

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a **Augusto De Sanctis**

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto _____

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

Progetto di fattibilità tecnico-economica della velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 2: raddoppio tratta Manoppello-Scafa con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/201

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale** (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici** (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali** (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali** (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro** *(specificare)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico**

- Suolo e sottosuolo
 - Rumore, vibrazioni, radiazioni
 - Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
 - Salute pubblica
 - Beni culturali e paesaggio
 - Monitoraggio ambientale
 - Altro (*specificare*) _____
-

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Violazione delle direttive EU sulla V.I.A. “salami slicing”

In primo luogo si contesta la procedura seguita che è un caso di scuola di “salami slicing” sulla V.I.A. Infatti come si può ritenere impossibile fare un'unica V.I.A. ai due lotti 1 e 2, che interessano tratti limitrofi della infrastruttura, con procedimenti tenuti artificialmente separati nonostante siano partiti addirittura lo stesso giorno?

In realtà anche il lotto zero, partito poco prima, anch'esso limitrofo, è alla V.I.A. proprio in questo momento.

Spezzettare artificialmente un progetto unitario contrasta con i principi delle direttive comunitarie sulla V.I.A., così come confermato da plurime sentenze della Corte di Giustizia.

Non a caso, l'ipotesi di alternativa di progetto “Interporto” depositata solo in sede di dibattito pubblico ma non alla V.I.A. inciderebbe sia sul lotto 1 che sul lotto 2.

Visione generale dell'opera/1: incoerenza con gli scenari trasportistici, tunnel del Morrone.

Le caratteristiche dell'opera, anche dei lotti 0, 1 e 2, sono ovviamente influenzate dalla visione generale del progetto per l'ammodernamento dell'intera infrastruttura, che comprende anche opere non ricomprese nei suddetti lotti (anzi, le principali non sono queste).

Uno degli obiettivi dichiarati in tale progetto generale è quello di far scendere a 2 ore il tempo di percorrenza tra Roma e Pescara. Per fare questo nel progetto generale vengono previste anche altre opere quali il tunnel tra Pescina e Bugnara e, soprattutto, il tunnel del Morrone, di 13 km, quasi interamente all'interno del Parco nazionale della Majella (si rimanda all'elenco delle opere del cosiddetto “Global project” a pagg.7 e 8 della Relazione generale del S.I.A.).

Ora, quest'ultima previsione:

- 1) si pone in contrasto frontale con la normativa sui Parchi (legge 394/1991);
- 2) è illogica rispetto a dichiarazioni dello stesso proponente che per il Lotto 2 ha scelto un percorso rispetto ad un altro tra Scafa e Manoppello evidenziando l'esistenza di un SIC. Il Morrone è SIC e ZPS oltre che Parco Nazionale;
- 3) inciderebbe sul sistema delle sorgenti del Morrone, una delle quali, quella del Giardino, rifornisce di acqua potabile 500.000 persone in decine di comuni della val Pescara, compresi i due capoluoghi di Pescara e Chieti. In un massiccio

carbonatico, pensare di realizzare un traforo appena a monte delle opere di presa, alla stessa quota, vuol dire intercettare sicuramente il massiccio flusso idrico sotterraneo. Tra l'altro una volta intercettata, per le norme di cui all'art.94 del Dlgs.152/2006, tali acque non sarebbero più destinabili al consumo umano (si richiama la situazione che si è venuta a creare al Gran Sasso, con palesi incompatibilità tra tunnel, laboratori e sistema di distribuzione delle acque potabili captate dai tunnel stessi).

4)attraverserebbe perpendicolarmente la faglia del Morrone, attiva e capace, per le quali sono stimati sismi di M 6,8, con possibilità di fagliazione superficiale con dislocazione di 1-2 metri per singolo evento sismico. Le conseguenze sarebbero facilmente immaginabili: un'opera costata oltre un miliardo di euro resa immediatamente inservibile (sperando che non vi siano treni in quel momento all'interno del tunnel). A tal proposito si richiama il documento MICROZONAZIONE SISMICA LINEE GUIDA PER LA GESTIONE DEL TERRITORIO IN AREE INTERESSATE DA FAGLIE ATTIVE E CAPACI (FAC) del Dipartimento della Protezione Civile, che impone chiari limiti all'inserimento di strutture e infrastrutture in aree con faglie attive e capaci.

E' quindi assolutamente sorprendente che la visione del progetto generale si fondi su opere NON REALIZZABILI se non violando principi e norme di vario genere, tra cui proprio uno di quelli alla base del PNRR (e della strategia comunitaria) e, cioè, quello del "DO NO SIGNIFICANT HARM".

Si chiede quindi;

-stralciare in maniera inequivoca da tale assetto generale la previsione del tunnel del Morrone.

