



DIBATTITO PUBBLICO
Potenziamento Pescara - Chieti



DIBATTITO PUBBLICO

**Progetto di raddoppio della tratta Pescara-
San Giovanni Teatino-Chieti-Interporto d'Abruzzo**

Relazione Conclusiva

Sommario

PREMESSA	1
1 BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	2
2 I TEMPI DEL DIBATTITO	3
3 L'ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	4
3.1 I contatti diretti con le istituzioni e gli stakeholder	4
3.2 Il sito WEB	5
4 GLI INCONTRI, I SOGGETTI COINVOLTI E IL CLIMA DEL DIBATTITO	10
4.1 Gli incontri e i soggetti coinvolti.....	10
4.2 Il "clima" del Dibattito: considerazioni del Coordinatore	15
5 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO	18
6 IL QUADRO SINOTTICO DEL DIBATTITO PUBBLICO.....	19
6.1 Temi dominanti	21
6.2 Temi che hanno ricevuto grande attenzione.....	21
6.3 Temi specialistici e procedurali	22
6.4 Temi che il Dibattito non è riuscito a trattare	23
6.5 Le finalità dell'opera e le scelte di itinerario	23
6.5.1 <i>Effetti dell'intervento sul servizio passeggeri.....</i>	<i>24</i>
6.5.2 <i>Funzionalità della linea al servizio delle merci</i>	<i>26</i>
6.5.3 <i>Raccordo funzionale con Interporto d'Abruzzo</i>	<i>28</i>
6.5.4 <i>Richiesta di interramento parziale della linea nel comune di San Giovanni a Teatino.....</i>	<i>29</i>
6.5.5 <i>Richiesta di interramento parziale della linea nel comune di Chieti.....</i>	<i>33</i>
6.5.6 <i>Benefici e sacrifici ambientali del progetto di potenziamento.....</i>	<i>34</i>

6.6	L'inserimento urbanistico della nuova linea	35
6.6.1	<i>La fermata San Marco</i>	35
6.6.2	<i>La fermata Aeroporto</i>	37
6.6.3	<i>La metropolitana</i>	40
6.6.4	<i>Il nome della fermata Aeroporto</i>	41
6.7	Le interferenze con la viabilità TPL e acque	42
6.7.1	<i>Rendere possibile la realizzazione del "Corridoio verde" a Pescara</i>	42
6.7.2	<i>Assetto viario nel comune di San Giovanni a Teatino</i>	43
6.7.3	<i>Gestione delle acque piovane nel Comune di San Giovanni a Teatino</i>	44
6.8	Le interferenze con le abitazioni e le attività produttive	45
6.8.1	<i>Abbattimenti di edifici residenziali in via Lago di Garda a San Giovanni a Teatino</i>	45
6.8.2	<i>Abbattimento di edifici in via Aldo Moro a San Giovanni Teatino</i>	47
6.8.3	<i>Barriere acustiche</i>	48
6.9	Le interferenze con l'ambiente naturale	50
6.9.1	<i>Il sito di interesse regionale (SIR) di Chieti Scalo</i>	50
6.10	Le interferenze con la fase di cantiere	51
6.10.1	<i>Richiesta di valutazione complessiva dei livelli di rumore e vibrazioni</i>	51
6.11	Gli espropri e le occupazioni temporanee	52
6.11.1	<i>Procedure di esproprio e vincoli alle proprietà</i>	52
6.11.2	<i>Indennità per riduzione / sospensione di attività economiche</i>	53
6.11.3	<i>Questioni relative a specifiche situazioni</i>	54
6.12	Questioni relative alla procedura e ai finanziamenti	55
6.12.1	<i>Inutilità del Dibattito Pubblico su un PFTE</i>	55
6.12.2	<i>Il Dibattito pubblico si inserisce in una nuova Procedura?</i>	55
6.12.3	<i>Supposto vizio di procedura nel documento "Piano d'indagini ambientali integrative"</i>	56
6.12.4	<i>Supposta inappropriatazza del modello di determinazione dei descrittori acustici</i>	57

6.12.5	<i>Supposta inosservanza delle procedure per la definizione degli espropri e delle trivellazioni ..</i>	<i>58</i>
6.12.6	<i>Tempi di realizzazione e finanziamenti</i>	<i>59</i>
7	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	59
8	LINK ALLE DOMANDE DEGLI STAKEHOLDERS E ALLE RISPOSTE FORNITE DAL PROPONENTE.....	61
	APPENDICE A.....	65
	APPENDICE B.....	86
	APPENDICE C.....	94

PREMESSA

La presente Relazione Conclusiva è stata redatta seguendo le Raccomandazioni emanate dalla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP), con particolare riferimento alla Raccomandazione 3, la quale richiede di inserire un Quadro Sinottico che fornisca una visione sintetica dei temi dibattuti, comunicando, oltre ai loro contenuti, il peso rivestito nel corso del Dibattito.

Nella sua redazione si è preferito dare risalto ai contenuti emersi, alle domande e alle risposte del Proponente, sintetizzando e lasciando in allegato i dettagli e la descrizione dello svolgimento dell'iter di Dibattito.

Un aspetto che si ritiene debba essere posto in evidenza sin da ora, per una corretta comprensione dei contenuti della Relazione, è la continuità del presente dibattito con il DP svolto sul potenziamento della **Linea Roma-Pescara nelle tratte Interporto d'Abruzzo-Manoppello e Manoppello-Scafa**, indetto il **16 dicembre 2021** e concluso il **21 aprile 2022**; d'altra parte, pur innestandosi nel solco del confronto precedente avviato, il presente dibattito ha costituito un'occasione indipendente di dialogo tra il promotore dell'opera e la collettività locale, focalizzandosi sui temi di interesse per i lotti di specifico riferimento.

NOTA EDITORIALE

La Relazione Conclusiva è stata redatta con lo scopo di essere consultata non a stampa ma a video. Questo non solo per promuoverne la sostenibilità in un'ottica ambientale, ma anche per poter usufruire dei molti collegamenti ipertestuali, che consentono di accedere dal testo ai documenti progettuali, ai contributi inviati, agli interventi nei webinar, ai video che permettono di approfondire singoli aspetti. Ciò consente di ridurre le dimensioni del documento e, nello stesso tempo, di rendere agevole la conoscenza dei temi di specifico interesse.

La Relazione Conclusiva è stata redatta dal Coordinatore dei Dibattito Pubblico, Roberto Zucchetti, che si è avvalso della collaborazione di Tatiana Cini, vicecoordinatore, e di una équipe messa a disposizione da PTS S.p.A., società selezionata da RFI mediante una procedura ad evidenza pubblica.

Il team di Coordinamento si è così composto:

- Roberto Zucchetti – Coordinatore
- Tatiana Manuela Cini – Vicecoordinatore
- Costanza Rapone – Supporto senior al coordinamento
- Enrico Genovese – Supporto junior al coordinamento
- Alessandro Olivieri – Esperto Pianificazione del territorio e dell'ambiente

- Giuseppina Scalera – Esperto Comunicazione
- Alessia Martellini – Esperto di Social Media strategy
- Ital Communication – Società di riferimento per le attività di ufficio stampa

1 BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il **Progetto di raddoppio** della tratta **Pescara-San Giovanni Teatino-Chieti-Interporto d'Abruzzo** rientra nel più **ampio intervento di velocizzazione** della direttrice **Roma-Pescara**, quale itinerario trans-appenninico per un migliore collegamento dei territori dell'entroterra con Roma e la direttrice Adriatica.

Il **potenziamento** della **Linea Roma-Pescara** prevede importanti **progetti infrastrutturali** e di **upgrade tecnologici** volti a realizzare un efficiente collegamento trasversale appenninico tra la regione Abruzzo, la Capitale e la Direttrice Adriatica, **migliorando** e **ampliando l'offerta** del servizio di **trasporto ferroviario** tra **Lazio** e **Abruzzo**, ammodernando e potenziando la rete ferroviaria abruzzese per il trasporto locale e di lunga percorrenza.

Nel 2020 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Regione Abruzzo, Regione Lazio e RFI hanno sottoscritto il Protocollo di intesa per la costituzione di un gruppo di lavoro per il potenziamento del collegamento ferroviario Roma-Pescara e nel 2021 è stato approvato il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE).

Il potenziamento del collegamento ferroviario Roma-Pescara interessa **circa 16 km** di linea ed è articolato nei seguenti **lotti**:

- **Lotto 1:** Raddoppio della Pescara Porta Nuova - P.M. San Giovanni Teatino (da progressiva 0+000 a 6+500), attraverso delle rettifiche puntuali di tracciato;
- **Lotto 2:** Raddoppio della P.M. San Giovanni Teatino - Chieti (da progressiva 6+500 a 12+050), con una variante velocizzata di tracciato (variante di San Martino);
- **Lotto 3:** Chieti - Interporto D'Abruzzo (da progressiva 12+852 a 16+959).

Il Piano Regolatore Generale dell'impianto ferroviario di Chieti separa il Lotto 3 dal Lotto 2.

Il **Global Project** nel quale i tre lotti sono inseriti comprende, inoltre, le seguenti tratte:

- Raddoppio Interporto d'Abruzzo - Manoppello;
- Raddoppio Manoppello - Scafa;
- Raddoppio Pratola Peligna - Sulmona;
- Raddoppio Avezzano - Tagliacozzo;
- Raddoppio Lunghezza-Guidonia.

2 I TEMPI DEL DIBATTITO

Il **25 luglio 2023** è stato indetto da RFI il **Dibattito Pubblico** relativo ai Lotti 1: **Raddoppio della Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino**, 2: **Raddoppio della P.M. San Giovanni Teatino – Chieti** e 3 **Chieti – Interporto D’Abruzzo**. Tale fase dibattimentale segue quella conclusa ad aprile 2022 e relativa ai lotti **Interporto d’Abruzzo-Manoppello** e **Manoppello-Scafa**. Il Dibattito è stato sospeso il **2 agosto 2023**, a seguito del recepimento da parte di RFI della richiesta del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di approfondimenti tecnici.

La successiva **ripresa del Dibattito**, successiva al parere favorevole espresso dallo stesso Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è stata comunicata alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico il **24 novembre 2023** e agli Enti coinvolti. Nella stessa data è stato nominato il Professore Roberto Zucchetti quale Coordinatore del Dibattito Pubblico ed è stato anche reso disponibile per la consultazione pubblica il link del progetto, così come integrato e modificato secondo le indicazioni rese dal Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In data **29 gennaio 2024**, il Coordinatore del Dibattito ha richiesto alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico una **proroga di due mesi** dei termini fissati per il Dibattito al fine di consentire a RFI alcuni approfondimenti progettuali.

3

Il **Progetto di Dibattito Pubblico**, che illustra le principali tappe della fase dibattimentale, è stato trasmesso dal Gruppo di coordinamento alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e al Proponente venerdì 22 dicembre 2023.

Il **Dossier di progetto**, redatto dal Proponente e rivisto dal Gruppo di coordinamento al fine di verificarne le qualità di comprensibilità, motivazione ed esaustività, richiamate dalla Raccomandazione 2 della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, è stato pubblicato sul sito istituzionale del Dibattito e di RFI lunedì 8 gennaio 2024. Il 15 aprile è stata pubblicata l’**integrazione** al Dossier, nella quale viene descritta la soluzione progettuale dell’interramento del tracciato, in corrispondenza del passaggio nel territorio del Comune di San Giovanni Teatino.

Tenuto conto che il tempo previsto per l’espletamento del dibattito è di 45 giorni dalla pubblicazione del Dossier, il termine per la sua conclusione coincide con la data del **5 giugno 2024**.

3 L'ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

La comunicazione al pubblico ha accompagnato le diverse fasi di attuazione del Dibattito sul progetto di realizzazione del raddoppio della tratta Pescara-San Giovanni Teatino-Chieti-Interporto d'Abruzzo, allo scopo di:

- annunciare la convocazione del Dibattito pubblico e segnalare i diversi appuntamenti;
- diffondere la conoscenza del sito WEB e degli strumenti social creati, all'interno dei quali sono state fornite tutte le informazioni relative al Progetto e al Dibattito;
- favorire la conoscenza dei temi affrontati, il loro approfondimento, la discussione e il confronto tra tutti i partecipanti.

Per il perseguimento di tali obiettivi, il Gruppo di coordinamento ha utilizzato una pluralità di canali e strumenti, che saranno dettagliatamente esposti nei paragrafi che seguono:

- il contatto diretto, formale con invio di lettere tramite PEC, e informale, tramite contatto telefonico, con i rappresentanti delle istituzioni direttamente coinvolte e con i principali stakeholder locali;
- il costante aggiornamento del sito WEB, nel quale sono stati annunciati gli eventi e tramite il quale è stato possibile iscriversi agli incontri on line;
- l'animazione puntuale di tre canali social (Facebook, LinkedIn, Youtube) mediante profili specificamente dedicati al Dibattito Pubblico sul Progetto;
- comunicati stampa, ampiamente ripresi dai media sia tradizionali sia on line;
- interviste con i media.

4

Di seguito, si fornisce un maggiore dettaglio delle attività di comunicazione realizzate. L'informazione capillare ha permesso una ampia e qualificata partecipazione sia ai webinar sia agli incontri in presenza.

3.1 I CONTATTI DIRETTI CON LE ISTITUZIONI E GLI STAKEHOLDER

Il Coordinatore ha scelto di coinvolgere innanzitutto i rappresentanti delle istituzioni, ritenendo fondamentale che il Dibattito sia percepito come un momento di partecipazione democratica alla definizione del Progetto. Questo momento non deve in alcun modo contrastare il normale processo di rappresentanza attribuito alle persone elette dalle loro comunità, alle quali sono stati conferiti i necessari poteri.

Il primo passo è stato compiuto inviando una serie di lettere via PEC per annunciare l'indizione del Dibattito da parte del Proponente, Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Successivamente, il Coordinatore ha inviato una lettera di presentazione con la richiesta di un contatto per effettuare una prima istruttoria sul tema, individuando gli aspetti più rilevanti e gli interlocutori maggiormente interessati sul territorio.

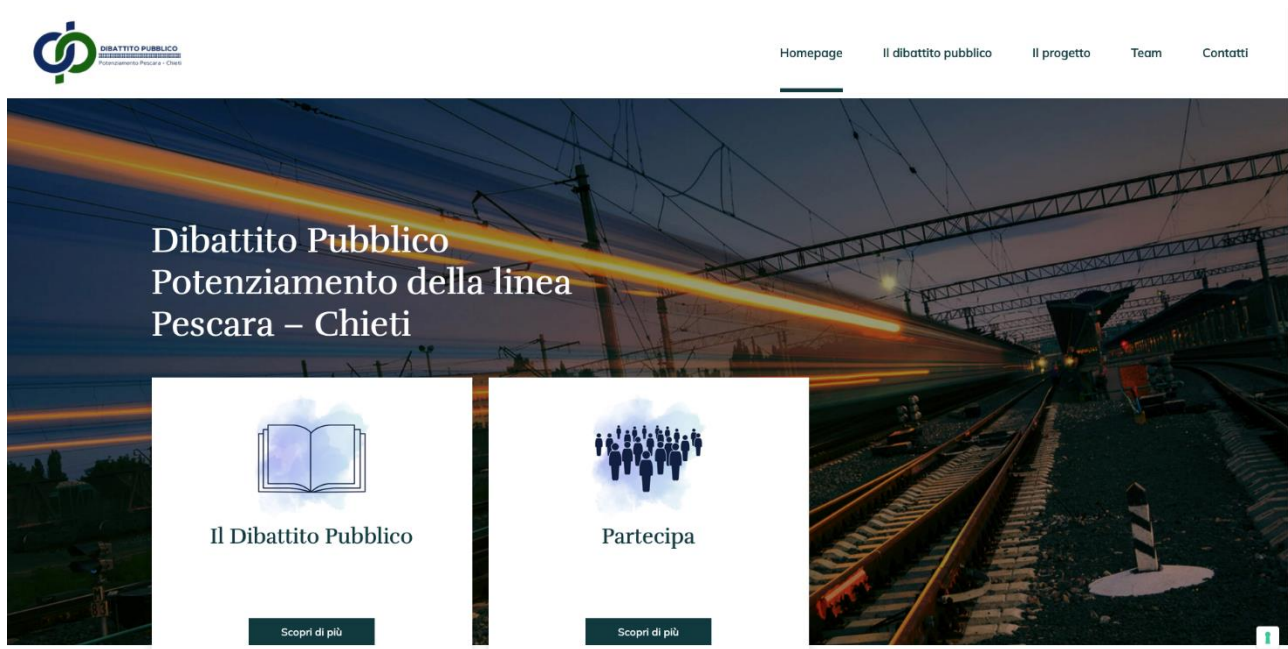
In allegato, l'“Appendice C- Elenco contatti” fornisce l'elenco dei soggetti istituzionali, delle aziende e delle associazioni civiche attivati in fase di avvio del Dibattito.

3.2 IL SITO WEB

Il Coordinatore ha individuato nel sito internet <https://dp.potenziamentopescarachieti.it/> un canale fondamentale per l'informazione costante sugli appuntamenti del Dibattito e la comunicazione degli sviluppi della discussione, in un'ottica di massima trasparenza e facilitazione della costruzione di una consapevolezza critica nelle comunità più direttamente interessate dalla realizzazione della nuova infrastruttura.

Il sito internet ha il duplice obiettivo di:

- informare gli utenti sulle finalità e il funzionamento del Dibattito pubblico come strumento di democrazia partecipativa;
- fornire tutta la documentazione e i materiali necessari a un corretto approfondimento sugli impatti oggettivi dell'opera.



Tali obiettivi si riflettono nella struttura del portale, che contiene nella sua home page tutti i riferimenti (*main box*) per accedere alle pagine secondarie dedicate agli argomenti di inquadramento generale (<https://dp.potenziamentopescarachieti.it/tratte/pescara-chieti/>) e quelli (*sub box*) dedicati all'aggiornamento sull'avanzamento della procedura (*News, Calendario eventi*). La pagina secondaria dedicata alla panoramica sul Dibattito pubblico consente di accedere a ulteriori contenuti informativi sui canali attivati per accogliere gli interventi dei soggetti interessati

e raccogliere i *cahiers* (ridenominati “contributi” per una più immediata comprensione) di quanti hanno voluto condividere pubblicamente la propria opinione.

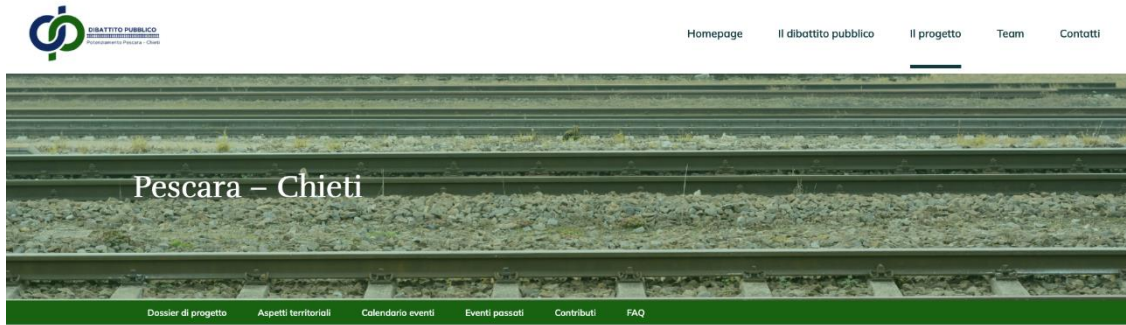
Il sito web, infatti:

- conserva le informazioni, garantendo accesso e reperibilità di documenti;
- consente di confrontare testi, progetti, video;
- prevede la possibilità di commentare e inviare contributi.

La sezione *Il progetto* è stata ideata come sito nel sito per dare visibilità agli aspetti più rilevanti ai fini dello sviluppo di un dibattito consapevole, ovvero:

- Dossier di progetto, con l’accesso alle sezioni per il download del Dossier redatto dal Proponente, dei PFTE dei Lotti oggetto del DP e dell’approfondimento progettuale sull’ipotesi di interramento del tracciato in corrispondenza dell’abitato di San Giovanni Teatino;
- Tracciato, con l’indicazione sintetica dell’estensione delle tratte dei lotti e dei territori attraversati;
- Aspetti territoriali, con l’approfondimenti di aspetti critici quali il piano degli espropri, la viabilità di cantiere, la sostenibilità del progetto, gli aspetti ambientali e territoriali, il contesto paesaggistico, la tenuta idrogeologica, rumori e vibrazioni;
- Calendario eventi;
- Eventi passati;
- Contributi.

Una cura particolare è stata dedicata nel facilitare la reperibilità delle informazioni anche a coloro che non sono tecnici e che avrebbero difficoltà a trovare notizie sugli aspetti di loro interesse. Per fare un esempio, chi fosse interessato a visionare le mappe che individuano gli espropri, consultando la documentazione allegata al PFTE si troverebbe di fronte ad un elenco di file denominati con la codifica tecnica, difficilmente interpretabile; sul sito, invece, la ricerca della stessa informazione è resa molto più semplice e intuitiva.



Dossier di Progetto

Il seguente dossier illustra l'articolazione, le caratteristiche, le modalità di realizzazione, gli impatti e i benefici del Progetto di raddoppio della tratta Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo.

Tale intervento, che prevede il potenziamento di tre Lotti sul territorio abruzzese, si inserisce all'interno del più ampio progetto di velocizzazione della tratta Roma-Pescara, che ha come obiettivo ultimo favorire un più efficace collegamento tra Roma, i territori dell'entroterra appenninico e l'estremo settore nord-orientale della Regione Abruzzo.



All'interno del sito web del Dibattito Pubblico, inoltre, è inserita una sezione dedicata a tutti gli eventi della fase dibattimentale.

In tale sezione sono stati creati box per ciascun evento, contenenti tutte le informazioni di rilievo: un titolo che introduce la tematica dell'appuntamento, la data, l'orario e il luogo di svolgimento dello stesso, le possibili modalità di accesso fornite (in presenza e/o online), eventuali link di accesso allo streaming e una breve descrizione sugli argomenti in discussione. Per gli eventi – in presenza o online – pubblici, viene fornita, inoltre, la registrazione per una libera consultazione in modalità asincrona.

Dal giorno del go live (8-04-2024)¹, il sito ha registrato 10.655 visualizzazioni, 2.499 utenti totali, con un tasso di coinvolgimento del 57,00%.

- I comunicati stampa e la presenza sui media

Ai fini dell'aggiornamento dei media sull'avanzamento del Dibattito, sono stati prodotti e diffusi n. 5 comunicati stampa totali (per un totale di n. 6 lanci stampa), a conclusione dei momenti salienti del processo, ovvero in occasione della conferenza stampa di presentazione del progetto di DP, a conclusione del ciclo di webinar dedicati all'approfondimento delle potenzialità di sviluppo e degli impatti legati alla nuova infrastruttura e al termine di ciascuna giornata di incontri sul territorio.

I lanci stampa hanno prodotto n. 155 uscite, di cui 128 in occasione della conferenza stampa di presentazione, così suddivise:

¹ Il sito è stato attivato l'8 gennaio 2024, in linea con il cronogramma originario del DP. La sospensione intervenuta in data 29 gennaio 2024 ha fisiologicamente prodotto un rallentamento delle attività della piattaforma, regolarmente riprese al riavvio del Dibattito nel mese di aprile 2024.

- n. 1 uscita TV;
- n. 6 uscite sulla stampa cartacea;
- n. 123 uscite web;
- n. 25 agenzie di stampa.

Tra le pubblicazioni più significative si segnalano: Tgr Abruzzo, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Messaggero, La Stampa, Ansa, Libero, Il Tempo, Il Secolo XIX, Quotidiano Nazionale, Borsa Italiana, Tiscali, Askanews, Il Giornale d'Italia, Dire, Il Centro, Regione Abruzzo, Il Pescara, Chieti Today, Corriere Adriatico, Ferrovie.it, FerPress, Ferrovie.info, Informazioni Marittime, Il Mattino, Teleregione Canale 17, Leggo, Today, FS News, Meridiana, Rete8, Pescara Pescara, Rete Abruzzo, Agi, Abruzzoinvideo.tv, Notizie d'Abruzzo, Il Giornale di Chieti, Abruzzo Web, Certa Stampa, News Town, TeleNord, Abruzzo Popolare, Sea Reporter, Il Capoluogo, Abruzzo Live, Il Gazzettino, Notizie D'Abruzzo, Teleborsa, Il Giornale di Chieti.

Nell'Appendice A. Report Media, sono indicati i link delle uscite web sul Dibattito.

- I social

Con l'obiettivo di aumentare la visibilità del sito e la circolarità e rintracciabilità della rassegna stampa, sono stati attivati e alimentati i profili social del Dibattito, accessibili, oltre che in maniera diretta, dalle piattaforme di riferimento grazie ai bottoni presenti nel footer del portale ufficiale del Dibattito.

Più nel dettaglio, la comunicazione social è stata realizzata attraverso un profilo Facebook e un profilo LinkedIn dedicati al progetto di potenziamento della tratta Pescara-San Giovanni Teatino-Chieti-Interporto d'Abruzzo nel suo complesso. A questi, si aggiunge il profilo Youtube sul quale sono state caricate progressivamente le registrazioni dei webinar e degli incontri pubblici sul territorio. La comunicazione social ha mantenuto un registro informativo piuttosto che divulgativo, promuovendo gli incontri, segnalando i link di partecipazione agli stessi, condividendo la rassegna stampa più rilevante.



 **DIBATTITO PUBBLICO**
Partecipazione Civica

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



DIBATTITO PUBBLICO
Potenziamento della linea ferroviaria Pescara - Chieti

L'OPERA AL SERVIZIO DEI TERRITORI: OBIETTIVI NAZIONALI, BENEFICI LOCALI E SOLUZIONI PER IL SUO INSERIMENTO NEL CONTESTO DI CHIETI

Giovedì 16 maggio ore 17.30 - INCONTRO PUBBLICO
Locale Amadeus - Via Aterno, 435 - 66100 Brecciarola Chieti

Per seguire l'evento online, registrati al link: 

Per partecipare in presenza: 

Consiglia Commenta Diffondi il post

Per un report completo dei post pubblicati, si rinvia all' "Appendice B - Report Social" allegata alla presente relazione.

4 GLI INCONTRI, I SOGGETTI COINVOLTI E IL CLIMA DEL DIBATTITO

L'area interessata dal progetto di raddoppio si colloca a ridosso della costa adriatica e, più precisamente, nell'estremo settore nord-orientale della Regione Abruzzo; essa è posta in corrispondenza di una porzione della linea ferroviaria Roma-Pescara che si estende per una lunghezza di circa 6,5 km per il Lotto 1, circa 5,5 km per il Lotto 2, in direzione NE-SW, e 4,09 km di raddoppio in stretto affiancamento per il Lotto 3: Chieti - Interporto D'Abruzzo. L'area attraversata dal tracciato, compresa tra le Province di Pescara e Chieti, si estende in direzione NNO-SSE, coinvolgendo i Comuni di Pescara, S. Giovanni Teatino e Chieti.

La popolazione direttamente o indirettamente interessata (oltre 180 mila abitanti) è, quindi, molto significativa, con interferenze e vincoli ambientali che hanno generato in sede di dibattito, discussioni intense sugli impatti generati sull'ambiente fisico e sulla qualità della vita dei cittadini, in fase di cantiere e di esercizio dell'infrastruttura. Il raddoppio ferroviario sarà, infatti, realizzato in sede, con uno stretto affiancamento alla linea esistente, in un ambiente caratterizzato da una diffusa urbanizzazione, viabilità stradali e canalizzazioni idrauliche che hanno imposto di realizzare tale raddoppio alternativamente sul lato destro e sul lato sinistro del binario esistente.

La partecipazione al Dibattito è stata molto attiva, sia da parte delle amministrazioni e delle istituzioni, sia della popolazione. Molti cittadini hanno preso parte personalmente agli incontri online e agli eventi pubblici, ma si segnala, in modo particolare nel territorio di Chieti, il coinvolgimento di comitati (es. Comferr, FerroVia Chieti Scalo) che svolgono una funzione di rappresentanza e animazione territoriale, in continuità con quanto già realizzato in occasione del DP per il potenziamento della Linea Roma-Pescara nelle tratte Interporto d'Abruzzo-Manoppello e Manoppello-Scafa.

