



III SETTORE - SVILUPPO DEL TERRITORIO
I Servizio - Urbanistica

Chieti, li **23 MAR 2022**

Spett.le

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
CRESS Direzione Generale per la Crescita e la Qualità Sviluppo
Via Cristoforo Colombo n. 44
00174 ROMA
cress@pec.minambiente.it

Spett.le

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V Procedure valutazioni VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo n. 44
00174 ROMA
va@pec.mite.gov.it

OGGETTO: ID 6023 – Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006 con verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Progetto definitivo Velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma: raddoppio della tratta Pescara Porta Nuova – Chieti – Interporto d'Abruzzo
Rilascio del parere "NEGATIVO" ai sensi dell'art. 24/comma 3 D.Lgs. 152/2006 s.m.i. e dell'art. 6 del D.L. 152 del 06.11.2021

Con riferimento all'oggetto in epigrafe, quest'Amministrazione, in persona del Sindaco pro-tempore ed Assessore all'Urbanistica, Dott. Diego Ferrara, del Segretario Generale, Avv. Celestina Labbadia, e del Funzionario Tecnico "I Servizio-Urbanistica", Arch. Lucia Morretti, **procede alla formulazione del parere ex art. 24/comma 3 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'Art. 6 D.L. n. 152 del 06.11.2021, che non può che essere**

NEGATIVO

per le motivazioni che qui di seguito vanno ad esporsi:

- **il Progetto di velocizzazione della tratta Pescara-Roma** è stato sviluppato sul tracciato della linea ferroviaria esistente che attraversa il centro urbano di Chieti Scalo per tutta la sua lunghezza, **impattando in maniera pesante sulla struttura urbana** (in quanto la soluzione scelta è quella fuori terra), in particolare sulla fascia tra la Tiburtina Valeria e la linea ferroviaria esistente; tale contesto è caratterizzato da un tessuto urbano denso, con fabbricati sia monofamiliari che palazzine condominiali, tutti prospettanti la Via Tiburtina. Per questa zona il Progetto "risolve" il problema della coesistenza delle diverse funzioni (ferrovia e struttura urbana) prevedendo la realizzazione di barriere di protezione acustica su gran parte del tracciato e **l'apposizione della "Fascia di vincolo urbanistico" di mt. 70 per lato, senza alcuna considerazione in merito alle distanze dall'edificato esistente dalla linea ferroviaria.**
Tale soluzione progettuale peggiora la qualità dell'ambiente urbano da tutti i punti di vista: in termini di ridotta visibilità a causa degli spazi minimi che residuano tra l'edificato esistente e le barriere acustiche, anche in termini di luci e vedute. Lo sviluppo della infrastruttura ferroviaria, per tratti così lunghi, determina un peggioramento notevole del microclima locale, amplificando rumori e vibrazioni ad ampia scala quasi sull'intero centro urbano di Chieti Scalo;

