Molte sono, pertanto, le questioni emerse, che vengono presentate nel documento seguendo questo ordine logico:

1. Le finalità dell'opera e le scelte di tracciato;
2. Interferenze e opportunità di riassetto urbanistico;
3. Interferenze con l'ambiente, le residenze e le attività produttive;
4. Espropri, occupazioni temporanee e gestione dei cantieri;
5. Questioni relative alla procedura e ai finanziamenti.

Gli argomenti trattati, dopo una sintetica esposizione, sono convertiti in domande: al Promotore e ai progettisti è chiesto di rispondere in questa sede esaurientemente, anche formalizzando e approfondendo risposte già fornite per via breve nel corso degli incontri.

Alcuni "nota bene":

- il presente DP segue, a distanza di circa un anno e mezzo, quello sui lotti tra Chieti Scalo e Manoppello, indetto il 16 dicembre 2021 e concluso il 21 aprile 2022. La scelta del tracciato di questa tratta, uscita come definitiva dalla Conferenza dei Servizi e oggi in fase attuativa, non ha accolto la proposta di variante avanzata da COMFERR e dal Comune di Chieti: le polemiche che ciò ha suscitato sono tuttora molto vive e si sono quindi manifestate anche all'interno del presente Dibattito, senza però impedire la sua positiva conduzione. Nel presente documento ci si è attenuti alla regola di limitare le domande alle sole questioni direttamente attinenti al tracciato oggetto del presente Dibattito;
- le domande sono state riformulate a scopi espositivi, pur mantenendo una elevata fedeltà al testo originariamente condiviso dal mittente. Frequentemente, le domande poste dagli interlocutori contengono giudizi sul progetto e sull'operato del Proponente: il fatto che tali

¹ La registrazione audiovisuale degli incontri è disponibile sul sito e ciò rende superflua la sua trascrizione analitica.

posizioni vengano proposte nella loro integrità non significa in nessun modo condivisione dei giudizi espressi;

- i “titoli” assegnati ai contributi sono scelti dal coordinatore e sono finalizzati a fornire una sintetica informazione sul contenuto;
- al fine di favorire il massimo dibattito, sono stati pubblicati come “contributi” testi inviati come mail: in questi casi sono state mantenute riservate le parti che non hanno un rilievo pubblico;
- sono citate le persone che hanno inviato contributi scritti o sono intervenute su prenotazione nei webinar; sono stati omessi titoli accademici o professionali salvo indicare gli eventuali incarichi istituzionali; gli interventi effettuati nelle assemblee pubbliche sono riportati in forma anonima, ma il nome degli intervenuti è reperibile nelle registrazioni, disponibili sul sito, che fungono da verbale.

Questa stessa impostazione sarà utilizzata per la redazione del Rapporto Conclusivo, di cui questo documento è, quindi, una traccia preliminare.

QUESTIONI EMERSE E DOMANDE AL PROPONENTE

1. LE FINALITÀ DELL’OPERA E LE SCELTE DI TRACCIATO

2

Quasi unanime è stata l’affermazione dell’importanza di rafforzare il collegamento tra Pescara e Roma, uno dei principali nessi est-ovest della rete nazionale ma anche maglia importante per il funzionamento della rete ferroviaria europea. Pur dentro questa prospettiva, le richieste di chiarimento e le critiche si sono concentrate su questi aspetti:

- a) L’intervento non si giustifica alla luce della scarsissima frequentazione attuale dei servizi ferroviari, anche nella zona densamente abitata tra Pescara e Scafa;
- b) La finalità al servizio del trasporto merci è stata da alcuni messa in dubbio per via delle pendenze delle altre tratte appenniniche;
- c) Il tracciato prescelto, in affiancamento al binario esistente, non viene contestato nella tratta oggetto del presente Dibattito, ma viene da più parti richiesto di ridurre l’interferenza urbanistica mediante l’interramento di parte della linea;
- d) Molte sono state le domande e le richieste di leggeri spostamenti di tracciato per allontanare la linea dalle abitazioni e, in alcuni casi, per evitare abbattimenti.

Effetti dell'intervento sul servizio passeggeri

Il tema della domanda passeggeri è stato sollevato in maniera marginale e a supporto dell'opinione formulata da alcuni che l'intervento sia inutile o produca più danni che vantaggi, soprattutto alle popolazioni direttamente interessate. In particolare, nella assemblea tenutasi in località Brecciarola, nel comune di Chieti, è stata evidenziato che la ferrovia è attualmente scarsamente utilizzata per gli spostamenti locali ed è stato chiesto quale "bilanciamento" vi sia tra i costi sociali e ambientali imposti al territorio e i benefici che gli abitanti del luogo riceveranno. Sempre a sostegno della non utilità dell'opera è stato chiesto quale risparmio di tempo si avrà nel collegamento tra Pescara e Chieti.

Analogo ragionamento è stato fatto anche per il collegamento con Roma, dove oggi la ferrovia è meno utilizzata dell'auto e dei servizi su gomma: si è quindi sostenuto che investire sulla ferrovia sia una scelta non dettata da un effettivo bisogno ma da altri interessi.

Domanda 1 – Le previsioni del modello di traffico mostrano che l'intervento renderà possibile l'offerta di un servizio ferroviario in grado di attrarre una maggiore quota di passeggeri? Per quale motivo ciò potrà avvenire e in quale misura, sulla breve e lunga distanza?

Funzionalità della linea al servizio delle merci

Alcuni interventi, nelle assemblee di Sambuceto e di Brecciarola, hanno affermato, con evidente spirito polemico, che, al fine del trasporto merci, il potenziamento della tratta di cui si discute, sia reso inutile dalle pendenze che caratterizzano la restante parte del tracciato verso Roma ("Stiamo facendo riferimento a Pescara-Roma oppure solo Pescara-Manoppello?) e ai vincoli ambientali (Indicazione dell'ESRI Abruzzo per la tutela delle falde acquifere) che impedirebbero di realizzare il traforo del Monte Morrone.

Domanda 2 – La tratta oggetto di Dibattito fa parte di un itinerario nel quale è programmaticamente previsto l'obbligo di garantire caratteristiche costruttive della linea idonee al transito di treni merci a standard europeo?

Alcuni interventi, in particolare nella assemblea di Brecciarola, hanno espresso l'opinione che la "devastazione" portata ai territori sia sproporzionata per servire un traffico merci "per soli 20 chilometri, dall'Interporto di Ortona a quello d'Abruzzo"; altri hanno chiesto come il tracciato renda possibile l'accesso all'Interporto di Abruzzo ai treni provenienti da Sulmona.

Domanda 3 – Dagli studi di traffico effettuati, quali sono le origini / destinazione prevalenti del traffico merci che interesserà la tratta ferroviaria in discussione?

La questione delle pendenze è rilevante al fine del tema maggiormente discusso nel Dibattito e, cioè, la possibilità di interrare tratti della ferrovia: infatti, i tecnici hanno evidenziato la necessità di

rispettare il requisito di una pendenza massima del 12 per mille, elemento che richiede una lunghezza rilevante dei tratti in discesa e risalita.

Domanda 4 – Le caratteristiche della linea Roma Pescara, una volta terminato il potenziamento, prevedendo, come ipotizzato da alcuni intervenuti, pendenze superiori al 12 per mille consentirebbero di progettare le rampe di accesso alla porzione interrata della linea con pendenze maggiori del 12 per mille?

Raccordo funzionale con Interporto d’Abruzzo

Nel corso del webinar del 9 maggio, Mosè Renzi, Direttore Interporto d’Abruzzo, ha sollevato una serie di problematiche tecniche relative al raccordo tra la linea in progetto e l’Interporto. In particolare, il Direttore ha sollevato dubbi in merito alla corretta progettazione del raccordo con la linea e ipotizzato che le soluzioni proposte comportino oneri rilevanti per la società di gestione dell’Interporto.

