ROMA-PESCARA / PROGETTO POTENZIAMENTO FERROVIA - CONTRARIETA' DI "ITALIA NOSTRA" E NON SOLO.

ROMA-PESCARA / PROGETTO POTENZIAMENTO FERROVIA
– CONTRARIETA' DI "ITALIA NOSTRA"…E NON SOLO.



Risorsa acqua e ambiente sono la nostra speranza di futuro. Peccato che in quasi due anni di emergenza e crisi sembra non sia cambiato nulla.

Traforo del Morrone

Il traforo del Monte Morrone in Abruzzo, nel Parco Nazionale della Maiella, rischia di essere l'ennesima opera dal grande impatto ambientale. Sono in gioco (*ma gioco non è*) risorsa acqua e ambiente, insieme all'uso (*sperpero*) di denaro pubblico (*cioè di tutti noi*). Complessivamente si prevede la spesa di 6.564 milioni di Euro.

Lo fa presente Italia Nostra.

Italia Nostra

Italia Nostra interviene con chiarezza e pone l’attenzione sui limiti di una proposta che, realizzando una galleria ferroviaria sotto il Monte Morrone, stravolgerebbe il delicato sistema idrogeologico presente, con elevati costi ambientali e sociali a fronte di una riduzione dei tempi di percorrenza di 10 minuti sulla tratta Pescara-Sulmona (*tagliando completamente fuori le stazioni e i paesi di Tocco da Casauria, Bussi sul Tirino e Popoli*).

novembre 2020



Il Parco dice no al tunnel sotto il Morrone

Il presidente Zazzara boccia il progetto di Rete ferroviaria e denuncia i rischi di sostenibilità ambientale

SULMONA

La galleria lunga 13 chilometri sotto il Morrone non convince il Parco nazionale della Majella, che boccia il progetto di treno veloce presentato da Rete ferroviaria italiana. Dopo l’annuncio di Rfi di voler realizzare una galleria sotto il Morrone per il potenziamento ferroviario della linea Roma-Pescara, interviene il Parco Majella con il presidente **Lucio Zazzara**, che mette in guardia sui rischi per le specie protette. «Abbiamo appreso solo in via informale e grazie a elaborati presentati in conferenze pubbliche, dei contenuti del progetto ferroviario per il rinnovo e la velocizzazione della linea Pescara-Roma che, nel collegamento tra la Val Pescara e la Valle Peligna, prevede una galleria di addirittura 13 chilometri sotto il Morrone», dice Zazzara. «In via preliminare, il Parco nazionale della Majella stigmatizza le modalità fin qui utilizzate». Una proposta elaborata dal gruppo di lavoro costituito da ministero dei Trasporti, Regione Abruzzo, Regione Lazio e Rfi, in base a un protocollo di intesa del marzo 2020 e presentata il 26 ottobre scorso. Il tutto senza alcun coinvolgimento del Parco. Ma non solo. Zazzara fa notare, infatti, anche i rischi di sostenibilità, nonché sismico del progetto.

«Nonostante il territorio del Parco fosse pesantemente interessato dal tracciato ipotizzato», prosegue il presidente, «il Parco non è stato mai chiamato a un sano quanto doveroso confronto preliminare. La galleria sotto il Morrone è un intervento che, in qualunque condizione, porrebbe importanti questioni di sostenibilità ambientale e che, nello specifico, appare perfino di difficile comprensione. Sicuramente non attuabile per le probabili, pesanti conseguenze di rischio idrogeologico e sismico. Il Parco», aggiunge, «non dubita che il progetto sia di grande interesse, ma ritiene che necessiti di un approccio più cauto e soprattutto consapevole delle caratteristiche territoriali». Da qui l’appello a una modifica profonda del progetto. «Auspichiamo pertanto», conclude Zazzara, «che Rfi voglia procedere a una sostanziale revisione della proposta e ci dichiariamo disponibile a una proficua collaborazione». *(f.p.)*

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il presidente del Parco nazionale della Majella Lucio Zazzara contesta il progetto per un tunnel di tredici chilometri sotto il Morrone