- **non conformità alla pianificazione urbanistica comunale:** il PRG vigente (“Piano Tintori” e “Variante Generale al PRG-Piano dei Servizi”) assegna per l’esistente tracciato ferroviario la destinazione a “Impianti FF.SS.” stabilendo una dimensione trasversale riferita alla fascia di ingombro dei binari; si evidenzia la **non conformità del Progetto al PRG per quanto riguarda le dimensioni del tracciato ferroviario in termini di ingombro, in termini di nuove connesse infrastrutture viabilistiche** per realizzazione di rotatorie, cavalcaferrovia, ecc. nonché per le aree oggetto di espropriazione (Piano particellare di esproprio). **Non conformità al PRG per la ridefinizione delle nuove fasce di rispetto** all’infrastruttura ferroviaria sia in termini di dimensioni che di normativa (le c.d. Fascia di vincolo urbanistico di profondità 70 mt. per lato);
- **non conformità al PRT del Consorzio ASI-Valpescara:** tutto l’ambito che va dal tracciato ferroviario sino al Fiume Pescara è interessato dalla pianificazione di tipo territoriale del PRT ASI (che non risulta tra gli Enti convocati in sede di VIA benché trattasi di Piano sovraordinato);
- **non conformità agli strumenti di programmazione di settore:** PUMS, Piano del Traffico e Piano Strategico della Mobilità non contemplano il Progetto in questione; a tale proposito si fa presente che il Piano Strategico dei LL.PP. prevede una soluzione per il tracciato ferroviario con l’interramento in zona centrale di Chieti Scalo al fine di recuperare la permeabilità all’interno del centro urbano ed eliminare tutti gli impatti correlati all’attraversamento esterno;
- **non conformità al sistema dei vincoli** previsti nel Quadro Conoscitivo del PRG relativamente a:
 - **non conformità al vincolo idrogeologico** (R.D. n. 3267 del 30.12.1923) ai sensi dell’Art. 30 della L.R. 3/2014 e s.m.i. per assenza della relativa autorizzazione per il Vincolo Idrogeologico per i movimenti di terra relativo alle nuove infrastrutture viarie previste;
 - **non conformità allo Studio di Microzonazione Sismica**, validato dalla Regione Abruzzo con Attestato del 23.06.2015 (Delibera di C.C. n. 61 del 23.11.2015) per approfondimento del Progetto rispetto a fenomeni di liquefazione dei suoli secondo quanto sancito dalle NTC 2018;
 - **non conformità alla Classificazione Acustica del territorio comunale** approvata con D.C.C. n. 798 del 30.03.2015, che individua l’intera tratta ferroviaria prevalentemente in “Classe III”; il Progetto determina impatto acustico e vibrazioni in tutta la zona edificata circostante; sono assenti rilevamenti fonometrici finalizzati ad accertare:
 - i livelli di emissione acustica attribuibili alle sorgenti di rumore di pertinenza materiale rotativo in fase di percorrenza (con una proiezione differenziata a seconda della velocità di transito);
 - i livelli di immissione registrabili negli ambienti abitativi limitrofi all’area di pertinenza dell’attività oggetto di indagine, distinguendo tra le fonti di inquinamento parzialmente assorbite dalle barriere (con h. di 4,5/5,5 mt. + cordolo in cls di sostegno) rispetto a quelle sovrastanti (abitati prospicienti con h. superiore ai 6 mt.);
 - il clima acustico ante operam e post operam per caratterizzare le sorgenti di rumore provenienti dall’esecuzione dei lavori e nelle aree di cantiere individuate;

Tra le misure di mitigazione previste dal Progetto per le zone immediatamente impattate è citato il ricorso a soluzioni semplicistiche quali la sostituzione degli infissi non a norma per quanto riguarda l’isolamento acustico oppure con la raccomandazione di tenerli chiusi per evitare la diffusione delle onde sonore all’interno delle abitazioni. Si evidenzia che il problema dei livelli di inquinamento acustico all’interno dei fabbricati non può essere risolto da queste curiose misure di mitigazione e ciò dimostra ulteriormente le condizioni di incompatibilità totale dell’infrastruttura ferroviaria rispetto al territorio urbano esistente, con conseguenze negative sulla salute delle persone anche solo per il non rispetto delle più semplici condizioni igienico-sanitarie sancite dalla norme sull’edilizia.

Insostenibilità dell’opera – errata valutazione del DNSH ed assenza documento di indicazione del carbon footprint

Si evidenzia la non rispondenza al Regolamento UE 241/2021 che stabilisce che tutte le misure dei Piani nazionali per la ripresa e resilienza (PNRR) debbano soddisfare il principio di “non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali”

Il Progetto è carente dell'analisi di sostenibilità dell'opera sulle tratte di intervento (lotto 1 e 2) ovvero dei benefici per il territorio interessato dall'infrastruttura ferroviaria che si andrebbe a realizzare rispetto alla certa e misurabile quantità di passività emergenti nell'esecuzione dei lavori (movimento materia, modifica morfologia delle aree fluviali, emissioni CO2 movimento terra, approvvigionamenti materie prime – cemento, cls ed inerti, impatto acustico, consumo del suolo, demolizioni fabbricati ed opere civili preesistenti ed avvio a destino rifiuti da demolizione ecc..) e nella fase successiva di gestione (modifica assetto viario con chiusura degli attraversamenti ferroviari, incremento traffico urbano a seguito di modifica peggiorativa della viabilità, depotenziamento mobilità extra-urbana pubblica scaturente dall'interruzione dell'attraversamento all'interno dell'abitato).

