



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 7941 – Procedura V.I.A./PNRR ai sensi dell’art. 23 D.Lgs. 152/2006 – Progetto di fattibilità tecnico-economica della velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 1: raddoppio tratta Interporto d’Abruzzo-Manoppello con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell’art. 9 D.P.R. 120/2017

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 ss.mm.ii. 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:

Non conformità alla pianificazione urbanistica comunale e al sistema dei vincoli

- 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 d un solo binario ; si evidenzia la **non conformità del PFTE al PRG per le dimensioni del tracciato ferroviario in termini di ingombro, in termini di nuove connesse previsioni di viabilità** per realizzazione di rotatorie, cavalcaferrovia, ecc. nonché per le aree oggetto di espropriazione (Piano particellare di esproprio, Tav. 1 e 2). **Non conformità al PRG per la ridefinizione delle nuove fasce di rispetto** all’infrastruttura ferroviaria sia in termini di dimensioni che di normativa;
- **non conformità agli strumenti di programmazione di settore PUMS, Piano del Traffico, ecc., ed a tale proposito sarebbe opportuno un approfondimento degli aspetti di mobilità valutati alla luce dei suddetti Piani;**

- **non conformità al sistema dei vincoli** previsti nel Quadro Conoscitivo del PRG relativamente a:
 - parte del tracciato del raddoppio ferroviario, in zona bivio Brecciarola, ricade nelle fasce di tutela del PSDA (a pericolosità moderata): **non conformità per assenza dello Studio di compatibilità idraulica** previsto dalle relative NTA e assenza della approvazione della Regione-Autorità di Bacino;
 - **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 ai seguenti oggetti: nuovo svincolo sulla Tiburtina Valeria e parte del cavalcaferrovia nonché per le aree di cantiere, il tutto previsto in località Brecciarola;
 - **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 al D.Lgs 42/2004** per assenza del parere della *"Commissione Tecnica comunale per la tutela e valorizzazione dei beni culturali, della qualità architettonica e del paesaggio"* per i tratti ferroviari interessati dalle fasce di rispetto dei corsi d'acqua;
 - **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 ed aree adiacenti in "Classe III" ed inserisce in "Classe II" il centro abitato di Brecciarola e Frazione di Brecciarola; 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;
 L'Assenza dei rilievi fonometrici e degli studi di cui sopra rende carente anche la progettazione delle barriere acustiche.

Aspetti infrastrutturali

Il Progetto di velocizzazione della tratta Pescara-Roma è stato sviluppato utilizzando il tracciato della linea ferroviaria esistente determinando lo stravolgimento dei centri urbani attraversati e la separazione delle aree urbane.

Nella zona di Brecciarola è prevista la chiusura di sottopassi carrabili e pedonali; al fine di risolvere le problematiche di mobilità così generate tra le zone urbane poste a monte del tracciato e quelle a valle (in corrispondenza della Tiburtina), il PFTE inserisce un cavalcaferrovia che partendo da una nuova rotatoria sulla Tiburtina, attraverso una struttura su piloni, raggiunge la zona a nord così da garantire il collegamento viario con Via Giovenco e Via Avello.

Tale nuova infrastruttura è finalizzata a creare il raccordo con le strade esistenti che non è più possibile garantire attraverso l'utilizzo dei sottopassi; si chiede uno studio sulla mobilità ed un rilievo effettuato ad hoc e non la semplice estrapolazione utilizzando studi statistici di google maps. La soluzione trasportistica di cui sopra (chiusura sottopassi e realizzazione cavalcaferrovia) ha come conseguenza, a livello urbano, l'allungamento dei percorsi in termini di durata tra la zona Nord e la zona Sud del tracciato ferroviario, con un percorso più lungo e con l'aumento dei livelli di inquinamento prodotto dal traffico veicolare e peggioramento della qualità dell'aria.

Inoltre l'impatto paesaggistico generato dal nuovo cavalcaferrovia va rappresentato in termini di sezione e prospetti estesi al contesto territoriale ed ambientale circostante; a tale proposito manca l'autorizzazione della Soprintendenza.

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 PFTE 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 PFTE 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 PFTE 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 litomorfológica 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 Turrialignani, 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 PFTE 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 PFTE, 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.



