

**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.  
**X** 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)*

La Sottoscritta FEDERICO GABRIELLA, consigliere comunale di San Giovanni Teatino  
*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

**PRESENTA**

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

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

*(Barrare la casella di interesse)*

PROGETTO DEFINITIVO DELLA VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA PESCARA – ROMA: RADDOPPIO DELLA TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI – INTERPORTO D’ABRUZZO (CUP J31H96000000021) – ID6023

*(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):*

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

- X** Atmosfera  
 Ambiente idrico  
 Suolo e sottosuolo  
 Rumore, vibrazioni, radiazioni  
**X** Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)  
**X** Salute pubblica  
**X** Beni culturali e paesaggio  
 Monitoraggio ambientale  
 Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

## **TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

La sottoscritta Gabriella Federico in qualità di consigliere comunale del Comune di San Giovanni Teatino, in merito alle controdeduzioni di RFI alle integrazioni richieste dal CTVA del MITE e in osservazione fino al 23/03/2022, OSSERVA QUANTO SEGUE.

### **1) ASPETTI GENERALI**

Il raddoppio ferroviario rappresenta un evento nella storia della Città di San Giovanni Teatino che per gli impatti previsti NECESSITA DI PREVEDERE, non solo dal punto di vista procedurale, ma innanzitutto dal punto di vista prudenziale (per evitare opposizioni e interruzioni in corso di approvazione), nonché per l'obbligo che deriva dal carattere democratico e partecipativo delle Istituzioni, UN PERCORSO DI PROGETTAZIONE quanto meno in ascolto o in interlocuzione con il territorio.

Nelle controdeduzioni alle richieste di integrazioni del MITE, RFI afferma che il Comune di San Giovanni Teatino ha rifiutato ogni proposta alternativa. Sono in amministrazione dal 2011. L'unico progetto presentato da RFI è quello del sottoattraversamento a traffico selezionato (pag. 14 ALLEGATO 4), ipotesi presentata qualche anno fa non per il raddoppio ferroviario, ma per la chiusura del PL di Corso Italia. Negli anni non è stata depositata da RFI nessuna delle ipotesi alternative all'interramento illustrate nell'allegato 4, né come progetto esecutivo né come studio di prefattibilità se non l'ipotesi di interrimento presentata da RFI nell'estate del 2018 su commissione dell'allora amministratore delegato Maurizio Gentile. Nessuna altra alternativa è stata proposta in modo anche interlocutorio negli incontri tra Comune, Regione e RFI. Si ricorda, a riguardo, che negli ultimi anni l'amministrazione comunale ha chiesto, si è resa disponibile e ha realizzato diversi incontri sia con l'amministratore delegato Gentile, sia con il commissario straordinario Macello in Comune, in Regione, in Aeroporto, presso la sede RFI. In tutte le sedi e in tutti gli incontri RFI non ha mai presentato un'ipotesi alternativa corredata quantomeno da uno studio di prefattibilità, una descrizione degli impatti, una valutazione dei costi/benefici.

### **2) ASPETTI PROGRAMMATICI**

RFI deve chiarire le fasi e l'iter di approvazione dell'opera, dal momento che la cittadinanza e chi la governa non possono ricevere informazioni dal sito di RFI o dalle informazioni che arrivano parallelamente ai procedimenti in essere. Soprattutto va chiarito il rapporto di questa tratta inserita nel 2016 nel Patto per l'Abruzzo (D.R. 402/2016) con le procedure e le tempistiche del PNRR regolate dall'art. 44 del L.108/2021. In un documento di RFI di febbraio 2022 (Dossier di Progetto/Raddoppio Pescara-Roma) si parla di Global Project con scenario di progetto 2029 al quale vengono legate le tratte Pescara Porta Nuova-San Giovanni Teatino e San Giovanni Teatino-Chieti (p.10 della Relazione), mentre in una nota di Andrea Borgia (allegato 2) al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 10/11/2021 si ritiene "avviata la procedura approvativa speciale di cui al predetto art. 44". A colpire è che il raddoppio Pescara-Roma viene presentata come opera integrata per l'apertura del corridoio strategico Tirreno-Adriatico, ma la valutazione ambientale e la fase esecutiva dopo le Conferenze dei Servizi con relativa procedura espropriativa, sono distinte e separate per i diversi Lotti. Si chiede pertanto se il

frazionamento della procedura non comprometta la sostenibilità dell'opera, dal momento che l'iter autorizzativo con le relative opere impattanti sui singoli territori, potrebbe dare esiti diversi con il rischio di ritrovare territori compromessi dal passaggio dell'infrastruttura senza ricevere garanzia del completamento dell'intero raddoppio.