Il principio di “non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali” si traduce in una valutazione di conformità degli interventi al principio del “Do No Significant Harm” (acronimo DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Il Progetto non contiene, in alcuna parte, elementi tali da ritenere che sia in linea con gli obiettivi di cui al regolamento Europeo e che escluda, o quantomeno riduca ad un livello accettabile il danno significativo arrecato al territorio attraversato (*aumento significativo emissioni gas serra per la maggiore percorrenze nell'abitato, maggiore impatto sulla mobilità veicolare delle persone, incremento significativo nella produzione dei rifiuti siano esse terre e rocce da scavi, sia per quanto riguarda le demolizioni, aumento delle emissioni inquinanti nel corso dei lavori e successivamente nella fase di esercizio dell'opera, compromissione delle condizioni di resilienza degli ecosistemi*);”

Manca sia nella Relazione di sostenibilità che in quella di valutazione delle DNSH, una stima attendibile e verosimile dell'entità di CO2 nella fase di cantiere riferita alle modalità di esecuzione dei lavori ovvero:

- produzione di inquinanti in fase di movimentazione materie (mezzi impiegati ed ore lavorate), terre e rocce da scavo, loro reimpiego;
- emissioni in fase di trasporto di conglomerati cementizi (cls), inerti e rilevati dai punti di prelievo non essendovi alcuna descrizione delle distanze di approvvigionamento e fornitura, anche al fine di poter verificare l'attendibilità della provenienza materie prime, considerando l'attuale crisi del mercato estrattivo ed esaurimento dei bacini regionali di produzione rilevati;
- consumi (e relativi impatti emissivi ed acustici) delle attività di demolizioni degli edifici e delle infrastrutture esistenti, nonché dell'avvio a smaltimento/recupero dei rifiuti prodotti dalle suddette, con indicazione degli impianti di destino autorizzati ex D.Lgs. 152/2006 di destino disponibili (distanza e capacità ricettiva).

A tal proposito non è stato prodotto il documento metodologico, certificato da organismo terzo accreditato riguardo il Carbon Footprint (impronta carbonica dell'opera), contenente le elaborazioni di dettaglio onde verificare le azioni di inventario effettivamente poste in essere ed il valore finale del contributo delle emissioni, soprattutto quelle indirette, riferite ai lotti di intervento 1 e 2. Il valore di neutralità ambientale comparativa tra le emissioni prodotte (in fase di realizzazione e gestione delle opere progettate) e lo scenario complessivo di mitigazione climatica dell'intera tratta Roma – Pescara, necessita di una rappresentazione *ex ante* attendibile e congruente sulla base di tutti i fattori di mobilità ferroviaria sostitutivi a quelli su gomma ovvero:

- numero giornaliero di veicoli su rotaia, a messa in esercizio dell'opera, per ciascuna tratta di percorrenza (non solo quella Roma-Pescara, ma anche quella delle direttrici minori ad esempio Sulmona/Popoli/Manoppello e Pescara);
- indicazione dell'attuale fruizione e dell'incremento di utilizzo (in quanto tale delta costituisce l'effettivo contributo alla riduzione del Carbon Footprint);
- indicazione dei criteri e delle corrette metodologie per la definizione dei minori livelli di emissioni conseguenti alla sostituzione dell'impiego di veicolo su gomma (sia privato che pubblico) con quelli su rotaie, tenendo in debita evidenza gli effettivi tassi di incremento dell'utenza ferroviaria sulla base dei bacini pertinenti (non appare verosimile conteggiare nei flussi di passeggeri soggetti residenti in aree metropolitane costiere distanti dalla direttrice Pescara-Roma);
- la comparazione dei costi di tariffazione su gomma (soprattutto in considerazione della capillare presenza di mezzi pubblici lungo le direttrici Roma/Pescara) rispetto a quelli su rotaie (comprensivi sia la quota di esercizio che l'ammortamento dell'investimento dell'opera).