Domanda 5 – Il progetto del potenziamento della linea garantisce la piena connessione con l’Interporto di Abruzzo? A seguito del potenziamento, l’Interporto dovrà modificare i propri impianti, con rilevante onere economico?

Richiesta di interramento parziale della linea nel comune di San Giovanni a Teatino

Nel [contributo inviato dal Comune di San Giovanni a Teatino](#), è bene espressa la motivazione per la quale viene chiesto un intervento di rilevante importanza e, precisamente, l’interramento di una parte del tracciato ferroviario. Ne riportiamo una parte. *“Il territorio comunale di San Giovanni Teatino, negli ultimi 70 anni, ha subito trasformazioni significative a seguito di interventi strategici sovracomunali, promossi da enti regionali che, seppur nell’ottica di uno sviluppo complessivo dell’intera regione, hanno però creato profonde fratture sul territorio comunale.*

La realizzazione dell’Asse Attrezzato Chieti-Pescara ha sostanzialmente separato tutta la zona lungofiume dal resto del territorio comunale, dividendo aree precedentemente connesse, alterando quindi il tessuto urbano e rurale ed influenzando negativamente la continuità ecologica e sociale.

L’insediamento del Consorzio Industriale della Val Pescara ha di fatto sottratto al Comune la gestione di una importante porzione del territorio comunale, creando una concentrazione di investimenti su una singola porzione dello stesso ed aggravando tensioni sociali.

La realizzazione e l’ampliamento dell’aeroporto d’Abruzzo, oltre ad occupare ampie superfici di terreno, le ha sottratte ad altre possibili destinazioni d’uso ed ha vincolato in modo determinante tutto l’uso dei terreni circostanti. Inoltre, ha comportato un incremento dell’inquinamento acustico e atmosferico, con effetti negativi sulla qualità della vita dei residenti e sulla salute pubblica.

La realizzazione dello svincolo autostradale Pescara-Chieti Ovest ha impattato in modo significativo tutto il traffico delle principali arterie comunali, modificandone i flussi e creando ripercussioni sull'ambiente locale.

Il raddoppio della tratta ferrovia Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo, per il Comune di San Giovanni a Teatino, deve essere considerata un'occasione per ricucire il territorio dalle profonde cicatrici che lo hanno diviso, guarire le fratture del passato e restituire un territorio più coeso e sostenibile. **In particolare, l'interramento in corrispondenza della zona compresa tra Via Pertini e Corso Italia può rappresentare un catalizzatore per progetti di riqualificazione urbana con il recupero delle aree poste in corrispondenza della galleria che consentiranno di ridurre le barriere fisiche e migliorare la connettività tra le diverse parti del comune.**

Nella intensa fase che ha preceduto gli incontri pubblici del Dibattito, i rappresentanti della Regione Abruzzo e del Comune di San Giovanni a Teatino, anche in considerazione delle specifiche situazioni che hanno condizionato il territorio comunale, hanno sviluppato **un'ipotesi di modifica al progetto consistente nell'interramento della linea per un tratto di circa 540 metri**, in modo da rendere possibile eliminare l'attuale barriera costituita dalla ferrovia nel centro della frazione Sambuceto.

Le informazioni su questa possibile variante al progetto sono state pubblicate sul sito del Dibattito pubblico, in modo da rendere possibile una franca discussione sui vantaggi e svantaggi che la scelta comporta, discussione effettivamente avvenuta sia con l'invio di contributi scritti sia nella assemblea di Sambuceto.

I tecnici di RFI e di Italferr hanno illustrato negli incontri che si sono tenuti nel territorio comunale le caratteristiche della linea e i vincoli che condizionano la realizzazione dell'interramento, nonché le difficoltà che questo comporta, dovendo garantire la funzionalità della linea durante la costruzione. È stato anche messo in evidenza che la soluzione di interrare implica la necessità di aumentare la distanza tra i due binari e di conseguenza comporta maggior utilizzo di suolo e anche l'abbattimento di alcuni edifici.

Compito di questo documento è condensare le molte richieste e osservazioni fatte; di conseguenza, si ritiene che il tema dell'interramento all'interno del Comune di San Giovanni a Teatino possa essere efficacemente inquadrato rispondendo alle seguenti domande.

Domanda 6 – Per quanto attiene al possibile interramento di un tratto della ferrovia in località Sambuceto, tra via Pertini e Corso Italia, richiesto dalla amministrazione comunale, qual è l'orientamento dei tecnici e del proponente in merito alla sua fattibilità?

Domanda 7 – In caso di risposta affermativa al quesito precedente, è possibile descrivere in maniera sommaria le caratteristiche della variante che si ritiene possibile realizzare rispetto al progetto presentato?

La discussione ha, inoltre, toccato il tema della lunghezza del possibile interramento: in particolare l'assessore alla mobilità del Comune di San Giovanni a Teatino ha chiesto se non sia possibile spostare più a ovest il posto di manovra in modo da consentire un allungamento a 750 metri del tratto interrato.

Domanda 8 – È possibile realizzare un interramento di maggiore lunghezza, eventualmente spostando ad ovest il posto di manovra, che sembra limitare l'estensione del tratto interrato?

Nel corso di un sopralluogo realizzato con la presenza del sindaco di San Giovanni a Teatino, del coordinatore del Dibattito e dei tecnici, è stata esaminata la situazione della via Aldo Moro, all'altezza dell'incrocio con via Michetti è stato chiesto perché la soluzione "interramento" sia oggi ritenuta possibile anche se nella prima fase di analisi delle alternative, la scelta dell'interramento era stata esclusa; anche nella assemblea di Sambuceto sono stati richiamati i risultati dell'analisi multicriteria che aveva mostrato un evidente vantaggio per la soluzione a raso. Sempre su questo tema è stato anche chiesto di sottoporre alla conferenza dei servizi entrambe le alternative, a raso e interrata.

Domanda 9 – Perché l'interramento della ferrovia, considerato complessivamente meno vantaggioso dall'analisi multicriteria, viene oggi proposto? È possibile presentare alla conferenza dei servizi entrambe le alternative di tracciato, a raso e interrata?

Richiesta di interramento parziale della linea nel comune di Chieti

6

L'amministrazione comunale di Chieti è intervenuta al Dibattito con una nutrita delegazione di amministratori e tecnici. Riportiamo per completezza di informazione, il comunicato stampa pubblicato sul sito della amministrazione comunale. *"L'Amministrazione comunale ha partecipato all'incontro tecnico del dibattito pubblico sul raddoppio della linea ferroviaria Roma-Pescara e sulle altre tratte dell'opera, in presenza del sindaco Diego Ferrara, del presidente del Consiglio comunale Luigi Febo, del dirigente e funzionario dell'Urbanistica e Lavori Pubblici, Carlo Di Gregorio, Lucia Morretti e Ivonne Elia e gli altri soggetti invitati dagli organizzatori allo scopo. Nel pomeriggio il sindaco Diego Ferrara ha preso parte anche all'incontro aperto al pubblico con i cittadini e i rappresentanti dei comitati, con lui erano presenti l'assessore Fabio Stella, il consigliere delegato alla ferrovia Vincenzo Ginefra, i consiglieri comunali Barbara Di Roberto, Luca Amicone, Silvia Di Pasquale, Aldo Grifone, Silvio Di Primio, l'onorevole Daniela Torto.*

*"Stamane abbiamo rappresentato a RFI e ai tecnici presenti la **necessità di vagliare le alternative proposte dal territorio anche su questo lotto** – riferiscono il sindaco Diego Ferrara e il presidente del Consiglio comunale Luigi Febo - , **a partire dall'ipotesi di eliminare l'impatto sugli edifici attraverso l'interramento di un tratto della ferrovia, come già proposto da San Giovanni Teatino per un tratto del passaggio**. Abbiamo inoltre fatto presente la contemporaneità di cantieri anche comunali a ridosso della ferrovia, per il progetto di rigenerazione urbana che sta per partire*

sull'area adiacente la stazione e via Pescasseroli. Su tali istanze ci confronteremo anche a livello documentale, fornendo progetti e una descrizione più dettagliata dei lavori. Siamo inoltre tornati a riportare l'attenzione sulla variante concepita con i cittadini, affinché non venga scartata come ipotesi, in quanto più sostenibile per costi, ma soprattutto per l'impatto ambientale, sociale e logistico dell'opera, viste le presenze di abitazioni e attività che con il tracciato originario bisognerebbe abbattere. Una posizione che portiamo avanti sin dal primo dibattito pubblico, ma non come ostacolo all'opera, bensì al fine di rendere il progetto più aderente al territorio, come chiedono i cittadini. A loro staremo accanto, come abbiamo fatto fino a oggi e continueremo a farlo anche per tutte le procedure che li interesseranno, affinché possano essere garantiti per i tempi e l'entità delle procedure di esproprio”.

