

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

Alla DIREZIONE GENERALE  
PER LA RICERCA SOSTENIBILE  
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO  
del MINISTERO DELLA TRANSIZIONE  
ECOLOGICA  
DIVISIONE V-SISTEMI DI VALUTAZIONE  
AMBIENTALE

**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 \_\_\_\_\_

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

Il/La Sottoscritto/a BASILE DANIELE

in qualità di legale rappresentante del

**Supercondominio “LE TORRI” sito in San Giovanni Teatino, Via S.Pertini 4-6**

*(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

(CUP J31H9600000021)

CODICE DI PROCEDURA: ID: 6023 VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

RESPONSABILE PROCEDURA: Carlo Di Gianfrancesco

PROPONENTE: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.P.A.

Scadenza presentazioni osservazioni su ripubblicazione: 23/03/2022

**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: Riflessi sociali ed economici
- 

## 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

Il condominio in parola è sito a San Giovanni Teatino su Via Sandro Pertini nr 4-6 in una zona che negli ultimi 15 anni è stata interessata da una crescita esponenziale degli insediamenti urbani privati e pubblici.

E' adiacente all'area PIP, in cui sono presenti diverse attività produttive alcune delle quali a carattere industriale che generano immissioni in atmosfera e immissioni acustiche.

Consta di due edifici di 9 piani fuori terra per una altezza massima di circa 25 metri. Ogni edificio conta più di 25 appartamenti per un totale che supera dunque i 50 appartamenti. Le persone che vi abitano sono per lo più famiglie con figli in età scolare, data anche la vicinanza del complesso alle aree verdi e alla scuola.

Adiacente all'area condominiale, infatti, sono presenti il parco pubblico "Baden Powell" e l'Istituto comprensivo "G. Galilei" che ricomprende le scuole dell'infanzia, primaria e secondaria di primo grado. Sia il Parco che la Scuola sono adiacenti al tracciato ferroviario esistente.

Le Integrazioni pubblicate dal proponente e specificamente la Relazione Generale (doc. IA4S00D05RGMD000002A), a cui si riferiscono le osservazioni appresso dedotte, accennano, tra l'altro, a soluzioni progettuali alternative (in particolare "Ipotesi di tracciato differente" e "Ipotesi di Interramento della linea ferroviaria" (allegato 1 rif. Quesito 1 e allegato 4 rif. Quesito 11)) che ad avviso della scrivente rappresentano le uniche soluzioni massimamente efficaci a ridurre drasticamente, se non azzerare, gli impatti ambientali (inquinamento atmosferico, acustico, elettromagnetico, vibrazioni, ecc.) e socio-economici (ennesima barriera architettonica presente sul suolo comunale, oltre ad aeroporto, asse attrezzato, autostrada, consorzio industriale, tracciato ferroviario, ecc.) dell'opera in questione.

Si osserva che:

- 1) In merito all' "Ipotesi di tracciato alternativo": nell'allegato 1 rif. Quesito 1 si fa un rimando generico, di poche righe, assolutamente approssimativo che bolla l'ipotesi come infattibile, adducendo non meglio specificate motivazioni di interferenza con le aree urbane (come se la proposta attuale non ne avesse) e con il corso del fiume, ma inefficace a comprenderne effettivamente fattibilità, costi e opportunità. L'aspettativa, in definitiva, era quella di poter disporre di uno studio se non esaustivo, quantomeno sufficiente a permettere una ponderata valutazione della soluzione progettuale. Si segnala, tra l'altro, che nelle stesse aree insiste l'infrastruttura detta "Asse Attrezzato" la quale collega Pescara e Chieti e che deriva il proprio nome dall'idea originale di affiancare alla viabilità stradale un tracciato ferroviario. Si richiede, in tal senso, uno studio approfondito che possa garantire una corretta valutazione dei costi e delle opportunità (in termini ambientali e socio-economici) della soluzione progettuale ipotizzata.
- 2) In merito all' "Ipotesi di interrimento della linea ferroviaria": anche in tal caso l'unica pagina del documento allegato 4 rif. Quesito 11 che liquida come infattibile l'ipotesi, risulta assolutamente inadeguata, se non, ad avviso della scrivente, inesatta in alcune parti, a fornire le corrette indicazioni per la valutazione della soluzione progettuale, non sviluppando né la parte tecnica né la parte di costi-opportunità, ma riducendo la questione a pochi fumosi e superficiali elementi.

