

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)

II/La Sottoscritta

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

II/La Sottoscritto/a ___ PAOLA SABLONE

PRESIDENTE

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

COMITATO CITTADINO FerroVIA Chieti Scalo

(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 definitivo Velocizzazione della linea ferroviaria Pescara - Roma: raddoppio della tratta Pescara Porta Nuova - Chieti - Interporto d'Abruzzo

Codice Procedura (ID_VIP/ID_MATTM) CUP J31H96000000021- ID 6023

Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana SpA

Tipologia di opera : Opera ferroviaria

Procedura: Istruttoria tecnica CTVIA (Valutazione d'impatto ambientale)

Scadenza Osservazioni: 23.03.2022

Indirizzo pec: cress@pec.minambiente.it

(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)* _ VALUTAZIONE D'IMPATTO SANITARIO (VIS)
 -
-

TESTO DELL' OSSERVAZIONE



Il **Comitato cittadino "FerroVIA" Chieti Scalo** contesta il progetto definitivo di RFI per la realizzazione del raddoppio ferroviario Pescara Porta Nuova – Chieti – Interporto, per i seguenti motivi.

Da un esame dello studio dell'atmosfera, vibrazionale ed acustico e, dal quadro epidemiologico offerto da RFI, col progetto del raddoppio ferroviario Pescara Porta Nuova, Chieti, Interporto Manoppello, emerge la necessità di approfondire, in questa sede istruttoria-decisionale, l'aspetto riguardante la salute della popolazione attraverso la VIS (Valutazione di Impatto Sanitario) che si attegga autonoma e diversa rispetto all'attuale VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale), dal momento che si basano su presupposti differenti.

La Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) è una procedura introdotta dall'art. 2 dal D.Lgs 104/2017 - che ha recepito la direttiva europea 2014/52/UE - ed è finalizzata a tutelare la salute della popolazione esposta agli impatti dei piani, dei programmi o delle opere che

possono determinarsi sull'ambiente interessato.

Il Legislatore, quindi, ha imposto al proponente la predisposizione di un elaborato che deve tenere conto delle linee guida del Ministero della Salute, attraverso il quale stimare gli impatti complessivi diretti ed indiretti che la realizzazione dell'opera può provocare sulla salute della popolazione.

La VIS trova il suo fondamento, altresì, nel cosiddetto "principio di precauzione"; principio di matrice europea (art. 174, paragrafo 2, Trattato CE) e richiamato dall'art. 301, comma 1 del D.Lgs 152/2006.

Se da un lato il Legislatore ha imposto, obbligatoriamente, la VIS per alcune categorie, come ad esempio, i grandi impianti di combustione o le raffinerie, dall'altro non ha escluso tale valutazione tutte le volte in cui in fase istruttoria per l'approvazione di un progetto statale emergano evidenze probatorie tali da far sussistere il concreto pericolo e rischio per la salute delle persone, come nel caso di specie.

La giurisprudenza amministrativa riconosce, infatti, la necessità di approfondire l'aspetto concernente la valutazione di incidenza sanitaria se dall'attività istruttoria emergono evidenze probatorie in relazione alle condizioni di salute della popolazione residente, come ad esempio, traendo convincimento dagli indicatori dell'incidenza patologica dell'area interessata e/o da altre risultanze (Cfr: Consiglio di Stato n. Sez. IV – 11/02/2019, n. 983).

Tenendo a mente quanto sopra, si evidenzia che l'opera di che trattasi andrà ad impattare con l'intera area metropolitana Chieti – Pescara ad alta densità abitativa, difatti, il confine del sedime ferroviario di Chieti Scalo è fortemente antropizzato in cui insistono anche ricettori sensibili (Università D'Annunzio e Liceo Artistico "Nicola Da Guardiagrele") e, dunque, sarà particolarmente esposto alle fonti di inquinamento (acustico, atmosferico, vibrazionale ed elettromagnetico) che il raddoppio ferroviario andrà a provocare, in particolar modo, a causa del forte aumento dei treni merci che potranno raggiungere una lunghezza anche di 750 mt. e, pertanto, provocheranno una rapida usura dei binari con il conseguenziale aumento delle polveri sottili (particolato) dovuto appunto dall'attrito rotaie – ruote treno – freni, oltre ad un aumento esponenziale sia dell'inquinamento acustico, sia vibrazionale.

Ad ogni modo, partendo dallo studio epidemiologico elaborato da RFI, che si basa sui dati ISTAT, si evince, chiaramente, che le Province di Chieti e Pescara presentano il Tasso grezzo ed il dato standardizzato più alto di quello nazionale e regionale, nei seguenti casi:

- Tumori maligni della trachea e bronchi sono sopra la media regionale;
- I decessi avvenuti per malattie del sistema circolatorio, ischemiche ed circolatori dell'encefalo sono sopra i livelli nazionale;
- I decessi avvenuti per malattie dell'apparato respiratorio, la Provincia di Chieti, è

sopra i livelli nazionali;

- I decessi avvenuti per malattie del sistema nervoso sono sopra i livelli nazionali;
- Le ospedalizzazioni per tumori polmonari e della trachea, la Provincia di Pescara, è sopra i livelli nazionali;
- Le ospedalizzazioni per malattie del sistema circolatorio e del disturbo dell'encefalo e del sistema nervoso sono sopra i livelli nazionale.