Nel corso dell'incontro, il presidente del Consiglio comunale Luigi Febo ha presentato un disegno indicante una prima ipotesi di interrimento della linea, riservandosi di inviare in futuro un documento con maggiori dettagli.

Domanda 10 – Quale iter procedurale dovrebbe seguire la richiesta da parte del Comune di Chieti di “vagliare l'ipotesi di eliminare l'impatto sugli edifici attraverso l'interrimento di un tratto della ferrovia? Pur nella approssimazione che inevitabilmente deriva da un disegno di massima, ci sono evidenti ostacoli tecnici che impediscono la realizzazione di quanto richiesto?

Benefici e sacrifici ambientali del progetto di potenziamento

7

Accanto alle molte posizioni critiche, che abbiamo puntualmente riportato, [Umberto Origlia](#) ha inviato un contributo scritto che allarga lo sguardo, evidenziando il contributo che il Progetto può dare al futuro del territorio attraversato. *“Il mio contributo vuole partire da una domanda, **ma quale futuro vogliamo per la nostra città?** Nei prossimi anni piaccia o no saremo sempre più coinvolti da problematiche inerenti ai cambiamenti climatici, quindi, occorre necessariamente seguire e attuare scelte più **sostenibili** possibili. Il treno da sempre rappresenta la forma più ecologica di trasporto motorizzato di passeggeri in Europa, in termini di emissioni di **gas serra**, rispetto al viaggiare in auto o in aereo, secondo due studi sui trasporti e l'ambiente pubblicati dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA). Pensare che un domani da Sambuceto si potrà in breve tempo raggiungere il centro di una città, una zona di montagna o una località di mare (portandosi dietro anche una bici) deve farci riflettere sul futuro della mobilità di questa area metropolitana e della nostra regione che deve necessariamente procedere **verso la decarbonizzazione.**”*

Questa visione positiva non impedisce però di evidenziare che *“quello che si sta discutendo in questi giorni è davvero un problema complesso che va risolto con soluzioni che impattino il meno possibile sulla vita dei cittadini e sull'ambiente”*, ribadendo la contrarietà al progetto del tunnel del Morrone (esterno al tracciato in esame) in quanto *“opera altamente impattante, dannosa e*

pericolosa per l'acqua potabile di 500.000 persone oltre che per la natura del Parco Nazionale della Maiella”.

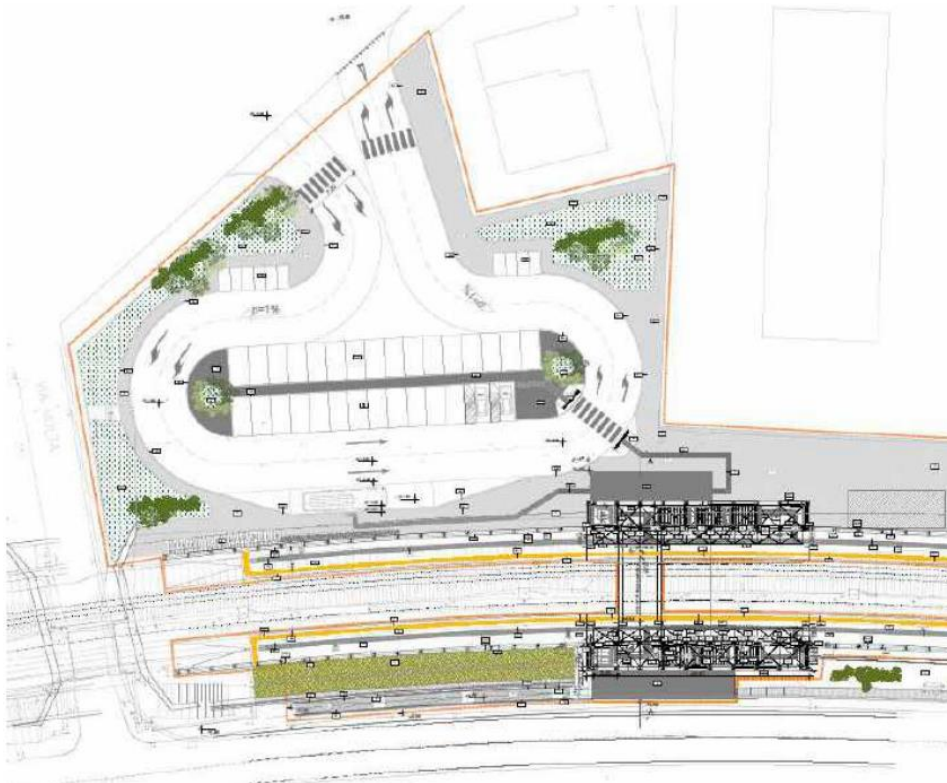
Tra le richieste (alcune saranno analizzate nei paragrafi che seguono) c'è la seguente: “Anche per chi non si vedrà la casa abbattuta, ma dovrà subire per anni (...) rumori e polveri di cantiere, oltre il cambio degli infissi antirumore (impossibile stare tappati in casa specie d'estate) **dovrà ricevere un ulteriore e adeguato indennizzo dovuto allo stress psicologico, biologico e di svalutazione del prezzo dell'immobile**”.

Domanda 11 – Sono prevedibili indennizzi per gli evidenti disagi che parte della popolazione avrà nella fase di costruzione e di esercizio della ferrovia?

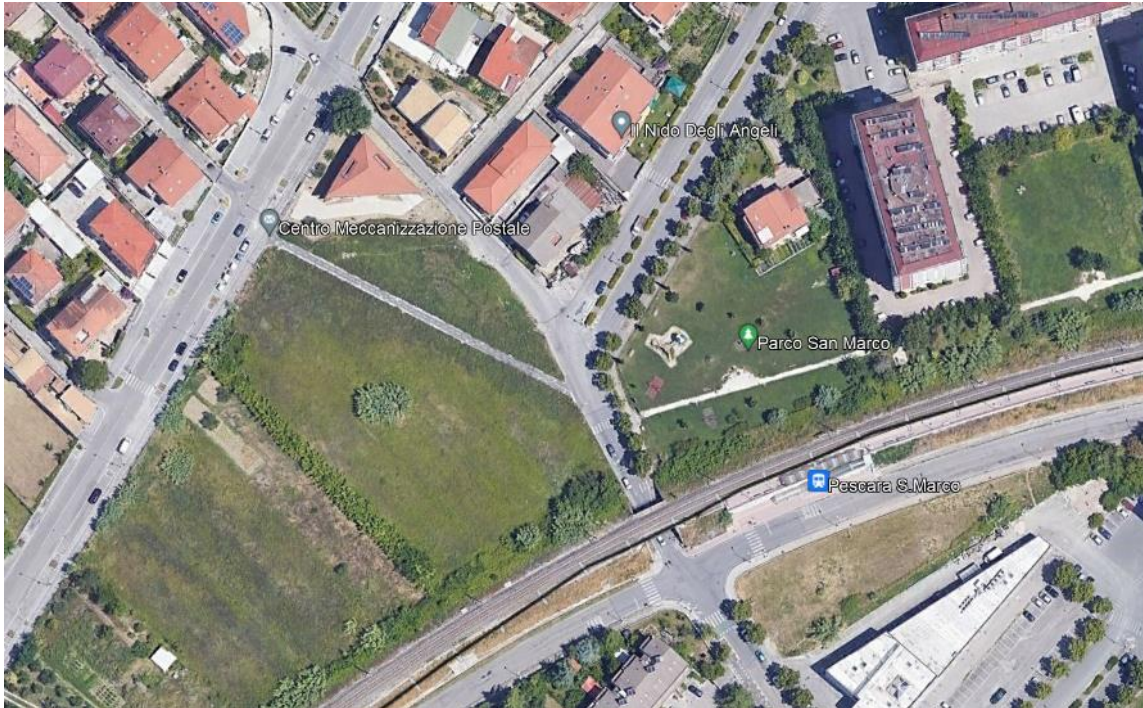
2. INSERIMENTO URBANISTICO DELLA NUOVA LINEA