4.1 GLI INCONTRI E I SOGGETTI COINVOLTI

02 maggio: webinar di presentazione del progetto

L'impostazione del Dibattito ha necessariamente tenuto conto del fatto che la discussione ha avuto ad oggetto non una idea progettuale ma un PFTE avanzato, che ha ottemperato ad una serie di richieste di approfondimento dalla Commissione Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Inoltre, la durata del Dibattito, ripreso a seguito del parere favorevole espresso dallo stesso Comitato, è stata influenzata dalla ulteriore proroga di due mesi richiesta dal Coordinatore del Dibattito al fine di consentire a RFI di attuare nuovi approfondimenti progettuali relativi alla soluzione progettuale dell'interramento del tracciato in corrispondenza del passaggio nel territorio del Comune di San Giovanni Teatino. Si è, pertanto, scelto di iniziare il Dibattito riservando un webinar esclusivamente alla presentazione del Progetto da parte dei tecnici di RFI e Italferr, durante

il quale è stata data al pubblico esclusivamente la possibilità di inoltrare domande via chat, rimandando ai successivi incontri gli interventi in diretta.

Persone intervenute (Referenti Soggetto Proponente):

- *Andrea Borgia (RFI)*
- *Fabrizio Arduini (Italferr)*
- *Flavia Demarinis (Italferr)*

N° massimo di utenti collegati: 126

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 159

07 maggio: webinar “Le ragioni dell’opera e i vantaggi per l’entroterra e la costa abruzzese”

Il secondo webinar ha previsto un momento di presentazione da parte di RFI e dei progettisti delle motivazioni strategiche sottese alla realizzazione dell’opera, seguito da un confronto con gli stakeholder. Il pubblico è intervenuto per sottolineare le forti potenzialità del progetto per lo sviluppo del territorio, anche in un’ottica di contrasto al fenomeno dello spopolamento delle aree interne dell’Abruzzo, evidenziando, tuttavia, la delicatezza dei temi relativi agli espropri e all’impatto urbanistico.

Persone intervenute (Referenti Soggetto Proponente e Stakeholder):

- *Enrico Cieri (RFI)*
- *Domenico Tersigni (RFI)*
- *Nicoletta Antonias (RFI)*
- *Giorgio Di Clemente (Sindaco di San Giovanni Teatino)*
- *Enrico Dolfi (TUA Abruzzo)*

N° massimo di utenti collegati: 104

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 78

09 maggio: webinar “Gli aspetti urbanistici e ambientali dell’opera”

Durante il terzo webinar i tecnici di RFI e Italferr hanno analizzato l’impatto ambientale dell’opera ed approfondito i temi più delicati legati al conflitto dell’opera con le attività antropiche (l’effetto sulla viabilità stradale, i sottopassi, così come la presenza delle aree di cantiere, ecc.). Sono state, inoltre, analizzate le procedure di esproprio e di indennizzo che il Proponente intende realizzare per le attività produttive, i terreni e le residenze private. Da parte degli stakeholders, numerosi interventi sono stati dedicati all’impatto dell’opera sulla città di Chieti e sulle possibili proposte di variazione progettuale al fine di minimizzare tali problematiche. A tal riguardo, è stata avanzata la richiesta di considerare anche nel caso di Chieti, come già fatto a San Giovanni Teatino, la soluzione progettuale di interrimento della tratta ferroviaria. Infine, sono state indicate alcune possibili criticità tecniche relative al raccordo tra la linea in progetto e l’Interporto d’Abruzzo.

Persone intervenute (Referenti Soggetto Proponente e Stakeholder):

- *Piergiuseppe Tascione (Italferr)*
- *Valentina Palmiero (Italferr)*
- *Stefano Talamoni (Italferr)*
- *Flavia Demarinis (Italferr)*
- *Mosé Renzi (Direttore Interporto d'Abruzzo)*
- *Ivo Vanzi (Professore ordinario presso l'Università di Chieti - Dipartimento di ingegneria e geologia e Consulente tecnico Comune San Giovanni Teatino)*
- *Nicoletta Di Francesco (Presidente WWF Chieti-Pescara)*
- *Luigi Febo (Presidente Consiglio Comunale di Chieti)*
- *Vincenzo Ginefra (Presidente Commissione Consiliare Speciale Progetto RFI Chieti Scalo)*

N° massimo di utenti collegati: 168

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 90

14 maggio incontro tecnico: “Il tracciato dell’opera e le principali interferenze con il territorio”

(PRESSO L’AURUM DI PESCARA)

La mattina del 14 maggio si è tenuto a Pescara, presso la Sala d’Annunzio dell’Aurum, l’incontro dedicato alla presentazione e agli approfondimenti con amministratori locali, tecnici comunali e referenti degli enti del territorio direttamente o indirettamente interessati dall’infrastruttura. Alla ristretta presenza del Direttore Generale e del Dirigente Settore lavori pubblici e del Settore mobilità, edilizia scolastica e lavori PNRR del Comune di Pescara e dell’architetto referente per la Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA), il confronto si è concentrato sulle possibili soluzioni per un miglior inserimento dell’opera nel contesto urbano della città, con una particolare attenzione alla tutela e all’ampliamento degli spazi verdi, al rafforzamento della mobilità ciclopedonale in armonia con le strategie di mobilità contemplate nel Biciplan e alla coerenza degli interventi infrastrutturali con il Piano Clima locale.

Presenti: 3 persone

14 maggio incontro pubblico: “L’opera al servizio dei territori: obiettivi nazionali, benefici locali e soluzioni per il suo inserimento nel contesto di Pescara”

(PRESSO L’AURUM DI PESCARA)

Il pomeriggio del 14 maggio si è tenuto l’incontro aperto al pubblico presso la Sala d’Annunzio dell’Aurum di Pescara, trasmesso anche in diretta streaming. L’incontro è stato dedicato alla presentazione e discussione del progetto della nuova infrastruttura nella tratta che percorre il Lotto 1 Pescara Porta Nuova - P.M. San Giovanni Teatino. Gli interventi del pubblico hanno permesso di approfondire le modalità di cantierizzazione e gli interventi di mitigazione dell’impatto acustico e

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA-PESCARA,

Lotto1: Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino, Lotto 2: P.M. San Giovanni Teatino – Chieti, Lotto 3: Chieti – Interporto d’Abruzzo

Coordinatore: Roberto Zucchetti, PTSCLAS

vibrazionale in fase di cantiere e di esercizio dell'infrastruttura. Rispetto agli altri incontri sul territorio, si è registrato un inferiore interesse da parte dei cittadini, da collegare in parte al limitato impatto ambientale ed urbanistico dell'opera sul territorio del Comune di Pescara.

Presenti: 10 persone

N° massimo di utenti collegati: 45

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 16

15 maggio incontro tecnico: “Il tracciato dell’opera e le principali interferenze con il territorio”

(PRESSO LA SCUOLA CIVICA MUSICALE DI SAN GIOVANNI TEATINO)

L'appuntamento della mattina del 15 maggio, svoltosi negli spazi della Scuola Civica Musicale di San Giovanni Teatino, è stato dedicato all'approfondimento delle problematiche tecniche segnalate dal Comune e all'analisi delle problematiche di alcuni cittadini a questo scopo invitati dalla amministrazione locale. L'incontro ha quindi permesso di discutere le finalità dell'opera, i benefici locali, le possibili soluzioni alternative per il suo inserimento nel territorio tramite approfondimenti con amministratori locali, tecnici comunali e cittadini interessati. RFI ha, inoltre, ha presentato ai cittadini nel dettaglio le procedure e le tempistiche relative agli espropri, approfondendo alcune specifiche aree cittadine d'interesse dei cittadini presenti, al fine di discutere con attenzione eventuali criticità connesse.

Presenti: 50 persone

13

15 maggio incontro pubblico: “L’opera al servizio dei territori: obiettivi nazionali, benefici locali e soluzioni per il suo inserimento nel contesto di San Giovanni Teatino”

(PRESSO LA STRUTTURA ON DISPLAY A SAN GIOVANNI TEATINO)

Il pomeriggio del 15 maggio si è tenuto l'incontro aperto al pubblico presso la struttura On Display a San Giovanni Teatino, trasmesso anche in diretta streaming. L'incontro è stato dedicato alla presentazione e discussione del progetto con particolare attenzione alla tratta che percorre il Lotto 2 che riguarda il raddoppio della linea P.M. San Giovanni Teatino – Chieti. Sono state presentate e discusse soluzioni migliorative del progetto, finalizzate a contenere gli interventi di esproprio e abbattimento; al riguardo, RFI si è inoltre impegnata a svolgere ulteriori approfondimenti di carattere migliorativo. Il tema degli espropri è stato affrontato in termini specifici, declinando gli interventi per ciascuna zona d'interesse della città, per informare i cittadini interessati sulle tempistiche, le modalità e le tipologie di indennità previste. Inoltre, è stato dedicato ampio spazio al confronto fra i relatori e i numerosi interventi dei cittadini presenti.

Presenti: 130 persone

N° massimo di utenti collegati: 102

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 95

16 maggio incontro tecnico: “Il tracciato dell’opera e le principali interferenze con il territorio”

(PRESSO IL TEATRO MARRUCINO DI CHIETI)

La mattina del 16 maggio presso il Foyer del Teatro Marrucino di Chieti si è tenuto l’incontro dedicato alla presentazione e agli approfondimenti con amministratori locali e tecnici comunali che ha permesso di presentare e discutere le finalità dell’opera. Nel dettaglio, sono state esaminate le criticità e le principali soluzioni per l’inserimento dell’opera nel territorio di Chieti, tra le quali l’ipotesi di un interrimento della tratta ferroviaria.

Presenti: 10 persone

16 maggio incontro pubblico: “L’opera al servizio dei territori: obiettivi nazionali, benefici locali e soluzioni per il suo inserimento nel contesto di Chieti”

(PRESSO IL LOCALE AMADEUS DI CHIETI)

Il pomeriggio del 16 maggio si è tenuto l’incontro aperto al pubblico organizzato presso il locale Amadeus, in località Brecciarola per essere vicini al luogo dell’intervento, trasmesso anche in diretta streaming. L’incontro è stato dedicato alla presentazione e discussione del raddoppio della tratta Chieti – Interporto d’Abruzzo. L’incontro ha visto una partecipazione numerosa da parte dei cittadini e dei comitati, interessati anche ad approfondire aspetti procedurali e progettuali delle tratte Interporto d’Abruzzo-Manoppello e Manoppello-Scafa, già oggetto del Dibattito Pubblico svolto nel 2022. Alla presentazione del progetto da parte di RFI e Italferr ha, pertanto, fatto seguito un intenso confronto sull’opportunità dell’opera, sulla potenziale domanda di trasporto e sui benefici generati dall’infrastruttura a fronte dei significativi impatti sull’ambiente e sull’abitato.

Presenti: 80 persone

N° massimo di utenti collegati: 39

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 49

14

28 maggio: “Presentazione del Documento delle Domande”

Durante il webinar il Coordinatore ha presentato il Documento delle Domande, all’interno del quale sono esposte sistematicamente le questioni emerse negli interventi orali e tramite l’invio dei contributi. Per ogni questione emersa, i diversi contributi e domande sono state sintetizzati in 34 quesiti redatti dal Coordinatore con il supporto degli esperti della sua équipe. I temi principali evidenziati nel Documento sono così raggruppati:

- Le finalità dell’opera e le scelte di tracciato;
- L’inserimento urbanistico della nuova linea;
- Le interferenze con la viabilità TPL e acque;
- Le interferenze con le abitazioni e attività produttive;

- Le interferenze con l'ambiente naturale;
- Le interferenze in fase di cantiere;
- Espropri, occupazioni temporanee;
- Questioni relative alla procedura e ai finanziamenti.

Il Documento è stato inviato al Proponente con la richiesta di fornire una risposta scritta, articolata ed esaustiva a tutte le domande, al fine di ottenere la Relazione Conclusiva, che sarà reso disponibile sul sito del Dibattito Pubblico il 6 giugno 2024.

N° massimo di utenti collegati: 37

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 28

06 giugno: “Presentazione della Relazione Conclusiva”

La conclusione del Dibattito pubblico, avvenuta il 5 giugno 2024, ha coinciso con la consegna della Relazione Conclusiva. Il Coordinatore ha, pertanto, presentato nel corso di un webinar i principali contenuti del documento, fornendone in questo modo una facile guida alla lettura.

4.2 IL “CLIMA” DEL DIBATTITO: CONSIDERAZIONI DEL COORDINATORE

15

La Raccomandazione 3 richiede al Coordinatore “di rilevare e considerare le aspettative – sia esplicite sia indirette – dandone conto nella Relazione Conclusiva, degli interlocutori coinvolti nel dibattito pubblico e presti attenzione al grado di soddisfazione dei medesimi interlocutori [...] in merito all'andamento e agli esiti dello stesso dibattito pubblico”: il Dibattito ha dovuto adattarsi al fatto che oggetto della discussione non sia una idea progettuale, dove tutti gli attori agiscono sullo stesso piano, ma un PFTE molto avanzato, che ha ottemperato ad una serie di richieste di approfondimento avanzate dalla Commissione Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il Dibattito si svolge quindi in un contesto molto diverso da quello che si avrebbe in fase di DOCFAP, studio delle alternative progettuali.

Tuttavia, nel caso del presente Dibattito, una efficace azione, soprattutto dell'amministrazione comunale di San Giovanni a Teatino, ha permesso di attivare, grazie al supporto tecnico e amministrativo della Regione Abruzzo, un approfondimento del Progetto, sfociato nella elaborazione di una possibile variante: proprio in considerazione di questo importante sviluppo, il Dibattito è stato “sospeso” per due mesi, dando così tempo ai tecnici di approfondire l'ipotesi formulata, che è stata poi presentata, una volta ripreso il Dibattito, nella fase degli incontri sul campo.

Il Coordinatore, preso atto di questa situazione, ha compiuto le seguenti scelte:

- all'inizio della fase dibattimentale ha dedicato un webinar interamente dedicato alla illustrazione del Progetto, nella convinzione che nulla sia più inutile e dannoso che discutere di qualcosa che non si conosce;
- ha sollecitato i portatori di obiezioni e i sostenitori di soluzioni alternative, spesso vagamente descritte, a interrogare i tecnici chiedendo: a) la soluzione che prospetto è stata analizzata? b) perché non è stata scelta? In questo modo il Dibattito assume le caratteristiche di uno "stress-test" dove il compito dei tecnici è convincere non soltanto della bontà della soluzione proposta, quanto della serietà tecnica con cui essa è stata formulata;
- dopo avere dato in fase iniziale uno spazio preponderando ai tecnici del Proponente, ha lasciato priorità e grande libertà di intervento al "pubblico" chiedendo ai tecnici di intervenire in risposta e a chiarimento delle problematiche sollevate;
- ha articolato gli incontri in presenza su due livelli: a) "tecnici", a inviti, dove è possibile discutere trattando anche aspetti di natura puntuale o complessa; b) incontri di natura assembleare dove la parola è data senza formalità di iscrizione, semplicemente segnalando la volontà di intervenire;
- non si è limitato alla funzione di regolare il dibattito ma ha svolto attivamente; a) una funzione di sintesi e, ove necessario di "traduzione", delle posizioni emerse; b) una funzione "didattica" spiegando aspetti tecnici del sistema ferroviario, indispensabili per comprendere gli effetti delle proposte. Questo per evitare che, venendo presentati dai tecnici del Proponente, fossero interpretati come "di parte" e non, invece, come dati oggettivi.

Come già richiamato in questa sede, il Dibattito in oggetto è stato preceduto, nel 2022, da quello relativo alla tratta tra Chieti e Manoppello; il tracciato per questa tratta, scelto in sede progettuale e poi confermato in sede di Conferenza dei Servizi e quindi definitivamente approvato, non ha accolto la proposta di variante avanzata da COMFERR e supportata con dichiarazioni pubbliche dal Comune di Chieti, oltre che da altri comuni interessati. Ovvio, quindi, che le polemiche siano tuttora molto vive e che si siano quindi manifestate anche all'interno del presente Dibattito: pur chiarendo, ogniquale volta necessario, che l'oggetto del Dibattito fosse un altro, il Coordinatore non ha voluto impedire la loro espressione. Anzi, l'assemblea pubblica prevista nel comune di Chieti è stata convocata in un locale situato in località Brecciarola, nella zona ove è attivo il comitato promotore della modifica del tracciato: la riunione, pur con qualche comprensibile momento di tensione, si è tenuta regolarmente e ha permesso ai cittadini di esprimere le proprie posizioni e ai tecnici di presentare e motivare le loro scelte.

Probabilmente, proprio l'esperienza del precedente Dibattito ha indirizzato il Comune di San Giovanni a Teatino verso la ricerca di una mediazione per apportare al progetto presentato sostanziali modifiche che fossero, però, tecnicamente fattibili. L'amministrazione comunale si è dotata del supporto di un esperto ed ha avviato un dialogo, sostenuto dalla Regione Abruzzo, con

RFI e Italferr: per consentire a tale approfondimento di arrivare ad un sufficiente stadio di definizione, la fase dibattimentale è stata posticipata con l'accordo del Proponente e del Coordinatore; questo ha reso possibile attivare la fase sul campo presentando, accanto al PFTE oggetto di discussione, una "ipotesi" di variante che prevede un parziale interrimento della linea. Questo concreto segnale di disponibilità ha orientato in senso molto positivo il clima del confronto: ciò ha permesso di affrontare in maniera molto costruttiva diverse rilevanti problematiche, di cui si darà ampia descrizione nei paragrafi seguenti, trovando in diversi casi ottime soluzioni di compromesso.

Il Comune di Pescara ha partecipato al Dibattito con un apporto molto significativo dei propri tecnici, che hanno attivamente collaborato con RFI e Italferr per individuare soluzioni a diverse problematiche che il Progetto presentava: la dimensione pubblica del Dibattito è stata mantenuta molto "in sordina", per non interferire con la campagna elettorale per le elezioni comunali, indette per i primi giorni di giugno 2024.

Lo svolgimento del Dibattito conferma, a valutazione del Coordinatore, l'opportunità di fare delle amministrazioni locali, e in primo luogo dei sindaci, i principali protagonisti del Dibattito. Questa scelta ha, innanzitutto, un valore istituzionale: assume come principali portavoce degli interessi locali i rappresentanti democraticamente eletti; segnala ai singoli cittadini un riferimento, accessibile e autorevole, al quale rivolgersi per essere accompagnati nel confronto con il Promotore del Progetto, evitando l'inserimento di quelli che possiamo definire come i "leader della protesta"; infine permette, grazie all'impegno dei funzionari comunali e degli enti funzionali, un dialogo tecnico di ottimo livello, capace di produrre modifiche al Progetto che siano poi effettivamente praticabili.

La valutazione del Coordinatore è che, salvo smentita, le istanze avanzate dai comuni di Pescara e San Giovanni a Teatino abbiano trovato una accoglienza tale da soddisfare, se non tutti, certamente la maggior parte delle richieste. Diverso il caso di Chieti, dove, sempre a valutazione del Coordinatore, le posizioni critiche nei confronti del Progetto non hanno finora trovato sbocco in una proposta tecnicamente ed economicamente fattibile.

Consegnando l'esito del Dibattito a coloro che dovranno assumere le decisioni sulla realizzazione del progetto e sulle sue caratteristiche, è necessario esprimere un sincero ringraziamento a tutti coloro che hanno collaborato, sia nella organizzazione del Dibattito, sia nella presentazione del progetto sia, soprattutto, ai rappresentanti delle istituzioni e dei portatori di interessi, collettivi o privati.

5 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO

I prospetti seguenti descrivono, in termini quantitativi, gli output e i principali risultati ottenuti nel corso del Dibattito Pubblico sul progetto di Potenziamento della linea **Pescara-San Giovanni Teatino-Chieti-Interporto d'Abruzzo**, con l'obiettivo di evidenziare la portata partecipativa del percorso intrapreso.



11 Incontri

- 5 da remoto
- 3 ad inviti
- 3 in presenza



14 Contributi

degli stakeholder
pubblicati sul sito del
DP



904 Partecipanti

- 621 in collegamento
- 283 in presenza



6 lanci stampa

Uscite

155

- 1 sulla TV
- 6 su stampa cartacea
- 123 web
- 25 agenzie di stampa

11.381

Visualizzazioni totali

su tutte le piattaforme

6 IL QUADRO SINOTTICO DEL DIBATTITO PUBBLICO

Nel presente capitolo sono esposti i temi affrontati nell’ambito del Dibattito e le relative criticità. L’esposizione segue le indicazioni fornite dalla Raccomandazione 3 e quindi inizia esponendo un **quadro sinottico** che:

- distingue tra i temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire e quelli che, invece, ne sono rimasti al margine;
- li espone seguendo un criterio di “ponderazione comparata”, tenendo conto del peso specifico che ognuno di essi ha assunto nello svolgersi della consultazione pubblica. L’ultima colonna indica, con la sigla e il colore: E – argomento “trattato ed esaurito”, NE “trattato ma non esaurito”;
- ne fornisce una sommaria indicazione e rimandando ai successivi paragrafi la trattazione analitica.

L’organizzazione del Quadro Sinottico, così come richiesto dalla Raccomandazione 3, comporta di procedere ad una valutazione, in particolare su quali temi siano stati maggiormente oggetto di attenzione e, soprattutto, quali di essi abbiano avuto la possibilità di “essere trattati ed esauriti”. A questo proposito, occorre chiarire che:

- la valutazione è espressa dal Coordinatore, che se ne assume la responsabilità;
- affermare che il Dibattito “sia riuscito a trattare e ad esaurire le criticità” non significa che gli attori siano addivenuti ad una visione condivisa del problema e delle soluzioni, ma che tutti gli elementi oggettivi e soggettivi siano stati adeguatamente esplicitati.

Per quanto riguarda, invece, il criterio di ponderazione si è scelto di utilizzare una scala qualitativa così definita:

Dominante	Il tema è stato al centro del dibattito, riproposto sia negli incontri tecnici on line sia sul territorio ed è stato espressione di interessi sostenuti in maniera attiva da gruppi di pressione o comitati.
Grande attenzione	Il tema ha ricevuto una grande attenzione ma non ha dominato il DP essendo sostenuto da interessi pubblici ma localmente concentrati
Specialistico	Il tema riguarda puntuali questioni specifiche o è stato sollevato da persone esperte che sono intervenute su aspetti legali o tecnici

La sezione è strutturata in modo sintetico, in modo da consentire una lettura sufficientemente veloce dei temi trattati e di cogliere le connessioni logiche tra di essi: per ciascun argomento, sono richiamati i contributi condivisi nel corso degli incontri, sia a distanza sia in presenza, i contributi scritti inviati, nonché le osservazioni al progetto formulate durante la fase di *conflict assessment*

volta a individuare e sollecitare gli stakeholder². Molte sono, pertanto, le questioni emerse, che vengono presentate nel documento seguendo questo ordine logico:

1. Le finalità dell'opera;
2. Le scelte di tracciato;
3. Interferenze e opportunità di riassetto urbanistico;
4. Interferenze con l'ambiente, le residenze e le attività produttive;
5. Espropri, occupazioni temporanee e gestione dei cantieri;
6. Questioni relative alla procedura e ai finanziamenti.

Gli argomenti trattati, dopo una sintetica esposizione, sono convertiti in domande: al Promotore e ai progettisti è stato chiesto di rispondere, in molti casi formalizzando e approfondendo le risposte già date per via breve negli incontri.

Alcuni “nota bene”:

- nel presente documento ci si è attenuti alla regola di limitare le domande alle sole questioni direttamente attinenti al tracciato oggetto del presente Dibattito;
- le domande sono proposte cercando di essere fedeli al testo di chi le ha formulate. Molto spesso contengono anche giudizi: il fatto che vengano proposte nella loro integrità non significa in nessun modo condivisione dei giudizi espressi;
- i “titoli” assegnati ai contributi sono scelti dal coordinatore e sono finalizzati a fornire una sintetica informazione sul contenuto;
- al fine di favorire il massimo dibattito, sono stati pubblicati come “contributi” testi inviati come mail: in questi casi sono state mantenute riservate le parti che non hanno un rilievo pubblico;
- sono citate le persone che hanno inviato contributi scritti o sono intervenute su prenotazione nei webinar; sono stati omessi titoli accademici o professionali salvo indicare gli eventuali incarichi istituzionali; gli interventi effettuati nelle assemblee pubbliche sono riportati in forma anonima, ma il nome degli intervenuti è reperibile nelle registrazioni, disponibili sul sito, che fungono da verbale.

² La registrazione audiovisuale degli incontri è disponibile sul sito e ciò rende superflua la sua trascrizione analitica.

6.1 TEMI DOMINANTI

Il Progetto si inserisce in un contesto densamente urbanizzato e di conseguenza forti sono state le sollecitazioni per limitare il suo impatto urbanistico.