### **3) ASPETTI PROGETTUALI**

Le alternative progettuali prospettate sia nell'impatto zero o delocalizzazione dell'opera che nelle ipotesi dell'allegato 4 delle integrazioni di RFI appaiono solo disegnate sulla carta senza nessuna concreta valutazione di fattibilità rispetto al territorio. Soprattutto i continui riferimenti alla comparazione maggiorata dei costi, degli espropri e degli abbattimenti non vengono concretamente valutati. Le proposte alternative proposte nell'Allegato 4, inoltre, appaiono anche poco credibili per essere presentate come soluzioni da portare all'osservazione del MITE. Mi riferisco in particolare a due ipotesi: quella del sovrappasso su via Tiburtina e su via Mazzini come alternativa al sottopasso di via Dei Mille e quella dell'ipotesi del viadotto come alternativa al sottopasso di Corso Italia. Queste due soluzioni risultano talmente impattanti che è lecito pensare che la loro delineazione progettuale sia più una esigenza dissuasiva che una concreta e reale alternativa risolutiva. In particolare, l'ipotesi del viadotto appare fuori contesto, dal momento che la linea ferroviaria a confine con Pescara (zona S. Donato/fermata S. Marco) è realizzata su un terrapieno che è una misura alternativa al viadotto proposto. Se l'unico viadotto possibile è quello disegnato nell'allegato 4, il terrapieno tra Fontanelle e Pescara Porta nuova, verrà demolito per realizzare un viadotto impattante come quello proposto a San Giovanni Teatino.

Allo stesso tempo, nell'ipotesi proposta di chiusura a raso di Corso Italia, non sono indicate le valutazioni economiche delle ingenti misure di mitigazione lungo il sedime ferroviario come la sostituzione degli infissi che, considerati i palazzi, i grandi condomini e le abitazioni che occupano lo spazio di 300 mt dai binari, potrebbe essere una misura dai costi elevatissimi.

La progettazione di RFI appare nel suo complesso come uno studio ripreso da vecchie proposte e adattato alle esigenze del raddoppio. Dal momento che nel Dossier sul raddoppio (Febbraio 2022), RFI ripercorre le tappe che dal 2002 hanno accompagnato la scelta dell'opera attraverso studi di fattibilità e progettazione preliminare, si chiede al MITE di valutare la congruità del progetto al modello di sostenibilità delle infrastrutture in linea con il paradigma dello sviluppo dettato dalla transizione ecologica e dall'Agenda 2030. Il fatto stesso che le planimetrie utilizzate dal progetto non sono aggiornate e molti degli interventi trovano interferenze non solo con i sottoservizi, ma anche con le civili abitazioni realizzate di recente, avvalorata la tesi che il progetto appare più legato ad una vecchia idea di massima dello sviluppo ferroviario che ad una visione strategica dei trasporti abruzzesi da proiettare al futuro.

### **4) ASPETTI AMBIENTALI**

Tra gli aspetti ambientali si chiede la motivazione che ha portato ad escludere la Valutazione di Impatto Sanitario.

Per la complessità della struttura urbana all'interno della quale convivono un centro densamente abitato