Inconciliabilità dell'opera rispetto al contesto urbanistico-edilizio del territorio comunale

Si evidenziano, a tale proposito, i seguenti elementi di criticità ostativa all'opera:

- il considerevole piano di demolizioni proposto dall'Appaltatore è del tutto inconferente rispetto al tema della mitigazione degli effetti in favore dei soggetti danneggiati da tali interventi, dovendosi considerare non solo la componente indennizzatoria ma anche la parte relativa all'assegnazione agli stessi di alloggi sostitutivi (temporanei o definitivi);
- l'attività di demolizione comporta l'individuazione di siti idonei per l'allocazione dei rifiuti prodotti (siti debitamente provvisti di autorizzazione ambientale per lo stoccaggio degli stessi, l'eventuale trattamento e/o recupero), in alternativa all'avvio ad impianto autorizzato (nel qual caso andrebbe preventivamente indicato);
- il Progetto non contiene, in alcun punto, un elemento di raffronto tra la viabilità esistente e quella successiva all'avvenuta realizzazione delle opere lungo i tratti all'interno dei centri urbani che di fatto vengono ristretti e/o addirittura eliminati per far posto al binario di raddoppio (comprendendosi distanze di sicurezza e barriere antirumore) comportando l'obiettiva impossibilità di accesso carrabile (non altrimenti raggiungibile) per le abitazioni prospicienti, le quali vengono di fatto rese inagibili o comunque non fruibili;
- la relazione generale del progetto è di fatto superata dalle varie integrazioni sul recupero del patrimonio edilizio esistente (*ex plurimis* L.R. 01.08.2017 n. 40);

Mancato avvio della procedura di screening specifico e criticità ambientali

Contrariamente a quanto sostenuto da RFI nell'elaborato IA9600R22 RHIM0000002B (*Screening VincA – Format di supporto Screening VincA come da allegato I Linee guida nazionali per la Valutazione d'Incidenza*) è necessario avviare la procedura di Verifica di Corrispondenza per P/P/P/I/A in quanto la sovrapposizione per immagini non permette di accertare l'effettiva assenza della potenziale incidenza per i siti indicati nel SIA dei lotti 1 e 2 ovvero:

- SIC/ZSC IT 7130031 Fonte di Papa;
- ZPS IT7140129 Parco Nazionale della Maiella;
- ZPS IT7140202 Maiella;
- ZPS IT7110128 Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga.

In particolare vi è una totale assenza di individuazione e valutazione sullo stato di conservazione degli ecosistemi, degli habitat e delle specie di interesse conservazionistico, poiché a distanza superiore di 3.000. Del resto va ricordato che la Direttiva Habitat ed i diversi documenti di indirizzo, incluse le linee guida italiane, non prevedono la delimitazione di aree buffer in modo aprioristico ma il livello di interferenza del progetto dev'essere valutato caso per caso.

In proposito si contesta l'utilizzazione di indici metodologici datati, per quanto riguarda il rilevamento fito-sociologico, i quali non tengono conto dell'evoluzione di tale disciplina e dell'ecologia vegetale, la quale prevede, prima della fase induttiva (di allocazione dell'intervento), un'attenta verifica in termini analitici e deduttivi delle specie rinvenibili nel paesaggio (fortemente caratterizzato da una prolifica fauna selvatica) anche al fine di parametrare gli effetti (improbabilmente) mitigatori delle misure di contenimento proposte per quanto riguarda l'ecosistema complessivo.