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E / NE
L'attraversamento di San Giovanni a Teatino in località Sambuceto	Il progetto sottoposto a Dibattito presenta la soluzione di un potenziamento a raso, in affiancamento alla linea esistente. Questa scelta è supportata da una multicriteria che mostra come il completo interrimento della linea sia svantaggioso e non solo dal punto di vista economico.	La posizione pragmatica assunta dalla amministrazione comunale ha permesso, grazie anche alla mediazione della Regione, di sviluppare una ipotesi di parziale interrimento (circa 550 metri) che permette una importante riqualificazione urbanistica della frazione di Sambuceto.		E
L'attraversamento di Chieti in località Brecciarola	Il tema è analogo al precedente. Il PFTE oggetto di dibattito prevede il potenziamento della linea in superficie e in affiancamento con il binario esistente, interferendo in più punti con la densa urbanizzazione. In sede di Dibattito è stato richiesto un interrimento della linea, facendo riferimento a quello di Sambuceto.	A differenza di quanto realizzato dal Comune di San Giovanni a Teatino, né nella fase preparatoria né nell'incontro con gli amministratori e i tecnici né successivamente, l'amministrazione di Chieti ha presentato una richiesta sufficientemente dettagliata per consentire ai tecnici di RFI e Italferr di esprimere una valutazione. L'eventuale esame di una soluzione di parziale interrimento avrebbe, però, rilevanti impatti sulla procedura		NE
Interferenze con le residenze e la viabilità	Considerata la densa urbanizzazione del territorio attraversato dalla linea, grande attenzione da parte delle istituzioni e dei cittadini è stata posta sul tema delle interferenze: come evitare abbattimenti? Come migliorare l'inserimento della linea? Come migliorare la viabilità di attraversamento?	Molti sono i punti specifici affrontati: li elenchiamo in modo sintetico, rimandando al testo per il loro approfondimento. Pescara: <ul style="list-style-type: none"> La fermata San Marco: accettata una modifica progettuale per preservare un parco di quartiere Realizzazione del "Corridoio verde": modificato il progetto in tre sottopassi per consentire in futuro il transito dei filobus San Giovanni a Teatino: <ul style="list-style-type: none"> La fermata aeroporto: accettata una modifica progettuale per migliorare il transito tra stazione e aeroporto Abbattimento edifici in via Lago di Garda: modificato il progetto della "variante interrimento" evitando gli abbattimenti Abbattimento di edifici residenziali e commerciali in via Aldo Moro: modificato il progetto della "variante interrimento" evitando parte degli abbattimenti 		E

6.2 TEMI CHE HANNO RICEVUTO GRANDE ATTENZIONE

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E / NE
Le finalità dell'opera e le scelte di tracciato	Il tema della finalità dell'opera è stato più volte sollevato in relazione al traffico sia passeggeri sia merci,	Le risposte dei tecnici sono state esaustive su entrambi gli aspetti. Il traffico passeggeri è oggi poco rilevante perché, essendo la linea a binario unico, non riesce a fornire frequenza e tempi di	E

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E / NE
	in parte in modo strumentale per opporsi al Progetto.	percorrenza adeguati: il Progetto è finalizzato a rimuovere questi limiti e le analisi di traffico mostrano che il servizio ferroviario aumenterà l'utenza, anche grazie alla realizzazione di una nuova fermata. Per il trasporto merci è stato mostrato che le pendenze, più volte evocate come un limite vincolante, non impediscono il transito di treni a standard europeo.	
Indennità per espropri e riduzione / sospensione di attività economiche	Considerata la rilevanza degli espropri e le notevoli interferenze prodotte dai cantieri numerose sono state le richieste sui tempi, modi e gestione degli espropri	Nelle assemblee pubbliche è stato dettagliatamente descritto il procedimento di acquisizione delle proprietà che sono necessarie. Importante è stata l'informazione che in casi analoghi oltre il 90% delle acquisizioni è avvenuto in modo consensuale e che la tempistica di erogazione degli indennizzi è tale da consentire l'acquisizione di un altro immobile. Cittadini con situazioni particolarmente complesse o delicate sono stati incontrati presso l'amministrazione comunale e insieme ai tecnici sono state avviate le necessarie azioni di approfondimento. Solo in località Brecciarola, probabilmente in seguito al Dibattito precedente, non è stato possibile approfondire in modo congiunto le problematiche, ma si è rimasti alle dichiarazioni tipiche di questi casi: "fermeremo le ruspe".	NE

6.3 TEMI SPECIALISTICI E PROCEDURALI

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E / NE
Raccordo funzionale con Interporto d'Abruzzo	Nel corso del secondo webinar, sono state sollevate critiche al progetto per quanto attiene il raccordo con l'interporto, sia sotto il profilo tecnico (segnalamento) sia per supposti oneri che sarebbero rimasti a carico della società di gestione.	Il confronto tecnico ha chiarito una serie di aspetti di dettaglio e fatto rientrare le preoccupazioni inerenti sia la funzionalità sia la ripartizione dell'onere economico.	E
Tipologia delle barriere acustiche e vibrazioni	Diversi gli interventi su questi temi e la richiesta che RFI posizioni barriere di nuova concezione, esteticamente meno impattanti. Contestazione di inadeguatezza del modello utilizzato per la stima della propagazione del rumore	La risposta dei tecnici alla questione sollevata indica che nelle successive fasi di sviluppo del progetto potranno essere individuate, anche attraverso eventuali iniziative di coinvolgimento degli stakeholder, le soluzioni che meglio si inseriscono nel contesto territoriale e paesaggistico di riferimento.	E
Sito di interesse regionale (SIR) di Chieti Scalo	È stata contestata la mancanza di "valide indagini di qualità ambientale circa eventuali interferenze tra l'opera e il SIR" per inadeguatezza del metodo di campionatura.	La risposta dei tecnici è che le interferenze riguardano opere accessorie, quali viabilità e aree di cantiere, che saranno successivamente definite; dopo di ciò saranno eseguite le indagini necessarie per ottenere i titoli autorizzativi di legge.	E
Piano d'indagini ambientali integrative	È stato contestato che il Piano di indagine ambientale non sia conforme al dettato normativo, perché privo del rilievo topografico sia perché non è indicato il metodo di scavo dei pozzetti.	La risposta dei tecnici è che le modalità di analisi e i parametri indagati sono conformi a quanto previsto dal DPR 120/2017. Inoltre, specificano che i siti potenzialmente contaminati non rappresentano una potenziale criticità dal punto di vista degli effetti ambientali delle attività di costruzione.	E
Modello di determinazione dei descrittori acustici	È stato contestato che il modello utilizzato per prevedere i livelli del rumore non sia conforme alla direttiva 2002/49/CE.	La risposta dei tecnici è che le verifiche sono state sviluppate utilizzando una impostazione consolidata nel settore ferroviario (standard di calcolo SHALL03) e un database emissivo rappresentativo del parco ferroviario nazionale: ciò ha consentito di ottenere un dato acustico previsionale attendibile	E

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E / NE
		e rappresentativo della condizione di esercizio assunta come riferimento.	
Il contesto normativo nel quale si inserisce il Progetto	È stato chiesto di chiarire perché nella documentazione si fa riferimento al "nuovo codice degli appalti", dato che il Progetto è stato avviato prima della sua entrata in vigore	A seguito del Dibattito pubblico, che ha portato significative variazioni al Progetto, RFI presenterà al MASE e al MIC il PFTE aggiornato sulla base degli esiti del Dibattito, con uno Studio di Impatto Ambientale aggiornato. Spetterà al MASE valutare le modalità di prosecuzione dell'iter approvativo.	E
Espropri e vincoli alle proprietà	Le problematiche relative ai singoli casi di interferenza ed esproprio sono state analizzate in dettaglio nel corso degli incontri tecnici. In generale, le domande si sono concentrate su tempi, modalità e indennizzo degli espropri.	Il Dp ha permesso una dettagliata analisi dei singoli casi, anche grazie alla disponibilità dei tecnici di RFI e Italferr. Sembra importante evidenziare che il Dp ha permesso che ciò avvenisse in un ambito istituzionali, nelle sedi dei comuni, con la presenza anche dei tecnici comunali che hanno supportato i propri cittadini: ciò è importante per evitare che su questi aspetti, così delicati anche dal punto di vista emotivo, si inseriscano persone estranee con l'intento di assumere il ruolo di "leader della protesta".	E
Il nome della stazione al servizio dell'aeroporto	Come avvenuto altrove, il nome della nuova fermata è stato oggetto di rivendicazioni territoriali	La risposta ha indicato la procedura con la quale, successivamente, si potrà definire il nome della fermata, il cui scopo principale è consentire agli utenti di individuarne con facilità localizzazione e funzione.	E

6.4 TEMI CHE IL DIBATTITO NON È RIUSCITO A TRATTARE

È opinione del Coordinatore che tutte le questioni poste da quanti sono intervenuti siano state affrontate nel corso del Dibattito, seppur con diversi livelli di approfondimento. Non si segnalano, pertanto, temi inevasi.

6.5 LE FINALITÀ DELL'OPERA E LE SCELTE DI ITINERARIO

Quasi unanime è stata l'affermazione dell'importanza di rafforzare il collegamento tra Pescara e Roma, uno dei principali nessi est-ovest della rete nazionale, ma anche maglia importante per il funzionamento della rete ferroviaria europea. Pur dentro questa prospettiva, le richieste di chiarimento e le critiche si sono concentrate sugli aspetti seguenti:

- a) L'intervento non si giustifica alla luce della scarsissima frequentazione attuale dei servizi ferroviari, anche nella zona densamente abitata tra Pescara e Scafa.
- b) La finalità al servizio del trasporto merci è stata da alcuni messa in dubbio per via delle pendenze delle altre tratte appenniniche.
- c) Il tracciato prescelto, in affiancamento al binario esistente, non viene contestato nella tratta oggetto del presente Dibattito, ma viene da più parti richiesto di ridurre l'interferenza urbanistica mediante l'interramento di parte della linea.
- d) Molte sono state le domande e le richieste di leggeri spostamenti di tracciato per allontanare la linea dalle abitazioni e, in alcuni casi, per evitare abbattimenti.

6.5.1 Effetti dell'intervento sul servizio passeggeri

Il tema della domanda passeggeri è stato sollevato in maniera marginale e a supporto dell'opinione formulata da alcuni che l'intervento sia inutile o produca più danni che vantaggi, soprattutto alle popolazioni direttamente interessate. In particolare, nella assemblea tenutasi in località Brecciarola è stata evidenziato che la ferrovia è attualmente scarsamente utilizzata per gli spostamenti locali ed è stato chiesto quale "bilanciamento" vi sia tra i costi sociali e ambientali imposti al territorio e i benefici che gli abitanti del luogo riceveranno. Sempre a sostegno della non utilità dell'opera è stato chiesto quale risparmio di tempo si avrà nel collegamento tra Pescara e Chieti.

Analogo ragionamento è stato fatto anche per il collegamento con Roma, dove oggi la ferrovia è meno utilizzata dell'auto e dei servizi su gomma: si è quindi sostenuto che investire sulla ferrovia sia una scelta non dettata da un effettivo bisogno ma da altri interessi.

Domanda 1 – Le previsioni del modello di traffico mostrano che l'intervento renderà possibile l'offerta di un servizio ferroviario in grado di attrarre una maggiore quota di passeggeri? Per quale motivo ciò potrà avvenire e in quale misura, sulla breve e lunga distanza?

Risposta 1 - Allo stato attuale le caratteristiche funzionali della linea, la dislocazione delle stazioni/fermate ed il layout delle stazioni presenti lungo questa sono tali da non rendere possibile organizzare un servizio ferroviario frequente e con cadenzamento orario rigoroso, requisito questo oramai imprescindibile per rendere la modalità ferroviaria competitiva con quelle "concorrenti": in primis l'autovettura privata ma, più in generale, la modalità "stradale", ivi incluso il trasporto collettivo su gomma.

In un contesto in cui la mobilità privata su gomma può contare su tempi di percorrenza migliori e la mobilità pubblica su gomma offre servizi a costi paragonabili a quelli ferroviari ma con frequenze maggiori, è evidente che l'attuale mobilità viaggiatori si riferisca solo marginalmente al vettore ferroviario, in particolare per la medio-lunga percorrenza. Il potenziamento della direttrice Roma - Pescara, già in una prima fase quale quella che vede la tratta orientale da Scafa a Pescara completamente raddoppiata e la presenza della bretella di collegamento per L'Aquila, consentirà di porre le condizioni infrastrutturali per incrementare la frequenza dell'offerta e ridurre i perditempo per gli incroci sul binario unico, al fine di sviluppare servizi ferroviari più competitivi.

A titolo di esempio, e solo per rappresentare le sostanziali modifiche rese possibili da questa prima fase infrastrutturale, di seguito sono rappresentati i servizi oggi presenti sulla relazione Pescara - L'Aquila (tempo in auto da 1h 20' a 1h 50').

1	PESCARA	ve, 24/05	5:25	da	1	1:58	AV	FR	lu - sa											
	L'AQUILA		7:23	a					no 25., 26. Dic, 1...	6	7	8								
2	PESCARA	ve, 24/05	7:30	da	1	2:15	AV	FR	lu - ve											
	L'AQUILA		9:45	a					no 25., 26. Dic, 1...	8	9	10								
3	PESCARA	ve, 24/05	9:25	da	1	2:02	AV	FR	lu - ve											
	L'AQUILA		11:27	a					no 25., 26. Dic, 1...	10	11	12								
4	PESCARA	ve, 24/05	10:13	da	---	2:26	FR		lu - ve											
	L'AQUILA		12:39	a					no 25., 26. Dic, 1...	11	12	13								
5	PESCARA	ve, 24/05	11:19	da	1	2:53	FR	FR	lu - ve											
	L'AQUILA		14:12	a					no 25., 26. Dic, 1...	12	13	14								15
6	PESCARA	ve, 24/05	12:15	da	1	3:20	FR	FR	lu - ve											
	L'AQUILA		15:35	a					no 25. Dic 2023 f...	13	14	15								16
7	PESCARA	ve, 24/05	13:47	da	1	2:51	FR	FR	lu - ve											
	L'AQUILA		16:38	a					no 25., 26. Dic, 1...	14	15	16								17
8	PESCARA	ve, 24/05	14:10	da	1	3:26	FR	FR	lu - sa											
	L'AQUILA		17:36	a					no 25., 26. Dic, 1...	15	16	17								18
9	PESCARA	ve, 24/05	15:10	da	1	3:30	FR	FR	lu - ve											
	L'AQUILA		18:40	a					no 25. Dic 2023 f...	16	17	18								19
10	PESCARA	ve, 24/05	16:15	da	1	3:42	FR	FR	lu - ve											
	L'AQUILA		19:57	a					no 25., 26. Dic, 1...	17	18	19								20
11	PESCARA	ve, 24/05	19:16	da	1	3:08	FR	FR	lu - ve											
	L'AQUILA		22:24	a					no 25., 26. Dic, 1...	20	21	22								23

Fonte: In Treno Tutt'Italia PC - orario dicembre 2023

Allo stato attuale sono quindi proposti 11 collegamenti giornalieri tra Pescara e L'Aquila: la quasi totalità (10) prevede un cambio a Sulmona (talvolta anche impegnativo, circa 50' di attesa per la corrispondenza con il successivo treno); 4 presentano tempi che in qualche modo sono paragonabili a quello in auto mentre le restanti 7 soluzioni rendono praticamente l'alternativa ferroviaria impraticabile.

Il potenziamento infrastrutturale futuro creerà le condizioni per un radicale miglioramento del livello di servizio offerto dal vettore ferroviario in quanto potranno essere istituiti servizi cadenzati biorari diretti (1 treno ogni due ore allo stesso minuto, 8 coppie di collegamenti giornalieri) che presentano (tutti) tempi di percorrenza pari a 1h 54' a cui potranno aggiungersi ulteriori servizi biorari cadenzati Pescara-Sulmona con corrispondenza d'orario ai servizi Sulmona-L'Aquila. In sostanza sarà offerta la possibilità di avere collegamenti orari tra Pescara e L'Aquila.

Questa "trasformazione" dell'offerta potrà progettarsi anche per i collegamenti di maggiore distanza. Lo schema qui di fianco riportato mostra l'attuale offerta presente sulla

ROMA TERMINI	ve, 03/05	14:20	da	---	3:30	AV
PESCARA		17:50	a			
ROMA TERMINI	ve, 03/05	16:40	da	---	3:26	AV
PESCARA		20:06	a			
ROMA TIBURTINA	ve, 03/05	18:10	da	---	3:35	FR
PESCARA		21:45	a			
ROMA TERMINI	ve, 03/05	18:47	da	---	3:22	AV
PESCARA		22:09	a			

relazione Roma - Pescara, 4 collegamenti giornalieri non cadenzati con tempi pari a circa 3h 30'.

Al fine di superare il limite di una offerta di trasporto che risulta coprire solo marginalmente le esigenze di mobilità di lungo percorso: es. non vi sono servizi diretti da Roma verso Pescara nella mattina, la configurazione futura della infrastruttura a doppio binario consentirà di raddoppiare l'offerta e prevedere un cadenzamento già in una prima fase di implementazione dell'infrastruttura.

Lo Studio di Trasporto, che ha simulato il comportamento dei viaggiatori rispetto alle future potenzialità dei sistemi di trasporto stradale e ferroviario, ha previsto che - a seguito del miglioramento dell'offerta ferroviaria - la percentuale di utenti della modalità ferroviaria potrà incrementarsi di circa il 4,5 % passando dall'attuale 8,4% al 12,9%.

6.5.2 Funzionalità della linea al servizio delle merci

Alcuni interventi, nelle assemblee di Sambuceto e di Brecciarola, hanno affermato, con evidente spirito polemico, che, al fine del trasporto merci, il potenziamento della tratta di cui si discute, sia reso inutile dalle pendenze che caratterizzano la restante parte del tracciato verso Roma (“Stiamo facendo riferimento a Pescara-Roma oppure solo Pescara-Manoppello?”) e ai vincoli ambientali (Indicazione dell’ESRI Abruzzo per la tutela delle falde acquifere) che impedirebbero di realizzare il traforo del Monte Morrone.

Domanda 2 – La tratta oggetto di Dibattito fa parte di un itinerario nel quale è programmaticamente previsto l’obbligo di garantire caratteristiche costruttive della linea idonee al transito di treni merci a standard europeo?

Risposta 2 - I trasporti rappresentano un settore strategico dell’economia. I servizi di trasporto costituiscono una delle basi dell’integrazione europea, poiché la piena interconnessione delle reti di trasporto sono una condizione necessaria per il completamento e il corretto funzionamento del mercato unico europeo, oltre che un presupposto per uno sviluppo sostenibile.

Con il vigente Regolamento UE 1315/2013 è stata attuata la revisione della Trans European Network Transport o più brevemente TEN-T, allo scopo di realizzare un’unica rete integrata e multimodale tra trasporto terrestre, marittimo e aereo, che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell’UE.

Secondo il regolamento del 2013 la rete si articola su due livelli:

- la rete “centrale” o “Core”, da completarsi entro il 2030, è formata dai collegamenti e dai nodi strategicamente più importanti in tutta l’Unione;
- la rete “globale” o “Comprehensive”, da completarsi entro il 2050, ha l’obiettivo più vasto di garantire accessibilità e connettività a tutte le regioni dell’UE.

Questa classificazione definisce degli obblighi per lo Stato Membro della Commissione di adeguare l’infrastruttura a determinati parametri tecnici.

La linea Pescara-Roma e, conseguentemente, la tratta Pescara-Chieti-Interporto d’Abruzzo oggetto di Dibattito è classificata dal vigente regolamento europeo 1315/2013, nella cosiddetta rete globale (Rete Comprehensive) della TEN-T.

La circostanza che la tratta oggetto di dibattito colleghi un terminale merci multimodale (Interporto d’Abruzzo), assume rilevanza ai fini della futura evoluzione di questa classificazione. È infatti in procinto di essere finalizzata una revisione del regolamento 1315/2013 che già ha visto l’approvazione del Parlamento europeo nello scorso mese di aprile. È imminente l’adozione del provvedimento da parte del Consiglio dell’UE che precederà la pubblicazione in gazzetta ufficiale europea e quindi l’entrata in vigore. Secondo questo nuovo regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, è previsto che, entro il 31

dicembre 2050, l'infrastruttura ferroviaria sia adeguata a un carico per asse di almeno 22,5 tonnellate e consenta, senza autorizzazione speciale, la circolazione di treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m.

Alcuni interventi, in particolare nella assemblea di Brecciarola, hanno espresso l'opinione che la "devastazione" portata ai territori sia sproporzionata per servire un traffico merci "per soli 20 chilometri, dall'Interporto di Ortona a quello d'Abruzzo"; altri hanno chiesto come il tracciato renda possibile l'accesso all'Interporto di Abruzzo ai treni provenienti da Sulmona.

Domanda 3 – Dagli studi di traffico effettuati, quali sono le origini / destinazione prevalenti del traffico merci che interesserà la tratta ferroviaria in discussione?

Risposta 3 - Lo Studio di Trasporto ha considerato, oltre al traffico viaggiatori, anche il traffico merci, con uno specifico apparato modellistico multimodale, ossia che ha considerato diversi sistemi di trasporto (strada, ferrovia, mare), ciascuno con le proprie prerogative in termini di costo e prestazione.

Per le previsioni circa l'evoluzione del trasporto merci sulla direttrice Pescara-Roma si è fatto riferimento ad un'area di studio molto vasta che supera i confini nazionali, in coerenza con le distanze entro cui il traffico merci ferroviario risulta competitivo. L'area di studio è stata suddivisa in 391 zone, di cui 103 in Italia. Ne consegue che l'apparato di modelli dello Studio di Trasporto ha utilmente prodotto le stime sulla evoluzione della ripartizione modale della domanda merci tra i diversi sistemi, quantificando il cosiddetto shift modale, ossia la quota di traffico stradale che si prevede si sposterà verso la modalità ferroviaria in ragione delle maggiori prestazioni del vettore ferroviario connesse all'investimento di potenziamento dell'intera direttrice Pescara-Roma. Stime necessarie per la successiva valutazione della convenienza economico-sociale dell'investimento (Analisi Costi-Benefici).

Tuttavia, queste stime a larga scala non sono in grado di stabilire con esattezza i terminali di origine/destino dei treni che fanno capo ai due terminali merci abruzzesi analizzati (Interporto d'Abruzzo e Interporto della Marsica), ma hanno formulato ipotesi circa lo sviluppo del traffico merci tra ampie zone di Origine e Destinazione.

Per il primo dei due terminali considerati (Interporto d'Abruzzo) sono state, in particolare, formulate delle ipotesi di crescita dei traffici che già allo stato attuale si svolgono, individuando in alcune regioni dell'Italia nord-occidentale (Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna), nonché nella Puglia, quei territori dove sarà possibile apprezzare incrementi di traffico e quindi stabilire le condizioni per incrementare relazioni esistenti piuttosto che avviarne delle nuove.

Per il secondo terminale (Interporto della Marsica) il presupposto fondamentale all'avvio di relazioni di traffico è quello di uno sviluppo della direttrice Pescara-Roma verso ovest (Lotti Avezzano – Tagliacozzo, nuova linea in variante Roma – Valle dell'Aniene – Tagliacozzo e

raddoppio Lunghezza – Guidonia), in quanto lo studio ha individuato possibili relazioni con Livorno e Marcianise.

Inoltre, per quanto in via prudenziale non quantificato nelle analisi di trasporto, con gli ulteriori sviluppi attesi negli attraversamenti ferroviari alpini, è del tutto verosimile, nel medio-lungo periodo, l'apertura di nuove relazioni di trasporto ferroviario intermodale di lunga distanza con i principali partner commerciali d'oltralpe (Francia, Germania e paesi dell'Est Europa).

La questione delle pendenze è rilevante al fine del tema maggiormente discusso nel Dibattito e, cioè, la possibilità di interrare tratti della ferrovia: infatti, i tecnici hanno evidenziato la necessità di rispettare il requisito di una pendenza massima del 12 per mille, elemento che richiede una lunghezza rilevante dei tratti in discesa e risalita.

Domanda 4 – Le caratteristiche della linea Roma Pescara, una volta terminato il potenziamento, prevedendo, come ipotizzato da alcuni intervenuti, pendenze superiori al 12 per mille consentirebbero di progettare le rampe di accesso alla porzione interrata della linea con pendenze maggiori del 12 per mille?

Risposta 4 – Nella fase approvativa del presente progetto il CSLLPP ha formulato la prescrizione di non eccedere una pendenza del 12‰ per la linea ferroviaria. Ad ogni modo, un eventuale impiego di livellette con pendenza longitudinale superiore al 12‰ comporterebbe sì una riduzione dello sviluppo del tratto in trincea, con conseguente possibile incremento del tratto in galleria artificiale, ma andrebbe a discapito del territorio in termini di maggiori demolizioni (si veda la risposta 8). Inoltre, l'aumento di pendenza comporterebbe la riduzione delle performance di esercizio della massa rimorchiata dai treni merci, specialmente nelle condizioni di singola trazione.

Pertanto, la soluzione descritta durante il Dibattito rappresenta la migliore mediazione tra le diverse esigenze legate all'infrastruttura ferroviaria ed al territorio su cui insiste.

6.5.3 Raccordo funzionale con Interporto d'Abruzzo

Nel corso del webinar del 9 maggio, Mosè Renzi, Direttore Interporto d'Abruzzo, ha sollevato una serie di problematiche tecniche relative al raccordo tra la linea in progetto e l'interporto. In particolare, ha sollevato dubbi sulla corretta progettazione del raccordo con la linea e ipotizzato che le soluzioni proposte comportino oneri rilevanti per la società di gestione dell'interporto.

Domanda 5 – Il progetto del potenziamento della linea garantisce la piena connessione con l'Interporto di Abruzzo? A seguito del potenziamento, l'Interporto dovrà modificare i propri impianti, con rilevante onere economico?

Risposta 5 – La connessione dell'Interporto d'Abruzzo con la linea ferroviaria è garantita e mantenuta invariata rispetto all'attuale sia a livello di ferro e configurazione funzionale sia

relativamente alle modalità di accesso/uscita ai/dai binari del Raccordo. Il nuovo impianto, infatti, gestirà il binario di presa e consegna (binario I tronco) dove, tramite la zona di manovra, viene liberata la chiave che permette la manovra a mano della comunicazione 101a/b per i movimenti da/per l'Interporto. A valle del deviatoio 101 resta il cancello con serratura e fermascambio esattamente come da attuale. Non è prevista alcuna modifica all'interno dei binari dell'Interporto.

6.5.4 Richiesta di interrimento parziale della linea nel comune di San Giovanni a Teatino

Nel [contributo inviato dal Comune di San Giovanni a Teatino](#), è bene espressa la motivazione per cui viene chiesto un intervento di rilevante importanza e, precisamente, l'interrimento di una parte del tracciato ferroviario. Ne riportiamo una parte. *“Il territorio comunale di San Giovanni Teatino, negli ultimi 70 anni, ha subito trasformazioni significative a seguito di interventi strategici sovracomunali, promossi da enti regionali che, seppur nell'ottica di uno sviluppo complessivo dell'intera regione, hanno però creato profonde fratture sul territorio comunale.*

La realizzazione dell'Asse Attrezzato Chieti-Pescara ha sostanzialmente separato tutta la zona lungofiume dal resto del territorio comunale, dividendo aree precedentemente connesse, alterando quindi il tessuto urbano e rurale ed influenzando negativamente la continuità ecologica e sociale.

L'insediamento del Consorzio Industriale della Val Pescara ha di fatto sottratto al Comune la gestione di una importante porzione del territorio comunale, creando una concentrazione di investimenti su una singola porzione dello stesso ed aggravando tensioni sociali.

La realizzazione e l'ampliamento dell'aeroporto d'Abruzzo, oltre ad occupare ampie superfici di terreno, le ha sottratte ad altre possibili destinazioni d'uso ed ha vincolato in modo determinante tutto l'uso dei terreni circostanti. Inoltre, ha comportato un incremento dell'inquinamento acustico e atmosferico, con effetti negativi sulla qualità della vita dei residenti e sulla salute pubblica.

La realizzazione dello svincolo autostradale Pescara-Chieti Ovest ha impattato in modo significativo tutto il traffico delle principali arterie comunali, modificandone i flussi e creando ripercussioni sull'ambiente locale.

*Il raddoppio della tratta ferrovia Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo, per il Comune di San Giovanni a Teatino, deve essere considerata un'occasione per ricucire il territorio dalle profonde cicatrici che lo hanno diviso, guarire le fratture del passato e restituire un territorio più coeso e sostenibile. **In particolare, l'interrimento in corrispondenza della zona compresa tra Via Pertini e Corso Italia può rappresentare un catalizzatore per progetti di riqualificazione urbana con il recupero delle aree poste in corrispondenza della galleria che consentiranno di ridurre le barriere fisiche e migliorare la connettività tra le diverse parti del comune.***

Nella intensa fase che ha preceduto gli incontri pubblici del Dibattito, i rappresentanti della Regione Abruzzo e del Comune di San Giovanni a Teatino, anche in considerazione delle specifiche

situazioni che hanno condizionato il territorio comunale, hanno sviluppato **un'ipotesi di modifica al progetto consistente nell'interramento della linea per un tratto di circa 540 metri**, in modo da rendere possibile eliminare l'attuale barriera costituita dalla ferrovia nel centro della frazione Sambuceto.

Le informazioni su questa possibile variante al progetto sono state pubblicate sul sito del Dibattito pubblico, in modo da rendere possibile una franca discussione sui vantaggi e svantaggi che la scelta comporta, discussione effettivamente avvenuta sia con l'invio di contributi scritti sia nella assemblea di Sambuceto.

I tecnici di RFI e di Italferr hanno illustrato negli incontri che si sono tenuti nel territorio comunale le caratteristiche della linea e i vincoli che condizionano la realizzazione dell'interramento, nonché le difficoltà che questo comporta, dovendo garantire la funzionalità della linea durante la costruzione. È stato anche messo in evidenza che la soluzione di interrare implica la necessità di aumentare la distanza tra i due binari e di conseguenza comporta maggior utilizzo di suolo e anche l'abbattimento di alcuni edifici.

Compito di questo documento è di condensare le molte richieste e osservazioni fatte; di conseguenza, si ritiene che il tema dell'interramento all'interno del Comune di San Giovanni a Teatino possa essere efficacemente inquadrato rispondendo alle seguenti domande.

Domanda 6 – Per quanto attiene al possibile interramento di un tratto della ferrovia in località Sambuceto, tra via Pertini e Corso Italia, richiesto dalla amministrazione comunale, qual è l'orientamento dei tecnici e del proponente in merito alla sua fattibilità?