INTERVENTO IN VIA LAMACCIO

Ripulita l’area vicina al carcere

APPELLO ALLE ISTITUZIONI

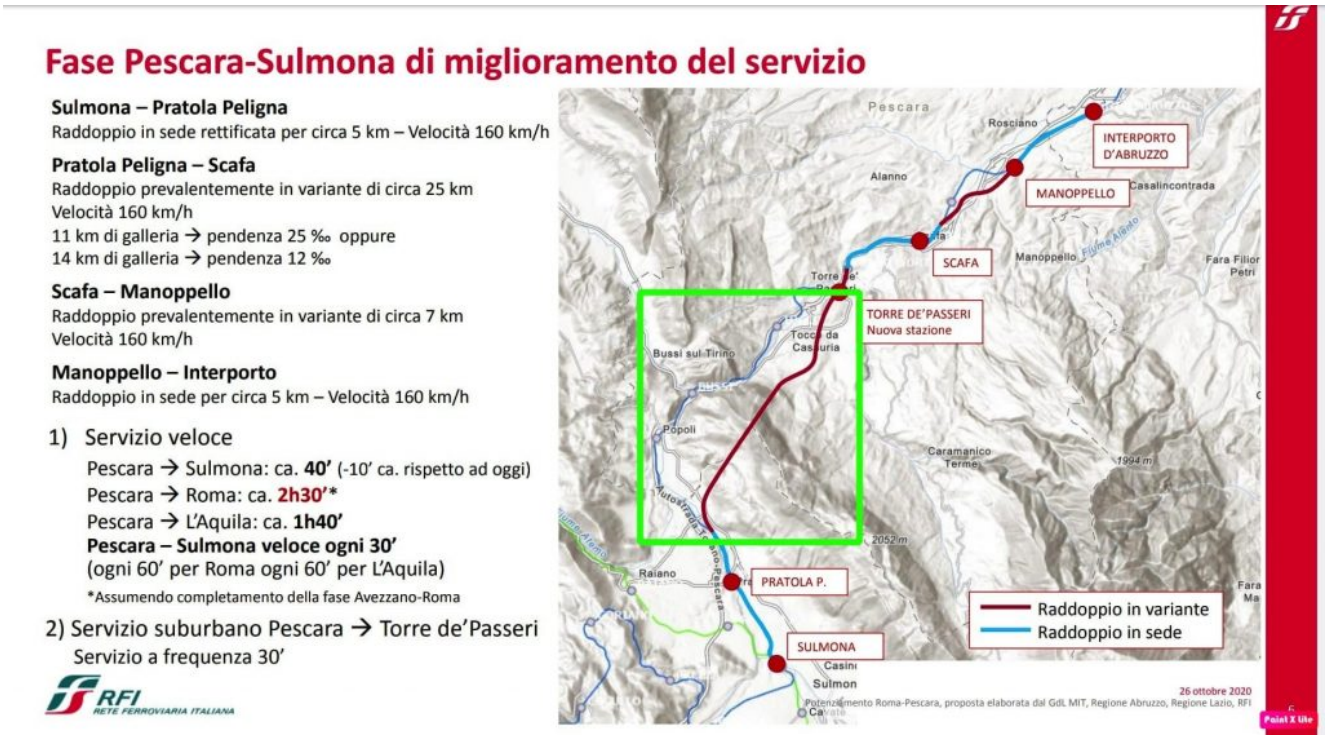
Confagricoltura: troppi danni

Chiudi Articoli Pagine Preferiti Condividi

Nel novembre 2020 il Presidente del Parco Nazionale della Maiella *Lucio Zazzara*, in riferimento al progetto di potenziamento ferroviario Roma-Pescara faceva presente: “l*a galleria sotto il Morrone è un intervento che, in qualunque condizione, porrebbe importanti questioni di sostenibilità ambientale e che, nello specifico, appare perfino di difficile comprensione. Sicuramente non attuabile per le probabili,*

pesanti conseguenze di rischio idrogeologico e sismico”
Si intende intervenire pesantemente sul territorio e tra l’altro il Presidente Lucio Zazzaro continuava “*Abbiamo appreso solo in via informale e grazie a elaborati presentati in conferenze pubbliche dei contenuti del progetto ferroviario per il rinnovo e la velocizzazione della linea Pescara-Roma*” che, nel collegamento tra la Val Pescara e la Valle Peligna, prevede *«una galleria di addirittura 13 km sotto il Monte Morrone. In via preliminare, il Parco Nazionale della Maiella stigmatizza queste modalità*”