La fermata San Marco

Un aspetto importante del potenziamento è la qualificazione della fermata San Marco, con la realizzazione di una nuova banchina e sottopasso ferroviario di collegamento con la banchina esistente. Inoltre, è prevista la realizzazione di un piazzale per l'interscambio intermodale della fermata ferroviaria con gli altri sistemi di trasporto pubblico e privato, attrezzato con parcheggi, aree di sosta, percorsi pedonali e aree verdi.



Nell'incontro tecnico è stato messo in evidenza dal Comune che l'area destinata al piazzale d'interscambio è situata su un terreno comunale oggi adibito a parco locale: la richiesta è, quindi, di non privare il quartiere di questo spazio ricreativo.



Nella discussione è emersa la possibilità di acquisire parte dello spazio non edificato, a sinistra della via Alessandro Volta, dove riposizionare il parco o la possibilità di collocare in questa zona i parcheggi a servizio della stazione.

Domanda 12 – A seguito dell’incontro tecnico con il Comune di Pescara quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dal Comune?

Fermata Aeroporto

Il potenziamento della linea prevede la costruzione di una nuova fermata al servizio dell’aeroporto e della zona di Sambuceto, come descritto dal Dossier di Progetto.



10

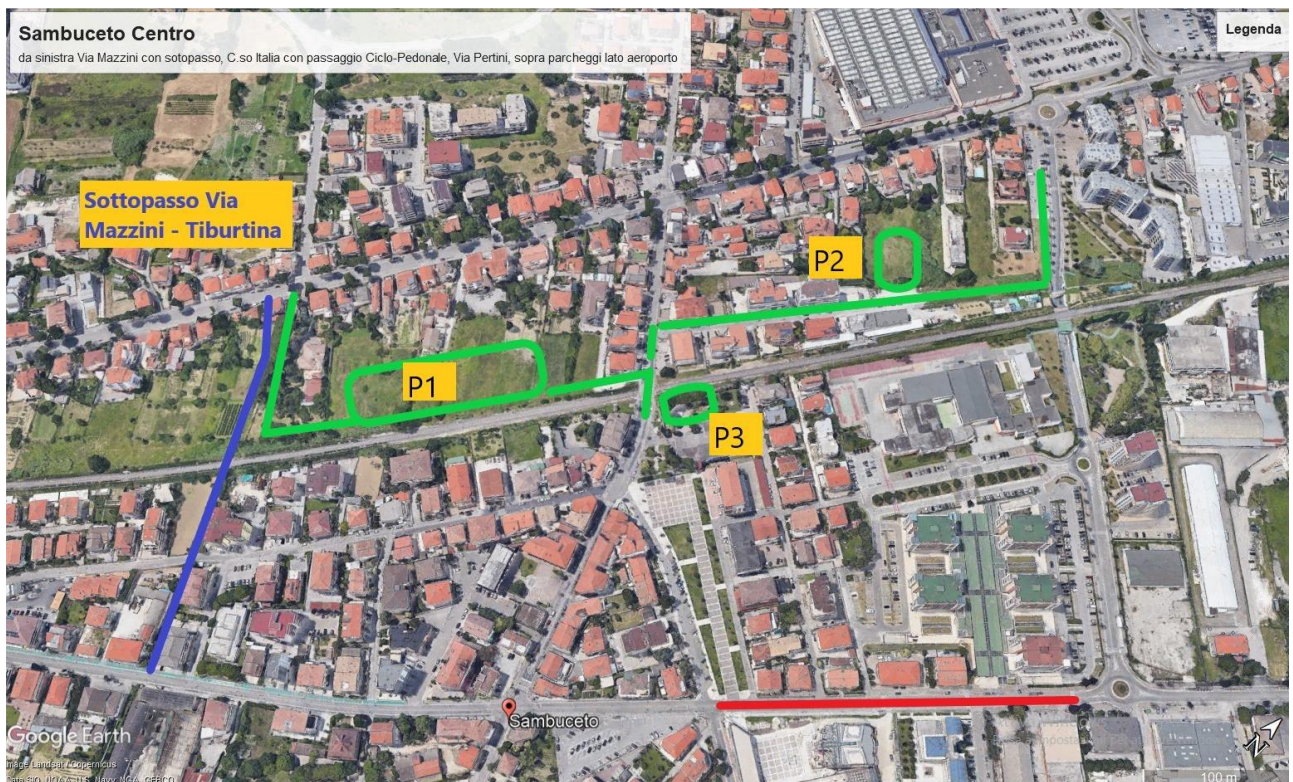
La nuova fermata progettata a servizio dell’aeroporto, oltre che della popolazione locale, è stata oggetto di numerosi interventi e suggerimenti, volti a migliorare il collegamento con la aerostazione, che dista circa 550 metri, distanza non agevole da percorrere, specialmente con bagagli al seguito. Il contributo di [Donato Toppi](#) ritiene la fermata “troppo lontana” con la conseguenza che “sarebbe poco usata”. Suggerisce pertanto: a) spostare la fermata Aeroporto più in centro collegandola meglio con l’aeroporto, ricordando che in passato era prevista in zona via Pertini, ove ci sono diverse aree verdi; b) in alternativa di realizzare un’altra fermata proprio in centro a Sambuceto; c) oppure, ancora, di realizzare un’ulteriore fermata nei pressi del posto di manovra di San Giovanni, che diverrebbe stazione.

[Umberto Origlia](#) ha chiesto che “oltre l’entrata dalla parte della Tiburtina occorre trovare un accesso ciclo/pedonale da via Cavour in modo da rimanere nei 15 minuti per poter raggiungere questo servizio da parte dei cittadini di Sambuceto”.

Domanda 13 – Sono tecnicamente fattibili, e compatibili con un efficiente servizio ferroviario, le proposte avanzate? È prevista, o fattibile, l'accesso ciclo/pedonale da via Cavour?

Nel corso del dibattito, in chat, è stato suggerito di dotare il percorso tra la fermata e l'aerostazione di un sistema di movimentazione meccanica, tipo nastri trasportatori o una più avveniristica telecabina.

Più articolato è il contributo inviato da [Donato Toppi](#): “Mi permetto, pur non essendo un tecnico urbanista, di segnalare le mie impressioni e di abbozzare un paio di proposte. Il fulcro geografico principale in tema di servizi quotidiani (poste, municipio, farmacie, forni ecc..) è il tratto da Via Mazzini fino all'intersezione con Corso Italia (ove c'è il PL) dove si interseca con Piazza San Rocco e la citata Chiesa, per arrivare a via Cavour. Pur non avendo i dati del traffico reperiti con le celle telefoniche, segnalo che questo tratto nelle ore di punta vede intensificarsi il traffico di utenti che usano servizi menzionati ma anche di transitanti che attraversano il centro. In tal senso il nuovo sottopasso di via Ricasoli (in blu nella figura), previsto nell'opzione in affiancamento, sarà provvidenziale per decongestionare il traffico, e suggerirei anche di rendere pedonale il tratto di via Cavour (in rosso nella figura) nelle ore serali e nel weekend, per dare pregio maggiore alla zona. L'opzione di interrimento che elimina due sottovia di Via Chiacchiaretta e Via Trasimeno congestionerebbe ancora di più il tratto.”