Risposta 6 – Per rispondere alle esigenze di ricucitura del territorio sollevate dal Comune di S.G. Teatino e dalla Regione Abruzzo, a valle di diverse interlocuzioni RFI ed ITF si sono messe a disposizione del territorio per studiare una variante al progetto consistente in un tratto ferroviario interrato in località Sambuceto. Lo studio effettuato ha determinato una soluzione progettuale rispondente sia alle richieste dei cittadini, in termini di restituzione di spazi verdi e aggregativi al territorio, sia alle esigenze tecnico-realizzative legate al raddoppio anche se con un aggravio delle interferenze con edifici e viabilità esistenti e con il reticolo irriguo. A monte di un dialogo istaurato con il territorio, sono state, quindi, operate scelte progettuali che hanno determinato altre demolizioni preventivamente concordate con il territorio e un diverso sistema di risoluzione di alcune interferenze con corsi d'acqua. Le disponibilità dimostrata da RFI verso la soluzione dell'interramento si concretizzerà a valle della chiusura del Dibattito Pubblico, con l'integrazione dello stesso tra i temi di discussione della Conferenza dei Servizi necessari alla conclusione dell'iter autorizzativo come da art.14-bis della L. 241/1990.

Domanda 7 – In caso di risposta affermativa al quesito precedente, è possibile descrivere in maniera sommaria le caratteristiche della variante che si ritiene possibile realizzare rispetto al progetto presentato?

Risposta 7 – La variante di tracciato per l'interramento della linea nel comune di San Giovanni Teatino, come già evidenziato nella precedente risposta alla domanda 6, nasce da richieste del territorio, e portata avanti dalla Regione Abruzzo e dal Comune stesso. I dati di input alla base dello studio dell'interramento sono riassumibili nei seguenti punti:

- interramento della linea ferroviaria tra via Sandro Pertini e Corso Italia nel comune di San Giovanni Teatino;
- mantenimento dell'esercizio ferroviario durante i lavori di realizzazione del raddoppio ferroviario;
- minimizzare gli impatti della nuova infrastruttura sul territorio fortemente antropizzato.

Lo sviluppo del tratto interrato è pari a 620 m con rampe di approccio alla galleria artificiale di sviluppo differente per l'andamento variabile del piano campagna rispetto al piano del ferro. Sulla testa della galleria artificiale verranno previsti degli interventi connessi alla ricucitura del tessuto urbano a monte e valle la linea storica con l'introduzione di percorsi ciclo-pedonale, aree a verde, e di parcheggio. Gli effetti dell'interramento sulla viabilità stradale interferente hanno permesso di portare a piano campagna la viabilità di Via Sandro Pertini (oggi è una viabilità in trincea che sottoattraversa la ferrovia), mentre le viabilità di Via Trasimeno e Via Chiacchieretta vengono chiuse definitivamente. Altre viabilità come Via Lago di Garda, parallele al tracciato, verranno ricucite. Per realizzare l'interramento si è reso necessario arretrare il posto di movimento (PM) di San Giovanni Teatino in direzioni Chieti; nella nuova configurazione il cavalcaferrovia di Via Tevere andrà demolito e ricostruito per risultare compatibile con gli interventi in progetto. Il progetto prevede inoltre la ricucitura dei canali/fossi esistenti mediante l'introduzione di nuove opere idrauliche ("sifoni"). Infine, per la viabilità di accesso è previsto un grande asse verde, carrabile e pedonale integrato con pista ciclabile in sede propria, che mette in collegamento la nuova fermata con via Amendola (SR5).

Il dibattito ha anche toccato il tema della lunghezza del possibile interramento: in particolare l'assessore alla mobilità del Comune di San Giovanni a Teatino ha chiesto se non sia possibile spostare più a ovest il posto di manovra in modo da consentire un allungamento a 750 metri del tratto interrato.

Domanda 8 – È possibile realizzare un interramento di maggiore lunghezza, eventualmente spostando ad ovest il posto di manovra, che sembra limitare l'estensione del tratto interrato?

Risposta 8 – La soluzione dell'interramento proposta rappresenta un bilanciamento tra l'esigenza di interramento espressa dal Comune di San Giovanni Teatino, e la necessità di ridurre al minimo l'impatto sull'abitato esistente. Nel caso in cui venisse prolungato l'interramento della linea in direzione Chieti, per motivi realizzativi delle opere, bisognerebbe avere una distanza tra i binari di progetto e la linea storica pari a quella del tratto in galleria, che è maggiore rispetto a quello attualmente proposto in zona Via Lago di Garda (tratto all'aperto). L'occupazione di una maggiore area in pianta avrebbe come effetto che tutte le case salvate su via Lago di Garda andrebbero nuovamente inserite tra quelle da demolire. Inoltre, lo spostamento del PM in direzione Chieti potrebbe produrre ulteriori demolizioni nella zona prossima a via Aterno. Pertanto, la scelta progettuale presentata risulta la più efficace a venire incontro a tutte le richieste.

In un sopralluogo fatto con la presenza del sindaco, del coordinatore del Dibattito e dei tecnici è stata esaminata la situazione della via Aldo Moro, all'altezza dell'incrocio con via Michetti è stato chiesto perché la soluzione "interramento" sia oggi ritenuta possibile anche se nella prima fase di analisi delle alternative, la scelta dell'interramento era stata esclusa; anche nella assemblea di Sambuceto sono stati richiamati i risultati dell'analisi multicriteria che aveva mostrato un evidente vantaggio per la soluzione a raso. Sempre su questo tema è stato anche chiesto di sottoporre alla Conferenza dei Servizi entrambe le alternative, a raso e interrata.

Domanda 9 – Perché l'interramento della ferrovia, considerato complessivamente meno vantaggioso dall'analisi multicriteria, viene oggi proposto? È possibile presentare alla conferenza dei servizi entrambe le alternative di tracciato, a raso e interrata?

Risposta 9 – L'analisi multicriteria prevedeva un progetto ferroviario caratterizzato da una variante di interramento diversa (maggior estesa del tratto interrato) da quella attualmente concordata con il territorio. Tale variante generava importanti criticità dal punto di vista ferroviario, oltre ad essere particolarmente impattante sul territorio. Inoltre, a valle del mutato quadro esigenziale e viste le successive richieste promosse da Regione ed Enti locali, sono stati effettuati ulteriori studi, al fine di coniugare le diverse esigenze che intervengono in ogni progetto (ambientali, paesaggistiche, idrauliche, normative e ferroviarie) alle istanze sopra citate nella migliore delle mediazioni possibili. Nel corso dell'iter autorizzativo è possibile presentare, ai fini delle valutazioni degli enti interessati dalla Conferenze dei Servizi, un'unica soluzione progettuale per il PFTE redatto secondo le linee guida del CSLLPP e dell'allegato I.7 del Nuovo Codice Appalti. La soluzione portata in Conferenza dei Servizi sarà quella relativa all'interramento condivisa con la Regione ed il territorio.

6.5.5 Richiesta di interrimento parziale della linea nel comune di Chieti

L'amministrazione comunale di Chieti è intervenuta al Dibattito con una nutrita delegazione di amministratori e tecnici. Riportiamo per completezza di informazione, il comunicato stampa pubblicato sul sito della amministrazione comunale. *“L'Amministrazione comunale ha partecipato all'incontro tecnico del dibattito pubblico sul raddoppio della linea ferroviaria Roma-Pescara e sulle altre tratte dell'opera, in presenza del sindaco Diego Ferrara, del presidente del Consiglio comunale Luigi Febo, del dirigente e funzionario dell'Urbanistica e Lavori Pubblici, Carlo Di Gregorio, Lucia Morretti e Ivonne Elia e gli altri soggetti invitati dagli organizzatori allo scopo. Nel pomeriggio il sindaco Diego Ferrara ha preso parte anche all'incontro aperto al pubblico con i cittadini e i rappresentanti dei comitati, con lui erano presenti l'assessore Fabio Stella, il consigliere delegato alla ferrovia Vincenzo Ginefra, i consiglieri comunali Barbara Di Roberto, Luca Amicone, Silvia Di Pasquale, Aldo Grifone, Silvio Di Primio, l'onorevole Daniela Torto.*

*“Stamane abbiamo rappresentato a RFI e ai tecnici presenti la **necessità di vagliare le alternative proposte dal territorio anche su questo lotto** – riferiscono il sindaco Diego Ferrara e il presidente del Consiglio comunale Luigi Febo - , **a partire dall'ipotesi di eliminare l'impatto sugli edifici attraverso l'interrimento di un tratto della ferrovia, come già proposto da San Giovanni Teatino per un tratto del passaggio.** Abbiamo inoltre fatto presente la contemporaneità di cantieri anche comunali a ridosso della ferrovia, per il progetto di rigenerazione urbana che sta per partire sull'area adiacente la stazione e via Pescasseroli. Su tali istanze ci confronteremo anche a livello documentale, fornendo progetti e una descrizione più dettagliata dei lavori. Siamo inoltre tornati a riportare l'attenzione sulla variante concepita con i cittadini, affinché non venga scartata come ipotesi, in quanto più sostenibile per costi, ma soprattutto per l'impatto ambientale, sociale e logistico dell'opera, viste le presenze di abitazioni e attività che con il tracciato originario bisognerebbe abbattere. Una posizione che portiamo avanti sin dal primo dibattito pubblico, ma non come ostatività all'opera, bensì al fine di rendere il progetto più aderente al territorio, come chiedono i cittadini. A loro staremo accanto, come abbiamo fatto fino a oggi e continueremo a farlo anche per tutte le procedure che li interesseranno, affinché possano essere garantiti per i tempi e l'entità delle procedure di esproprio”.*

Nel corso dell'incontro, il presidente del Consiglio comunale Luigi Febo ha presentato un disegno indicante una prima ipotesi di interrimento della linea, riservandosi di inviare in futuro un documento con maggiori dettagli.

Domanda 10 – Quale iter procedurale dovrebbe seguire la richiesta da parte del Comune di Chieti di “vagliare l'ipotesi di eliminare l'impatto sugli edifici attraverso l'interrimento di un tratto della ferrovia? Pur nella approssimazione che inevitabilmente deriva da un disegno di massima, ci sono evidenti ostacoli tecnici che impediscono la realizzazione di quanto richiesto?

Risposta 10 – Dal punto di vista procedurale questa stessa richiesta, relativa all'interramento nel comune di Chieti, è presa in carico nell'ambito del procedimento del Dibattito Pubblico.

Dal punto di vista tecnico l'ipotesi di interramento presenta diverse criticità, che possono avere un forte impatto sul tessuto urbano sviluppatosi attorno alla linea ferroviaria esistente, quali:

- aumento delle demolizioni dei fabbricati posti lungo la linea mantenendo l'esercizio ferroviario attivo durante tutti i lavori (per maggiori dettagli tecnici si rimanda alla risposta 8);
- possibile interferenza con l'area SIR presente in prossimità della stazione di Chieti;
- interferenza con le viabilità stradali esistenti la cui risoluzione avrebbe comunque un impatto sul territorio in termini di demolizioni ed espropri;
- riduzione delle prestazioni funzionali della stazione di Chieti (PRG) nel caso di interramento della stessa;
- ripristino di un nuovo collegamento ferroviario con la sede della Walter Tosto S.p.A. a causa della differenza di quota che si avrebbe tra i binari della stazione interrata e quelli della sede esistente dello stabilimento a quota piano campagna.

6.5.6 Benefici e sacrifici ambientali del progetto di potenziamento

Accanto alle molte posizioni critiche, che abbiamo puntualmente riportato, [Umberto Origlia](#) ha inviato un contributo scritto che allarga lo sguardo, evidenziando il contributo che il Progetto può dare al futuro del territorio attraversato. *“Il mio contributo vuole partire da una domanda, **ma quale futuro vogliamo per la nostra città?** Nei prossimi anni piaccia o no saremo sempre più coinvolti da problematiche inerenti ai cambiamenti climatici, quindi, occorre necessariamente seguire e attuare scelte più **sostenibili** possibili. Il treno da sempre rappresenta la forma più ecologica di trasporto motorizzato di passeggeri in Europa, in termini di emissioni di **gas serra**, rispetto al viaggiare in auto o in aereo, secondo due studi sui trasporti e l'ambiente pubblicati dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA). Pensare che un domani da Sambuceto si potrà in breve tempo raggiungere il centro di una città, una zona di montagna o una località di mare (portandosi dietro anche una bici) deve farci riflettere sul futuro della mobilità di questa area metropolitana e della nostra regione che deve necessariamente procedere **verso la decarbonizzazione.**”*

Questa visione positiva non impedisce però di evidenziare che *“quello che si sta discutendo in questi giorni è davvero un problema complesso che va risolto con soluzioni che impattino il meno possibile sulla vita dei cittadini e sull'ambiente”*, ribadendo la contrarietà al progetto del tunnel del Morrone (esterno al tracciato in esame) in quanto *“opera altamente impattante, dannosa e pericolosa per l'acqua potabile di 500.000 persone oltre che per la natura del Parco Nazionale della Maiella”*.

Tra le richieste (alcune saranno analizzate nei paragrafi che seguono) c'è la seguente: *“Anche per chi non si vedrà la casa abbattuta, ma dovrà subire per anni (...) rumori e polveri di cantiere, oltre*

il cambio degli infissi antirumore (impossibile stare tappati in casa specie d'estate) dovrà ricevere un ulteriore e adeguato indennizzo dovuto allo stress psicologico, biologico e di svalutazione del prezzo dell'immobile".

Domanda 11 – Sono prevedibili indennizzi per gli evidenti disagi che parte della popolazione avrà nella fase di costruzione e di esercizio della ferrovia?

Risposta 11 – Le proprietà, penalizzate e non, soggette a esproprio sono definite “frontisti” e ricadono in questo gruppo quelle che:

- già si affacciano sulla linea attuale e che si troveranno penalizzate dall'essere più vicine o comunque dall'intensificazione del servizio sulla linea stessa;
- si troveranno ad affacciarsi sulla linea a causa dell'abbattimento di altri edifici ora frapposti;
- si troveranno ad affacciarsi sulla nuova linea realizzata in variante rispetto alla linea attuale.

Per tutte queste situazioni l'impatto sarà mitigato dalla realizzazione, prevista per legge, di barriere antirumore adeguate, per le quali è confermata la disponibilità di Rfi a riconoscere un'indennità “per la permanente diminuzione di valore determinata dall'esecuzione di opera pubblica”.

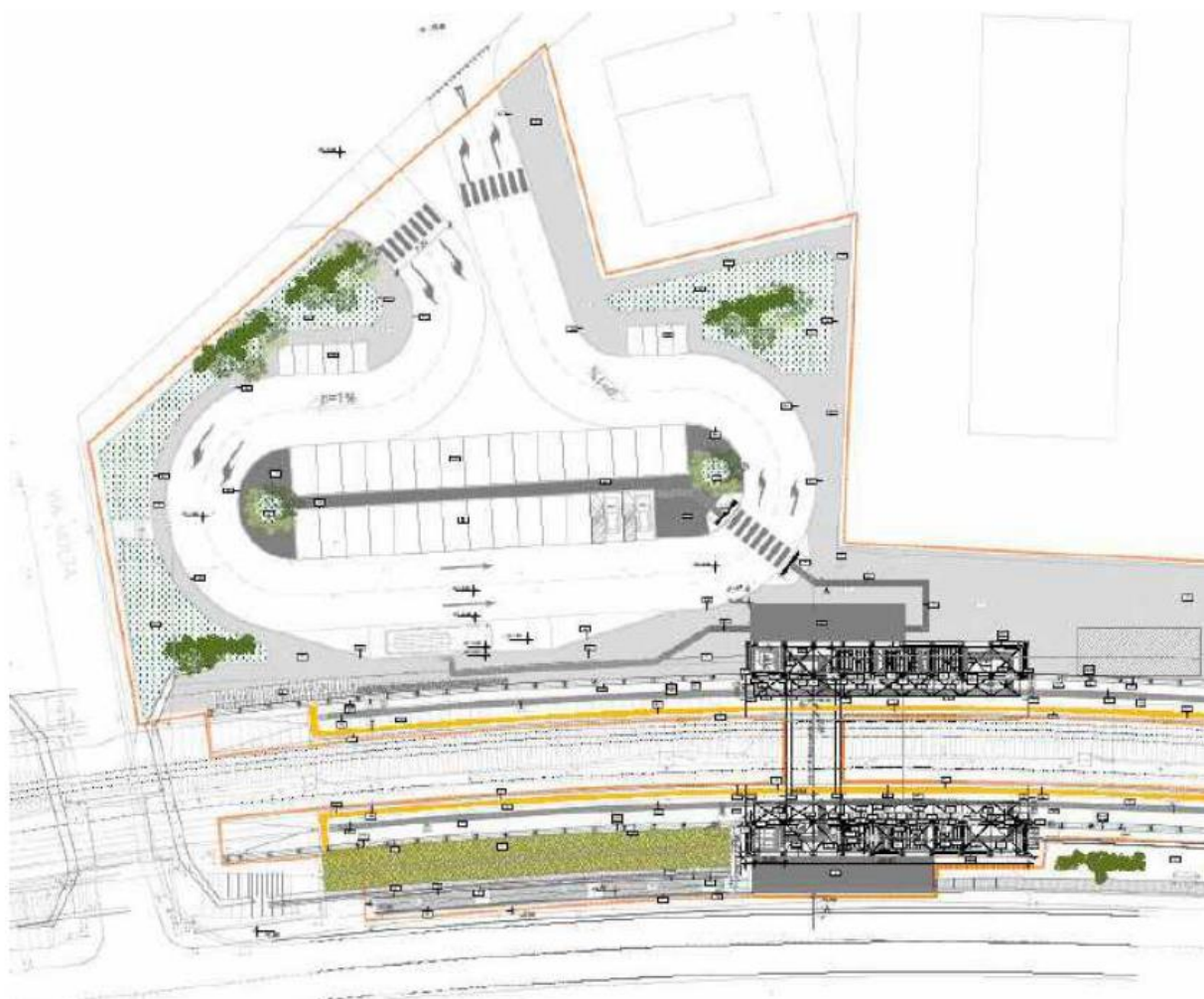
Per la determinazione di questa indennità risulta opportuna un'opera di mediazione da parte dei Comuni, eventualmente attraverso i rispettivi Uffici tecnici che si facciano da collettori delle diverse istanze e da interlocutori nell'individuazione di equi criteri.

In questi casi, la normativa non risulta esaustiva e l'interlocuzione con i Comuni serve a valutare per ciascun territorio e per le diverse situazioni il danno da corrispondere, evitando contestazioni e penalizzazioni.

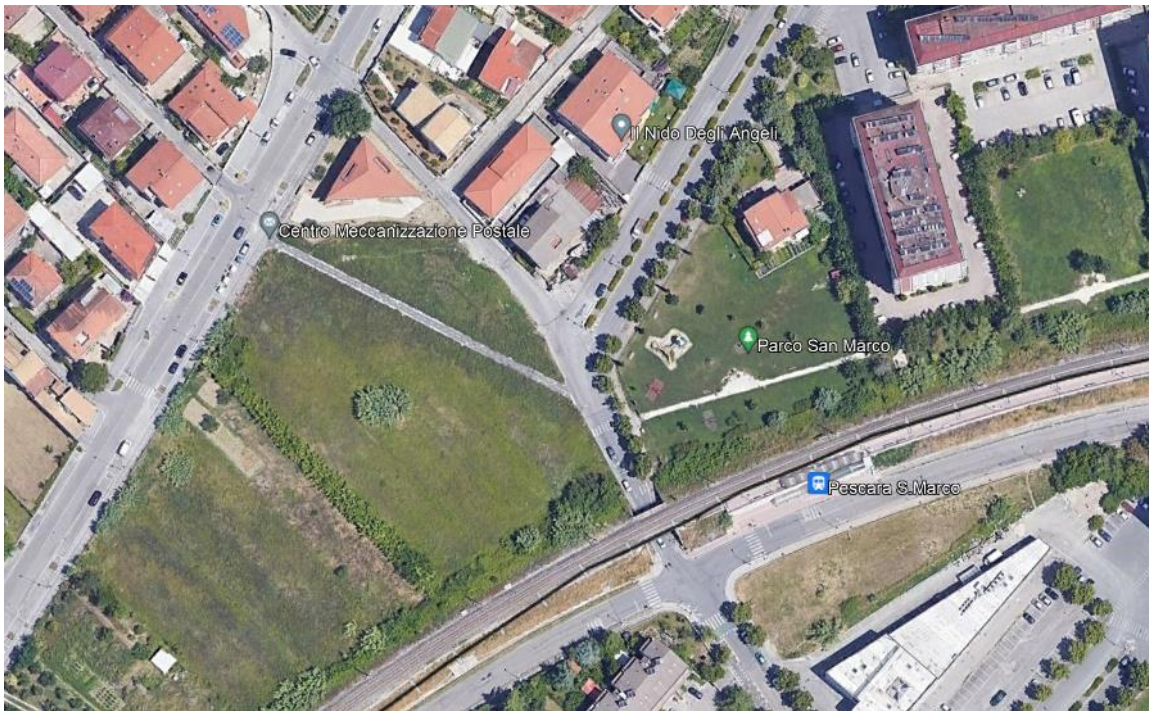
6.6 L'INSERIMENTO URBANISTICO DELLA NUOVA LINEA

6.6.1 La fermata San Marco

Un aspetto importante del potenziamento è la qualificazione della fermata San Marco, con la realizzazione di una nuova banchina e sottopasso ferroviario di collegamento con la banchina esistente. Inoltre, è prevista la realizzazione di un piazzale per l'interscambio intermodale della fermata ferroviaria con gli altri sistemi di trasporto pubblico e privato, attrezzato con parcheggi, aree di sosta, percorsi pedonali e aree verdi.



Nell'incontro tecnico è stato messo in evidenza dal Comune che l'area destinata al piazzale d'interscambio è situata su un terreno comunale oggi adibito a parco locale: la richiesta è, quindi, di non privare il quartiere di questo spazio ricreativo.



Nella discussione è emersa la possibilità di acquisire parte dello spazio non edificato, a sinistra della via Alessandro Volta, dove riposizionare il parco o la possibilità di collocare in questa zona i parcheggi a servizio della stazione.

37

Domanda 12 – A seguito dell’incontro tecnico con il Comune di Pescara quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dal Comune?

Risposta 12 - Entrambe le ipotesi proposte sono tecnicamente realizzabili, pertanto, è in corso di valutazione la migliore soluzione perseguibile che sarà sviluppata e compresa nell’iter autorizzatorio successivo al Dibattito Pubblico.

6.6.2 La fermata Aeroporto

Il potenziamento della linea prevede la costruzione di una nuova fermata al servizio dell’aeroporto e della zona di Sambuceto, come descritto dal Dossier di Progetto.



La nuova fermata progettata a servizio dell'aeroporto, oltre che della popolazione locale, è stata oggetto di numerosi interventi e suggerimenti, volti a migliorare il collegamento con la aerostazione, che dista circa 550 metri, distanza non agevole da percorrere, specialmente con bagagli al seguito. Il contributo di [Donato Toppi](#) ritiene la fermata "troppo lontana" con la conseguenza che "sarebbe poco usata". Suggerisce pertanto: a) spostare la fermata Aeroporto più in centro collegandola meglio con l'aeroporto, ricordando che in passato era prevista in zona via Pertini, ove ci sono diverse aree verdi; b) in alternativa di realizzare un'altra fermata proprio in centro a Sambuceto; c) oppure, ancora, di realizzare un'ulteriore fermata nei pressi del posto di manovra di San Giovanni, che diverrebbe stazione.

38

[Umberto Origlia](#) ha chiesto che "oltre l'entrata dalla parte della Tiburtina occorre trovare un accesso ciclo/pedonale da via Cavour in modo da rimanere nei 15 minuti per poter raggiungere questo servizio da parte dei cittadini di Sambuceto".

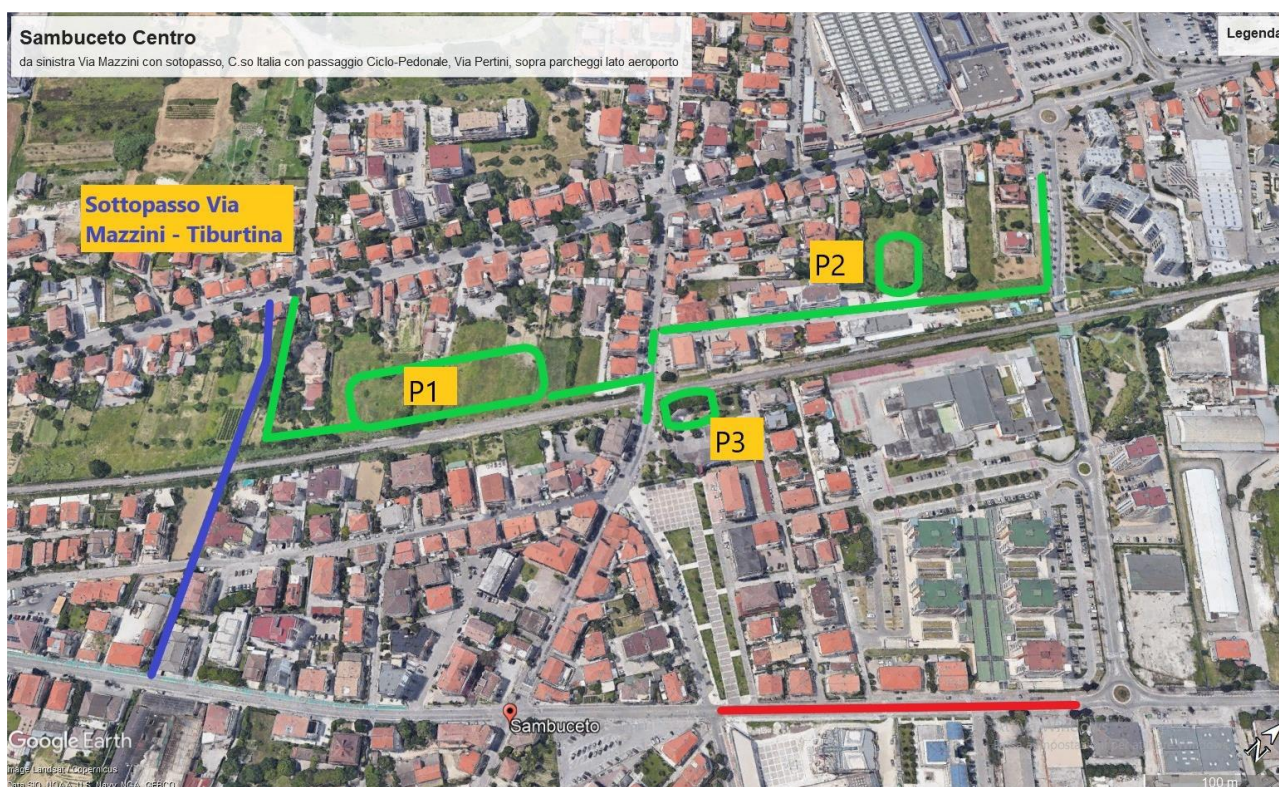
Domanda 13 – Sono tecnicamente fattibili, e compatibili con un efficiente servizio ferroviario, le proposte avanzate? È prevista, o fattibile, l'accesso ciclo/pedonale da via Cavour?

Risposta 13 – In riferimento al punto a) la fermata "Aeroporto" nasce come elemento per favorire lo scambio intermodale ferroviaria – stazione aeroportuale; la posizione della fermata Aeroporto è stata individuata tra le aeree destinate a fermate/stazioni nel PRG del Comune di San Giovanni Teatino e quelle più vicine all'aeroporto. Per quanto riguarda il punto b) la possibilità di realizzare un'altra fermata nel centro di Sambuceto non è stata portata avanti per due ragioni: la prima perché si avrebbero due fermate a meno di un chilometro di distanza con conseguente aumento dei tempi di percorrenza (maggiori tempi per rallentamento, sosta ed accelerazione), e la seconda perché un'ulteriore fermata comporterebbe un incremento significativo di demolizioni. Anche l'ipotesi presentata al punto c) di realizzare una nuova stazione ferroviaria in corrispondenza del posto di movimento di San Giovanni Teatino risulta poco percorribile perché l'area è

essenzialmente dedicata ad esigenze tecniche dell'infrastruttura ferroviaria, e poi perché lontana ed isolata dal centro dell'abitato. In merito alla richiesta di collegamento della fermata con via Cavour si evidenzia che la fermata di progetto è strutturata con due diversi accessi, lato via Amendola e lato via Bolzano. Tale configurazione potrà consentire rapide connessioni degli utenti verso via Cavour.