Visione generale dell'opera/2: flussi di traffico, mancanza di V.A.S. e V.Inc.A., servizio metropolitano

La stessa analisi dei flussi di trasporto, contenuta nel documento "*Allegato B-0388 – Studio di Trasporto*" depositato nell'ambito del dibattito pubblico (https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenti%20condivisi/PFTE%20Velocizzazione%20Roma-Pescara%20-%20Lotto%20%20-%20Manoppello-Scafa/0%20-%20Relazione%20RUP%20e%20allegati/Allegato%20B_0388-Studio%20di%20Trasporto.pdf) chiarisce in maniera inoppugnabile che lo "**scenario 2040**", cioè quello con le opere più consistenti, con i due tunnel sulle tratte "**Avezzano – Sulmona**" (tunnel tra Pescina e Bugnara) e "**Pratola – Scafa**" (tunnel del Morrone), che consentirebbe di cogliere l'obiettivo principale delle due ore di percorrenza tra Roma e Pescara, **non ha alcun effetto migliorativo sui flussi, se raffrontato allo scenario 2032 privo di queste opere principali!**

Tra l'altro, per questo studio i trasporti merci sarebbero sostanzialmente residuali anche nello scenario più avanzato, con 36 treni/anno, cioè praticamente nulla.

Questo perché è **ERRATA LA VISIONE** generale del progetto contenuta nello "Studio di fattibilità" del Gruppo di Lavoro Ferrovie-Regione Abruzzo ampiamente richiamato nel S.I.A.- come "visione base" del progetto, che viene presentata nonostante questi dati così evidenti. I dati dimostrano che questa tratta ferroviaria, dal punto di vista trasportistico, in realtà non dovrebbe essere vista come il collegamento tra Roma e Pescara ma come due

tratte realmente utili:

- Avezzano – Roma;
- Sulmona – Pescara.

Facciamo notare come tale Studio di fattibilità, che è chiaramente un elaborato programmatico e che dovrebbe guidare interventi per circa 6 miliardi di euro, non risulta:

- essere stato sottoposto a Valutazione di Incidenza Ambientale, in violazione della Direttiva 43/92/CE;
- essere stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, in violazione della Direttiva 42/2001/CE.

Come spiega chiaramente lo studio sui trasporti sopra citato, a cui rimandiamo, sono le tratte in questione ad avere un qualche interesse fondato sui flussi (potenziali).

Infatti, nei risultati si conclude in maniera quasi sferzante che *“A livello complessivo, si nota come l’evoluzione dei servizi correlata a quella infrastrutturale al 2040 (cioè quelli con tutti gli interventi infrastrutturali realizzati, compresi i grandi tunnel, ndr) non abbia effetti rilevanti sull’attrattività a livello di domanda complessiva.”*

In conclusione, la progettazione dei lotti 0, 1 e 2 attualmente in via sono “figli” di una visione e di obiettivi errati, che contraddicono gli stessi dati e gli scenari dei documenti di Ferrovie!

Ne consegue che, sulla base di questi dati e scenari, rimanendo ancorati alla realtà e non alla retorica o alla propaganda, **la linea ferroviaria in questione deve essere vista non come collegamento di media percorrenza tra Roma e Pescara ma esclusivamente come servizio metropolitano di superficie tra Roma e Avezzano e tra Sulmona e Pescara.**

Pertanto la progettazione degli interventi dei singoli lotti non può prescindere, in termini di fermate, velocità di esercizio, dimensionamento delle opere, da queste considerazioni.

Si chiede quindi:

- a) di rielaborare il progetto di fattibilità generale, cosiddetto “Global Project”, rendendolo coerente con gli studi trasportistici delle stesse Ferrovie S.P.A. e sottoponendolo a VAS-V.Inc.A.;
- b) rimodulare di conseguenza la progettazione degli interventi nelle tratte Avezzano – Roma e Sulmona – Pescara tenendo come obiettivo la realizzazione di un servizio metropolitano (metrop di superficie) e non di un intervento di media percorrenza.

Aspetti specifici – tutela del SIC “Rupi di Turrivalignani e Fiume Pescara”

Si apprezza la decisione di evitare l’interferenza con il S.I.C. *“Ripe di Turrivalignani e Fiume Pescara”* nel tratto Scafa – Manoppello (del lotto 2) e, di conseguenza, si chiede di non aderire a eventuali richieste di alternative di tracciato che potrebbero essere avanzate

interessando quest'area.

Si inserisce questa osservazione in considerazione del fatto che un'eventuale alternativa ovviamente inciderebbe anche sul lotto 1, variandone il tracciato.

Impatto paesaggistico/naturalistico dei viadotti/1

Il rendering poco chiari e scarni, rappresentando solo piccole porzioni dell'opera da visuali spesso ristrette e non ampie, tali da restituire l'effettivo impatto paesaggistico.