E' noto che per i tumori maligni della trachea, dei bronchi e, comunque, dell'apparato respiratorio, nonché le malattie del sistema cardio circolatorio e quelle del sistema nervoso, gli studi hanno ravvisato il nesso eziologico tra le citate malattie e l' inquinamento atmosferico derivante dalle attività industriali, dal traffico veicolare ed anche ferroviario.

In particolar modo, per le malattie dell'apparato respiratorio, gli studi di IARC (Agenzia Internazionale per la ricerca sul cancro) hanno incluso, tra le cause, l'inquinamento atmosferico e le polveri sottili (particolato) tra le sostanze di classe 1 (cancerogene).

In merito al tratto di Chieti Scalo, si precisa che la zona industriale, nonché interessata dalla realizzazione dell'opera, è caratterizzata dalla forte presenza di attività industriali, tra cui le siderurgiche (trafilerie, fonderie, lavorazioni siderurgiche come la Walter Tosto Spa) oltre a quelle destinate al trattamento della gomma (Dayco Spa ed Ecogomma Srl), e al trattamento dei rifiuti speciali e pericolosi (ex SEAB SrL), inoltre, è collocata in un'area fortemente urbanizzata/antropizzata.

L'area di intervento è, altresì, interessata dal SIR (Sito d'interesse Regionale) in cui è stata accertata la presenza di contaminanti nelle acque sotterranee a causa della presenza di discariche di rifiuti dismesse (v. Ordinanza Comunale di Chieti n. 542/2008).

Ed ancora, secondo il report di ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente), come riportato anche nel dossier di Lega Ambiente Mal' Aria 2020, la zona di Chieti Scalo, nell'anno 2019, ha superato i limiti giornalieri di Ozono per ben 45 giorni contro un numero massimo di 25 giorni/anno.

Mentre, sempre secondo l'ARPA l'agglomerato di Chieti Scalo ha superato i limiti di benzopirene nei mesi di gennaio, febbraio, marzo, novembre e dicembre 2018.

Prendendo a riferimento, invece, lo studio atmosferico predisposto da RFI col progetto del raddoppio ferroviario emergono una moltitudine di carenze e criticità che inducono a ritenere che i dati epidemiologici di cui sopra subiranno, inevitabilmente, a seguito della realizzazione dell'opera (fase cantierizzazione e *post operam*), un incremento.

Segnatamente, in ordine alla caratterizzazione dello stato di qualità dell'aria, RFI non ha preso a riferimento Chieti Scalo che presenta agenti inquinanti dovuti sia al traffico cittadino, sia alle attività industriali, bensì, Pescara rilevando gli agenti inquinanti in zone, esclusivamente, residenziali (via Firenze in parte penisola pedonale, Teatro D'Annunziano e

via Sacco) che non sono, tra l'altro, propicienti all'opera in questione.

Inoltre, lo scenario di riferimento prodotto in fase di cantierizzazione - in ordine ai fattori di emissione CO (g/s) e SO₂ (g/s) - non tiene conto di tutte le sorgenti emissive quali gli escavatori e le pale utilizzati per il carico/scarico materiali inerti e gli impianti di betonaggio e produzione bituminosa che saranno utilizzati per il rifacimento delle viabilità, i rulli compattatori e le gru ed autogru. Lo studio si basa, invece, sul calcolo di 30/veicoli adibiti al trasporto di 15 mc. con un flusso totale bidirezionale pari a 4 veicoli/ora.

Ancora più grave è il dato, inconfutabile, che RFI ha elaborato lo studio modellistico su due parametri: a) polveri sottili (PM10) provocate dalla combustione incompleta all'interno dei motori e da parte dell'attività di inerti; b) inquinanti gassosi, in particolare ossido di azoto (NO_x) generati dalle emissioni dei mezzi di trasporto, omettendo, invece, di considerare un terzo parametro, consistente nelle fibre di amianto (PM2,5) che saranno provocate sia dalle demolizioni, sia dalla movimentazione del carico/scarico dei ballast.

Il progetto definitivo per tutti i lotti, difatti, prevede la demolizione di oltre 100 edifici e manufatti, tra unità abitative plurifamiliari, capannoni industriali, garage e magazzini - nella sola Chieti Scalo (dal Bivio di Brecciarola a San Martino) sono circa 50 edifici da abbattere, tra residenziali, produttivi e pertinenze - . Molti di questi fabbricati sono stati costruiti negli anni 60/70 e, pertanto, potrebbero presentare eternit sotto forma di lastre e pannelli per coperture o pareti divisorie, nei tubi e nelle canne fumarie nei pavimenti, nei serbatoi di acqua ecc..