con opere di riqualificazione architettonica importanti (Chiesa e piazza di Mario Botta), aree residenziali di nuova generazione con grandi condomini, aree produttive, importanti aree commerciali (tra le più grandi d'Abruzzo), un aeroporto con mappa di rischio molto vicina a quella della ferrovia, un consorzio industriale da riqualificare e aree ambientali di pregio (la collina con i calanchi dove è stata rinvenuta una specie finora sconosciuta per la flora abruzzese, la "Brachypodium glaucovirens", il lungo fiume con olmeti, pioppeti e saliceti), proprio per la complessità del territorio, la Valutazione dell'impatto ambientale andrebbe coniugata con la Valutazione dell'impatto sanitario. In questo territorio, infatti si sommano diversi fattori inquinanti che devono essere sommati a quelli proiettati da RFI nello studio di impatto ambientale. I riferimenti alla centralina di via Sacco per la definizione della qualità dell'aria, risultano del tutto inappropriati dal momento che in una campagna di Monitoraggio della qualità dell'aria effettuata dall'ARTA tra il 20 dicembre 2018 e il 10 febbraio 2019, i valori del Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>) ha raggiunto il valore massimo di 104 µg/m<sup>3</sup> e un valore medio di 33 µg/m<sup>3</sup>, mentre il picco di Nox è stato di 463 µg/m<sup>3</sup>, rispetto ad una media di 56 µg/m<sup>3</sup>. Quello del Benzene ha raggiunto la concentrazione massima giornaliera di 4.6 µg/m<sup>3</sup> mentre il valore medio orario in occasione della campagna di misure è stato di 2.2 µg/m<sup>3</sup>. I valori di CO hanno raggiunto nel periodo in esame il valore massimo orario di 2.3 mg/m<sup>3</sup> e comunque bisogna considerare che il periodo considerato è quello festivo con interruzione del traffico veicolare. Il valore di concentrazione medio di PM<sub>10</sub> sul periodo di campionamento è risultato di 19 µg/m<sup>3</sup>. Il valore massimo di PM<sub>10</sub> come media giornaliera è stato di 37 µg/m<sup>3</sup>. Il particolato sospeso ha raggiunto in una misurazione una concentrazione massima come media oraria di ben 95 µg/m<sup>3</sup>. Inoltre, durante la campagna si è registrato un anomalo picco di m- + p-Xilene dovuto sicuramente ad attività industriale. Questi valori, pur nella norma, testimoniano che l'area ha valori più alti della centralina di via Sacco che non può essere presa come riferimento per le simulazioni. Si chiede pertanto al MITE di prescrivere a RFI di aggiornare le proiezioni di impatto con il monitoraggio della qualità dell'aria nelle aree del territorio interessate dal cantiere.

Per quanto riguarda i valori di impatto dei rumori, si fa presente che, sempre nell'area di via Pertini, in una campagna di rilevazione notturna del 2012, sono stati registrati in orario notturno valori di 64,5 dBA in un'area nella quale i valori massimi di emissione e immissione sono di 50 dBA e di 55 dBA. Considerato che l'ARTA ha escluso nella rilevazione i picchi attribuibili al passaggio del treno o alla partenza degli aerei, limitandosi alla misurazione al netto delle emissioni delle due infrastrutture, si chiede al MITE di prescrivere a RFI la simulazione degli impatti con misurazioni dei valori di fondo reali e non proiettati su centraline che stanno in un contesto urbano completamente diverso.

Per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico, è necessario ribadire da quale elemento di sostenibilità ambientale è supportata la richiesta di non chiudere Corso Italia. Sambuceto rappresenta la parte bassa del comune di San Giovanni Teatino nella quale vive l'85% dell'intera popolazione residente. Nel Basso medioevo la località era individuata come la "silva sambuceti", un luogo alle dipendenze di Chieti, ma a disposizione degli uomini di Aterno (l'attuale Pescara) per il pascolo, il legnatico e altro. Già dal Medioevo, la funzione di filtro e di messa in connessione di due realtà eterogenee e distanti, ha sempre caratterizzato il territorio che pur essendo in provincia di Chieti, continua ad assorbire la pressione antropica di Pescara. Oggi delle sette abbazie sulla Tiburtina non resta nulla, dell'area boschiva resta il

lembo sulle colline, ma la funzione antropica all'interno dell'area vasta è rimasta identica nei secoli. Dividere in due la città attraverso il raddoppio a raso con la chiusura del centro, significa non solo ridurla a periferia, ma significa modificare profondamente il complesso e tacito equilibrio tra i territori. La presenza definita e identitaria di San Giovanni Teatino è testimoniata dal fatto che i due capoluoghi di provincia confinanti, nonostante la vicinanza e la continuità dell'abitato, non sono mai riusciti ad assorbirla all'interno della loro struttura urbana, mentre, al contrario, il modello delle interazioni sociali della comunità di San Giovanni Teatino ha rappresentato un polo di inclusione e integrazione per le palazzine ATER di Pescara nella confinante località di Fontanelle.

La chiusura a raso del centro, anche nell'ipotesi di un sottoattraversamento come misura alternativa, non è legata soltanto alla chiusura del PL, verrebbe a compromettere un equilibrio consolidato nei secoli all'interno della vallata del Pescara che con il passare degli anni potrebbe modificare l'assetto dell'intera area vasta.

\  
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](http://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 San Giovanni Teatino. 23/03/2022

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante

*ipuelle Teatino*

*(Firma)*