



SULMONA
BENEinCOMUNE

Le osservazioni che seguono sono il risultato di un percorso di approfondimento e coinvolgimento di numerose realtà associative e politiche della città di Sulmona promosso da SBIC, Sulmona Bene in Comune, Gruppo Consiliare presente in Consiglio Comunale.

SBIC, fin dai primi mesi del 2017, ritiene che questa sia un'opera evidentemente incomprensibile dal punto di vista strategico, certamente dannosa per la nostra città e per l'intero territorio dell'Abruzzo interno, compreso il bacino dell'Alto Sangro.

Ancora oggi, nonostante il tempo trascorso, riteniamo fondamentale insistere per ripensare e rimodulare il programma della bretella perché le rilevanti modifiche sulla città e sul suo assetto infrastrutturale possano essere riconsiderate e condivise.

L'opera infatti, pur rientrando in una condivisibile generale strategia regionale di velocizzazione della rete ferroviaria, è invero, nella sua impostazione, spostata e strutturata in modo da guastare e ledere profondamente Sulmona e la sua stazione ferroviaria.

Di seguito le osservazioni:

2. Si osserva che nella redazione della Relazione Geologica e Geotecnica del progetto, ai fini della identificazione della classe d'uso, la struttura non è stata considerata strategica come richiederebbero le NTC2018:

2.4.2. CLASSI D'USO

Con riferimento alle conseguenze di una interruzione di operatività o di un eventuale collasso, le costruzioni sono suddivise in classi d'uso così definite:

Classe I: Costruzioni con presenza solo occasionale di persone, edifici agricoli.

Classe II: Costruzioni il cui uso preveda normali affollamenti, senza contenuti pericolosi per l'ambiente e senza funzioni pubbliche e sociali essenziali. Industrie con attività non pericolose per l'ambiente. Ponti, opere infrastrutturali, reti viarie non ricadenti in Classe d'uso III o in Classe d'uso IV, reti ferroviarie la cui interruzione non provochi situazioni di emergenza. Dighe il cui collasso non provochi conseguenze rilevanti.

Classe III: Costruzioni il cui uso preveda affollamenti significativi. Industrie con attività pericolose per l'ambiente. Reti viarie extraurbane non ricadenti in Classe d'uso IV. Ponti e reti ferroviarie la cui interruzione provochi situazioni di emergenza. Dighe rilevanti per le conseguenze di un loro eventuale collasso.

Classe IV: Costruzioni con funzioni pubbliche o strategiche importanti, anche con riferimento alla gestione della protezione civile in caso di calamità. Industrie con attività particolarmente pericolose per l'ambiente. Reti viarie di tipo A o B, di cui al DM 5/11/2001, n. 6792. "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", e di tipo C quando appartenenti ad itinerari di collegamento tra capoluoghi di provincia non altresì serviti da strade di tipo A o B. Ponti e reti ferroviarie di importanza critica per il mantenimento delle vie di comunicazione, particolarmente dopo un evento sismico. Dighe connesse al funzionamento di acquedotti e a impianti di produzione di energia elettrica.

E' quindi necessario realizzare uno studio di Risposta Sismica Locale (RSL) non presente nel progetto complessivo.

3. La relazione geologico--tecnica, allegata al progetto complessivo, non risulta essere stata redatta ai sensi di quanto previsto nella L.R.28/2011 e suo Regolamento. È quindi necessario riorganizzare la relazione sulla base di quanto previsto dalla suddetta Legge Regionale.

4. Non risulta sia stato realizzato uno studio specifico sul rapporto costi-benefici dell'opera.

5. Nella Relazione di Assoggettabilità a V.I.A. nel Capitolo 6 "Schematizzazione e quantificazione impatti" si dichiara che l'impatto sull'accettazione dell'opera da parte della popolazione è positiva. Nel corso di tutti gli eventi pubblici promossi a favore della bretella, abbiamo, invece, rilevato numerose manifestazioni di disapprovazione e dissenso nei confronti di tale opera da parte della popolazione intervenuta. Pertanto riteniamo che nelle tabelle sottostanti appartenenti al progetto sia stata effettuata una valutazione non corrispondente alla realtà dei fatti. Quindi, ci si chiede, su quali dati si sia basata questa valutazione: chiediamo, pertanto, di pubblicare eventuali report/interviste eseguite a sostegno di tale studio.

A seguire le tabelle appartenenti alla Relazione di Assoggettabilità a V.I.A. del Progetto definitivo.

Sistema antropico		
Salute pubblica	Inquinamento atmosferico polveri	Inquinamento da polveri in relazione al loro effetto sulle persone
	Inquinamento atmosferico gas fumi	Inquinamento da gas di combustione e/o emissioni diverse in relazione al loro effetto sulle persone
	Produzione rifiuti Produzione scarichi	Produzione rifiuti di lavorazioni varie Produzione scarichi inquinanti
Popolazione	Accettazione opera	Grado di consenso popolazione locale

Salute pubblica	Inquinamento atmosferico polveri	MEDIA	NULLA
	Inquinamento atmosferico gas e fumi	MEDIA	BASSA
	Produzione rifiuti	MEDIA	NULLA
	Produzione scarichi	MEDIA	NULLA
	Inquinamento acustico	MEDIA	BASSA
	Rischio cedimenti strutturali pubblica	BASSA	NULLA
Popolazione	Accettazione opera	NULLA	POSITIVA
manufatti	Danneggiamento patrimonio storico	NULLA	NULLA
	Impatti visivi locali	MEDIA	NULLA

Sulmona li 13 dicembre 2018

Il Consigliere comunale di SBIC
Comune di Sulmona
Dott. Maurizio Balassone



Registro protocollo Regione Abruzzo

Archivio	Codice Registro	Tipo Documento	Progressivo Annuo	Data Protocollo	Trasmissione	Mittente/Destinatari	Annullato
PROTOCOLLO UNICO RA	RP001	Posta in arrivo	0353769/18	17/12/2018	PEC	Mittente: RICCARDOVERROCCHI@PEC.IT	

Oggetto: OSSERVAZIONI GRUPPO CONSILIARE SBIC SULMONA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (VA) PRATICA 18/315912 PROGETTO RIPRISTINO COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELLA LINEA PESCARA-SULMONA-TERNI TRA LE PROGRESSIVE KM.66+300/69+000

Impronta: AF6A9DD3F880F852A71B6B3F10081F1E543CCB61DD3BB5C9F96F480DDF41BB84