Nel corso del dibattito, in chat, è stato suggerito di dotare il percorso tra la fermata e l'aerostazione di un sistema di movimentazione meccanica, tipo nastri trasportatori o una più avveniristica telecabina.

Più articolato è il contributo inviato da [Donato Toppi](#): *“Mi permetto, pur non essendo un tecnico urbanista, di segnalare le mie impressioni e di abbozzare un paio di proposte. Il fulcro geografico principale in tema di servizi quotidiani (poste, municipio, farmacie, forni ecc..) è il tratto da Via Mazzini fino all'intersezione con Corso Italia (ove c'è il PL) dove si interseca con Piazza San Rocco e la citata Chiesa, per arrivare a via Cavour. Pur non avendo i dati del traffico reperiti con le celle telefoniche, segnalo che questo tratto nelle ore di punta vede intensificarsi il traffico di utenti che usano servizi menzionati ma anche di transitanti che attraversano il centro. In tal senso il nuovo sottopasso di via Ricasoli (in blu nella figura), previsto nell'opzione in affiancamento, sarà provvidenziale per decongestionare il traffico, e suggerirei anche di rendere pedonale il tratto di via Cavour (in rosso nella figura) nelle ore serali e nel weekend, per dare pregio maggiore alla zona. L'opzione di interramento che elimina due sottovia di Via Chiacchiaretta e Via Trasimeno congestionerebbe ancora di più il tratto.”*



Domanda 14 – A seguito degli incontri tecnici con i Comuni di Pescara e San Giovanni a Teatino, quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dai comuni e dai cittadini?

Risposta 14 – Il nuovo sottopasso stradale individuato dalla linea blu nasceva come alternativa alla chiusura di Corso Italia; con l'introduzione della soluzione dell'interramento della linea ferroviaria il sottovia non si può più realizzare perché incompatibile con la trincea ferroviaria. Inoltre, il collegamento tra monte e valle della linea ferroviaria rimane garantito da Corso Italia, che vede un incremento della capacità e delle performances a seguito dell'eliminazione del passaggio a livello. Per quanto riguarda invece l'organizzazione di eventuali percorsi pedonali, da introdurre in aree non oggetto degli interventi, occorre interfacciarsi con il comune di San Giovanni Teatino.

6.6.3 La metropolitana

Debora Palma in un suo scritto ha prospettato una soluzione, forse irrealizzabile, ma sicuramente affascinante: *“Essendo il territorio molto antropizzato come avete potuto ben verificare, se l'interramento ferroviario è possibile per S. Giovanni Teatino, perché non pensarlo per l'intera tratta Chieti Pescara e realizzare una metropolitana. Si eviterebbero espropri, risarcimenti e pannelli*

fonoassorbenti e si potrebbe realizzare, piuttosto, sul vecchio tracciato, una bellissima pista ciclopedonale fuori dal traffico veicolare, che colleghi le due città. E se ce l'ha Amsterdam, la metro!”

Domanda 15 – Quali motivi, tecnici ed economici, impediscono di realizzare questo affascinante progetto?

Risposta 15 – La ferrovia è una rete interconnessa su tutto il territorio nazionale, prevedere l'interramento dell'intera tratta Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo comporterebbe un impatto sul territorio fortemente gravoso sotto diversi aspetti: sostenibilità ambientale, sistemazioni idro-geologiche e interventi urbanistici su di un territorio molto più esteso, che non si limiterebbe a quello oggetto dalla prossima Conferenza dei Servizi. Inoltre, come riportato nelle risposte già fornite, il compito portato avanti da RFI è consistito nel valutare la migliore delle mediazioni progettuali tra le esigenze del territorio e quelle tecnico-normative approvabili dai Ministeri competenti.

6.6.4 Il nome della fermata Aeroporto

Il Sindaco di San Giovanni a Teatino ha inviato una lettera, chiedendo una precisazione: *“Come già ribadito nella conferenza stampa di presentazione del progetto all'Aquila, è importante specificare che la stazione ferroviaria prevista in zona aeroporto non può essere chiamata Pescara - San Giovanni Teatino. Il nostro comune è innanzitutto in provincia di Chieti (e non di Pescara). Scrivere così come voi avete preventivato nel progetto starebbe ad indicare come se San Giovanni Teatino fosse provincia di Pescara. Ugualmente ricordo che il nostro aeroporto d'Abruzzo ricade nel territorio del nostro comune. Pertanto, la denominazione precisa della stazione dovrebbe essere **SAMBUCETO di SAN GIOVANNI TEATINO** (così come era negli anni '50) o qualcosa di simile. Vi chiedo pertanto di aggiornare i progetti con la denominazione corretta (o comunque togliendo la dicitura PESCARA - SAN GIOVANNI TEATINO. Sarebbe un controsenso e un errore geografico).”* Nel corso del Dibattito è stato fatto presente che cambiare la dicitura in tutti gli elaborati comporterebbe un onere rilevante e che la dicitura in quel contesto è meramente indicativa della localizzazione e non ha rilevanza ai fini della denominazione ufficiale della nuova fermata. Il Sindaco ha concordato con questa posizione pragmatica e ha rinnovato la richiesta che la denominazione della fermata sia concordata.

Domanda 16 – Chi decide il nome di una stazione e con quale procedura? Ci sono vincoli normativi per l'attribuzione del nome?

Risposta 16 - In generale, il nome di una stazione ferroviaria è selezionato in base alla sua posizione geografica, alla presenza di importanti attrazioni turistiche o luoghi di interesse nelle vicinanze. La scelta del nome è un processo che tiene conto di diversi fattori al fine di offrire un nome significativo e facilmente riconoscibile per gli utenti. La valutazione è effettuata in collaborazione con gli Enti e le parti interessate, tenendo conto dei fattori sopra menzionati.

6.7 LE INTERFERENZE CON LA VIABILITÀ TPL E ACQUE

6.7.1 Rendere possibile la realizzazione del “Corridoio verde” a Pescara

La città di Pescara ha da tempo avviato una importante riqualificazione urbanistica volta a promuovere una mobilità sostenibile, con la progettazione e realizzazione di un biciplan e la progettazione, ormai in corso di approvazione al Ministero dei Trasporti, di una linea filoviaria che accompagni il “Corridoio Verde”.

In via Alessandro Volta, il progetto prevede una maggiore altezza per il sottopasso nei pressi della fermata San Marco, attualmente limitato come larghezza (senso alternato) e come altezza. Il Comune vorrebbe consentire il transito, in doppio senso, dei filobus.



La discussione tecnica ha messo in evidenza i vincoli posti dalla normativa stradale, perché allargando la carreggiata cambia la classificazione della strada e ciò crea maggiori interferenze con l’assetto esistente. Una delle ipotesi formulate è stata di modificare la viabilità, rendendo la strada a senso unico e spostando la viabilità ciclopedonale facendola transitare nel sottopasso della stazione.

Analogha criticità si riscontra nell’altro sottopasso di Via Volta. Lo sviluppo della discussione ha portato a ipotizzare una soluzione di raccordo, a nord della ferrovia, tra Via Volta e Via Salaria Vecchia. Tale scenario consentirebbe la chiusura del sottopasso.

Sempre in tema di sottopassi e di realizzazione del “Corridoio Verde” con servizio di filobus, il Comune ha sollecitato l’apertura di un sottopasso in via Feltrino, oggi a fondo cieco.



Per quanto riguarda, invece, Via Fontanelle è stata ipotizzata la soluzione che RFI realizzi un sottopasso ma non la viabilità al suo servizio, che ricadrebbe tra le competenze del Comune, in fase di realizzazione del Corridoio verde.

Domanda 17 – A seguito dell’incontro tecnico con il Comune di Pescara e dell’esame delle interferenze del progetto con la realizzazione “Corridoio verde”, progetto di mobilità sostenibile a scala cittadina incentrato su una linea di trasporto pubblico mediante filobus, quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dal comune?

Risposta 17 - A seguito dell’incontro con il Comune di Pescara, è stata analizzata la possibilità di realizzare il collegamento tra via Aldo Moro e Via Alessandro Volta, mediante un’intersezione a T regolata da Stop. Il collegamento stradale su via Aldo Moro in sottoattraversamento della ferrovia prevederà una viabilità a doppio senso di marcia con corsie ampie 3.50m (tali da garantire il transito dei mezzi pubblici), banchine 0.50m e marciapiede da 1.50m (verrà approfondito se su entrambi i lati). Inoltre, nella successiva fase progettuale sarà dettagliato il collegamento, richiesto dal Comune, con la pista ciclabile esistente limitrofa. Verrà inoltre sviluppato il collegamento tra via Alessandro Volta e Via Salaria Antica, valutando così la possibilità di chiudere il sottopasso esistente di Via Volta (oggi trasformato in ciclo-pedonale) come indicato dal Comune.

Per quanto riguarda la richiesta di realizzare un nuovo sottoattraversamento ciclo-pedonale su Via Feltrino, la stessa si ritiene perseguibile. Per quanto riguarda la richiesta di una pista ciclo-pedonale su via Fontanelle, l’eventuale inserimento produrrebbe da un lato un maggiore impegno del territorio, perché andrebbe ampliata la carreggiata altrimenti troppo stretta; dall’altro una riduzione dell’altezza utile del sottopasso, determinando il necessario adeguamento lungo l’intero asse come previsto da normativa. Entrambi questi aspetti porterebbero a conseguenze gravose sui fabbricati limitrofi, quindi non si ritiene esistenti, pertanto a maggiori criticità piuttosto che benefici sul territorio. Inoltre, si tenga presente che, in base a quanto dichiarato in precedenza, verrà realizzato un come riportato sopra, è necessario sottolineare la realizzazione del sottopasso ciclopedonale di Via Feltrino situato a poche decine di metri da quello richiesto su via Fontanelle.

6.7.2 Assetto viario nel comune di San Giovanni a Teatino

L’interramento della ferrovia determina l’impossibilità di mantenere attivi alcuni sottopassi che vengono a trovarsi nei tratti di discesa e salita, mentre nel tratto interrato la ferrovia non costituisce più un ostacolo alla viabilità di superficie. Su questo tema interviene il contributo del [Comune di San Giovanni a Teatino](#): *“Il progetto di raddoppio ed interrimento della linea ferroviaria, prevedendo la chiusura dei sottopassi di Via Chiacchiarretta e Via Trasimeno e la realizzazione del nuovo cavalcaferrovia, impatta in modo significativo sull’attuale sistema viario del centro di San*

Giovanni Teatino. Tali modifiche implicano necessariamente lo studio di **una valida alternativa all'attuale viabilità che può essere individuata nel potenziamento della strada comunale Via Lago di Garda, nel tratto che si estende dalla zona prossima al PM di Sambuceto, in direzione Chieti, fino a Dragonara**. L'allargamento di tale tratto stradale consentirebbe di ridurre la congestione del traffico sulla Tiburtina Valeria e facilitare la connessione della zona di Dragonara a quella del centro urbano.”

Domanda 18 – È possibile seguire il suggerimento avanzato dal Comune ed attuare il potenziamento della via Lago di Garda nel tratto indicato?

Risposta 18 - Il potenziamento di Via Lago di Garda, come suggerito dal Comune di San Giovanni Teatino, non è possibile in quanto si realizzerebbe una viabilità ordinaria, (attualmente un tronco viario senza uscita su Via Aterno) che si innesta con un'intersezione a T su Via Aterno, aventi le seguenti criticità:

- la viabilità è caratterizzata da un andamento rettilineo e pianeggiante fino a circa 30m prima di immettersi su Via Aterno, in corrispondenza del quale si riscontra una differenza di quota di circa 3.5m rispetto a Via Aterno e una livelletta a forte pendenza. Tale andamento altimetrico presenta forti criticità legate alla mancanza di visibilità sui raccordi verticali (dosso e sacca). Anche un intervento sull'altimetria con l'arretramento del punto di discesa verso nord, condizionato dagli accessi presenti, non permetterebbe il superamento di tale criticità;
- mancanza delle condizioni di visibilità (D.M19.04.2006) nell'intersezione tra il prolungamento di Via Lago di Garda e Via Aterno per la presenza di ostacoli (Muri d'ala del sottovia) all'interno dei triangoli di visibilità;
- la viabilità a doppio senso di marcia attraversa il piazzale della Ditta Pierago Traslochi e ne limiterebbe lo spazio di manovra degli autoarticolati: tali manovre sarebbero limitate e interferenti con il nuovo flusso veicolare che circola in entrambi i sensi di marcia su Via Lago di Garda.

6.7.3 Gestione delle acque piovane nel Comune di San Giovanni a Teatino

L'interramento della ferrovia influisce sul sistema di gestione delle acque piovane. Anche su questo tema interviene il contributo del [Comune di San Giovanni a Teatino](#): “*Il progetto di raddoppio ed interrimento interferisce con l'attuale sistema di regimentazione delle acque piovane.*”

Oltre alle soluzioni previste per il convogliamento delle acque dei due grandi fossi perpendicolari alla linea ferroviaria, si intende porre l'attenzione anche sui fossi esistenti paralleli alla linea stessa, nel tratto che va da Via Pertini fino a Via Vicenza. Le acque piovane raccolte in questi fossi sono attualmente convogliate nel fosso coperto di Via Vicenza.

Si ritiene quindi opportuno eseguire una stima sulle quantità di acque piovane raccolte nella zona, soprattutto in funzione della realizzazione della nuova stazione che comporterà un aumento notevole delle aree impermeabili, e sulla portata del fosso coperto di Via Vicenza. La verifica della capacità del fosso coperto di Via Vicenza e l'implementazione di soluzioni di convogliamento adeguate sono fondamentali per gestire l'aumento delle acque piovane derivante dal nuovo scenario progettuale.

Domanda 19 – È possibile effettuare le verifiche richieste? Eventuali integrazioni al progetto potranno essere realizzate in sede di progettazione esecutiva?

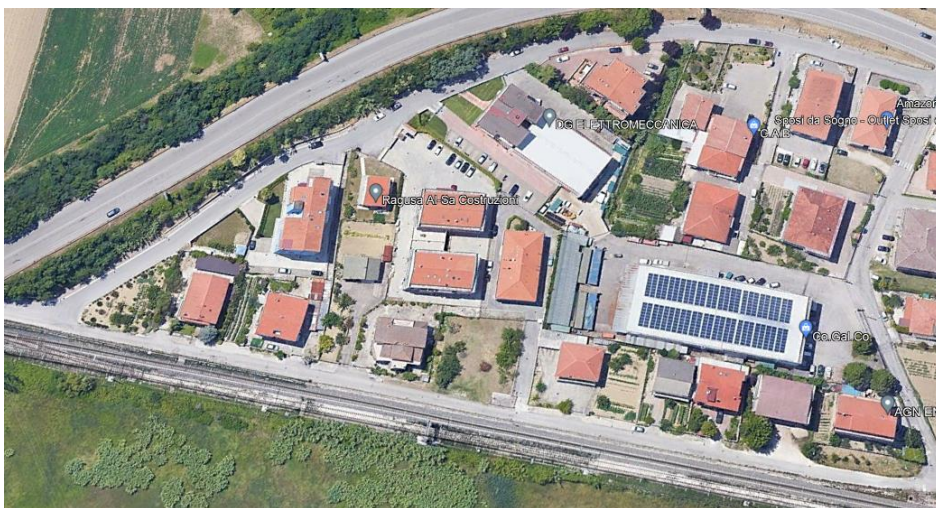
Risposta 19 – Si precisa che nel tratto tra via Pertini e Via Vicenza sono previsti in progetto tre sifoni, denominati IN02, IN03 e IN04, ai fini del mantenimento dell'attuale trasparenza idraulica della linea ferroviaria esistente. Pertanto, i fossi di guardia paralleli alla linea ferroviaria recapiteranno / continueranno a recapitare le acque drenate in tali sifoni.

Si precisa che le acque meteoriche afferenti alle aree della nuova Fermata Aeroporto saranno recapitate, previa opportuna laminazione delle portate, nel fosso coperto/tombato sotto Via Polo e non di Via Vicenza, in adiacenza alla quale è prevista invece la realizzazione del tombino denominato IN01. In ogni caso, nelle successive fasi progettuali saranno svolti i necessari approfondimenti e forniti i relativi dettagli.

6.8 LE INTERFERENZE CON LE ABITAZIONI E LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE

6.8.1 Abbattimenti di edifici residenziali in via Lago di Garda a San Giovanni a Teatino

Particolare attenzione durante il Dibattito è stata dedicata alla problematica di Via Lago di Garda, nel tratto tra i numeri civici del 2 al 26. Nella bozza di variante di progetto che prevede l'interramento, è stata individuata la necessità di abbattere una serie importante di edifici residenziali, come mostrato nello stralcio della mappa sotto riportato,



Il confronto tecnico sviluppato con il Comune ha permesso di individuare i motivi che hanno determinato questa previsione e ipotizzare una soluzione che permetta il mantenimento di questi edifici.

Domanda 20 – Quali sono i motivi per i quali si è inizialmente ritenuto necessario demolire gli edifici indicati in giallo? Quale ipotesi di soluzione è stata individuata nel corso del confronto tecnico con il Comune? Quale sarà la proposta dei progettisti su questo importante aspetto?

Risposta 20 – Nel corso dello sviluppo della progettazione è stata introdotta una piccola variante piano-altimetrica dei binari di corsa nel tratto in cui la linea sta per raggiungere il piano campagna (zona compresa indicativamente tra via Chiacchieretta ed un tratto oltre il cavalcaferrovia della

SS5) permettendo di avvicinare leggermente i due binari di progetto alla linea storica. Ciò ha permesso anche di ottimizzare il progetto della viabilità stradale tra via Lago Trasimeno e Via Lago di Scanno in modo da non interferire con i fabbricati in esame e pertanto rendendo non più necessaria il loro abbattimento.

Ovviamente, questo tema è stato molto sentito dagli abitanti della via, che hanno partecipato alla discussione in maniera molto costruttiva. Molte sono le domande che, tuttavia, sono rimaste aperte, come ad esempio il contributo di [Davide Belfonte](#); le riassume in maniera sintetica [Pace Alessio](#): “Ho saputo che sono stati scongiurati gli abbattimenti delle abitazioni [di via del Garda], e ve ne sono grato”. Seguono una serie di domande che puntualmente riportiamo.

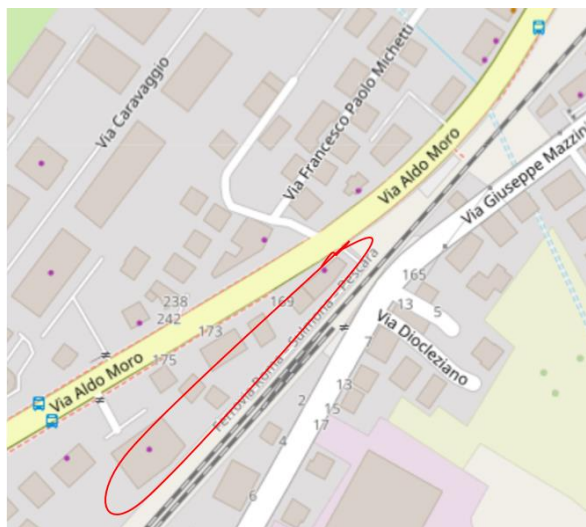
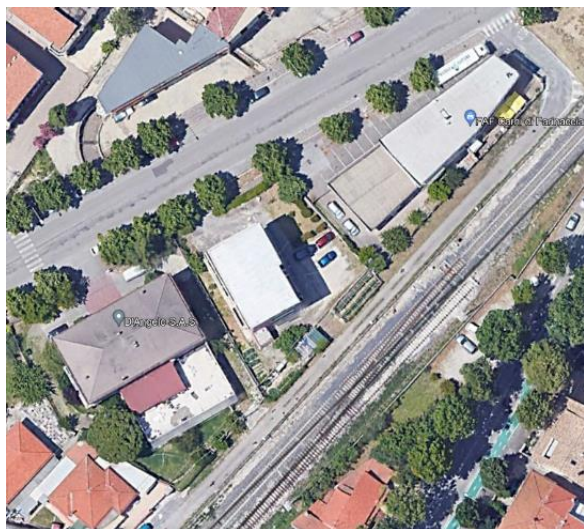
Domanda 21 – Il nuovo binario sarà costruito sulla strada esistente o sul terreno incolto? Alla fine dei lavori, quali saranno le distanze dalle abitazioni? Come verrà riformulata la viabilità durante i lavori e dopo? Come avete intenzione di agire per limitare i rumori?

Risposta 21 – Relativamente alla problematica del rumore, sia in fase di cantiere che di esercizio, al fine di garantire il rispetto dei limiti vigenti, sarà previsto l’installazione di dispositivi di mitigazione passiva, nella fattispecie, schermi di protezione e barriere antirumore fonoisolanti e fonoassorbenti. Peraltro, l’adozione di barriere, il cui grado di protezione può raggiungere i 15 dB(A), si rivela una delle misure più efficaci per abbattere il rumore. Durante le fasi di realizzazione delle opere sono previste procedure operative per la minimizzazione degli effetti del rumore derivante dalle attività di cantiere.

6.8.2 Abbattimento di edifici in via Aldo Moro a San Giovanni Teatino

Il progetto di potenziamento della ferrovia prevede la necessità di abbattere alcuni edifici in una diramazione, che finisce a fondo cieco, di via Aldo Moro verso sud, all’altezza dell’incrocio con via Michetti. Anche questa situazione è stata attentamente esaminata nell’incontro tecnico e successivamente discussa con i residenti in un sopralluogo al quale hanno partecipato il sindaco, l’assessore alla mobilità, il coordinatore del Dibattito e i tecnici di RFI e Italferr. Una richiesta di informazioni è stata anche inviata da [Martina Rocci](#).

L’analisi fatta sul campo non ha permesso di giungere ad una valutazione e pertanto i tecnici di sono riservati di approfondire la possibilità, ma anche l’opportunità, di conservare alcuni degli immobili.



Domanda 22 – Nel tratto di strada a fondo cieco evidenziato in mappa, è possibile evitare l’abbattimento di alcuni o tutti gli edifici? Quali sono i motivi per cui non è possibile spostare verso sud l’asse della linea?

Risposta 22 – Come evidenziato sia durante la giornata del dibattito pubblico dedicata al Comune di San Giovanni Teatino sia nei sopralluoghi svolti con i cittadini nell’area in oggetto, si è riscontrata l’impossibilità di evitare l’abbattimento dei primi tre fabbricati perché risultano troppo vicine alla futura infrastruttura ferroviaria (distanza inferiore a 3 m), ed impattate dal cantiere. Si stanno conducendo ulteriori approfondimenti per cercare di salvare i restanti fabbricati evidenziati nell’area.

In merito alla possibilità di spostare verso sud l’asse della linea tale scelta è già stata portata avanti ed è alla base della possibilità di salvare le abitazioni di Via Lago di Garda di cui al punto precedente. Ulteriori spostamenti a sud non sono possibili perché non verrebbe garantita la condizione di mantenere sempre la linea ferroviaria in esercizio.

6.8.3 Barriere acustiche

Il tema delle barriere acustiche ricorre sempre nei dibattiti, dove si evidenzia il conflitto tra lo scopo di ridurre il rumore, e quindi di tutelare la salute, e l’interferenza sulla visuale e il paesaggio.

Una serie di osservazioni critiche è stata inviata da [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti. *“Si chiede di rivedere l’installazione a Chieti scalo delle barriere antirumore, sia per la struttura e le altezze che presentano (prefabbricati di calcestruzzo di colore naturale del calcestruzzo di oltre 6 metri di altezza tenendo conto dell’altezza del pannello, della base di appoggio dal piano ferro), sia per l’impatto visivo e percettivo che si*

avrebbe nei contesti urbanizzati, oltre a privare di luce tutti i ricettori in prossimità del sedime ferroviario. Difatti, il progetto non prevede barriere antirumore a ridotto impatto ambientalistico quali le barriere in vetro stratificato temperato con i cordoli in legno mineralizzato. È altrettanto priva di pregio la soluzione proposta da RFI di installare le barriere antirumore demandando il tutto all'Appaltatore e, dunque, al progetto esecutivo. Tale soluzione si pone in contrasto con la ratio della procedura di Valutazione d'impatto Ambientale che già in questa fase obbliga al proponente di prevedere ogni misura - come appunto le barriere antirumore - atta a gara. Detta soluzione, non tiene conto dell'incidenza e dell'impatto negativo che subiranno in termini di salute i cittadini, nel momento in cui saranno costretti a vivere al chiuso, impossibilitati ad areare gli ambienti con gravi ripercussioni in tema di carenze igienicosanitarie, non a caso le norme vigenti in edilizia prescrivono un preciso rapporto tra le superfici dei vani finestra e le superfici degli ambienti. Né si tiene conto del deprezzamento che gli edifici subiranno per effetto delle carenze igienico-sanitarie, per una evidente limitazione d'uso. E' altrettanto inadeguata, al fine di mitigare i rumori, la soluzione di installare le barriere antirumore sia per la struttura e le altezze che presentano (prefabbricati di calcestruzzo di colore naturale del calcestruzzo di oltre 6 metri di altezza tenendo conto dell'altezza del pannello della base di appoggio dal piano ferro), sia per l'impatto visivo e percettivo che si avrebbe nei contesti urbanizzati/antropizzati, oltre a privare di luce tutti i ricettori in prossimità del sedime ferroviario."

Anche [Donato Toppi](#) ha inviato un contributo su questo tema, mostrando l'evidente vantaggio estetico che si ottiene utilizzando barriere di nuova concezione.



Domanda 23 – Quale tipologia di barriere prevede attualmente il progetto? Le simulazioni sulla propagazione del rumore garantiscono il rispetto dei limiti di legge nei confronti di tutti i percettori sensibili? È possibile, in sede di conferenza dei servizi, definire con maggiore precisione le caratteristiche che dovranno avere le barriere antirumore?

Risposta 23 – Le Barriere acustiche previste sono al momento sviluppate con una soluzione tipo “Standard HS verticale”, che vede pannelli fonoassorbenti in acciaio inox posizionati su piattaforma in calcestruzzo e tenuti da montanti anch’essi in acciaio. Nelle successive fasi di sviluppo del progetto potranno essere individuate, in modo tale che il progetto presentato in CdS ne tenga conto anche attraverso eventuali iniziative di coinvolgimento degli stakeholder, le soluzioni che meglio si inseriscono nel contesto territoriale e paesaggistico di riferimento (cromatismi, trasparenze, opere di street art, ecc.), fermo restando i requisiti tecnici e prestazionali prescritti nel Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili di RFI.

Il dimensionamento degli interventi di mitigazione è stato condotto allo scopo di perseguire gli obiettivi di mitigazione sanciti dal DPR 459/98, quando non è stato possibile garantire la completa mitigazione, neanche con le barriere di massima altezza, si è proceduto a valutare la necessità di sostituire gli infissi esistenti previa stima del rispetto del limite acustico interno, la cui verifica sarà eseguita successivamente alla completa messa in opera degli interventi di mitigazione lungo linea e l’entrata in vigore del Modello di Esercizio preso a riferimento dallo Studio Acustico. Si rimanda all’elaborato IA4S00R22TTIM0000001A, per l’analisi di dettaglio di ciascun ricettore considerato.