PROGETTO FERROVIARIO PESCARA-ROMA (*link*)



Il *progetto di potenziamento ferroviario Roma-Pescara (link al pdf d’insieme)* è stato elaborato dal gruppo di lavoro costituito da MIT, Regione Abruzzo, Regione Lazio e RFI-Rete Ferroviaria Italiana, in base a un protocollo di intesa del marzo 2020, presentato il 26 ottobre 2020.

Commissione Regionale Tam del Cai Abruzzo

Ricordo che in quei giorni fine 2020, dei limiti e della pericolosità del Progetto se ne discusse ampiamente in seno alla Commissione Regionale Tam del Cai Abruzzo, confortati in

quel caso dalla posizione del Parco Nazionale della Maiella e fiduciosi in un ripensamento di RFI e Regione Abruzzo.

febbraio 2022

Italia Nostra onlus interviene sulla realizzazione della nuova Roma-Pescara presentando un dossier in cui lancia l'allarme sulle conseguenze che l'opera avrebbe sulla più grande riserva idrica d'Abruzzo, sulle aree di natura protetta e sui danni sociali.

Giovanni Damiani, Vice Presidente Nazionale Italia Nostra

SUL NUOVO TRACCIATO DELLA FERROVIA ROMA PESCARA: A RISCHIO LA PIÙ GRANDE RISERVA IDRICA D'ABRUZZO, AREE DI NATURA PROTETTA E DANNI SOCIALI (di ***Giovanni Damiani***, Vice Presidente Nazionale Italia Nostra) da **Il Foglietto della ricerca**, *del 16 febbraio 2022 (link*)

> *Ieri ho avuto con Italia Nostra onlus di cui sono Vicepresidente Nazionale, assieme ai dirigenti regionali e delle Sezioni locali dell'Associazione, una conferenza stampa. Riguarda il tracciato previsto nel progetto di pre-fattibilità della ferrovia Pescara-Roma che prevede due gallerie, lunghe rispettivamente 9,8 km e 1,4 km, da Scafa a Pratola Peligna, all'interno del massiccio del Monte Morrone. Sono previsti tempi di realizzazione di oltre 7 anni, e una spesa stimata in 930 milioni di euro.*

Tempi realizzativi, costi e disponibilità risorse

CORRIDOIO ROMA - PESCARA

Progetto di pre-fattibilità

Interventi di potenziamento e velocizzazione Roma - Pescara

TRATTA	LUNGHEZZA (km)	COSTO DELL'OPERA (mln di euro)	TEMPO DI REALIZZAZIONE	OPERE D'ARTE PRINCIPALI	Risorse disponibili	Risorse da reperire
Roma Termini-Mandela	23	1.100	7 anni	2 gallerie di lunghezza rispettivamente pari a 10,2 km e 6,3 km		1.100
Mandela-Tagliacozzo	30	1.500	7,5 anni	1 viadotto e 3 gallerie di lunghezza rispettivamente pari a 12, 1,4 e 9,8 km		1.500
Tagliacozzo-Avezzano	15	250	4,5 anni	-		250
Avezzano-Sulmona	32	1.700	7 anni e 7 mesi	Da definire		1.700
Bretella di Sulmona	1	12	2 anni	-	12	-
Sulmona-Pratola Peligna	5	140	4 anni	-		140
Pratola Peligna-Scafa	25	930	7,5 anni	2 gallerie rispettivamente di lunghezza pari a circa 9,8 km e 1,4 km		930
Scafa-Manoppello	7	230	5 anni	tratti in viadotto per 1,350 kme 2 gallerie per uno sviluppo totale di 2,125 km		230
Manoppello-Interporto	5	100	4 anni	-		100
Interporto-Pescara	18	602		-	352	250
Totale	**161**	**6.564**			**364**	**6.200**
Costo unitario (mln € /km)	**40,77**					

Il traforo interessa, tra l'altro, completamente le sorgenti del Giardino, col rischio che in presenza di drenaggi le stesse possano addirittura seccarsi. Il nuovo tracciato , infatti, andrebbe ad intercettare trasversalmente il flusso della grande falda idrica del Monte Morrone, (vedi immagine tratta da una pubblicazione scientifica sul Bollettino della Società Geologica Italiana genn. 2001 ove ho aggiunto la linea colorata del nuovo tracciato ferroviario).