Ed invero può unicamente leggersi a pag. 9 del suddetto elaborato = Opzioni Tecniche: *“Per il lotto 1 - Raddoppio Interporto d’Abruzzo – Manoppello si è preso atto della possibilità di effettuare in raddoppio in affiancamento rispetto all’esistente linea e quindi di ridurre l’impatto sul territorio anche in considerazione delle caratteristiche orografiche del territorio (posto all’interno di una valle), della presenza di un importante corpo idrico (fiume Pescara), delle infrastrutture preesistenti (Autostrada A25, Interporto d’Abruzzo) e dell’urbanizzazione presente. Pertanto le valutazioni hanno riguardato le modalità realizzative più di dettaglio che hanno condotto a preferire la soluzione che utilizza il fornice già esistente sotto la viabilità stradale SS5 – Tiburtina Valeria, con una riduzione delle opere civili da realizzare rispetto alle altre soluzioni di tracciato che prevedevano la realizzazione di un cavalcaferrovia.”*

A tal proposito il Comitato V.I.A. non potrà non tener conto di tale rilievo dirimente e, stante la violazione di quanto disposto ex artt. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016 e 44/comma 1 D.L. 77/2021 prescrivere all’Appaltatore RFI la rielaborazione del progetto di fattibilità in aderenza a (tutte) le prescrizioni impartite dal Comitato Speciale Cons. Sup. LL.PP. in data 03.01.2022 tra le quali, *ex plurimis*, deve comprendersi l’analisi Costi Benefici a confronto con la soluzione alternativa del tracciato ferroviario in affiancamento all’Interporto di Manoppello, già oggetto di progettazione preliminare RFI/ITALFERR (IAC2-00-R-13-C2-IF000-001-B) del 2005-2006.

La comparazione tra l’attuale PFTE e la cd. proposta progettuale alternativa di variante Interporto di Manoppello – Brecciarola (esterna all’abitato), renderebbe palese l’evidente concomitanza degli elementi pregiudiziali dell’opera, come attualmente formulata da RFI sotto i vari profili economico (maggiore spesa), ambientale (incremento del traffico veicolare urbano per chiusura P.L. e preclusione accesso mezzi pubblici), impatto socio-economico (demolizioni edifici e ridimensionamento esercizi commerciali), inquinamento acustico ecc..

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 gli assetti urbani dei centri di Brecciarola e Frazione di Brecciarola e delle zone edificate adiacenti la Tiburtina e prospicienti il tracciato ferroviario.

La soppressione dei passaggi a livello e l’inserimento delle barriere acustiche, determinano una definitiva divisione del centro urbano di Brecciarola 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.

Il raddoppio ferroviario così realizzato porterà al depotenziamento dell'operatività intermodale dell'interporto Val Pescara (opera che nel corso degli anni è stata destinataria di ingenti risorse pubbliche regionali, nazionali e comunitarie – il raccordo ferroviario realizzato, è stato costruito in previsione della prosecuzione, in variante, della linea Pescara-Roma).

In particolare non si comprende come mai lo studio di fattibilità RFI del 2003 e il Progetto Preliminare RFI del 2006 e 2008 contemplano la variante ferroviaria in affiancamento all'Interporto D'Abruzzo, tanto che la previsione è stata recepita dalla VIA nazionale dello stesso Interporto e dal Piano Regionale Integrato dei trasporti, nonché dalla relativa VAS; mentre proprio ora che la direttrice Roma – Pescara è in predicato di essere inclusa nella Rete TEN – T con una caratterizzazione di Alta Capacità e L'Interporto registra una forte crescita dei traffici ferroviari, la connessione da Ovest dell'interporto non viene riproposta se non attraverso l'ingresso – regresso dalla stazione di Chieti.

Inoltre, su tale aspetto si segnala che il progetto RFI contrasta con quanto previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, approvato con L.R. n. 64 del 13.06.2016 (rif. *Report n. 5 Infrastrutture Tomo n. 2: la domanda di mobilità sul territorio abruzzese pag. 331, Tomo n. 3 il Progetto di Piano pag. 186 e 290, scheda infrastrutture puntuali pag. 5*, che su tale aspetto (velocizzazione della linea, anche se su binario unico) ribadisce la scelta RFI 2006 – 2008.

In conclusione, visto quanto sopra, si formula il parere NEGATIVO al PFTE 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.

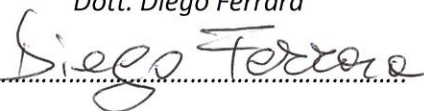
*Il Funzionario Tecnico I Servizio
Arch. Lucia Morretti*


.....

*Il Segretario Generale
Avv. Celestina Labbadia*


.....

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


.....