6.9 LE INTERFERENZE CON L’AMBIENTE NATURALE

6.9.1 Il sito di interesse regionale (SIR) di Chieti Scalo

La tutela dell’ambiente naturale è stata oggetto di numerosi interventi. Il contributo inviato da [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti, tocca, tra gli altri, anche questo tema. *“Le aree di stoccaggio ed il territorio di localizzazione dell’opera in progetto (Chieti Scalo Via Zittola – Via Erasmo Piaggio – Loc. San Martino) si sviluppano in corrispondenza del SIR (sito di interesse regionale) di Chieti Scalo. Il SIR è un’area in cui è stata già accertata la presenza di contaminanti nelle acque sotterranee a causa della presenza di discariche di rifiuti dismesse. L’Ordinanza n. 542/2008 del Comune di Chieti vieta nell’area SIR, l’asportazione e/o movimentazione di terreni, salvo casi autorizzati per la bonifica e negli altri casi muniti di titoli autorizzativi di legge che abbiano preventivamente espletato indagini di qualità dell’ambiente. Nel caso di specie, la proponente RFI, nella relazione generale dello Studio di Impatto ambientale n. IA4S00D22N5SA0001001A, non ha offerto alcuna valida indagine di qualità ambientale circa eventuali interferenze tra l’opera ed il SIR, non avendo peraltro, rispettato i 500 metri lineari tra ogni campionatura, come dichiarato, né ha provveduto a campionare le aree limitrofe alla linea ferroviaria che dovranno essere oggetto di opere secondarie, come ad esempio, la costruzione della nuova viabilità in Via Vibrata e Via Piaggio che sono interessate dall’Ordinanza del Comune di Chieti n. 542/2008. La proponente RFI ha preferito limitarsi, invece, ad asserire che in termini generali, i siti contaminati non rappresenterebbero una potenziale criticità dal punto di vista degli effetti*

ambientali, pur riconoscendo la necessità di approfondire eventuali interferenze, verosimilmente, in corso di realizzazione dell'opera.”

Domanda 24 – Qual è il livello di interferenza del progetto interferisce con l'area SIR citata? Allo stato attuale, quali analisi sono state compiute? Sono previsti ulteriori analisi per assicurare che terreni inquinati non siano asportati e dispersi?

Risposta 24 – In relazione alla planimetria dell'Ordinanza Sindacale 542/2008 è in corso l'approfondimento ai sensi della normativa vigente (art. 242 242-ter del D.Lgs.152/06) per le opere accessorie, quali viabilità e cantierizzazione ricadenti dentro al perimetro definito dalla stessa Ordinanza.

Si sottolinea che sarà valutata per ciascuna opera accessoria l'interferenza con la matrice contaminata, ossia con le acque sotterranee e a tal proposito sarà sviluppata una documentazione specialistica da condividere con gli Enti. Successivamente all'approvazione della documentazione da parte degli Enti potranno essere eseguite le eventuali indagini proposte anche a seguito di eventuali richieste di analisi/campionamenti integrativi da parte degli Enti stessi. Gli esiti delle indagini consentiranno di ottenere i titoli autorizzati di legge per l'eventuale movimentazione dei terreni.

6.10 LE INTERFERENZE CON LA FASE DI CANTIERE

6.10.1 Richiesta di valutazione complessiva dei livelli di rumore e vibrazioni

Il rumore e le vibrazioni, soprattutto nella fase di cantiere, sono una preoccupazione diffusa. Se ne è fatto interprete, tra gli altri argomenti, [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti: *“Nel territorio interessato dall'opera in area densità demografica (area metropolitana Chieti Pescara) e a confine col sedime ferroviario interessato dal raddoppio, oltre ad insediamenti residenziali, vi insistono ricettori sensibili quali la Facoltà di Scienze Motorie dell'Università D'Annunzio ed il Liceo Artistico “Nicola da Guardiagrele” nonché edifici recettivi e commerciali come alberghi, ristoranti, negozi. Pertanto, RFI avrebbe dovuto prevedere interventi di monitoraggio e mitigazione. Per quanto sopra dedotto, si contesta, altresì, la soluzione prospettata da RFI nella parte in cui afferma che per i livelli vibrazionali generati dai macchinari che incidono sulla salute della popolazione potranno essere adottati “semplici accorgimenti”, come quelli di tenere gli autocarri in stazionamento a motore acceso lontano dai recettori. Inoltre, le piste cantiere e le aree di stoccaggio sono collocate in un'area ad alta densità abitativa, conseguentemente, gli autocarri dovranno stazionare a motore acceso in stretto affiancamento coi ricettori residenziali e, in alcuni casi, anche sensibili. Tale scelta si pone, comunque, in contrasto con la procedura di VIA che impone una valutazione complessiva, ai fini della tutela della salute della popolazione, sul progetto definitivo e, dunque, non è possibile in questa fase rinviare al progetto*

esecutivo le misure di mitigazione, diversamente opinando, si andrebbe a ledere il diritto di difesa dei cittadini. Invero, nel procedimento di approvazione degli atti di un progetto per la realizzazione di un'opera pubblica, sono impugnabili solo quelli dotati di un'effettiva lesività nei confronti dei soggetti che a vario titolo saranno incisi dall'opera".

Domanda 25 – Le valutazioni tecniche effettuate mostrano che i ricettori sensibili citati possano essere negativamente influenzati dalle operazioni di cantiere e, successivamente, dal traffico ferroviario? Le interferenze prospettate in fase (autocarri dovranno stazionare a motore acceso) possono essere eliminate con opportune prescrizioni in sede di affidamento dei lavori?

Risposta 25 - Nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione sono state eseguite le valutazioni per diverse componenti ambientali; in particolare, sono stati valutati gli effetti della cantierizzazione per clima acustico, emissioni in atmosfera e vibrazioni. A valle delle simulazioni effettuate sono stati previsti degli interventi di mitigazione (Barriere antirumore e antipolvere, bagnatura delle aree e piste di cantiere, spazzolatura delle strade in prossimità dei cantieri) e per le vibrazioni non è emerso un impatto significativo. Nella elaborazione del PFTE che sarà sottoposto al MASE sono previsti ulteriori approfondimenti che potranno essere affinati anche nelle successive fasi progettuali in virtù di un dettaglio progettuale maggiore e dei macchinari che effettivamente saranno impiegati. L'Appaltatore, inoltre, dovrà porre in essere procedure operative al fine di minimizzare gli effetti delle lavorazioni sui ricettori.

52

A proposito del deposito temporaneo e della movimentazione delle terre e dei materiali di costruzione, Mosè Renzi, Direttore Interporto d'Abruzzo, ha segnalato la disponibilità dell'Interporto ad essere base logistica per un ammassamento centralizzato e l'organizzazione dell'approvvigionamento dei vari cantieri con sistemi cargo ferroviari.

6.11 GLI ESPROPRI E LE OCCUPAZIONI TEMPORANEE

6.11.1 Procedure di esproprio e vincoli alle proprietà

Il tema degli espropri, soprattutto quando si tratta di abitazioni e luoghi di lavoro, è sempre una fase delicata del dibattito pubblico: queste problematiche sono state discusse negli incontri specialistici, promossi in accordo con i sindaci; in questa sede si ritiene opportuno formulare solo le domande di interesse generale, essendo state quelle particolari oggetto d'interlocuzione diretta.

Domanda 26 – In via generale, come procede RFI per comunicare l'esproprio o il vincolo ad una proprietà? Quali sono i tempi e i modi con cui viene acquisita la disponibilità di una

abitazione o di un immobile a destinazione produttiva? Come è meglio procedere per evitare il contenzioso?

Risposta 26 - Nel momento in cui viene dichiarata la pubblica utilità dell'opera viene inviata agli intestatari catastali degli immobili interessati, a mezzo raccomandata a/r, la prima comunicazione individuale ai sensi dell'art. 17 del D.P.R. 327/01 (testo unico per le espropriazioni). Con tale comunicazione l'intestatario viene informato dell'avvenuta emissione della delibera dichiarativa della pubblica utilità ed invitato a fornire ogni elemento utile per la valutazione dell'immobile, o della parte di esso, da espropriare o asservire.

Per le sole aree scoperte seguirà in tempi brevi l'emissione di un decreto di occupazione d'urgenza ex art. 22 bis in forza del quale RFI, o chi per essa, prenderà materiale possesso delle aree, con contestuale offerta dell'indennità provvisoria.

Per quanto riguarda i fabbricati ad uso residenziale e produttivo sarà avviata invece la procedura ordinaria, che prevede la reiterata interlocuzione formale, ma anche diretta, con i proprietari, al fine di poter predisporre e concordare la corretta valutazione dell'immobile sulla base del suo valore di mercato, tenendo anche conto degli oneri aggiuntivi connessi al trasloco o alla delocalizzazione dell'attività. L'accordo sarà formalizzato con preliminare di cessione con cui le parti concorderanno i tempi di erogazione dell'indennità e di rilascio del fabbricato libero da persone e cose, compatibilmente con le attività di cantiere.

Di regola il definitivo passaggio di proprietà avverrà con emissione di decreto di esproprio, in casi particolari con stipula di atto notarile di cessione volontaria con oneri a carico di RFI.

53

6.11.2 Indennità per riduzione / sospensione di attività economiche

Il dibattito, in particolare a Sambuceto, e il contributo di [Marco Caldarelli](#), ha sollevato il tema degli indennizzi previsti per attività economiche, in particolare commerciali, che nella fase di cantiere verranno a trovarsi in situazione di difficile raggiungibilità, con prevedibile forte contrazione dell'attività economica.

Domanda 27 – Sono previsti indennizzi per la riduzione o completa interruzione temporanea delle attività produttive e commerciali interferite dai cantieri? Qual è la procedura per attivare questa segnalazione e cosa occorre fare per documentare il danno ricevuto?

Risposta 27 – Laddove si riscontri un'interferenza del cantiere con attività produttive o commerciali tale da non consentire lo svolgimento delle stesse o da penalizzare il regolare esercizio, verranno effettuate le specifiche valutazioni con eventuali proposte di indennizzo. Segnalazioni in merito dovranno essere veicolate tramite i Comuni, collettori delle diverse istanze.

6.11.3 Questioni relative a specifiche situazioni

Franco Gagliardi, la cui proprietà interferita dalla realizzazione del potenziamento, chiede se sia possibile spostare verso nord la linea, dato che in corrispondenza della sua proprietà, sul lato nord, esiste un terreno libero e incolto.

Domanda 28 – In prossimità del tratto che va da Corso Italia a via Chiacchiaretta la linea fa una leggera curva; non si può invece seguire una linea retta in modo da spostare tutta la ferrovia verso nord dove non vi sono abitazioni ma solo terreno incolto?

Risposta 28 – La parte di tracciato interessato tra le pk 4+000 e 4+600 prevede il raddoppio della linea storica lato nord-ovest e già interessa il tratto di terreno incolto. La curva in oggetto risulta essere un parallelismo con l'attuale linea storica. Il tratto di terreno a cui si fa riferimento non ha un'estesa tale da prevedere una rettifica del tracciato.

Adelina Perfetti fa notare che ha ricevuto nel 2018 l'autorizzazione da RFI per effettuare lavori di rifacimento delle coperture, di manutenzione ordinaria e per la sostituzione della recinzione a confine con la linea ferroviaria. Ora, nella ipotesi di variante al progetto che prevede l'interramento, il fabbricato è indicato nel progetto come da abbattere.

Domanda 29 – Nel caso in cui siano stati recentemente effettuati, o siano in corso, lavori di manutenzione e miglioria degli stabili, come se ne tiene conto nella valutazione delle indennità di acquisizione bonaria o di esproprio?

Risposta 29 - La normativa di riferimento in merito ai tempi e modi di determinazione dell'indennità è il DPR 327/01 che all'art. 32 prevede che la stessa 'indennità venga determinata sulla base delle caratteristiche del bene al momento dell'accordo di cessione o alla data dell'emanazione del decreto di esproprio. Più in particolare il valore di mercato del bene è determinato senza tenere conto delle migliorie realizzate dopo la comunicazione dell'avvio del procedimento. Di regola si intende l'avvio del procedimento ex art. 11 del citato DPR finalizzato all'apposizione del vincolo espropriativo, che viene reso noto anche mediante inserzione di avviso sui principali quotidiani nazionali e locali. Si precisa infine che il proprietario, a sue spese, può asportare dal bene i materiali e tutto ciò che può essere tolto senza pregiudizio dell'opera da realizzare. Di regola il definitivo passaggio di proprietà avverrà con emissione di decreto di esproprio, in casi particolari con stipula di atto notarile di cessione volontaria con oneri a carico di RFI.

Fabio Ciafarone, che nel progetto iniziale rimaneva molto vicino al limite della ferrovia, con la barriera a ridosso della casa, con l'interramento si vede costretto a lasciarla, perché dovrà

essere abbattuta. Tuttavia, esprime un parere positivo, confidando di poter avere un ristoro economico che permetta una rilocalizzazione in zona più verde.

6.12 QUESTIONI RELATIVE ALLA PROCEDURA E AI FINANZIAMENTI

6.12.1 Inutilità del Dibattito Pubblico su un PFTE

Diversi interventi hanno chiesto se il Dibattito sia una cosa seria o una presa in giro. Ha risposto per competenza il Coordinatore, assicurando la massima serietà e impegno di tutti coloro che vi hanno partecipato: il fatto di non riuscire a trovare sempre una soluzione di mediazione accettabile tra le diverse esigenze e vincoli nulla toglie alla serietà e all'impegno del tentativo messo in atto.

Si può inoltre notare, che a differenza di altri casi, il progetto esca da questo Dibattito molto diverso da come vi è entrato e senza dubbio migliore.

6.12.2 Il Dibattito pubblico si inserisce in una nuova Procedura?

Paola Sablone, Presidente del comitato FerroVia di Chieti Scalo, nella assemblea di Brecciarola ha formulato alcune domande in merito alla procedura che si sta seguendo. *“Si parla di un progetto di Fattibilità Economica facendo riferimento al nuovo codice degli appalti, che però dovrebbe disciplinare tutte la fattispecie da luglio 2023”* Di conseguenza chiede quanto segue.

55

Domanda 30 – Il progetto definitivo che è già all'attenzione della valutazione di impatto ambientale sarà abbandonato? La precedente procedura che è stata incardinata con istanza del 2021, che fine farà? Dunque, verrà archiviato l'iter a cui i cittadini hanno partecipato con le varie osservazioni che avevano depositato al MASE?

Risposta 30 – A valle dell'integrazione progettuale relativa al lotto 3 presentata a Giugno 2023, e alle valutazioni svolte sul Progetto dell'interramento a Sambuceto presentate a Dicembre 2023, RFI con nota del 10 maggio 2024, ha rappresentato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), autorità competente del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), che concluso il Dibattito Pubblico, trasmetterà al MASE e al MIC, il PFTE aggiornato sulla base degli esiti del Dibattito stesso, comprensivo dell'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale. Pertanto, spetterà al MASE stesso valutare le modalità di prosecuzione dell'iter (pronunciarsi sul procedimento VIA già depositato o se archivarlo in favore della nuova valutazione sul PFTE sopracitato), garantendo ad ogni modo, la partecipazione del pubblico così come previsto dalla normativa.

6.12.3 Supposto vizio di procedura nel documento “Piano d’indagini ambientali integrative”

Il contributo inviato da [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti ipotizza una non conformità al dettato legislativo del piano di indagine ambientale. *“A seguito della richiesta d’integrazione del Ministero della Transizione Ecologica, [RFI] ha fornito un piano di indagine ambientale non conforme al dettato normativo vigente, oltretutto, rinviando gli esiti degli esami di laboratorio al progetto esecutivo. Invero, RFI, dopo aver provveduto ad eseguire una campionatura integrativa del suolo e delle falde acquifere, peraltro, secondo una procedura carente ed inadeguata, per i motivi di seguito illustrati, ha rinviato al progetto esecutivo gli eventuali risultati. Precisamente, quest’ultima ha testualmente dichiarato “I risultati delle indagini attualmente ancora in corso saranno trasmessi al Ministero della Transizione Ecologica con l’aggiornamento del PUT in fase di progettazione Esecutiva”, rinviando al progetto esecutivo, altresì, le ulteriori indagini ambientali per ciò che concerne le opere secondarie che comporteranno la movimentazione di terre e rocce da scavo in qualità di sottoprodotto o di rifiuto. Ad ogni modo, si osserva che la procedura di campionatura integrativa adottata da RFI è viziata, per i seguenti motivi: 1. Il “Piano d’indagini ambientali integrative” è privo del rilievo topografico finalizzato a stabilire l’esatta ubicazione spaziale delle informazioni ricavate dai sondaggi (pozzetti, piezometri, sondaggi geognostici) da consentire la ricostruzione stratigrafica della posizione planimetrica e della quota, in particolare dei piezometri che devono rasentare una precisione centimetrica. Per ciò che concerne i piezometri è indicata l’ubicazione con le coordinate ma non è indicato né il foglio di mappa, né la particella, né il rilievo altimetrico, mentre, per i pozzetti e gli altri sondaggi geognostici non vi è alcuna indicazione circa le coordinate di ubicazione, i fogli di mappa e particelle ed il rilievo altimetrico. 2. Nella relazione di RFI intitolata “Piano di indagini ambientali integrative” non è indicato il metodo di scelta dello scavo dei pozzetti e dei sondaggi geognostici, ad esempio, se eseguiti per mezzo di utensili manuali, trivelle, carotatorie o pale meccaniche. Il metodo di perforazione da adottare assicura la precisione nella ricostruzione della successione stratigrafica. Riguardo ai parametri da ricercare con la campionatura prelevata, nelle tabelle prodotte da RFI mancano alcuni parametri quali Alluminio, Ferro, Cloruro di vinile, tricloroetilene, tetracloroetilene, dicloroetilene, dicloropropano nell’area a rischio di propagazione della contaminazione del sito ex concerta CAP che si estende fino alle aree di via Penne, Via Ignazio Calvi, Via Marvin Gelber e via Erasmo Piaggio, quest’ultime interessate dalla realizzazione dell’opera di RFI”.*

Domanda 31 – Si concorda con la valutazione non conformità al dettato normativo vigente del piano di indagine ambientale? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Risposta 31 - Nell’ambito del procedimento di VIA in corso in riscontro alle richieste della Commissione VIA-VAS è stato trasmesso un Piano di Indagini integrative dove sono riportate le modalità di analisi, i parametri indagati e gli esiti analitici, secondo quanto previsto dal DPR 120/2017. Nel riscontro alle richieste della Commissione è stato, inoltre precisato che “L’analisi

territoriale finalizzata a verificare pregresse contaminazioni legate ad eventuali attività antropiche pregresse è stata riportata nella relazione generale del Progetto Ambientale della Cantierizzazione...” e che per “il rapporto intercorrente con i siti contaminati e potenzialmente contaminati, in termini generali, è possibile affermare che questi non rappresentino una potenziale criticità dal punto di vista degli effetti ambientali delle attività di costruzione”.

Per eventuali approfondimenti circa le interferenze dell’opera con i siti contaminati sopra elencati si rimanda all’elaborato specialistico denominato “Censimento siti contaminati”. L’analisi effettuata risulta ancora in valutazione da parte del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) che valuterà eventualmente la necessità di integrazioni, fra cui la possibile estensione del set di parametri da ricercare, nella fase attuale o in quelle successive. Conclusa l’attuale fase dibattimentale, gli esiti delle indagini integrative potranno essere trasmesse al MASE nell’ambito della VIA in corso (vedasi riscontro quesito 30).

6.12.4 Supposta inappropriata del modello di determinazione dei descrittori acustici

Ancora il contributo inviato da [Vincenzo Ginefra](#), consigliere delegato al Potenziamento della ferrovia del Comune di Chieti, contesta il modello previsionale dei livelli sonori: *“Si contesta il modello previsionale dei livelli sonori ante mitigazione e post mitigazione, utilizzato da RFI, nella specie, il software SoundPLAN che si basa sul metodo “per raggi” in base alle norme e standard emanate dalla Germania Federale (Shall 03 e DIN 18005) e le ÖAL 30 Austriache e le Nordic Kilde 130. La Direttiva 2002/49/CE, all’Allegato II “Metodo di determinazione dei descrittori acustici”, al punto 2.2 “Metodi provvisori di calcolo raccomandati”, raccomanda, invece, i seguenti metodi per il RUMORE FERROVIARIO: metodo di calcolo ufficiale dei Paesi Bassi pubblicato in “Rekenen Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai ’96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996”. Per ciò che concerne le misure di mitigazione ci si oppone alla soluzione di intervenire sui ricettori attraverso la sostituzione delle finestre con la necessità di mantenerle chiuse, anche nei periodi estivi e, con la raccomandazione di dotarle di aeratori.”*

Domanda 32 – Si concorda con la valutazione non idoneità del modello previsionale dei livelli sonori adottato? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Risposta 32 - Le verifiche previsionali acustiche sviluppate in fase di progettazione sono basate sullo standard di calcolo SHALL 03 - “Guideline for calculating sound immersion of railroads”, secondo un’impostazione metodologica ormai consolidata nel settore ferroviario, anche grazie ad un database emissivo rappresentativo del parco ferroviario nazionale (Volume 1 - Emissioni dei treni del rapporto Stima dei livelli sonori ai sensi del DM Ambiente 29/11/2000, RFI) e ad una rispondenza modellazione-misure ampiamente verificata, che consente di avere un dato acustico previsionale attendibile e rappresentativo della condizione di esercizio assunta come riferimento.

Nel caso specifico del progetto in esame la sorgente emissiva ferroviaria caratterizzata e tarata con misure fonometriche in campo ha permesso di verificare preliminarmente la corretta impostazione del modello di calcolo e ottenere quindi valori puntuali acustici in corrispondenza dei ricettori rappresentativi delle condizioni più gravose di esposizione al rumore ferroviario secondo il modello di esercizio atteso.

Si fa presente che tale impostazione metodologica risulta essere in linea con la fase di progettazione di una linea ferroviaria in accordo alla Legge Quadro n.447/95 e DPR 459/98, ovvero rispetto ai riferimenti normativi assunti per la verifica dei livelli acustici in termini di $Leq(A)$ nel periodo diurno e notturno. Per quanto concerne infatti l'art. 7 del D. Lgs. 42/17, si evidenzia come questo abbia introdotto modifiche all'allegato 2 del D. Lgs. 194/05 il cui campo di applicazione risulta essere quello delle mappature acustiche strategiche e dei piani di azione secondo la normativa comunitaria con riferimento a nuovi descrittori acustici non contemplati dal corpus normativo sopra menzionato. Quest'ultime attività sono in capo al gestore dell'infrastruttura e non riguardano le fasi di progettazione, bensì la fase di gestione del rumore ambientale dopo la sua messa in esercizio in ottemperanza alla normativa europea stessa.

6.12.5 Supposta inosservanza delle procedure per la definizione degli espropri e delle trivellazioni

Nel contributo di [Adelina Perfetti](#) oltre a temi già trattati, si dichiara che “non siano state documentate dettagliatamente le procedure finalizzate agli espropri temporanei e permanenti e alla trivellazioni, prima della redazione del progetto definitivo, come previsto dal Codice degli appalti”. Inoltre, dichiara che “... si è appreso durante il dibattito pubblico che RFI congiuntamente con ITALFERR presenterà in Conferenza dei Servizi la variante “Interramento” per il tratto interessato nel comune di San Giovanni Teatino, con un tratto in parte “interrato” ed in parte in “trincea”: si chiede pertanto di poter visionare la documentazione di progetto di questa nuova variante; al momento sono presenti esclusivamente n°4 tavole di progetto (planimetrie) dove è stata tracciata una linea grossolana che definisce gli espropri!”.

58

Domanda 33 – Si concorda con la valutazione non idoneità del modello previsionale dei livelli sonori adottato? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Risposta 33 - Gli immobili interessati da espropriazione ed occupazione temporanea nell'ambito del progetto sono individuati sia in forma grafica (piano parcellare) che analitica (elenco ditte) sulla base dei loro identificativi catastali desunti da visure e planimetrie depositate presso l'Agenzia delle Entrate.

I documenti relativi agli espropri sono pubblicati sul sito del Dibattito Pubblico oltre ad essere condivisi con le amministrazioni comunali alle quali i cittadini possono far riferimento.

È opportuno sottolineare che gli stessi, dovranno essere aggiornati a valle delle considerazioni emerse in sede di Dibattito, verranno prontamente recepiti a seguito della Conferenza dei Servizi.

6.12.6 Tempi di realizzazione e finanziamenti

Domande sui tempi di gestione della fase autorizzativa e di costruzione sono state ripetutamente esposte nel corso del dibattito. Le informazioni sono già disponibili nel Dossier di progetto; tuttavia, le modifiche che sono state prospettate durante il Dibattito porteranno probabilmente ad una modifica del cronoprogramma.

Domanda 34 – Quale è al momento la previsione di RFI in merito ai tempi necessari per completare la procedura di autorizzazione, l'affidamento dei lavori e l'avvio della costruzione? Quali i tempi di costruzione stimati alla luce delle possibili integrazioni al progetto? La piena copertura finanziaria dei lavori, al momento non ancora presente, può influire sui tempi di avvio e conclusione dei lavori?

Risposta 34 – Nel mese di giugno 2024 si concluderà la fase di Dibattito Pubblico, a seguito della quale verrà adeguato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) e sarà avviato l'iter autorizzativo, la cui conclusione è attualmente prevista nel mese di gennaio 2025. Ad aprile 2025, previa acquisizione del necessario finanziamento dell'opera, si prevede di avviare le attività negoziali, il cui termine dovrebbe intervenire nel mese di ottobre. A seguito dell'aggiudicazione l'appaltatore redigerà il progetto esecutivo, successivamente al quale saranno avviati i lavori, le cui attività propedeutiche iniziali sono stimate per marzo 2026.

I tempi di completamento dell'intervento, riportati nel PFTE trasmesso al Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel mese di giugno 2023, sono pari a 2305 gnc. Alla luce dell'aggiornamento progettuale, comprensivo dell'interramento in località Sambuceto, la stima delle attività di costruzione è ad oggi in fase di revisione e pari presumibilmente a circa 7/8 anni. Essendo la Roma-Pescara un progetto di raddoppio Commissariato, ovvero in allegato IV del DL 77/2021, è consentita la prosecuzione delle procedure necessarie al completamento dell'iter autorizzativo fino all'avvio delle attività negoziali. Stimiamo di ricevere i necessari finanziamenti contestualmente al completamento dell'iter sopra citato.

7 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A conclusione del Dibattito pubblico, il Coordinatore si sente di esprimere queste sintetiche considerazioni:

- Il Dibattito ha permesso la diffusione di informazioni dettagliate e ben documentate, che hanno reso possibile una conoscenza approfondita e veritiera del Progetto a tutti coloro

che sono interessati, sia mediante la documentazione fornita via web, sia attraverso gli incontri, registrati e resi disponibili on line.

- L'adesione del pubblico direttamente interessato dalle interferenze causate è stata molto attiva, mentre, come sempre avviene, scarsa è la partecipazione di coloro che beneficranno del miglioramento dei servizi ferroviari.
- La partecipazione della popolazione, dei tecnici comunali e di alcuni esperti non solo ha sottoposto il Progetto ad un vero e proprio "stress test" ma ha portato numerose e significative modifiche al progetto, indicando con chiarezza che la via per ottenere un progetto migliore consiste nella espressione di chiare e motivate esigenze e nella disponibilità, da entrambe le parti, a trovare punti di mediazione.
- Ha coinvolto i comuni e i sindaci, offrendo un canale istituzionale ai cittadini che sono interferiti dall'opera, permettendo loro di interloquire direttamente e in maniera trasparente e corretta con il Proponente.

8 LINK ALLE DOMANDE DEGLI STAKEHOLDERS E ALLE RISPOSTE FORNITE DAL PROPONENTE

Domanda 1 – Le previsioni del modello di traffico mostrano che l'intervento renderà possibile l'offerta di un servizio ferroviario in grado di attrarre una maggiore quota di passeggeri? Per quale motivo ciò potrà avvenire e in quale misura, sulla breve e lunga distanza?

Domanda 2 – La tratta oggetto di Dibattito fa parte di un itinerario nel quale è programmaticamente previsto l'obbligo di garantire caratteristiche costruttive della linea idonee al transito di treni merci a standard europeo?

Domanda 3 – Dagli studi di traffico effettuati, quali sono le origini / destinazione prevalenti del traffico merci che interesserà la tratta ferroviaria in discussione?

Domanda 4 – Le caratteristiche della linea Roma Pescara, una volta terminato il potenziamento, prevedendo, come ipotizzato da alcuni intervenuti, pendenze superiori al 12 per mille consentirebbero di progettare le rampe di accesso alla porzione interrata della linea con pendenze maggiori del 12 per mille?

Domanda 5 – Il progetto del potenziamento della linea garantisce la piena connessione con l'Interporto di Abruzzo? A seguito del potenziamento, l'Interporto dovrà modificare i propri impianti, con rilevante onere economico?

Domanda 6 – Per quanto attiene al possibile interramento di un tratto della ferrovia in località Sambuceto, tra via Pertini e Corso Italia, richiesto dalla amministrazione comunale, qual è l'orientamento dei tecnici e del proponente in merito alla sua fattibilità?

Domanda 7 – In caso di risposta affermativa al quesito precedente, è possibile descrivere in maniera sommaria le caratteristiche della variante che si ritiene possibile realizzare rispetto al progetto presentato?

Domanda 8 – È possibile realizzare un interramento di maggiore lunghezza, eventualmente spostando ad ovest il posto di manovra, che sembra limitare l'estensione del tratto interrato?

Domanda 9 – Perché l'interramento della ferrovia, considerato complessivamente meno vantaggioso dall'analisi multicriteria, viene oggi proposto? È possibile presentare alla conferenza dei servizi entrambe le alternative di tracciato, a raso e interrata?

Domanda 10 – Quale iter procedurale dovrebbe seguire la richiesta da parte del Comune di Chieti di "vagliare l'ipotesi di eliminare l'impatto sugli edifici attraverso l'interramento di un tratto della

ferrovia? Pur nella approssimazione che inevitabilmente deriva da un disegno di massima, ci sono evidenti ostacoli tecnici che impediscono la realizzazione di quanto richiesto?

Domanda 11 – Sono prevedibili indennizzi per gli evidenti disagi che parte della popolazione avrà nella fase di costruzione e di esercizio della ferrovia?

Domanda 12 – A seguito dell’incontro tecnico con il Comune di Pescara quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dal Comune?

Domanda 13 – Sono tecnicamente fattibili, e compatibili con un efficiente servizio ferroviario, le proposte avanzate? È prevista, o fattibile, l’accesso ciclo/pedonale da via Cavour?

Domanda 14 – A seguito degli incontri tecnici con i Comuni di Pescara e San Giovanni a Teatino, quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dai comuni e dai cittadini?

Domanda 15 – Quali motivi, tecnici ed economici, impediscono di realizzare questo affascinante progetto

Domanda 16 – Chi decide il nome di una stazione e con quale procedura? Ci sono vincoli normativi per l’attribuzione del nome?

62

Domanda 17 – A seguito dell’incontro tecnico con il Comune di Pescara e dell’esame delle interferenze del progetto con la realizzazione “Corridoio verde”, progetto di mobilità sostenibile a scala cittadina incentrato su una linea di trasporto pubblico mediante filobus, quali modifiche al progetto si ritiene di poter realizzare in modo da andare incontro alle esigenze evidenziate dal comune?

Domanda 18 – È possibile seguire il suggerimento avanzato dal Comune ed attuare il potenziamento della via Lago di Garda nel tratto indicato?

Domanda 19 – È possibile effettuare le verifiche richieste? Eventuali integrazioni al progetto potranno essere realizzate in sede di progettazione esecutiva?

Domanda 20 – Quali sono i motivi per i quali si è inizialmente ritenuto necessario demolire gli edifici indicati in giallo? Quale ipotesi di soluzione è stata individuata nel corso del confronto tecnico con il Comune? Quale sarà la proposta dei progettisti su questo importante aspetto?

Domanda 21 – Il nuovo binario sarà costruito sulla strada esistente o sul terreno incolto? Alla fine dei lavori, quali saranno le distanze dalle abitazioni? Come verrà riformulata la viabilità durante i lavori e dopo? Come avete intenzione di agire per limitare i rumori?

Domanda 22 – Nel tratto di strada a fondo cieco evidenziato in mappa, è possibile evitare l’abbattimento di alcuni o tutti gli edifici? Quali sono i motivi per cui non è possibile spostare verso sud l’asse della linea?

Domanda 23 – Quale tipologia di barriere prevede attualmente il progetto? Le simulazioni sulla propagazione del rumore garantiscono il rispetto dei limiti di legge nei confronti di tutti i percettori sensibili? È possibile, in sede di conferenza dei servizi, definire con maggiore precisione le caratteristiche che dovranno avere le barriere antirumore?

Domanda 24 – Qual è il livello di interferenza del progetto interferisce con l’area SIR citata? Allo stato attuale, quali analisi sono state compiute? Sono previsti ulteriori analisi per assicurare che terreni inquinati non siano asportati e dispersi?

Domanda 25 – Le valutazioni tecniche effettuate mostrano che i ricettori sensibili citati possano essere negativamente influenzati dalle operazioni di cantiere e, successivamente, dal traffico ferroviario? Le interferenze prospettate in fase (autocarri dovranno stazionare a motore acceso) possono essere eliminate con opportune prescrizioni in sede di affidamento dei lavori?

Domanda 26 – In via generale, come procede RFI per comunicare l’esproprio o il vincolo ad una proprietà? Quali sono i tempi e i modi con cui viene acquisita la disponibilità di una abitazione o di un immobile a destinazione produttiva? Come è meglio procedere per evitare il contenzioso?

Domanda 27 – Sono previsti indennizzi per la riduzione o completa interruzione temporanea delle attività produttive e commerciali interferite dai cantieri? Qual è la procedura per attivare questa segnalazione e cosa occorre fare per documentare il danno ricevuto?

Domanda 28 – In prossimità del tratto che va da Corso Italia a via Chiacchiaretta la linea fa una leggera curva; non si può invece seguire una linea retta in modo da spostare tutta la ferrovia verso nord dove non vi sono abitazioni ma solo terreno incolto?

Domanda 29 – Nel caso in cui siano stati recentemente effettuati, o siano in corso, lavori di manutenzione e miglioria degli stabili, come se ne tiene conto nella valutazione delle indennità di acquisizione bonaria o di esproprio?

Domanda 30 – Il progetto definitivo che è già all’attenzione della valutazione di impatto ambientale sarà abbandonato? La precedente procedura che è stata incardinata con istanza del 2021, che fine farà? Dunque, verrà archiviato l’iter a cui i cittadini hanno partecipato con le varie osservazioni che avevano depositato al MASE?

Domanda 31 – Si concorda con la valutazione non conformità al dettato normativo vigente del piano di indagine ambientale? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Domanda 32 – Si concorda con la valutazione non idoneità del modello previsionale dei livelli sonori adottato? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Domanda 33 – Si concorda con la valutazione non idoneità del modello previsionale dei livelli sonori adottato? In caso negativo, per quali motivi? In caso positivo, quali azioni correttive sono state attivate?

Domanda 34 – Quale è al momento la previsione di RFI in merito ai tempi necessari per completare la procedura di autorizzazione, l'affidamento dei lavori e l'avvio della costruzione? Quali i tempi di costruzione stimati alla luce delle possibili integrazioni al progetto? La piena copertura finanziaria dei lavori, al momento non ancora presente, può influire sui tempi di avvio e conclusione dei lavori?

APPENDICE A

Report Media

Dibattito Pubblico Raddoppio Pescara - Chieti

RASSEGNA STAMPA ONLINE

17 aprile

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/cronaca/600725/conferenza-stampa-di-avvio-del-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-ferroviaria-pescara-chieti.html>

<https://www.meridianotizie.it/2024/04/primo-piano/cronaca/innovazione-tecnologia/conferenza-stampa-di-avvio-del-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-ferroviaria-pescara-chieti/>

<https://www.agenzianova.com/a/661fee35622a99.53896774/5179705/2024-04-17/abruzzo-23-aprile-conferenza-avvio-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-linea-ferroviaria-pescara-chieti>

22 aprile

<https://www.adriaeco.eu/2024/04/24/abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-ferrovia-pescara-chieti/>

23 aprile

https://finanza.repubblica.it/News/2024/04/23/a_palazzo_silone_il_dibattito_pubblico_sul_progetto_di_potenziamento_della_linea_pescara_chieti-227/

<https://finanza.lastampa.it/News/2024/04/23/a-palazzo-silone-il-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-pescara-chieti/Mjl3XzlwMjQtMDQtMjNfVExC>

https://www.ansa.it/abruzzo/notizie/2024/04/23/marsilio-sfide-superate-e-obiettivi-per-il-prossimo-mandato_6e969e38-b2fb-4890-b119-990211777eca.html

https://www.ansa.it/abruzzo/notizie/2024/04/23/potenziamento-roma-pescara-al-via-il-dibattito-pubblico_032a1c18-81b7-45b0-b8c8-515de8a6fa9d.html

https://www.ilmessaggero.it/video/askanews/all_aquila_L_avvio_del_dibattito_su_potenziamento_roma_pescara-8077551.html

<https://www.liberoquotidiano.it/video/tv-news/39137333/all-aquila-l-avvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara.html>

<https://finanza.ilsecoloxix.it/News/2024/04/23/a-palazzo-silone-il-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-pescara-chieti/Mjl3XzlwMjQtMDQtMjNfVExC>

<https://www.regione.abruzzo.it/content/pescara-chieti-marsilio-al-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-linea-ferroviaria>

<https://www.chietitoday.it/attualita/regione-confronto-territori-comune-chieti-roma-pescara.html>

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/cronaca/603019/al-via-a-palazzo-silone-il-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-pescara-chieti.html>

<https://www.dire.it/23-04-2024/1034033-video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

https://www.borsaitaliana.it/borsa/notizie/teleborsa/economia/a-palazzo-silone-il-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-pescarachieti-227_2024-04-23_TLB.html

<https://www.ilgiornaleditalia.it/video/mondo-imprese/603227/roberto-zucchetti-dibattito-pubblico-linea-pescara-chieti.html>

<https://www.ilgiornaleditalia.it/video/mondo-imprese/603221/gianpiero-strisciuglio-potenziamento-pescara-chieti-abruzzo-.html>

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/economia/603019/al-via-a-palazzo-silone-il-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-pescara-chieti.html>

<https://www.reteabruzzo.com/2024/04/23/marsilio-legislatura-di-continuita-e-progetti-ambiziosi/>

https://www.abruzzoinvideo.tv/attualita/dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-pescara-chieti-it128735_a43610.html

<https://certastampa.it/regione/64124-video-marsilio-sfide-superate-e-obiettivi-futuri-per-nuovo-mandato-e-per-una-nuova-regione-d-amario-f-i-e-il-nuovo-sottosegretario.html>

<https://news-town.it/2024/04/23/affari-pubblici/linea-ferroviaria-pescara-chieti-illustrato-allaquila-il-progetto-di-potenziamento-sit-in-di-protesta-davanti-a-palazzo-silone/>

<https://news-town.it/2024/04/23/affari-pubblici/linea-ferroviaria-pescara-chieti-illustrato-allaquila-il-progetto-di-potenziamento-sit-in-di-protesta-davanti-a-palazzo-silone/>

<https://www.ilgiornaledichieti.it/news-il-giornale-di-chieti/raddoppio-ferrovia-il-comune-di-chieti-vogliamo-lopera-ma-servono-garanzie/>

<https://abruzzoweb.it/roma-pescara-potenziamento-chieti-interporto-passo-avanti-per-sviluppo-territorio/>

<https://www.ilcapoluogo.it/2024/04/23/linea-ferroviaria-pescara-chieti-al-via-il-dibattito-pubblico/>

<https://www.informazione.it/a/95F9E8A8-0C3C-4D78-AF1E-E2D99FCF71FA/Al-via-a-Palazzo-Silone-il-Dibattito-Pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-Pescara-Chieti>

<https://www.ilcapoluogo.it/2024/04/23/linea-ferroviaria-pescara-chieti-al-via-il-dibattito-pubblico/>

<https://cittadi.it/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://corriereflegreo.it/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://corrieredellasardegna.it/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://www.forumitalia.info/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://www.teleborsa.it/News/2024/04/23/a-palazzo-silone-il-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-pescara-chieti-227.html>

<https://www.notiziedabruzzo.it/politica-abruzzo/ferrovia-pescara-roma-al-via-il-dibattito-pubblico-di-confronto.html>

<https://accadeora.it/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://cronachediabruzzoemolise.it/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti-2/>

<https://www.ilgiornaledichieti.it/news-il-giornale-di-chieti/pescara-chieti-marsilio-al-via-il-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-ferroviaria>

<https://gazzettadigenova.it/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://venezia24.com/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://www.ondazzurra.com/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://corrieredipalermo.it/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://cronachedibari.com/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://www.abruzzopopolare.com/2024/04/23/potenziamento-linea-pescara-chieti/>

<https://www.radionapolicentro.it/video-abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-sul-potenziamento-della-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://www.italianpress.eu/archives/721073>

<https://www.mezzogiornoitalia.it/pescara-chieti-marsilio-al-via-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-linea-ferroviaria/>

<https://www.primapaginanews.it/articoli/abruzzo-pescara-chieti-marsilio-al-via-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-linea-ferroviaria-535774>

<https://www.agenzianova.com/a/6627def13c32d3.06268568/5193683/2024-04-23/l-aquila-oggi-a-palazzo-silone-il-dibattito-pubblico-su-potenziamento-linea-pescara-chiet>

24 aprile

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA-PESCARA,

Lotto 1: Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino, Lotto 2: P.M. San Giovanni Teatino – Chieti, Lotto 3: Chieti – Interporto d'Abruzzo

Coordinatore: Roberto Zucchetti, PTSCLAS

<https://stream24.ilsole24ore.com/video/italia/all-aquila-avvio-dibattito-potenziamento-roma-pescara/AFD4XtiD>

<https://www.liberoquotidiano.it/video/tv-news/39137333/all-aquila-l-avvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara.html>

<https://www.iltempo.it/tv-news/2024/04/24/video/all-aquila-l-avvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara-39137335/>

<https://notizie.tiscali.it/cronaca/articoli/all-aquila-avvio-dibattito-potenziamento-roma-pescara-00001/>

<https://www.quotidiano.net/video/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara-u4j4nywb>

<https://www.ilcentro.it/pescara/ferrovia-pescara-roma-le-tappe-rfi-avvio-dei-lavori-a-fine-2025-1.3278611>

<https://www.ilcentro.it/pescara/ferrovia-pescara-roma-le-tappe-rfi-avvio-dei-lavori-a-fine-2025-1.3278611>

<https://www.dailymotion.com/video/x8xdn1o>

https://www.corriereadriatico.it/video/askanews/all_aquila_l_avvio_del_dibattito_su_potenziamento_roma_pescara-8077551.html

https://www.ilmattino.it/video/askanews/all_aquila_l_avvio_del_dibattito_su_potenziamento_roma_pescara-8077551.html

https://www.leggo.it/video/askanews/all_aquila_l_avvio_del_dibattito_su_potenziamento_roma_pescara-8077551.html

https://www.libero.it/tv/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara_bc6351575436112

https://www.today.it/video/all_aquila-L_avvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara-7dd9a.askanews.html

<https://www.fsnews.it/it/focus-on/infrastrutture/2024/4/23/rfi-dibattito-pubblico-linea-roma-pescara.html>

<https://www.ilgiornaleditalia.it/video/mondo-imprese/603228/marco-marsilio-regione-abruzzo-potenziamento-linea-pescara-chieti.html>

<https://www.ildolomiti.it/video/cronaca/2024/il-video-allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara>

<https://abruzzolive.it/al-via-il-dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-ferroviaria-pescara-chieti/>

https://youmedia.fanpage.it/video/ZijkQeSw_fqoYeq6

<https://www.confinelive.it/roma-pescara-al-via-la-presentazione-del-dibattito-pubblico-per-il-lotto-zero/>

<https://www.vastoweb.com/news/attualita/1144705/raddoppio-roma-pescara-alimentare-il-confronto-sullopera-e-ascoltare-le-richieste-dei-cittadini>

https://www.quotidianodipuglia.it/video/askanews/all_aquila_L_avvio_del_dibattito_su_potenziament_o_roma_pescara-8077551.html

<https://tv.tiscali.it/cronaca/all-aquila-l-avvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/6628e9f25eb36f2cf2257342/>

<https://www.ilgiornaleditalia.it/video/cronaca/603284/all-aquila-l-avvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara.html>

<https://attivo.tv/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/>

https://www.ilgazzettino.it/video/askanews/all_aquila_L_avvio_del_dibattito_su_potenziamento_roma_pescara-8077551.html?refresh_ce

<https://cittadi.it/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/>

<https://ildomaniditalia.eu/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/>

<https://www.tvsei.it/potenziamento-linea-pescara-chieti-via-al-dibattito-pubblico/>

<https://www.la-notizia.net/2024/04/24/abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://earthpressnews.com/at-palazzo-silone-the-public-debate-on-the-project-to-upgrade-the-pescara-chieti-line/>

<https://accadeora.it/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/>

<https://teleregionetv.it/dibattito-pubblico-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-ferroviaria-roma-pescara-24-04-2024/>

<https://www.ilnuovoonline.it/2024/04/24/pescara-chieti-marsilio-al-via-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-linea-ferroviaria>

<https://www.marsica-web.it/2024/04/24/abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://notiziedi.it/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara>

<https://venezia24.com/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/>

<https://www.pozzuoli21.it/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara>

<https://notizie.tiscali.it/regioni/abruzzo/articoli/all-aquila-avvio-dibattito-potenziamento-roma-pescara-00001>

<https://www.dailymotion.com/video/x8xdmsk>

<https://www.msn.com/it-it/notizie/politica/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/vi-AA1nzCzH>

<https://www.notizie.it/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/>

<https://www.la-notizia.net/2024/04/24/abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://www.marsica-web.it/2024/04/24/abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://www.ilpescara.it/politica/potenziamento-ferroviario-pescara-roma-dibattito-pubblico-calendario.html>

<https://www.ferpress.it/abruzzo-al-via-dibattito-pubblico-su-progetto-potenziamento-ferrovia-pescara-chieti/>

<https://www.lafolla.it/lf247incontri51350.php>

<https://www.informazionimarittime.com/post/ferrovie-via-al-dibattito-pubblico-per-potenziare-la-linea-pescara-chieti>

https://www.ferrovie.info/index.php/it/13-treni-reali/29862-ferrovie-al-via-il-dibattito-pubblico-per-il-potenziamento-della-pescara-chieti#google_vignette

25 aprile

73

https://motori.ilmessaggero.it/video/askanews/all_aquila_l_avvio_del_dibattito_su_potenziamento_roma_pescara-8077551.html

<https://www.ilpescara.it/politica/marco-marsilio-presidente-primo-discorso-nuova-legislatura.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=1-McUWfIHuo>

<https://www.ferrovie.it/portale/articoli/15052>

<https://askanews.it/2024/04/24/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/>

https://www.corriereadriatico.it/video/askanews/all_aquila_l_avvio_del_dibattito_su_potenziamento_roma_pescara-8077551.html

<https://www.ilficomagazine.it/allaquila-lavvio-del-dibattito-su-potenziamento-roma-pescara/>

30 aprile

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/cronaca/604984/primo-appuntamento-del-ciclo-di-webinar-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-ferroviaria-pescara-chieti.html>

<https://www.meridianotizie.it/2024/04/primo-piano/cronaca/eventi/primo-appuntamento-del-ciclo-di-webinar-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-ferroviaria-pescara-chieti/>

<https://www.agenzianova.com/a/663122b0a0fc87.24633963/5207541/2024-04-30/trasporti-2-maggio-webinar-su-progetto-potenziamento-linea-ferroviaria-pescara-chieti>

1° maggio

[Ferrovie.Info - Ferrovie: Potenziamento della Pescara - Chieti, via al dibattito pubblico](#)

2 maggio

[Pescara-Roma, al via la discussione on-line - Rete8](#)

<http://www.pescarapescara.it/2024/05/02/oggi-primo-appuntamento-del-ciclo-di-webinar-sul-progetto-di-potenziamento-della-linea-ferroviaria-pescara-chieti/>

10 maggio

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/cronaca/607746/buona-partecipazione-al-ciclo-di-incontri-online-dedicato-al-dibattito-pubblico-sul-raddoppio-ferroviario-della-tratta-pescara-chieti-interporto-dabruzzo.html>

<https://www.notiziedabruzzo.it/cronaca-abruzzo/ferrovia-pescara-roma-concluso-il-ciclo-di-incontri-di-dibattito-pubblico.html>

<https://www.zonalocale.it/2024/05/10/pescara-chieti-linea-ferroviaria>

<https://www.ferpress.it/buona-partecipazione-a-dibattito-pubblico-sul-raddoppio-ferroviario-pescara-chieti-interporto-dabruzzo/>

12 maggio

<https://www.ilpescara.it/attualita/raddoppio-ferroviario-pescara-chieti-bilancio-webinar-dibattito-pubblico.html>

14 maggio

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/cronaca/609305/al-via-a-pescara-il-ciclo-di-incontri-sul-territorio-dedicati-al-dibattito-pubblico-sul-raddoppio-ferroviario-della-tratta-pescara-chieti-interporto-dabruzzo-indetto-da-rfi-rete-ferroviaria-italiana-gruppo-ferrovie-dello-stato-italiane.html>

15 maggio

<https://www.ilpescara.it/economia/raddoppio-ferrovia-dibattito-interporto.html>

<https://telenord.it/dibattito-pubblico-su-raddoppio-ferroviario-pescara-chieti-interporto-d-abruzzo-al-via-incontri-72574>

<https://www.ferpress.it/dibattito-pubblico-su-raddoppio-ferroviario-pescara-chieti-interporto-dabruzzo-al-via-incontri/>

<https://www.meridianotizie.it/2024/05/primo-piano/segnalate/al-via-a-pescara-il-ciclo-di-incontri-sul-territorio-dedicati-al-dibattito-pubblico-sul-raddoppio-ferroviario-della-tratta-pescara-chieti-interporto-dabruzzo-indetto-da-rfi-rete-fe/>

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/comunicati/609879/si-e-conclusa-positivamente-a-san-giovanni-teatino-la-seconda-giornata-del-ciclo-incontri-sul-territorio-abruzzese-dedicati-al-dibattito-pubblico-sul-raddoppio-ferroviario-della-tratta-pescara-chieti-interporto-dabruzzo.htm>

16 maggio

<https://www.ferpress.it/raddoppio-pescara-chieti-interporto-dabruzzo-positiva-tappa-dibattito-pubblico-a-san-giovanni-teatino/>

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/comunicati/610291/alta-partecipazione-alla-terza-ed-ultima-giornata-di-incontri-sul-territorio-abruzzese-organizzati-dal-coordinatore-deldibattito-pubblico-sul-raddoppio-ferroviario-della-tratta-pescara-chieti-interporto-dabruzzo-indetto-da-rfi-rete-ferroviaria-italiana-gruppo-ferrovie-dello-stato.html>

17 maggio

<https://www.abruzzopopolare.com/2024/05/16/ciclo-di-incontri-sul-raddoppio-ferroviario/>

<https://www.seareporter.it/alta-partecipazione-alla-terza-ed-ultima-giornata-di-incontri-sul-territorio-abruzzese>

COMUNICATI STAMPA

COMUNICATO STAMPA – L’Aquila, 23 aprile 2024

Al via a Palazzo Silone il Dibattito Pubblico sul progetto di potenziamento della linea Pescara – Chieti.

Il progetto è parte integrante degli interventi inclusi nel Global Project della Roma-Pescara e rappresenta un’opportunità per i territori dell’Abruzzo centrale di collegarsi con le polarità dell’area metropolitana di Roma e con la direttrice Adriatica.

Si è conclusa a Palazzo Silone la conferenza stampa di presentazione del Dibattito Pubblico sul progetto di potenziamento della linea Pescara – Chieti, con i saluti istituzionali del Sindaco de L’Aquila, Pierluigi Biondi.

Dopo i saluti istituzionali di Pierluigi Biondi, Sindaco dell’Aquila, alla conferenza stampa hanno partecipato il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Galeazzo Bignami; il Presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio; la Componente della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico (CNDP) e Relatrice per il Progetto, Andreina Scognamiglio; l’Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana – RFI (Gruppo FS), Gianpiero Strisciuglio; il Vice Direttore Generale Operation di RFI, Vincenzo Macello; il Coordinatore del Dibattito Pubblico, Roberto Zucchetti.

Il Dibattito Pubblico ha l’obiettivo di informare e illustrare il programma dell’opera di raddoppio della tratta Pescara-Chieti-Interporto d’Abruzzo, volta a rendere competitivo il sistema ferroviario sulla direttrice Roma-Pescara rispetto alle altre modalità di trasporto, nonché a garantire migliori livelli prestazionali dell’offerta in termini di tempi di percorrenza e di capacità. Beneficeranno contestualmente dell’opera i servizi passeggeri, ma anche le relazioni merci da e per l’Interporto d’Abruzzo.

Il sito [DP Pescara Chieti \(potenziamentopescarachieti.it\)](http://potenziamentopescarachieti.it) fornirà un’informazione completa e tempestiva sul progetto infrastrutturale e sull’avanzamento del Dibattito Pubblico; da giovedì 2 maggio partiranno gli incontri del Dibattito Pubblico, per esaminare attentamente insieme ai cittadini e ai soggetti interessati le potenzialità del progetto e i suoi impatti sul territorio

I lotti sottoposti a Dibattito Pubblico

Il **Progetto di raddoppio** della tratta **Pescara-Chieti-Interporto d’Abruzzo** rientra nel più **ampio intervento di velocizzazione** della direttrice **Roma-Pescara**, quale itinerario trans-appenninico per un migliore collegamento dei territori dell’entroterra con Roma e la

direttrice Adriatica. Il potenziamento del collegamento ferroviario si estende per circa **16 km di linea** ed è articolato nei seguenti tre lotti:

- **Lotto 1:** Raddoppio della Pescara Porta Nuova - P.M. San Giovanni Teatino (da progressiva 0+000 a 6+500), attraverso delle rettifiche puntuali di tracciato;
- **Lotto 2:** Raddoppio della P.M. San Giovanni Teatino - Chieti (da progressiva 6+500 a 12+050) con una variante velocizzata di tracciato (variante di San Martino);
- **Lotto 3:** Chieti - Interporto D'Abruzzo (da progressiva 12+852 a 16+959). Il Piano regolatore generale dell'impianto ferroviario di Chieti separa il Lotto 3 dal Lotto 2.

Il costo del Programma di Investimento di potenziamento dell'intera linea Roma-Pescara sottoposto a valutazione è stimato complessivamente in 15,9 miliardi di euro ed è previsto il suo completamento entro il 2032.

I benefici del progetto

La realizzazione degli interventi di raddoppio della tratta Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo costituisce un'**opportunità concreta** per contribuire alla **valorizzazione del territorio** e agli **obiettivi di sostenibilità ambientale**, anche in virtù della sinergia con altri interventi inclusi nel programma di potenziamento della linea Roma – Pescara (**Global Project**).

In particolare, il progetto:

- **potenzia le prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria**, grazie alla presenza di servizi regionali più capillari che consentiranno tempi di percorrenza equivalenti a fronte di una maggiore offerta sul territorio determinata dalla presenza nuova fermata "Pescara Aeroporto". I servizi regionali veloci dedicati a spostamenti pendolari di maggiore ampiezza inoltre saranno caratterizzati da una riduzione dei tempi di percorrenza;
- **incrementa la capacità della linea**, portando ad un significativo aumento dei servizi giornalieri che, per i servizi regionali, passano dai 44 treni/giorno attuali, ai 100 treni/giorno nello scenario di progetto;
- **favorisce le opportunità di sviluppo dell'intermodalità logistica** grazie al miglioramento della rete ferroviaria, in quanto gli interventi di raddoppio ferroviario prevedono l'implementazione di servizi ferroviari aggiuntivi da/per Interporto d'Abruzzo che contribuiranno ad aumentare la movimentazione delle merci su treno, con un incremento dagli attuali 4 treni/giorno a 8 treni/giorno nello scenario di progetto;

- **supporta gli obiettivi ambientali di mitigazione dei cambiamenti climatici e riduzione dell'inquinamento atmosferico.** A seguito della prevista attivazione di tutti gli interventi, il Global Project comporterà una riduzione al 2029 di 227.235.962 veicoli-km per gli autoveicoli e circa 8.310.000 veicoli-km per i mezzi pesanti e una riduzione delle emissioni di C=2 equivalente pari a 7.135 tonnellate/anno.