In particolare:

- Pag. 5, si fa riferimento all'ingombro in pianta della parte interessata dai lavori, calcolando almeno 22 metri di larghezza necessaria e riportando il disegno della sezione ipotizzata. Ciò necessiterebbe, a detta del proponente, di espropri superiori a quanto previsto nella soluzione progettuale attuale.  
  
Non esiste, però, nelle sezioni tipo previste da RFI per questo tipo di opere (interrimento di doppio binario) una soluzione che occupi così tanto spazio (nel disegno di cui sopra è infatti riportato un interasse mai presente nelle sezioni tipo a cui sopra si fa riferimento), considerando invece un ingombro interno dello scatolare in calcestruzzo di circa 10 metri, per cui verosimilmente un ingombro massimo della trincea di 15 metri, assolutamente in linea con l'ampiezza del tracciato esistente e della soluzione progettuale attuale. La scrivente ritiene che la previsione di una trincea larga 22 metri sia assolutamente esagerata, per cui il primo motivo addotto per ritenere infattibile la soluzione dovrebbe non sussistere.
- Pag. 5, si fa riferimento a studi che hanno evidenziato forti criticità derivanti dalla complessa struttura geologica del sottosuolo, con presenza di acque di falda quasi in superficie. Non c'è però nessun riferimento a tali studi e nessuna evidenza nel documento; inoltre nel quesito 5.1 la commissione richiede un approfondimento degli studi idrogeologici del progetto e la proponente risponde che "le carte dei complessi idrogeologici, riemesse in rev C, verranno arricchite con l'inserimento di isofreatiche e indicazioni delle direzioni di deflusso della falda". Verosimilmente tali studi, approfonditi si spera sulla tratta eventualmente interessata da interrimento, potranno dare delle migliori indicazioni sulla situazione idrogeologica e sulle soluzioni attuabili, che, quindi, non sono eleggibili con le conoscenze attuali.

- Pag. 5, si fa riferimento all'interruzione della linea ferroviaria con ripercussioni per il trasporto pubblico locale. Attualmente il traffico locale non sviluppa numeri importanti, per cui si chiede di valutare l'istituzione di servizi sostitutivi o lo sviluppo di soluzioni costruttive tali da non bloccare completamente il traffico ferroviario (sezionamenti, ecc.).
- Pag. 5, si fa riferimento a costi e tempi di realizzazione ben maggiori degli attuali. Anche in questo caso l'indicazione è del tutto approssimativa, non essendo riportato nessun computo o semplice calcolo del possibile aumento dei costi: ci si limita a riportare le parole "ben maggiori", ma senza neanche una indicativa quantificazione. La scrivente non ritiene possibile che, da parte delle Istituzioni preposte, possa esserci una corretta valutazione dell'ipotesi progettuale senza tale quantificazione, non essendo sufficiente una indicazione così generica. Lo stesso dicasi dei tempi di realizzazione. Inoltre, la valutazione dei costi- opportunità dovrebbero essere in capo alle Istituzioni preposte e non al proponente. E' palese che ci sia un aumento dei costi, ma questi vanno soppesati con i vantaggi socio-economici delle comunità interessate, le quali scontano, come accennato in premessa, anni di consumo feroce del territorio. Si segnala ad ogni buon conto che nell'allegato 1 rif. Quesito 1 nella parte finale è riportato uno stanziamento complessivo per il raddoppio della tratta Interporto Manoppello – Pescara di circa € 564 milioni: trattandosi di circa 20 km di percorso si può ipotizzare un costo kilometrico di più di € 28 milioni.

In conclusione si ritiene che gli accenni alle soluzioni progettuali alternative siano troppo approssimative e si richiede vengano approfondite con tutti gli studi necessari, in modo da permetterne una valutazione consapevole e strutturata.

Inoltre si richiede, data la complessa articolazione delle questioni, l'attivazione di una procedura VAS che possa coinvolgere maggiormente tutte le parti interessate.

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

San Giovanni Teatino, 23/03/2022

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante



*(Firma)*