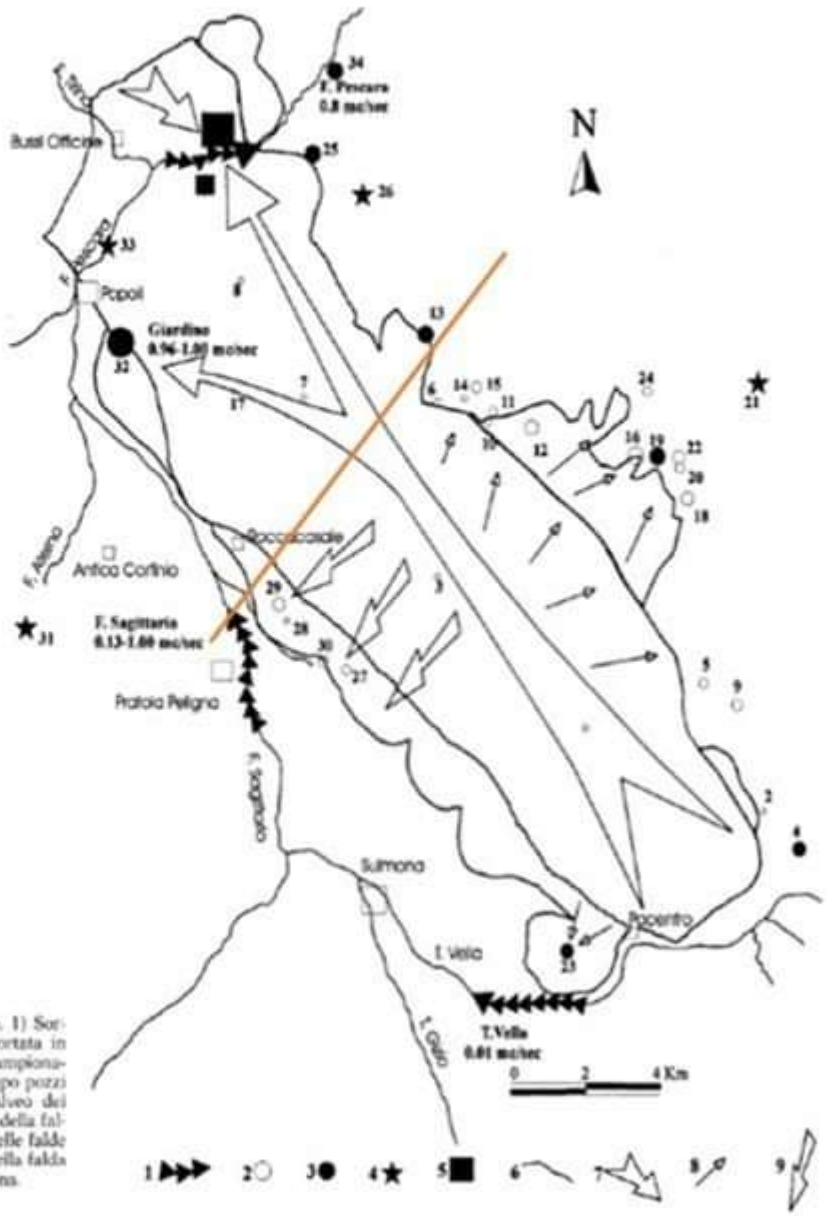


Fig. 14 - Schema idrogeologico. 1) Sorgenti lineari e incrementi di portata in alveo; 2) Sorgenti; 3) Sorgenti campionate; 4) Sorgenti sulfuree; 5) Campo pozzi acquedotto del Giardino; 6) Alveo dei corsi d'acqua; 7) Linee di flusso della falda di base; 8) Linee di flusso delle falde minori; 9) Linee di drenaggio della falda di base verso la Piana di Sulmona.