Domanda 14 – A seguito degli incontri tecnici con i Comuni di Pescara e San Giovanni a Teatino, quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dai comuni e dai cittadini?

La metropolitana

Debora Palma in un suo scritto ha prospettato una soluzione, forse irrealizzabile, ma sicuramente affascinante: *“Essendo il territorio molto antropizzato come avete potuto ben verificare, se l'interramento ferroviario è possibile per S. Giovanni Teatino, perché non pensarlo per l'intera tratta Chieti Pescara e realizzare una metropolitana. Si eviterebbero espropri, risarcimenti e pannelli fonoassorbenti e si potrebbe realizzare, piuttosto, sul vecchio tracciato, una bellissima pista ciclopedonale fuori dal traffico veicolare, che colleghi le due città. E se ce l'ha Amsterdam, la metro!”*

Domanda 15 – Quali motivi, tecnici ed economici, impediscono di realizzare questo affascinante progetto?

Il nome della fermata Aeroporto

Il Sindaco di San Giovanni a Teatino ha inviato una lettera, chiedendo una precisazione: *“Come già ribadito nella conferenza stampa di presentazione del progetto all'Aquila, è importante specificare che la stazione ferroviaria prevista in zona aeroporto non può essere chiamata Pescara - San Giovanni Teatino. Il nostro comune è innanzitutto in provincia di Chieti (e non di Pescara). Scrivere così come voi avete preventivato nel progetto starebbe ad indicare come se San Giovanni Teatino fosse provincia di Pescara. Ugualmente ricordo che il nostro aeroporto d'Abruzzo ricade nel territorio del nostro comune. Pertanto, la denominazione precisa della stazione dovrebbe essere **SAMBUCETO di SAN GIOVANNI TEATINO** (così come era negli anni '50) o qualcosa di simile. Vi chiedo pertanto di aggiornare i progetti con la denominazione corretta (o comunque togliendo la dicitura PESCARA - SAN GIOVANNI TEATINO. Sarebbe un controsenso e un errore geografico).”* Nel corso del Dibattito è stato fatto presente che cambiare la dicitura in tutti gli elaborati comporterebbe un onere rilevante e che la dicitura in quel contesto è meramente indicativa della localizzazione e non ha rilevanza ai fini della denominazione ufficiale della nuova fermata. Il Sindaco ha concordato con questa posizione pragmatica e ha rinnovato la richiesta che la denominazione della fermata sia concordata.

Domanda 16 – Chi decide il nome di una stazione e con quale procedura? Ci sono vincoli normativi per l'attribuzione del nome?

Risposta data per la Stazione nel Vallo di Diano

In generale, il nome di una stazione ferroviaria è selezionato in base alla sua posizione geografica, alla presenza di importanti attrazioni turistiche o luoghi di interesse nelle vicinanze. La scelta del nome è un processo che tiene conto di diversi fattori al fine di offrire un nome significativo e facilmente riconoscibile per gli utenti. La valutazione è effettuata in collaborazione con gli Enti e le parti interessate, tenendo conto dei fattori sopra menzionati.

3. LE INTERFERENZE CON LA VIABILITÀ TPL E ACQUE

Rendere possibile la realizzazione del “Corridoio verde” a Pescara

La città di Pescara ha da tempo avviato una importante riqualificazione urbanistica volta a promuovere una mobilità sostenibile, con la progettazione e realizzazione di un biciplan e la progettazione, ormai in corso di approvazione al Ministero dei Trasporti, di una linea filoviaria che accompagni il “Corridoio Verde”.

In via Alessandro Volta, il progetto prevede una maggiore altezza per il sottopasso nei pressi della fermata San Marco, attualmente limitato come larghezza (senso alternato) e come altezza. Il Comune vorrebbe consentire il transito, in doppio senso, dei filobus.



La discussione tecnica ha messo in evidenza i vincoli posti dalla normativa stradale, perché allargando la carreggiata cambia la classificazione della strada e ciò crea maggiori interferenze con l'assetto esistente. Una delle ipotesi formulate è stata di modificare la viabilità, rendendo la strada a senso unico e spostando la viabilità ciclopedonale facendola transitare nel sottopasso della stazione.

Analoga problematica si riscontra nell'altro sottopasso di Via Volta. Nella discussione è stata prospettata la soluzione di renderlo solo ciclopedonale, raccordando, a nord della ferrovia, la via Volta con la via Salaria Vecchia

Sempre in tema di sottopassi e di realizzazione del "Corridoio Verde" con servizio di filobus, il Comune ha sollecitato la apertura di un sottopasso in via Feltrino, oggi a fondo cieco.

Nella discussione seguita, è stato ipotizzata la soluzione che RFI realizzi il sottopasso ma non la viabilità al suo servizio, che sarebbe in seguito progettata e realizzata dal Comune in fase di realizzazione del Corridoio verde.



Domanda 17 – A seguito dell'incontro tecnico con il Comune di Pescara e dell'esame delle interferenze del progetto con la realizzazione "Corridoio verde", progetto di mobilità sostenibile a scala cittadina incentrato su una linea di trasporto pubblico mediante filobus, quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dal comune?

Assetto viario nel comune di San Giovanni a Teatino

L'interramento della ferrovia determina l'impossibilità di mantenere attivi alcuni sottopassi che vengono a trovarsi nei tratti di discesa e salita, mentre nel tratto interrato la ferrovia non costituisce più un ostacolo alla viabilità di superficie. Su questo tema interviene il contributo del [Comune di San Giovanni a Teatino](#): *"Il progetto di raddoppio ed interrimento della linea ferroviaria, prevedendo la chiusura dei sottopassi di Via Chiacchiaretta e Via Trasimeno e la realizzazione del nuovo cavalcaferrovia, impatta in modo significativo sull'attuale sistema viario del centro di San Giovanni Teatino. Tali modifiche implicano necessariamente lo studio di una valida alternativa all'attuale viabilità che può essere individuata nel potenziamento della strada comunale Via Lago di Garda, nel tratto che si estende dalla zona prossima al PM di Sambuceto, in direzione Chieti, fino a Dragonara. L'allargamento di tale tratto stradale consentirebbe di ridurre la congestione del traffico sulla Tiburtina Valeria e facilitare la connessione della zona di Dragonara a quella del centro urbano."*

Domanda 18 – È possibile seguire il suggerimento avanzato dal Comune ed attuare il potenziamento della via Lago di Garda nel tratto indicato?

Gestione delle acque piovane nel Comune di San Giovanni a Teatino

L'interramento della ferrovia influisce sul sistema di gestione delle acque piovane. Anche su questo tema interviene il contributo del [Comune di San Giovanni a Teatino](#): *“Il progetto di raddoppio ed interrimento interferisce con l'attuale sistema di regimentazione delle acque piovane.*

Oltre alle soluzioni previste per il convogliamento delle acque dei due grandi fossi perpendicolari alla linea ferroviaria, si intende porre l'attenzione anche sui fossi esistenti paralleli alla linea stessa, nel tratto che va da Via Pertini fino a Via Vicenza. Le acque piovane raccolte in questi fossi sono attualmente convogliate nel fosso coperto di Via Vicenza.