In particolare non è in alcun modo chiarito, né supportato da alcuna analisi metodologica, il complessivo beneficio nell'ecosistema scaturente dal rimpiazzo a verde previsto intorno alle infrastrutture ferroviarie e viarie collegate.

Non vi è chiarezza riguardo le specie che andrebbero ad essere impiantate, senza alcun riferimento al grado di attecchimento autoctono alle previste manutenzioni ed alla base litomorfologica su cui collocare gli arbusti (alcuni addirittura di matrice esotica senza alcuna affinità con la vegetazione circostante).

Aggiungasi che i documenti utilizzati da RFI per la valutazione delle interferenze tra l'opera e l'ambiente risultano del tutto inadeguati, quand'anche anacronistici, per scala adottata e tipologie presenti in legenda.

Non sono stati in alcun modo definiti gli ambiti territoriali sui cui effettuare le analisi di dettaglio ed in ultimo di estremo dettaglio (come ad esempio l'attraversamento del Fiume Pescara). In tal senso la cartografia della copertura ed uso del suolo della Regione Abruzzo e la carta forestale utilizzate come riferimento per la flora e la

vegetazione sono rispettivamente del 2003 e del 2006, così come la carta della rete ecologica per l'interferenza con gli ecosistemi risale al 2008.

Le analisi e le risultanze profuse dal Proponente nel proprio documento sono del tutto inappropriate ed inutilizzabili per valutare e definire in modo congruente (e compatibile) le interferenze tra opere ed ambiente. Le cartografie tematiche su flora, fauna, vegetazione, habitat ed ecosistemi non fanno riferimento a quelle adottate dal MITE su Ecoregioni, Serie di Vegetazione, Stato di Conservazione degli ecosistemi, Red list degli ecosistemi Carta della Natura adottati da IPSRA ed alle valutazioni coerenti con le indicazioni dell'UICN (*Unione Internazionale per la Conservazione della Natura*) richiamate dal MITE (lista rossa per le specie da tutelare).

In proposito RFI non ha analizzato in alcun modo l'interferenza delle opere rispetto al sito Natura 2000 ZSCIT7130105 (Ripa Turrivalignani, Fiume Pescara), all'area SIC IT7140110 "Calanchi di Bucchianico" (RIPE DELLO SPAGNOLO), che dista circa 2 km, e al 4° Salto Enel, facendo riferimento a formulazioni standard ed altri documenti datati quando invece avrebbe dovuto verificare gli habitat e le specie di interesse comunitario realmente presenti, al fine di adottare le migliori soluzioni capaci di limitare gli impatti diretti ed indiretti, con specifico riguardo alla fauna.

Mancata predisposizione analisi costi benefici rispetto alle soluzioni alternative

L'analisi costi benefici è stata sviluppata da RFI solo per la soluzione progettuale prescelta, facendo ricorso all'analisi multi criteri per le soluzioni alternative, il tutto in contrasto con quanto previsto dalle Linee Guida di cui all'art. 48/comma 7 del D.L. 31.05.2021 n. 77, convertito in L. 29.07.2021 n. 108.

Si evidenzia la mancata previsione nel PROGETTO redatto da RFI della soluzione alternativa di tracciato ferroviario in affiancamento all'Interporto d'Abruzzo (con conseguente dismissione della linea esistente all'interno del centro abitato), percorso già individuato da RFI nel 2007 e condiviso dalla Regione Abruzzo, con protocollo sottoscritto tra le parti ed approvato con D.G.R. n. 865 del 27.08.2007.

Si contesta l'incompletezza del carteggio RFI con specifico riguardo al seguente documento tecnico elaborato IA9X00R16RGEF0000001B *Analisi delle alternative progettuali ed analisi multicriteria* carente della soluzione alternativa di tracciato ferroviario in interposizione tra l'Interporto e l'Autostrada A24, già oggetto di studio di fattibilità delle stesse RFI nel 2007.