Quelle del Giardino, con acque oligominerali di eccezionale qualità chimico-fisica, sono captate fin dal 1958 ad uso potabile e distribuite tramite il principale acquedotto d'Abruzzo. Alimentano i rubinetti di tutti i centri abitati della Valle del Pescara, inclusi i capoluoghi Chieti e Pescara e con le interconnessioni acquedottistiche, i 64 Comuni dell'Ambito Ottimale gestito dall'ACA. Vengono immessi in rete 88.000.000 di mc. all'anno a beneficio non solo di

tutti i comuni della Provincia di Pescara, ma anche di popolosi Comuni della costa (Francavilla a Mare), dell'interno (Bucchianico) e parte di quella di Teramo (Silvi e Atri). La popolazione residente, che utilizza l'acqua del Morrone, è di circa 450.000 abitanti, con punte di oltre 650.000 nei periodi estivi.
La necessità di drenare l'acqua svuotando la montagna per le gallerie, mette a rischio di scomparsa completa o parziale di gran parte delle 37 sorgenti censite alimentate dalla stessa falda, la scomparsa habitat con la loro biodiversità nelle pregevoli zone umide della Valle Peligna all'interno del Parco Nazionale della Majella-Morrone. Scontata pure la diminuzione, a tratti drastica, delle portate idriche fluviali dei fiumi Sagittario, Vella, Pescara .
L'esperienza del Gran Sasso ha mostrato inoltre come neppure le acque drenate ed eventualmente "recuperate" ad uso potabile dalle gallerie sono immuni da impatti perché soggette a episodi d'inquinamento.
Per capire la gravità dei rischi, oltre all'esperienza del Gran Sasso, basta guardare esperienze analoghe in altre parti d'Italia. Nella tratta Firenze-Bologna a causa dei tunnel ferroviari, il Mugello è divenuto una terra devastata per lo sconvolgimento dell'intero equilibrio idrogeologico del territorio. La diminuzione dell'acqua ha comportato ricadute pesanti sull'ecosistema montano, influendo negativamente sulla flora e sulla fauna anche in aree a tutela naturalistica; ha costretto aziende agro-zootecniche a chiudere i battenti. Le gallerie principali del Tav hanno svuotato la montagna e provocato scomparse di sorgenti, pozzi e torrenti. Diversi corsi d'acqua sono stati dichiarati biologicamente morti, a causa della perdita totale del deflusso estivo. La falda si è abbassata di almeno 200 metri (600 metri quella del Gran Sasso!) e grandissimi volumi di acqua sono andati perduti per sempre. E' cambiato persino il percorso sotterraneo.
MA VI SONO ANCHE IMPATTI SOCIALI DA EVITARE. Il progetto di pre-fattibilità esclude dal collegamento ferroviario

prossimale i comuni di Tocco da Casauria, Bussi sul Tirino e di Popoli, per l'abbandono dell'attuale linea ferroviaria, coi loro centri limitrofi. Per i cittadini di quest'area è una disincentivazione all'utilizzo del treno e la preclusione futura all'utilizzo del sedime ferroviario in funzione integrativa metropolitana per contenere il trasporto privato e le emissioni clima alteranti. E' un incentivo all'abbandono delle aree interne, per carenza di servizi… Il tracciato proposto non si motiva né sotto il profilo costi/benefici (opere faraoniche e costosissime per guadagnare circa 10 minuti di percorrenza) né sotto quello dell'impatto ambientale. I rischi ecologici legati soprattutto all'alterazione del sistema idrogeologico, sono potenzialmente irreversibili, così come i danni economici e sociali.
ABBIAMO CHIARITO DI ESSERE DECISAMENTE SOSTENITORI DEL TRASPORTO FERROVIARIO E PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLA LINEA PESCARA-ROMA datata 1880. Proprio per questo si chiede a RFI di abbandonare QUESTA l'ipotesi di nuovo tracciato e di valutare opzioni alternative meno impattanti sull'ambiente sul paesaggio e di avviare un confronto con le comunità locali e l'associazionismo. Va applicato il principio di precauzione. Aspettiamo che Regione, ERSI (Ente Regionale Servizio Idrico), Comuni interessati facciano sentire la loro voce.