Si ritiene quindi opportuno eseguire una stima sulle quantità di acque piovane raccolte nella zona, soprattutto in funzione della realizzazione della nuova stazione che comporterà un aumento notevole delle aree impermeabili, e sulla portata del fosso coperto di Via Vicenza. La verifica della capacità del fosso coperto di Via Vicenza e l'implementazione di soluzioni di convogliamento adeguate sono fondamentali per gestire l'aumento delle acque piovane derivante dal nuovo scenario progettuale.

Domanda 19 – È possibile effettuare le verifiche richieste? Eventuali integrazioni al progetto potranno essere realizzate in sede di progettazione esecutiva?

15

4. LE INTERFERENZE CON LE ABITAZIONI E ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Abbattimenti di edifici residenziali in via Lago di Garda a San Giovanni a Teatino

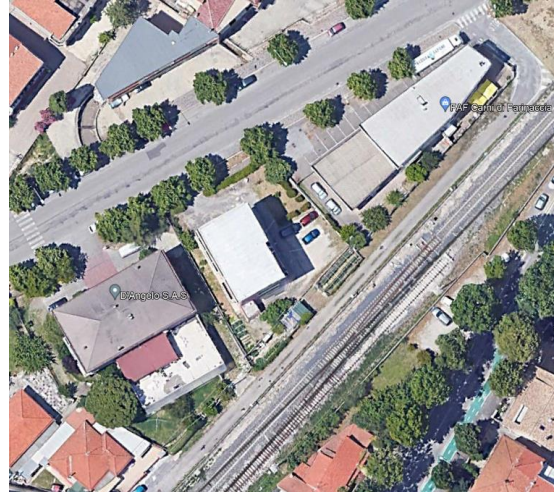
Particolare attenzione durante il Dibattito è stata dedicata alla problematica di Via Lago di Garda, nel tratto tra i numeri civici del 2 al 26. Nella bozza di variante di progetto che prevede l'interramento, è stata individuata la necessità di abbattere una serie importante di edifici residenziali, come mostrato nello stralcio della mappa sotto riportato,



Il confronto tecnico sviluppato con il Comune ha permesso di individuare i motivi che hanno determinato questa previsione e ipotizzare una soluzione che permetta il mantenimento di questi edifici.

Domanda 20 – Quali sono i motivi per i quali si è inizialmente ritenuto necessario demolire gli edifici indicati in giallo? Quale ipotesi di soluzione è stata individuata nel corso del confronto tecnico con il Comune? Quale sarà la proposta dei progettisti su questo importante aspetto?

Ovviamente, questo tema è stato molto sentito dagli abitanti della via, che hanno partecipato alla discussione in maniera molto costruttiva. Molte sono le domande che, tuttavia, sono rimaste aperte, come ad esempio il contributo di [Davide Belfonte](#); le riassume in maniera sintetica [Pace Alessio](#): “Ho saputo che sono stati scongiurati gli abbattimenti delle abitazioni [di via del Garda], e ve ne sono grato”. Seguono una serie di domande che puntualmente riportiamo.

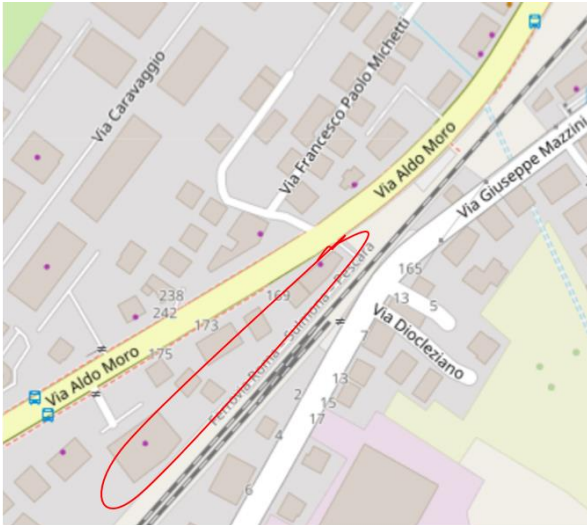


Domanda 21 – Il nuovo binario sarà costruito sulla strada esistente o sul terreno incolto? Alla fine dei lavori, quali saranno le distanze dalle abitazioni? Come verrà riformulata la viabilità durante i lavori e dopo? Come avete intenzione di agire per limitare i rumori?

Abbattimento di edifici in via Aldo Moro a San Giovanni Teatino

Il progetto di potenziamento della ferrovia prevede la necessità di abbattere alcuni edifici in una diramazione, che finisce a fondo cieco, di via Aldo Moro verso sud, all'altezza dell'incrocio con via Michetti. Anche questa situazione è stata attentamente esaminata nell'incontro tecnico e successivamente discussa con i residenti in un sopralluogo al quale hanno partecipato il sindaco, l'assessore alla mobilità, il coordinatore del Dibattito e i tecnici di RFI e Italferr. Una richiesta di informazioni è stata anche inviata da [Martina Rocci](#).

L'analisi fatta sul campo non ha permesso di giungere ad una valutazione e pertanto i tecnici di sono riservati di approfondire la possibilità, ma anche l'opportunità, di conservare alcuni degli immobili.



Domanda 22 – Nel tratto di strada a fondo cieco evidenziato in mappa, è possibile evitare l'abbattimento di alcuni o tutti gli edifici? Quali sono i motivi per cui non è possibile spostare verso sud l'asse della linea?

Barriere acustiche

Il tema delle barriere acustiche ricorre sempre nei dibattiti, dove si evidenzia il conflitto tra lo scopo di ridurre il rumore, e quindi di tutelare la salute, e l'interferenza sulla visuale e il paesaggio.

Una serie di osservazioni critiche è stata inviata da [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti. *“Si chiede di rivedere l'installazione a Chieti scalo delle 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."

Anche [Donato Toppi](#) ha inviato un contributo su questo tema, mostrando l'evidente vantaggio estetico che si ottiene utilizzando barriere di nuova concezione.



Domanda 23 – Quale tipologia di barriere prevede attualmente il progetto? Le simulazioni sulla propagazione del rumore garantiscono il rispetto dei limiti di legge nei confronti di tutti i percettori sensibili? È possibile, in sede di conferenza dei servizi, definire con maggiore precisione le caratteristiche che dovranno avere le barriere antirumore?

5. LE INTERFERENZE CON L'AMBIENTE NATURALE

Il sito di interesse regionale (SIR) di Chieti Scalo

La tutela dell'ambiente naturale è stata oggetto di numerosi interventi. Il contributo inviato da [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti, tocca, tra gli altri, anche questo tema. "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.”

Domanda 24 – Qual è il livello di interferenza del progetto interferisce con l'area SIR citata? Allo stato attuale, quali analisi sono state compiute? Sono previsti ulteriori analisi per assicurare che terreni inquinati non siano asportati e dispersi?

6. LE INTERFERENZE IN FASE DI CANTIERE

Richiesta di valutazione complessiva dei livelli di rumore e vibrazioni

Il rumore e le vibrazioni, soprattutto nella fase di cantiere, sono una preoccupazione diffusa. Se ne è fatto interprete, tra gli altri argomenti, [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti: “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”.

Domanda 25 – Le valutazioni tecniche effettuate mostrano che i ricettori sensibili citati possano essere negativamente influenzati dalle operazioni di cantiere e, successivamente, dal traffico ferroviario? Le interferenze prospettate in fase (autocarri dovranno stazionare a motore acceso) possono essere eliminate con opportune prescrizioni in sede di affidamento dei lavori?

A proposito del deposito temporaneo e della movimentazione delle terre e dei materiali di costruzione, Mosè Renzi, Direttore Interporto d'Abruzzo, ha segnalato la disponibilità dell'Interporto ad essere base logistica per un ammassamento centralizzato e l'organizzazione dell'approvvigionamento dei vari cantieri con sistemi cargo ferroviari.