Va ribadito come l'analisi costi benefici (ABC) sia il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali. Strumenti metodologici più speditivi (analisi multicriteri ed analisi costi-efficacia) possono essere impiegati soltanto laddove ne ricorrano le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative.

RFI non ha tenuto in alcuna considerazione la soluzione alternativa dalla stessa prevista nel 2007 (tracciato ferroviario in intersezione tra l'Interporto e l'Autostrada A24) contravvenendo alle seguenti disposizioni normative:

- art. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016 che recita: " *Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire;*
- art. 44/comma 1 D.L. 77/2021 conv. In L. 108/2021 il quale stabilisce che: " *... Il Comitato Speciale del Consiglio Superiore Lavori Pubblici verifica, entro 15 giorni dalla ricezione del PROGETTO, l'esistenza di evidenti carenze di natura formale e sostanziale.....* ".

Ciò risulta maggiormente conclamato dalla nota di trasmissione integrazione e chiarimenti - ai fini del rilascio del parere di cui all'art. 44/comma 1 D.L. 77/2021 con. in L. 108/2021 - RFI del 18.01.2022 al Comitato Speciale Consiglio Superiore LL.PP. c/o MIT il quale, in risposta al quesito avanzato da quest'ultimo in data 03.01.2022 (nota prot. U.0000022 contenente, tra l'altro la richiesta "*integrazione con l'A.C.B. estesa alle singole alternative in modo da verificare che il rapporto costi benefici della soluzione progettuale prescelta risulti effettivamente la migliore tra le soluzioni alternative proposte*") ha prodotto un documento denominato allegato 8 (riscontro al punto 18 dell'allegato A Lotto 1) che non avanza alcuna valutazione precisa e circostanziata sulla soluzione

alternativa del tracciato ferroviario in affiancamento all'Interporto – Autostrada A24, già oggetto di studio di fattibilità delle stesse RFI nel 2007.

Considerazioni generali sull'impatto territoriale

Con il progetto di velocizzazione della linea Roma – Pescara, con il raddoppio della linea ferroviaria lotto 1 e lotto 2, RFI intende realizzare un'insieme di opere che per natura, consistenza e ubicazione sconvolgono l'assetto urbano del centro di Chieti Scalo e della frazione di Madonna delle Piane e delle zone edificate adiacenti la Tiburtina e prospicienti il tracciato ferroviario.

La chiusura di sottopassi e l'inserimento delle barriere acustiche, determinano una definitiva divisione del centro urbano di Chieti Scalo in due zone urbane fisicamente e totalmente separate dal tracciato ferroviario.

L'intera maglia viaria presenta numerose fragilità ed è carente per dimensione, carico di traffico, mancati collegamenti e assenza di idonee aree di parcheggio.

Pertanto tale frattura assume un carattere dirompente, proprio per il fatto che l'intero assetto urbano è imperniato sull'asse della vecchia Tiburtina.

La trasformazione urbana che si andrebbe a configurare assumerà prevedibilmente risvolti essenzialmente negativi.

La vivibilità del centro urbano verrebbe fortemente compromessa non solo a ridosso delle barriere ma sull'intero agglomerato urbano,


La funzionalità del sistema viario, la circolazione dei mezzi pubblici come quella automobilistica subirebbe pesanti condizionamenti.

Anche il mercato immobiliare, come è prevedibile, registrerà (in tal senso sta già accadendo) una forte contrazione sia nei valori immobiliari che nella quantità delle transazioni.

In conclusione, visto quanto sopra, si formula il parere NEGATIVO al PROGETTO presentato da RFI riservandosi ogni ulteriore integrazione alla presente.

Infine questa Amministrazione chiede di poter acquisire copia, con estrema urgenza, dei pareri già resi dagli altri Enti competenti nell'ambito del procedimento in oggetto.

*Il Funzionario Tecnico I Servizio
Arch. Lucia Morretti*

.....


*Il Segretario Generale
Avv. Celestina Labbadia*

.....


*Il Sindaco ed Assessore all'Urbanistica
Dott. Diego Ferrara*

.....