Considerazioni finali

Tutti siamo favorevoli alla riqualificazione della ferrovia Pescara-Roma, ma è altrettanto chiara la ferma opposizione sul tracciato previsto nel progetto presentato che prevede il traforo del massiccio del Monte Morrone. Crediamo infatti nella bontà del trasporto su ferro ed è stata dolorosa e non sanata la soppressione del meraviglioso tratto ferroviario da Sulmona a Castel di Sangro fino a Carpinone (*tratta che potrebbe essere utilmente riattivata e che attualmente viene utilizzata solo per la circolazione di treni turistici con il*

nome “Transiberiana d’Abruzzo – Ferrovia dei Parchi”).

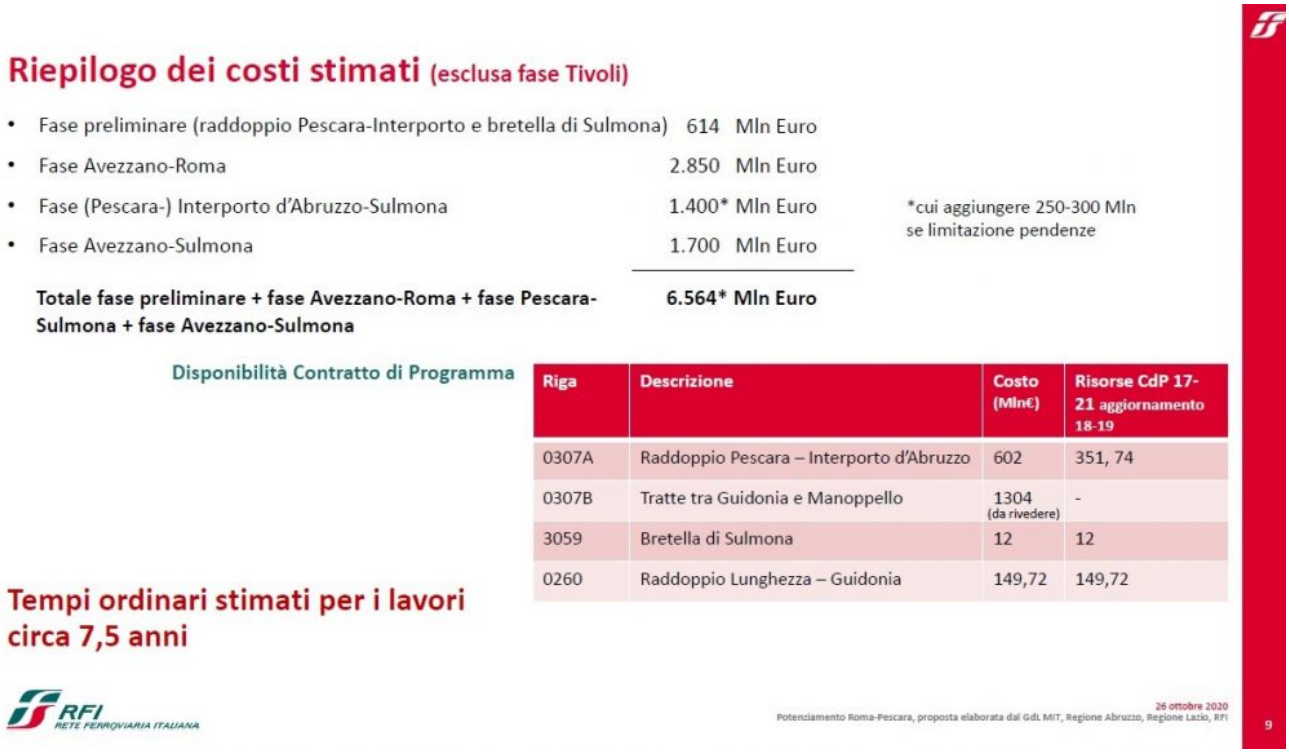
Per il Monte Morrone sono evidenti i rischi ecologici connessi all’incidenza sul sistema idrogeologico e ai danni economici e sociali per gli effetti collaterali.