7. ESPROPRI, OCCUPAZIONI TEMPORANEE

Procedure di esproprio e vincoli alle proprietà

Il tema degli espropri, soprattutto quando si tratta di abitazioni e luoghi di lavoro, è sempre una fase delicata del dibattito pubblico: queste problematiche sono state discusse negli incontri specialistici, promossi in accordo con i sindaci; in questa sede si ritiene opportuno formulare solo le domande di interesse generale, essendo state quelle particolari oggetto d'interlocuzione diretta.

Domanda 26 – In via generale, come procede RFI per comunicare l'esproprio o il vincolo ad una proprietà? Quali sono i tempi e i modi con cui viene acquisita la disponibilità di una abitazione o di un immobile a destinazione produttiva? Come è meglio procedere per evitare il contenzioso?

Risposta 34 - Nel momento in cui viene dichiarata la pubblica utilità dell'opera viene inviata agli intestatari catastali degli immobili interessati, a mezzo raccomandata a/r, la prima comunicazione individuale ai sensi dell'art. 17 del D.P.R. 327/01 (testo unico per le espropriazioni). Con tale comunicazione l'intestatario viene informato dell'avvenuta emissione della delibera dichiarativa della pubblica utilità ed invitato a fornire ogni elemento utile per la valutazione dell'immobile, o della parte di esso, da espropriare o asservire.

Per le sole aree scoperte seguirà in tempi brevi l'emissione di un decreto di occupazione d'urgenza ex art. 22 bis in forza del quale RFI, o chi per essa, prenderà materiale possesso delle aree, con contestuale offerta dell'indennità provvisoria.

Per quanto riguarda i fabbricati ad uso residenziale e produttivo sarà avviata invece la procedura ordinaria, che prevede la reiterata interlocuzione formale, ma anche diretta, con i proprietari, al fine di poter predisporre e concordare la corretta valutazione dell'immobile sulla base del suo valore di mercato, tenendo anche conto degli oneri aggiuntivi connessi al trasloco o alla delocalizzazione dell'attività. L'accordo sarà formalizzato con preliminare di cessione con cui le parti concorderanno i tempi di erogazione dell'indennità e di rilascio del fabbricato libero da persone e cose, compatibilmente con le attività di cantiere.

Di regola il definitivo passaggio di proprietà avverrà con emissione di decreto di esproprio, in casi particolari con stipula di atto notarile di cessione volontaria con oneri a carico di RFI.

Indennità per riduzione / sospensione di attività economiche

Il dibattito, in particolare a Sambuceto, e il contributo di [Marco Caldarelli](#), ha sollevato il tema degli indennizzi previsti per attività economiche, in particolare commerciali, che nella fase di cantiere verranno a trovarsi in situazione di difficile raggiungibilità, con prevedibile forte contrazione dell'attività economica.

Domanda 27 – Sono previsti indennizzi per la riduzione o completa interruzione temporanea delle attività produttive e commerciali interferite dai cantieri? Qual è la procedura per attivare questa segnalazione e cosa occorre fare per documentare il danno ricevuto?

Questioni relative a specifiche situazioni

[Franco Gagliardi](#), la cui proprietà interferita dalla realizzazione del potenziamento, chiede se sia possibile spostare verso nord la linea, dato che in corrispondenza della sua proprietà, sul lato nord, esiste un terreno libero e incolto.

Domanda 28 – In prossimità del tratto che va da Corso Italia a via Chiacchiaretta la linea fa una leggera curva; non si può invece seguire una linea retta in modo da spostare tutta la ferrovia verso nord dove non vi sono abitazioni ma solo terreno incolto?

[Adelina Perfetti](#) fa notare che ha ricevuto nel 2018 l'autorizzazione da RFI per effettuare lavori di rifacimento delle coperture, di manutenzione ordinaria e per la sostituzione della recinzione a confine con la linea ferroviaria. Ora, nella ipotesi di variante al progetto che prevede l'interramento, il fabbricato è indicato nel progetto come da abbattere.

Domanda 29 – Nel caso in cui siano stati recentemente effettuati, o siano in corso, lavori di manutenzione e miglioria degli stabili, come se ne tiene conto nella valutazione delle indennità di acquisizione bonaria o di esproprio?

[Fabio Ciafarone](#), che nel progetto iniziale rimaneva molto vicino al limite della ferrovia, con la barriera a ridosso della casa, con l'interramento si vede costretto a lasciarla, perché dovrà essere abbattuta. Tuttavia, esprime un parere positivo, confidando di poter avere un ristoro economico che permetta una rilocalizzazione in zona più verde.

8. QUESTIONI RELATIVE ALLA PROCEDURA E AI FINANZIAMENTI

Inutilità del Dibattito Pubblico su un PFTE

Diversi interventi hanno chiesto se il Dibattito sia una cosa seria o una presa in giro. Ha risposto per competenza il Coordinatore, assicurando la massima serietà e impegno di tutti coloro che vi

hanno partecipato: il fatto di non riuscire a trovare sempre una soluzione di mediazione accettabile tra le diverse esigenze e vincoli nulla toglie alla serietà e all'impegno del tentativo messo in atto.

Si può inoltre notare, che a differenza di altri casi, il progetto esca da questo Dibattito molto diverso da come vi è entrato e senza dubbio migliore.

Il Dibattito pubblico si inserisce in una nuova procedura?

Paola Sablone, Presidente del comitato FerroVia di Chieti Scalo, nella assemblea di Brecciarola ha formulato alcune domande in merito alla procedura che si sta seguendo. *“Si parla di un progetto di Fattibilità Economica facendo riferimento al nuovo codice degli appalti, che però dovrebbe disciplinare tutte la fattispecie da luglio 2023”* Di conseguenza chiede quanto segue.

Domanda 30 – Il progetto definitivo che è già all'attenzione della valutazione di impatto ambientale sarà abbandonato? La precedente procedura che è stata incardinata con istanza del 2021, che fine farà? Dunque, verrà archiviato l'iter a cui i cittadini hanno partecipato con le varie osservazioni che avevano depositato al MASE?

Supposto vizio di procedura nel documento “Piano d'indagini ambientali integrative”

Il contributo inviato da [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti ipotizza una non conformità al dettato legislativo del piano di indagine ambientale. *“A seguito della richiesta d'integrazione del Ministero della Transizione Ecologica, [RFI] 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 concerta 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”.

Domanda 31 – Si concorda con la valutazione non conformità al dettato normativo vigente del piano di indagine ambientale? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Supposta inapproprietezza del modello di determinazione dei descrittori acustici

Ancora il contributo inviato da [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti, contesta il modello previsionale dei livelli sonori: *“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 Railverkeerslawaaai ’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.”*

24

Domanda 32 – Si concorda con la valutazione non idoneità del modello previsionale dei livelli sonori adottato? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Supposta inosservanza delle procedure per la definizione degli espropri e delle trivellazioni

Nel contributo di [Adelina Perfetti](#) oltre a temi già trattati, si dichiara che “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”. Inoltre, dichiara che “... 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 stata tracciata una linea grossolana che definisce gli espropri!”.

Domanda 33 – Si concorda con la valutazione non idoneità del modello previsionale dei livelli sonori adottato? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Tempi di realizzazione e finanziamenti

Domande sui tempi di gestione della fase autorizzativa e di costruzione sono state ripetutamente esposte nel corso del dibattito. Le informazioni sono già disponibili nel Dossier di progetto; tuttavia, le modifiche che sono state prospettate durante il Dibattito porteranno probabilmente ad una modifica del cronoprogramma.

Domanda 34 – Quale è al momento la previsione di RFI in merito ai tempi necessari per completare la procedura di autorizzazione, l'affidamento dei lavori e l'avvio della costruzione? Quali i tempi di costruzione stimati alla luce delle possibili integrazioni al progetto? La piena copertura finanziaria dei lavori, al momento non ancora presente, può influire sui tempi di avvio e conclusione dei lavori?