Si pensi, ad esempio, all'impatto di un'opera come il viadotto in progetto di attraversamento del fiume Pescara tra Manoppello e Alanno, di oltre un km: l'inserimento di un'opera del genere deve avvenire alla scala adeguata, e, quindi, scegliendo plurime visuali anche a maggiore distanza (ad esempio, dai colli circostanti) per valutare l'impatto sul contesto più generale.

Si chiede, altresì, che, in caso di realizzazione, sia stabilita e attuata una strategia di mitigazione dell'impatto paesaggistico e naturalistico delle aree coperte dal viadotto. Infatti tali aree divengono spesso ricettacolo di rifiuti; la vegetazione tende a diradarsi e a essere caratterizzata da specie nitrofile-ruderali, di povertà estrema dal punto di vista della biodiversità. Serve quindi un progetto di inserimento paesaggistico e naturalistico con adeguate risorse economiche per mitigare l'impatto sia nelle aree coperte dal viadotto sia quelle immediatamente limitrofe.

Impatto paesaggistico/naturalistico/2 – impatto sulla viabilità

Si ritiene inaccettabile la realizzazione della viabilità alternativa che interessa l'area vincolata ex D.lgs.42/2004 del colle dell'Abbazia di Santa Maria Arabona, con un cavalcaferrovia di diversi metri di altezza che per centinaia di metri deturperebbe la visuale del colle, caratterizzato tra l'altro da un interessante lembo di vegetazione arborea che costituisce sia un piccolo polmone verde per l'area urbana di Manoppello sia una quinta naturale per il bene vincolato.

Tra l'altro il rendering appare del tutto inadeguato a valutare l'impatto paesaggistico alla scala adeguata, cioè da una visuale più distante, in considerazione che il colle dell'abbazia è apprezzabile da chilometri di distanza.

Riteniamo che per ovviare alla problematiche della viabilità conseguenti all'attuazione del progetto nel territorio di Manoppello scalo, si debba ripartire prevedendo intanto un sottopasso nel punto dell'attuale passaggio a livello di via XX Settembre/via Aldo Moro e impostare di conseguenza le altre scelte di viabilità, escludendo il nuovo cavalcaferrovia del colle di Santa Maria Arabona.

Alternative di Tracciato - variante "interporto" di Manoppello

Nell'ambito del dibattito pubblico in corso, Ferrovie SPA ha depositato un'ulteriore alternativa di tracciato, non presente tra quelle valutate in sede di V.I.A., con sviluppo su tracciato ex novo tra Alanno e Manoppello, per ricollegarsi direttamente all'interporto eliminando il tratto che passa all'interno dell'abitato di Manoppello scalo.

A tal proposito si osserva, qualora tale alternativa emerga anche nella procedura di V.I.A. (in questo senso non si può non stigmatizzare il comportamento schizofrenico di presentare, dopo soli 13 giorni dall'avvio della fase di V.I.A., avvenuto il 10 febbraio, un'alternativa così rilevante in sede di dibattito pubblico, avviato il 23 febbraio):

- a) che sia attentamente valutata la problematica del rischio esondazione, in una prospettiva temporale coerente con la vita utile di una ferrovia. Ci pare comunque piuttosto singolare spostare un'infrastruttura strategica in un'area che Ferrovie SPA considera a rischio esondazione del fiume Pescara, partendo da un tracciato attualmente non a rischio (a parte il necessario attraversamento del fiume Pescara presente in entrambe le opzioni di tracciato).
- b) anche la soluzione prospettata per ovviare a questo "problema" ci pare comportare una scelta progettuale, quella del tracciato in rilevato su viadotto lungo quasi 7 km, molto impattante sia dal punto di vista economico sia da quello paesaggistico/naturalistico (si rimanda alle considerazioni già fatte sul degrado che contraddistingue le aree al di sotto dei viadotti);
- c) questa alternativa si allontanerebbe dalle aree più densamente abitate, fraponendo tra la nuova stazione ferroviaria e l'abitato anche l'autostrada; ciò a nostro avviso avrebbe conseguenze negative anche sui flussi di passeggeri, per un servizio che dovrebbe essere quello di metropolitana di superficie.

Rumore

L'inquinamento acustico incide sia sulla salute della popolazione umana sia sulla biodiversità, con disturbo alla fauna.

Il progetto prevede un vasto ricorso alle barriere fono-assorbenti, dovendo per legge mitigare appunto l'impatto del rumore sulle aree circostanti.

Nel corso del primo incontro del dibattito pubblico in corso sul progetto il rappresentante di Ferrovie SPA ha prospettato la possibilità di limitare l'uso delle barriere attraverso accordi, non meglio specificati, con le amministrazioni comunali che accetterebbero livelli di minore protezione dal rumore. Tale percorso non ci pare percorribile in radice, incidendo su questioni come la salute e la tutela dell'ambiente.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - _____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data Pescara, 10/03/2022

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante


