Raddoppio linea ferroviaria Pescara-Roma, presentata interrogazione sul tracciato

3 Aprile 2024



Interrogazione on. D’Alfonso su tracciato ferrovia Pescara-Roma

“Ieri ho presentato un’interrogazione a risposta scritta al presidente del Consiglio dei ministri e al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito al tracciato del raddoppio della linea ferroviaria Pescara-Roma previsto nel territorio dei Comuni di Manoppello, Alanno, Scafa, Chieti e Rosciano, per sapere se sono a conoscenza delle ripercussioni negative sul territorio del percorso ingegnerizzato da Italferr e dell’esistenza della proposta di un tracciato alternativo costituito dalla “Variante plus”, dichiarato fattibile da RFI e condiviso dalla cittadinanza locale.

L’atto di sindacato ispettivo mira anche a sapere se gli interrogati siano a conoscenza di stringenti motivi tecnici e di sicurezza che hanno indotto la Regione Abruzzo ad abbandonare la proposta alternativa, non essendo condivisibile il fatto che solo il timore di perdere i finanziamenti per ritardi – peraltro non dipendenti dai cittadini stessi – li penalizzi in maniera così rilevante.

Questi i passaggi fondamentali della vicenda:

1) Il progetto riguarda i lotti 1 (Interporto d’Abruzzo – Manoppello) e 2 (Manoppello-Scafa) del

potenziamento dell'asse ferroviario Roma-Pescara, così come individuati nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) approvato dalla Commissione speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici il 9 febbraio 2022. Secondo RFI, proponente del progetto, la realizzazione dei due lotti, del costo complessivo di 720 milioni di euro, richiederebbe circa 3-4 anni e si dovrebbe concludere entro il 2026, come richiesto per le opere comprese nel PNRR.

2) Il piano di fattibilità tecnico-economica evidenziava immediatamente che il progetto ingegnerizzato da Italferr su mandato di RFI prevedeva la demolizione di una serie di edifici che comportano lo sfollamento di oltre 80 famiglie, di alcune realtà economiche e, nel territorio di Alanno, di due fabbriche metalmeccaniche con una settantina di lavoratori direttamente impiegati, oltre all'indotto.

3) Per questo motivo il dibattito pubblico non si è limitato a discutere il progetto così come presentato ma, tenuto conto anche delle istanze emerse dal territorio, ha prodotto ipotesi di tracciato alternative, tra le quali la cosiddetta 'Variante Plus', che ha rappresentato la soluzione migliore per mitigare notevolmente l'impatto dell'infrastruttura sul territorio e superare una serie di ostacoli e di obiezioni che i Comuni di Manoppello, Alanno, Scafa, Chieti, Rosciano e il Comitato COMFERR avevano prodotto.

4) La "Variante plus", caratterizzata da un lungo viadotto di circa 7 km, che nel tratto successivo diventerebbe sopraelevata e proseguirebbe in quota senza interferire con l'area industriale esistente, è stata oggetto di approfondimento anche da parte di ITALFERR ed è apparsa subito una valida alternativa in grado di bypassare i problemi connessi alla viabilità e agli espropri di fabbricati e
delle aree interessate.

5) Mentre in un primo momento la Regione Abruzzo, con delibera n. 312 del 2022, affermava la necessità che RFI valutasse la Variante Plus e garantisse la piena operatività delle attività produttive della zona artigianale, successivamente con delibera n. 246 del 2023, e senza apparenti approfondimenti, sosteneva l'impossibilità di perseguire la "Variante Plus".

6) In definitiva le preminenti esigenze di "appaltabilità" delle opere e della relativa realizzazione entro gli stringenti termini fissati dal PNRR inducevano i Comuni di Manoppello, Alanno e la Regione stessa ad accontentarsi di proposte sommarie di aggiustamento del tracciato e di indennizzi, spianando così la strada a RFI verso le gare di appalto e le procedure di esproprio.

6) Quando il governo, nel mese di luglio 2023, ha annunciato ufficialmente il dirottamento dei fondi PNRR previsto per i due lotti verso altre opere, l'iter di realizzazione dell'infrastruttura ha subito un arresto fino al febbraio 2024, quando è stata annunciata una nuova assegnazione di 720 milioni di euro di risorse FSC 2021-2027.

In conclusione, è a dir poco sconcertante che sia stata di fatto abbandonata la possibilità di realizzare la "Variante Plus" già verificata e condivisa da tutti i soggetti coinvolti, la sola in grado di

fornire, contrariamente al progetto ITALFERR, una soluzione priva di effetti collaterali negativi su famiglie e imprese locali”.