La risorsa acqua dolce è tra le indispensabili alla vita e sempre più si caratterizzerà come emergenza. E’ pertanto necessario anticipare le criticità e quindi tutelarla gelosamente per la sua preziosità e l’incidenza sui servizi ecosistemici (*è di questi giorni il dato sulla siccità nell’Italia del Nord che sempre meno potrà contare sull’apporto idrico dalla fusione dei ghiacci*ai).

I paesi sono le porte di accesso alla scoperta e alla conoscenza di territori e culture. E’ un grave errore escluderli dalle direttrici viarie, accentuando spopolamento e spaesamento.

Il Principio di Precauzione è essenziale e impone grande cautela e buon senso nell’assumere decisioni politiche che comportano significative ricadute ambientali, sociali ed economiche nella gestione di risorse diverse.

A RFI, Regione Abruzzo, Governo e altri Enti interessati il compito di rivedere l’ipotesi del nuovo tracciato ferroviario Pescara-Roma individuando opzioni alternative meno impattanti sull’ambiente e le sue risorse. **Si tratterebbe di risparmiare anche molto**!!!



Riepilogo dei costi stimati (esclusa fase Tivoli)

- Fase preliminare (raddoppio Pescara-Interporto e bretella di Sulmona) 614 Mln Euro
- Fase Avezzano-Roma 2.850 Mln Euro
- Fase (Pescara-) Interporto d'Abruzzo-Sulmona 1.400* Mln Euro
- Fase Avezzano-Sulmona 1.700 Mln Euro

*cui aggiungere 250-300 Mln se limitazione pendenze

Totale fase preliminare + fase Avezzano-Roma + fase Pescara-Sulmona + fase Avezzano-Sulmona **6.564* Mln Euro**

Disponibilità Contratto di Programma

Riga	Descrizione	Costo (Mln€)	Risorse CdP 17-21 aggiornamento 18-19
0307A	Raddoppio Pescara – Interporto d'Abruzzo	602	351, 74
0307B	Tratte tra Guidonia e Manoppello	1304 (da rivedere)	-
3059	Bretella di Sulmona	12	12
0260	Raddoppio Lunghezza – Guidonia	149,72	149,72

Tempi ordinari stimati per i lavori circa 7,5 anni

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

26 ottobre 2020
Potenziamento Roma-Pescara, proposta elaborata dal GdL MIT, Regione Abruzzo, Regione Lazio, RFI

9

È bene ricordare che l'ONU ha proclamato il **2022 Anno Internazionale dello Sviluppo Sostenibile delle Montagne** (*e qualcosa dovrà pur significare per tutti* …).

Inoltre, considerando l'attuale situazione di emergenza climatica da contenere, gli obiettivi di Agenda 2030 da raggiungere e il recente riconosciuto ruolo di **Zone Interne e Montagna (*obiettivo 11*)** da ASviS, va garantita la partecipazione di cittadini e associazioni al processo decisionale di *Transizione Ecologica*, affinché le scelte rappresentino un reale momento di progresso e cambiamento.

Della tutela del Monte Morrone e delle sue insostituibili risorse ne potremo riparlare e aggiornarci tra un mese, il ***22 marzo 2022 Giornata mondiale dell'acqua.***

BUONA MONTAGNA a tutti!

2022.02.18 *(pubblicato)*


camminaitalia
'95
CLUB ALPINO ITALIANO

(filidido)
– Giornalista
– Centro di Educazione Ambientale “gli aquilotti” Cai Castelli e Cai Teramo
– CD Federparchi

***Filippo Di Donato** nasce negli Altopiani Maggiori d’Abruzzo, a Rivisondoli (AQ). Si laurea in Fisica. In parallelo alla docenza si occupa di ambiente, montagna e aree protette. Riveste diversi ruoli nel CAI: socio fondatore della Sezione di Castelli (TE), presidente delegazione Abruzzo, consigliere centrale, presidente nazionale Escursionismo e TAM. Accompagnatore nazionale escursionismo. Operatore nazionale tutela ambiente montano. Ha promosso la costituzione di 3 Centri di Educazione Ambientale riconosciuti dalla Regione Abruzzo. Già nel Consiglio direttivo del Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga è ancora nel Consiglio Direttivo Federparchi.*
***È giornalista ambientale**.*