Nondimeno, nella relazione tecnica del progetto definitivo intitolata "Siti di approvvigionamento e smaltimento" non è previsto alcun piano di smaltimento dell'amianto, così come stabilito dal D.M. n. 248 del 29 luglio 2004 "Disciplina delle attività di recupero, trattamento e smaltimento dei beni di amianto e prodotti contenenti amianto", né vi è traccia di un censimento (D.M. 81/2008) che permetta in questa fase (progetto definitivo) di distinguere gli immobili con amianto da quelli senza amianto.

La demolizione dei fabbricati, secondo il progetto definitivo sarà di tipo "**non selettiva**", prevedendo solo il successivo trasporto delle macerie presso le aree di stoccaggio.

Precisamente, secondo il progetto di RFI, il materiale proveniente dallo scotico, scavi, demolizioni, ecc., dovrebbe essere stoccato in apposite aree, "***in attesa di eventuale caratterizzazione chimica e successivo allontanamento per riutilizzo in cantiere, conferimento a siti esterni per attività di rimodellamento o recupero/smaltimento presso impianti esterni autorizzati***".

L'assenza di un censimento e di un correlativo piano di smaltimento dell'amianto e, al contempo, la programmazione del deposito a cielo aperto su aree ubicate nel centro urbano, dei materiali di risulta (macerie) che potrebbero disperdere nell'area anche le fibre

di amianto, costituisce un concreto pericolo per la salute pubblica.

Le aree di stoccaggio nel tratto di Chieti Scalo sono in totale 7 (sette) , di cui 4 (quattro) di queste aree (Lotto 3) sono ubicate in un perimetro circoscritto in poche centinaia di metri (AS01, AS02, AS03, AS04), nonché, antropizzato.

Inoltre, l'area di stoccaggio sita in Via Piaggio (AS01) è a circa 100 mt dalla la Facoltà di Scienze Motorie dell'Università d'Annunzio e dal Liceo Artistico "Nicola Da Guardiagrele" , delimitati dal sito in questione solo dall'attuale linea ferroviaria. Il sito di stoccaggio, altresì, è a poche centinaia di metri, in linea d'area, da un asilo nido e da una scuola elementare.

Mentre, in ordine alla fase *post operam* RFI non ha elaborato uno studio atmosferico che prendesse a riferimento il nuovo scenario ferroviario che andrà ad impattare sull'area interessata dall'opera, in particolar modo, quello merci con treni lunghi anche fino ai 750 mt. (media di 140 treni/giorno tra merci e passeggeri) e, dunque, avrebbe dovuto fornire uno studio atto a stimare, a seconda del tipo di locomotore (merci o passeggeri), l'incidenza delle polveri sottili generate dall'usura meccanica dovuta dall'attrito delle rotaie – ruote del treno – freni, ad ogni transito, calcolato sulla media dei treni giornalieri, nell'arco delle 24 h, del mese e dell'anno.

Parimenti, lo studio vibrazionale *ante operam* e *post operam* non è attendibile giacché è stato condotto con la UNI 9614:1990, anziché, con la UNI 9614:2017 che ha sostituito, a far data dal 7 settembre 2017 la prima. L'obbligo di applicare la UNI 9614:2017 - entrata in vigore precedentemente alla fase progettuale - nasce dal fatto che la realizzazione dell'opera riguarderà, oltre al raddoppio del binario in affiancamento a quello preesistente anche la modifica sostanziale dei manufatti e delle sorgenti di vibrazione, appunto, della linea preesistente.

Per ciò che concerne lo studio acustico RFI, invece, ha omesso di predisporre sia in fase di cantierizzazione, sia in fase *post operam* un piano di monitoraggio atto a definire gli indicatori di monitoraggio, i metodi e delle tecniche di monitoraggio, la tempistica delle campagne di analisi e, a disciplinare la presentazione della documentazione per rilevare il superamento dei valori limiti del rumore. Fermo restando che il modello di esercizio sviluppato (IA6F03D22RGIM0004001) non ha tenuto conto di tutti i dati necessari per elaborare un corretto studio acustico, invero, RFI non ha individuato il tipo di binario (rugosità, presenza di deviatori, tipo traverse ecc.), né la struttura sovrastante, né i fatti accidentali che nel corso della misurazioni possono falsare i dati, come le condizioni meteo (temperatura, umidità, vento e pioggia).

Gli studi di cui sopra sono stati elaborati da RFI, in assenza di un contraddittorio che coinvolgesse enti preposti alla tutela dell'ambiente e della salute pubblica (ARPA/ARTA, ASL).

Dalla suesposta disamina emerge, dunque, la necessità di approfondire in questa fase istruttoria - decisionale, attraverso la VIS, l'incidenza della realizzazione dell'opera di raddoppio ferroviario della tratta di Chieti, sullo stato di salute degli abitanti di Chieti Scalo.

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 Chieti 23.03.2022

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante



(Firma)