Gli appuntamenti del Dibattito

Il calendario degli appuntamenti del Dibattito prevede webinar e eventi in presenza finalizzati a trasmettere una informazione esauriente e imparziale e promuovere il confronto tra tutte le diverse posizioni esistenti, anche quelle dei singoli cittadini.

Webinar:

- “Presentazione del progetto” | Giovedì 2 maggio, ore 17:30 – 19:30
- “Le ragioni dell’opera e i vantaggi per l’entroterra e la costa abruzzese” | Martedì 7 maggio, ore 17:30 – 19:30
- “Gli aspetti urbanistici e ambientali dell’opera” | Giovedì 9 maggio, ore 17:30 – 19:30

“Il tracciato dell’opera e le principali interferenze con il territorio”, Incontri a inviti con amministratori locali e tecnici:

- **Pescara**, martedì 14 maggio, ore 10:30 – 13:00
- **San Giovanni Teatino**, mercoledì 15 maggio, ore 10:30 – 13:00
- **Chieti**, giovedì 16 maggio, ore 10:30 – 13:00

Incontri pubblici (disponibile anche lo streaming):

- “L’opera al servizio dei territori: obiettivi nazionali, benefici locali e soluzioni per il suo inserimento nel contesto di Pescara” | **Pescara**, martedì 14 maggio, ore 17:30 – 20:00
- “L’opera al servizio dei territori: obiettivi nazionali, benefici locali e soluzioni per il suo inserimento nel contesto di San Giovanni Teatino” | **San Giovanni Teatino**, mercoledì 15 maggio, ore 17:30 – 20:00
- “L’opera al servizio dei territori: obiettivi nazionali, benefici locali e soluzioni per il suo inserimento nel contesto di Chieti” | **Chieti**, giovedì 16 maggio, ore 17:30 – 20:00.

Per i webinar e gli incontri pubblici che prevedono la diretta streaming, sono disponibili i link di accesso sul sito [DP Pescara Chieti \(potenziamentopescarachieti.it\)](http://DP.PescaraChieti.it)

Il Professor Roberto Zucchetti, Coordinatore del Dibattito Pubblico e Senior Advisor di PTS, ha dichiarato: "Il dibattito pubblico non decide cosa fare: serve a far emergere tutte le critiche e le proposte migliorative del progetto in modo che chi dovrà poi decidere lo possa fare con il massimo delle informazioni. Per questo invito tutti a contribuire, informandosi, inviando osservazioni e contributi e partecipando agli incontri pubblici. È un progetto molto importante, che unirà in maniera rapida e sostenibile il centro dell'Italia; al tempo stesso, sono consapevole dei disagi che la sua realizzazione progetto crea a molte persone e attività economiche: proprio queste difficoltà ci devono sollecitare a fare un buon lavoro insieme, per trovare soluzioni che riducano e, dove non è possibile, compensino adeguatamente chi viene danneggiato".

Per **Marco Marsilio, Presidente della Regione Abruzzo**: *"Quello di oggi è un passo in avanti e un segnale molto importante per lo sviluppo del territorio. Ora si entra nel vivo del Dibattito con un calendario che viene presentato per definire la parte di progetto che riguarda la tratta da Pescara fino a Chieti, un altro passaggio fondamentale che per decenni è rimasto bloccato per un'antica contesa sull'attraversamento di Sambuceto. Si va avanti su una ferrovia che è fondamentale, è una spina dorsale dei collegamenti della nostra Regione verso la Capitale"*.

Il **Professor Roberto Zucchetti, Coordinatore del Dibattito Pubblico e Senior Advisor di PTS**, ha dichiarato: "Il dibattito pubblico non decide cosa fare: serve a far emergere tutte le critiche e le proposte migliorative del progetto in modo che chi dovrà poi decidere lo possa fare con il massimo delle informazioni. Per questo invito tutti a contribuire, informandosi, inviando osservazioni e contributi e partecipando agli incontri pubblici. È un progetto molto importante, che unirà in maniera rapida e sostenibile il centro dell'Italia; al tempo stesso, sono consapevole dei disagi che la sua realizzazione progetto crea a molte persone e attività economiche: proprio queste difficoltà ci devono sollecitare a fare un buon lavoro insieme, per trovare soluzioni che riducano e, dove non è possibile, compensino adeguatamente chi viene danneggiato".

Per **Gianpiero Strisciuglio, Amministratore Delegato RFI**: *"Avviamo la fase di Dibattito Pubblico su quest'opera perché crediamo nel confronto con gli stakeholder, partito circa due anni fa, con la Regione e con i comuni abruzzesi. La velocizzazione della linea Roma Pescara consente il diritto alla mobilità di aree interne, di territori lontani dai grandi nodi urbani una maggiore capacità di spostamento per i pendolari verso Roma e verso Pescara, di animare il turismo alla scoperta di luoghi attraversati dalla ferrovia"*.

Tra gli altri, ha preso parte all'evento **Andreina Scognamiglio, Componente della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico (CNDP) e Relatrice per il Progetto.**

COMUNICATO STAMPA – Roma, 10 maggio 2024

Buona partecipazione al ciclo di incontri online dedicato al Dibattito Pubblico sul raddoppio ferroviario della tratta Pescara-Chieti-Interporto d’Abruzzo.

Con il webinar del 9 maggio dedicato agli aspetti urbanistici e ambientali dell’opera, con focus particolare sui temi delle procedure di esproprio e di indennizzo, si è concluso il ciclo di incontri online relativi al Dibattito Pubblico sul **potenziamento ferroviario** della **linea Pescara-Chieti** (Lotto 1: **Raddoppio della Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino**; Lotto 2: **Raddoppio della P.M. San Giovanni Teatino – Chieti**; Lotto 3 **Chieti – Interporto D’Abruzzo**), indetto da RFI – Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane). Il calendario ha previsto inoltre due webinar dedicati rispettivamente alla presentazione del progetto (2 maggio) e alle ragioni dell’opera e i vantaggi per l’entroterra e la costa abruzzese (7 maggio).

Roberto Zucchetti, Coordinatore del Dibattito Pubblico, commenta l’esito degli incontri online sottolineando *“sono soddisfatto dalla partecipazione ai webinar da parte delle istituzioni e cittadini; per poter promuovere un dibattito costruttivo è necessario conoscere a fondo il progetto e l’obiettivo di questi tre webinar è stato proprio presentare la strategia complessiva all’interno della quale si inseriscono gli interventi, entrando nel merito del progetto e della sua collocazione territoriale. Sono stati illustrati aspetti tecnici in maniera comprensibile, approfondendo tematiche chiave in ambito urbanistico, ambientale, senza tralasciare elementi delicati quali le procedure di esproprio ed indennizzo. Mi preme ricordare inoltre che lo strumento di informazione principale è il sito web dedicato al dibattito pubblico. Invito a frequentarlo: là è possibile consultare e scaricare la documentazione tecnica, inviare commenti, domande, contributi, ma anche leggere anche quelli pubblicati da altri. Un vero e proprio strumento di dialogo online. Ricordo inoltre che le tre registrazioni dei tre webinar sono consultabili sul sito.”*

Dal 14 al 16 maggio, si svolgeranno gli incontri di carattere tecnico e collettivo a Pescara, San Giovanni Teatino e Chieti. Il calendario di dettaglio è disponibile sul sito del Dibattito Pubblico ([Eventi – DP Pescara Chieti \(potenziamentopescarachieti.it\)](https://eventi-dp.pescarachieti.it)), attraverso il quale è possibile prenotarsi per partecipare, leggere la documentazione di progetto e inviare propri contributi scritti alla discussione.

COMUNICATO STAMPA – Roma, 14 maggio 2024

Al via a Pescara il ciclo di incontri sul territorio dedicati al Dibattito Pubblico sul raddoppio ferroviario della tratta Pescara-Chieti-Interporto d’Abruzzo, indetto da RFI – Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane).

Si è conclusa con l’evento pubblico presso la Sala d’Annunzio dell’Aurum a Pescara, la prima giornata del percorso di incontri sul territorio, organizzati dal Coordinatore del Dibattito Pubblico sul **potenziamento ferroviario della linea Pescara-Chieti** (Lotto 1: **Raddoppio della Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino**; Lotto 2: **Raddoppio della P.M. San Giovanni Teatino – Chieti**; Lotto 3 **Chieti – Interporto D’Abruzzo**). L’evento, che ha fatto seguito a quello mattutino dedicato alla presentazione e agli approfondimenti con amministratori locali e tecnici degli enti interessati, ha permesso di presentare e discutere le finalità dell’opera, i benefici locali e le soluzioni per il suo inserimento nel contesto di Pescara.

Il Coordinatore del Dibattito Pubblico, **Roberto Zucchetti** di PTS si è dimostrato soddisfatto della giornata di incontri e ha sottolineato che “il dibattito della mattina ha permesso dei momenti di confronto proficui fra i tecnici del gruppo RFI e il Comune di Pescara. I temi trattati sono stati numerosi. A partire dalle possibili soluzioni per un miglior inserimento dell’opera nel contesto urbano della città, con una particolare attenzione alla tutela e all’ampliamento degli spazi verdi, al rafforzamento della mobilità ciclopedonale in armonia con le strategie di mobilità contemplate nel Biciplan e alla coerenza degli interventi infrastrutturali con il Piano Clima locale. Un ulteriore approfondimento è stato dedicato al miglioramento dell’interconnessione fra la nuova stazione ferroviaria e l’Aeroporto. Nel pomeriggio, il dibattito ha illustrato i tempi e le modalità di cantierizzazione, ponendo un accento sugli interventi di mitigazione dell’impatto acustico e vibrazionale. In merito alla sostenibilità territoriale dei cantieri, di rilievo l’intervento dell’Interporto d’Abruzzo, che ha dichiarato la propria disponibilità a supportare RFI nella movimentazione complessiva dei materiali di approvvigionamento in fase di costruzione.”

Il dibattito pubblico sul territorio abruzzese **prosegue domani 15 maggio sul territorio di San Giovanni Teatino**: l’appuntamento con la cittadinanza è alle 17:30 presso On Display Conference & Meeting - Sala Luna, in Via Treviso 2 alle ore 17:30.

COMUNICATO STAMPA – Roma, 15 maggio 2024

Si è conclusa positivamente a San Giovanni Teatino la seconda giornata del ciclo incontri sul territorio abruzzese dedicati al Dibattito Pubblico sul raddoppio ferroviario della tratta Pescara-Chieti-Interporto d’Abruzzo.

Si è conclusa con l’evento pubblico presso la struttura On Display (Via Treviso 2a) San Giovanni Teatino la seconda giornata del percorso di incontri locali di Dibattito Pubblico sul **potenziamento ferroviario della linea Pescara-Chieti** (Lotto 1: **Raddoppio della Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino**; Lotto 2: **Raddoppio della P.M. San Giovanni Teatino – Chieti**; Lotto 3 **Chieti – Interporto D’Abruzzo**), indetto da RFI – Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane).

I due incontri previsti dal dibattito pubblico, quello mattutino ad invito, e quello pomeridiano aperto al pubblico, si sono concentrati sulle finalità, i benefici locali e l’inserimento dell’opera nel contesto di San Giovanni Teatino. I confronti tecnici con gli amministratori locali e i tecnici comunali, oltre agli approfondimenti dedicati con i cittadini, hanno permesso di analizzare con attenzione le criticità connesse agli espropri.

Il Coordinatore del Dibattito Pubblico, Roberto Zucchetti, dichiara soddisfazione per gli esiti degli incontri, affermando che: “il dibattito pubblico ha visto la partecipazione massiccia della popolazione di San Giovanni Teatino. Il confronto tra l’amministrazione comunale e RFI testimonia una sostanziale coerenza fra le soluzioni progettuali e il Piano Regolatore della città, in particolare riguardo alle strategie di sostenibilità ambientale, mobilità ciclopedonale, conservazione di zone verdi a disposizione della comunità. Sono state presentate e discusse soluzioni migliorative del progetto, finalizzate a contenere gli interventi di esproprio e abbattimento; al riguardo, RFI si è inoltre impegnata a svolgere ulteriori approfondimenti di carattere migliorativo. Il tema degli espropri è stato affrontato in termini specifici, declinando gli interventi per ciascuna zona d’interesse della città, per informare i cittadini interessati sulle tempistiche, le modalità e le tipologie di indennità previste. Sono inoltre stati effettuati dei sopralluoghi con il Sindaco in alcuni punti del territorio comunale per valutare possibili ottimizzazioni del progetto”

Il dibattito pubblico sul territorio abruzzese si concluderà giovedì 16 maggio sul territorio di Chieti, con due momenti di incontro: con l’amministrazione comunale la mattina, in via riservata per la discussione di aspetti tecnici, e con una sessione pubblica nel pomeriggio, al fine di dare ascolto alle istanze di tutti gli stakeholder interessati dal progetto. L’appuntamento è alle ore 17.30 presso il locale “Amadeus”, in Via Aterno, 435.

COMUNICATO STAMPA – Roma, 16 maggio 2024

Alta partecipazione alla terza ed ultima giornata di incontri sul territorio abruzzese organizzati dal Coordinatore del Dibattito Pubblico sul raddoppio ferroviario della tratta Pescara-Chieti-Interporto d’Abruzzo indetto da RFI – Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Ferrovie dello Stato).

Dopo gli appuntamenti di Pescara e San Giovanni Teatino, si conclude con l’evento pubblico di Chieti il ciclo di incontri organizzati sul territorio dal Coordinatore del Dibattito Pubblico sul **potenziamento ferroviario della linea Pescara-Chieti** (Lotto 1: **Raddoppio della Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino**; Lotto 2: **Raddoppio della P.M. San Giovanni Teatino – Chieti**; Lotto 3 **Chieti – Interporto D’Abruzzo**). L’incontro è seguito a un primo momento mattutino di confronto con gli amministratori locali e i tecnici degli enti interessati, nell’ambito del quale sono state esaminate le criticità e le principali soluzioni per l’inserimento dell’opera nel territorio di Chieti, tra le quali l’ipotesi di un interramento della tratta ferroviaria, in armonia con le progettualità in essere. L’incontro del pomeriggio ha visto una partecipazione numerosa da parte della collettività; a un primo passaggio di presentazione del progetto nelle sue valenze più locali, è subentrato un momento di confronto tra progettisti di RFI e la comunità di Chieti, con una specifica attenzione agli interventi di esproprio di proprietà private e di compensazione di tali acquisizioni.

Roberto Zucchetti, Coordinatore del Dibattito Pubblico, ha sottolineato l’importanza del ruolo rivestito dal processo di ascolto complessivamente svolto nel territorio di Pescara, San Giovanni Teatino e Chieti. Il Dibattito Pubblico conferma la propria rilevanza strategica nell’avvicinamento tra istanze territoriali e progettuali, permettendo di prefigurare soluzioni il più possibile condivise.

Si apre ora la parte conclusiva del Dibattito Pubblico, con la redazione del documento “Domande e Risposte” e della “Relazione finale”, a cura del Coordinatore. All’interno del sito dedicato al DP ([il dibattito pubblico – DP Pescara Chieti \(potenziamentopescarachieti.it\)https://dp.anelloferroviarioroma.it/](https://dp.anelloferroviarioroma.it/)) è possibile acquisire la documentazione sull’opera e informarsi sulla prosecuzione del processo, con la disponibilità delle registrazioni video degli incontri svolti e delle slide in essi presentate.

APPENDICE B

Report Social

Dibattito Pubblico Raddoppio Pescara - Chieti

REPORT SOCIAL

Di seguito, si riportano integralmente i post pubblicati sui profili ufficiali del DP sulle piattaforme social Facebook e LinkedIn.

1° MAGGIO

 **4** Giovedì 2 maggio, h 17:30.

 **ON LINE**

Parte la fase dibattimentale, con il primo incontro online dedicato alla presentazione del progetto dei lotti in discussione.

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:
<https://us02web.zoom.us/j/88231968440>

87



6 MAGGIO

 **4** Martedì 7 maggio, h 17:30.

 **ON LINE**

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA-PESCARA,
Lotto1: Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino, Lotto 2: P.M. San Giovanni Teatino – Chieti, Lotto 3: Chieti – Interporto d'Abruzzo
Coordinatore: Roberto Zucchetti, PTSCLAS

Le ragioni dell'opera e i vantaggi per l'entroterra e la costa abruzzese

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:
<https://lnkd.in/dpjQhsj5>

The screenshot shows a Facebook post from the 'DIBATTITO PUBBLICO' page. The post features logos for RFI (Rete Ferroviaria Italiana) and pts (Pescara Teatino San Giovanni Teatino). The text of the post reads: 'DIBATTITO PUBBLICO Potenziamento della linea ferroviaria Pescara - Chieti LE RAGIONI DELL'OPERA E I VANTAGGI PER L'ENTROTERRA E LA COSTA ABRUZZESE Martedì 7 maggio ore 17.30 - ONLINE'. Below the text is a QR code and the instruction 'Per seguire l'evento:'. At the bottom of the post, there are two buttons: 'Metti in evidenza questo post per raggiungere fino a 5948 persone in più al giorno se spendi 35 €.' and 'Metti in evidenza il post'. The post has 2 likes and 2 shares.

8 MAGGIO

88

4 Giovedì 9 maggio, h 17:30.

ON LINE

Gli aspetti urbanistici e ambientali dell'opera

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:
<https://lnkd.in/dVtR7wcr>



DIBATTITO PUBBLICO
Potenziamento Pescara - Chieti

**RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

**pts**

DIBATTITO PUBBLICO
Potenziamento della linea ferroviaria Pescara - Chieti

GLI ASPETTI URBANISTICI E AMBIENTALI DELL'OPERA

Giovedì 9 maggio ore 17.30 - [ONLINE](#)

Per seguire l'evento:



Mettilo in evidenza questo post per raggiungere fino a 5948 persone in più al giorno se spendi 35 €. [Mettilo in evidenza il post](#)

13 MAGGIO

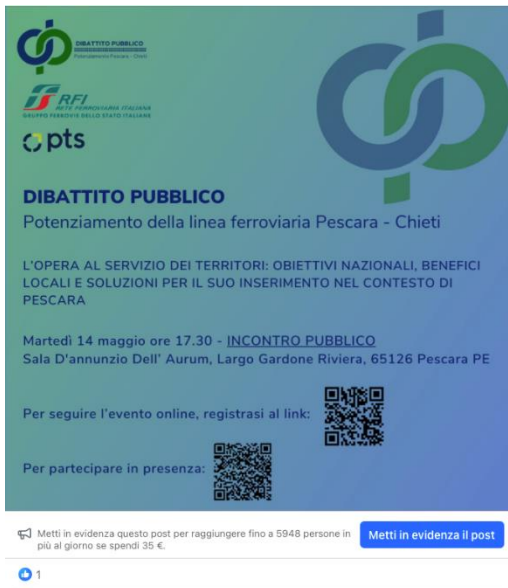
 **4** Martedì 14 maggio, h 17:30.

INCONTRO PUBBLICO

L'opera al servizio dei territori: obiettivi nazionali, benefici locali e soluzioni per il suo inserimento nel contesto di Pescara

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:
<https://us02web.zoom.us/j/86901355240>


Per partecipare in presenza:
<https://www.eventbrite.com/.../dibattito-pubblico...>




DIBATTITO PUBBLICO
Potenziamento della linea ferroviaria Pescara - Chieti

L'OPERA AL SERVIZIO DEI TERRITORI: OBIETTIVI NAZIONALI, BENEFICI LOCALI E SOLUZIONI PER IL SUO INSERIMENTO NEL CONTESTO DI PESCARA

Martedì 14 maggio ore 17.30 - **INCONTRO PUBBLICO**
Sala D'annuncio Dell' Aurum, Largo Gardone Riviera, 65126 Pescara PE

Per seguire l'evento online, registrati al link: 

Per partecipare in presenza: 

Metti in evidenza questo post per raggiungere fino a 5948 persone in più al giorno se spendi 35 €. [Metti in evidenza il post](#)

1

14 MAGGIO

4 Mercoledì 15 maggio, h 17:30.

INCONTRO PUBBLICO

L'opera al servizio dei territori: obiettivi nazionali, benefici locali e soluzioni per il suo inserimento nel contesto di San Giovanni Teatino

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:

<https://lnkd.in/dmzuWSjg>

Per partecipare in presenza:

<https://lnkd.in/d3GcG-ap>



DIBATTITO PUBBLICO
Potenziamento della linea ferroviaria Pescara - Chieti

L'OPERA AL SERVIZIO DEI TERRITORI: OBIETTIVI NAZIONALI, BENEFICI LOCALI E SOLUZIONI PER IL SUO INSERIMENTO NEL CONTESTO DI SAN GIOVANNI TEATINO

Mercoledì 15 maggio ore 17.30 - **INCONTRO PUBBLICO**
On Display - Sala Luna - Via Treviso, 2 - San Giovanni Teatino

Per seguire l'evento online, registrarsi al link: 

Per partecipare in presenza: 

Metti in evidenza questo post per raggiungere fino a 5948 persone in più al giorno se spendi 35 €.

Metti in evidenza il post

2

Commenti: 1

15 MAGGIO

14 Giovedì 16 maggio, h 17:30.

INCONTRO PUBBLICO

L'opera al servizio dei territori: obiettivi nazionali, benefici locali e soluzioni per il suo inserimento nel contesto di Chieti

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:

<https://lnkd.in/dAYZcYQn>

Per partecipare in presenza:

<https://lnkd.in/dSedin4b>

DIBATTITO PUBBLICO
Potenziamento della linea ferroviaria Pescara - Chieti

L'OPERA AL SERVIZIO DEI TERRITORI: OBIETTIVI NAZIONALI, BENEFICI LOCALI E SOLUZIONI PER IL SUO INSERIMENTO NEL CONTESTO DI CHIETI

Giovedì 16 maggio ore 17.30 - **INCONTRO PUBBLICO**
Locale Amadeus - Via Aterno, 435 - 66100 Brecciarola Chieti

Per seguire l'evento online, registrati al link:

Per partecipare in presenza:

Metti in evidenza questo post per raggiungere fino a 5948 persone in più al giorno se spendi 35 €.

1

27 MAGGIO

14 Martedì 28 maggio, h 18:00.

INCONTRO ONLINE

Presentazione del Documento delle Domande

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:
<https://us02web.zoom.us/j/87429266958>

92

DIBATTITO PUBBLICO
Potenziamento della linea ferroviaria Pescara - Chieti

PRESENTAZIONE DEL DOCUMENTO DELLE DOMANDE

Martedì 28 maggio ore 18.00 - **ONLINE**

Per seguire l'evento online, registrati al link:

Metti in evidenza questo post per raggiungere fino a 5948 persone in più al giorno se spendi 35 €.

3

Commenti: 1 Condivisioni: 1

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA-PESCARA,

Lotto 1: Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino, Lotto 2: P.M. San Giovanni Teatino – Chieti, Lotto 3: Chieti – Interporto d'Abruzzo

Coordinatore: Roberto Zucchetti, PTSCLAS

5 GIUGNO

14 Giovedì giugno ore 18:00

 **ON LINE**

L'incontro sarà interamente dedicato alla presentazione da parte del Coordinatore della Relazione Finale, che presenta in maniera sistematica le questioni sollevate, le domande formulate e le risposte date.

L'incontro sarà trasmesso in streaming.

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:

<https://us02web.zoom.us/j/89835690171>



DIBATTITO PUBBLICO
Potenziamento della linea ferroviaria Pescara - Chieti

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE CONCLUSIVA

Giovedì 6 giugno ore 18.00 - [ONLINE](#)

Per seguire l'evento online, registrarsi al link: 

APPENDICE C

Elenco stakeholder istituzionali contattati per l'avvio del Dibattito

REGIONE ABRUZZO

Marco Marsilio

Presidente

Emidio Primavera

Direttore Dipartimento infrastrutture, trasporti, mobilità, reti e logistica

Lorenzo Sospiri

Presidente Consiglio Regionale

Emanuela Grimaldi

Direttrice del Dipartimento di Presidenza della Regione Abruzzo

PROVINCIA DI PESCARA

Ottavio De Martinis

Presidente

PROVINCIA DI CHIETI

Francesco Menna

Presidente

COMUNE DI PESCARA

Carlo Masci

Sindaco

Pierluigi Carugno

Direttore Generale

Giuliano Rossi

Dirigente Settore Energia Sostenibilità e Mobilità

COMUNE DI SAN GIOVANNI TEATINO

Giorgio Di Clemente

Sindaco

Ivo Vanzi

Professore Ordinario in Tecnica delle Costruzioni, Dipartimento di Ingegneria e Geologia, Università di Chieti – Pescara e Consulente tecnico del Sindaco di San Giovanni Teatino

COMUNE DI CHIETI

Diego Ferrara

Sindaco

Lucia Moretti

Responsabile Ufficio Pianificazione

Luigi Febo

Presidente Consiglio Comunale

Vincenzo Ginefra

Presidente Commissione Consiliare di Chieti sul raddoppio ferroviario

COMUNE DI ALANNO

Oscar Pezzi
Sindaco

COMUNE DI AVEZZANO

Giovanni Di Pangrazio
Sindaco

COMUNE DI CAROLI

Velia Nazzarro
Sindaca

COMUNE DI MANOPPELLO

Davide Iezzi
Sindaco

COMUNE DI PRATOLA PELIGNA

Antonella Di Nino
Sindaca

COMUNE DI SCAFA

Giordano Di Fiore
Sindaco

COMUNE DI SULMONA

Gianfranco Di Piero
Sindaco

COMUNE DI TAGLIACOZZO

Vincenzo Giovagnorio
Sindaco

CONFINDUSTRIA ABRUZZO

Marco Fracassi
Presidente

INTERPORTO D'ABRUZZO

Mauro Miccio
Commissario

Mosè Renzi
Direttore

WWF CHIETI-PESCARA

Nicoletta di Francesco

Presidentessa

LEGAMBIENTE ABRUZZO

Silvia Tauro

Presidentessa

ITALIA NOSTRA ABRUZZO

Pierluigi Vinciguerra

Presidente

AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO CENTRALE

Luciano del Sordo

Geologo

FEDERALBERGHI ABRUZZO

CONFARTIGIANATO PESCARA

CONFCOMMERCIO PESCARA

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI CHIETI E PESCARA

UNIVERSITÀ GABRIELE D'ANNUNZIO CHIETI-PESCARA

CONSULTA DEGLI STUDENTI UNIVERSITÀ D'ANNUNZIO

UFFICIO SCOLASTICO REGIONALE PER L'ABRUZZO AMBITO PESCARA-CHIETI

CONSERVATORIO LUISA D'ANNUNZIO

CSV (CENTRO SERVIZI VOLONTARIATO) ABRUZZO

FONDAZIONE PESCARABRUZZO

ENTE MANIFESTAZIONI PESCARESI

FONDAZIONE FLAIANO

FONDAZIONE ARIA

FONDAZIONE GENTI D'ABRUZZO

FONDAZIONE MUSEO DELL'OTTOCENTO

FLA (FESTIVAL DI LIBRI E ALTRECOSE)

MARINA DI PESCARA

CRAM REGIONE ABRUZZO

INNOVALLEY HUB ABRUZZO

SAGA (SOCIETÀ ABRUZZESE GESTIONE AEROPORTO)

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA-PESCARA,

Lotto 1: Pescara Porta Nuova – P.M. San Giovanni Teatino, Lotto 2: P.M. San Giovanni Teatino – Chieti, Lotto 3: Chieti – Interporto d'Abruzzo

Coordinatore: Roberto Zucchetti, PTSCLAS

TUA (TRASPORTO UNICO ABRUZZESE)

FIRA (FINANZIARIA REGIONALE ABRUZZESE)