LINK DIRETTI ALLE DOMANDE DEGLI STAKEHOLDER

[Domanda 1 – Le previsioni del modello di traffico mostrano che l'intervento renderà possibile l'offerta di un servizio ferroviario in grado di attrarre una maggiore quota di passeggeri? Per quale motivo ciò potrà avvenire e in quale misura, sulla breve e lunga distanza?](#)

[Domanda 2 – La tratta oggetto di Dibattito fa parte di un itinerario nel quale è programmaticamente previsto l'obbligo di garantire caratteristiche costruttive della linea idonee al transito di treni merci a standard europeo?](#)

[Domanda 3 – Dagli studi di traffico effettuati, quali sono le origini / destinazione prevalenti del traffico merci che interesserà la tratta ferroviaria in discussione?](#)

[Domanda 4 – Le caratteristiche della linea Roma Pescara, una volta terminato il potenziamento, prevedendo, come ipotizzato da alcuni intervenuti, pendenze superiori al 12 per mille consentirebbero di progettare le rampe di accesso alla porzione interrata della linea con pendenze maggiori del 12 per mille?](#)

[Domanda 5 – Il progetto del potenziamento della linea garantisce la piena connessione con l'Interporto di Abruzzo? A seguito del potenziamento, l'Interporto dovrà modificare i propri impianti, con rilevante onere economico?](#)

[Domanda 6 – Per quanto attiene al possibile interramento di un tratto della ferrovia in località Sambuceto, tra via Pertini e Corso Italia, richiesto dalla amministrazione comunale, qual è l'orientamento dei tecnici e del proponente in merito alla sua fattibilità?](#)

[Domanda 7 – In caso di risposta affermativa al quesito precedente, è possibile descrivere in maniera sommaria le caratteristiche della variante che si ritiene possibile realizzare rispetto al progetto presentato?](#)

[Domanda 8 – È possibile realizzare un interramento di maggiore lunghezza, eventualmente spostando ad ovest il posto di manovra, che sembra limitare l'estensione del tratto interrato?](#)

[Domanda 9 – Perché l'interramento della ferrovia, considerato complessivamente meno vantaggioso dall'analisi multicriteria, viene oggi proposto? È possibile presentare alla conferenza dei servizi entrambe le alternative di tracciato, a raso e interrata?](#)

[Domanda 10 – Quale iter procedurale dovrebbe seguire la richiesta da parte del Comune di Chieti di "vagliare l'ipotesi di eliminare l'impatto sugli edifici attraverso l'interramento di un tratto della ferrovia? Pur nella approssimazione che inevitabilmente deriva da un disegno di massima, ci sono evidenti ostacoli tecnici che impediscono la realizzazione di quanto richiesto?](#)

[Domanda 11 – Sono prevedibili indennizzi per gli evidenti disagi che parte della popolazione avrà nella fase di costruzione e di esercizio della ferrovia?](#)

Domanda 12 – A seguito dell’incontro tecnico con il Comune di Pescara quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dal Comune?

Domanda 13 – Sono tecnicamente fattibili, e compatibili con un efficiente servizio ferroviario, le proposte avanzate? È prevista, o fattibile, l’accesso ciclo/pedonale da via Cavour?

Domanda 14 – A seguito degli incontri tecnici con i Comuni di Pescara e San Giovanni a Teatino, quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dai comuni e dai cittadini?

Domanda 15 – Quali motivi, tecnici ed economici, impediscono di realizzare questo affascinante progetto?

Domanda 16 – Chi decide il nome di una stazione e con quale procedura? Ci sono vincoli normativi per l’attribuzione del nome?

Domanda 17 – A seguito dell’incontro tecnico con il Comune di Pescara e dell’esame delle interferenze del progetto con la realizzazione “Corridoio verde”, progetto di mobilità sostenibile a scala cittadina incentrato su una linea di trasporto pubblico mediante filobus, quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dal comune?

Domanda 18 – È possibile seguire il suggerimento avanzato dal Comune ed attuare il potenziamento della via Lago di Garda nel tratto indicato?

Domanda 19 – È possibile effettuare le verifiche richieste? Eventuali integrazioni al progetto potranno essere realizzate in sede di progettazione esecutiva?

Domanda 20 – Quali sono i motivi per i quali si è inizialmente ritenuto necessario demolire gli edifici indicati in giallo? Quale ipotesi di soluzione è stata individuata nel corso del confronto tecnico con il Comune? Quale sarà la proposta dei progettisti su questo importante aspetto?

Domanda 21 – Il nuovo binario sarà costruito sulla strada esistente o sul terreno incolto? Alla fine dei lavori, quali saranno le distanze dalle abitazioni? Come verrà riformulata la viabilità durante i lavori e dopo? Come avete intenzione di agire per limitare i rumori?

Domanda 22 – Nel tratto di strada a fondo cieco evidenziato in mappa, è possibile evitare l’abbattimento di alcuni o tutti gli edifici? Quali sono i motivi per cui non è possibile spostare verso sud l’asse della linea?

Domanda 23 – Quale tipologia di barriere prevede attualmente il progetto? Le simulazioni sulla propagazione del rumore garantiscono il rispetto dei limiti di legge nei confronti di tutti i percettori sensibili? È possibile, in sede di conferenza dei servizi, definire con maggiore precisione le caratteristiche che dovranno avere le barriere antirumore?

Domanda 24 – Qual è il livello di interferenza del progetto interferisce con l'area SIR citata? Allo stato attuale, quali analisi sono state compiute? Sono previsti ulteriori analisi per assicurare che terreni inquinati non siano asportati e dispersi?

Domanda 25 – Le valutazioni tecniche effettuate mostrano che i ricettori sensibili citati possano essere negativamente influenzati dalle operazioni di cantiere e, successivamente, dal traffico ferroviario? Le interferenze prospettate in fase (autocarri dovranno stazionare a motore acceso) possono essere eliminate con opportune prescrizioni in sede di affidamento dei lavori?

Domanda 26 – In via generale, come procede RFI per comunicare l'esproprio o il vincolo ad una proprietà? Quali sono i tempi e i modi con cui viene acquisita la disponibilità di una abitazione o di un immobile a destinazione produttiva? Come è meglio procedere per evitare il contenzioso?

Domanda 27 – Sono previsti indennizzi per la riduzione o completa interruzione temporanea delle attività produttive e commerciali interferite dai cantieri? Qual è la procedura per attivare questa segnalazione e cosa occorre fare per documentare il danno ricevuto?

Domanda 28 – In prossimità del tratto che va da Corso Italia a via Chiacchiaretta la linea fa una leggera curva; non si può invece seguire una linea retta in modo da spostare tutta la ferrovia verso nord dove non vi sono abitazioni ma solo terreno incolto?

Domanda 29 – Nel caso in cui siano stati recentemente effettuati, o siano in corso, lavori di manutenzione e miglioria degli stabili, come se ne tiene conto nella valutazione delle indennità di acquisizione bonaria o di esproprio?

Domanda 30 – Il progetto definitivo che è già all'attenzione della valutazione di impatto ambientale sarà abbandonato? La precedente procedura che è stata incardinata con istanza del 2021, che fine farà? Dunque, verrà archiviato l'iter a cui i cittadini hanno partecipato con le varie osservazioni che avevano depositato al MASE?

Domanda 31 – Si concorda con la valutazione non conformità al dettato normativo vigente del piano di indagine ambientale? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Domanda 32 – Si concorda con la valutazione non idoneità del modello previsionale dei livelli sonori adottato? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Domanda 33 – Si concorda con la valutazione non idoneità del modello previsionale dei livelli sonori adottato? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Domanda 34 – Quale è al momento la previsione di RFI in merito ai tempi necessari per completare la procedura di autorizzazione, l'affidamento dei lavori e l'avvio della costruzione? Quali i tempi di costruzione stimati alla luce delle possibili integrazioni al progetto? La piena copertura

finanziaria dei lavori, al momento non ancora presente, può influire sui tempi di avvio e conclusione dei lavori?