

Ferrovia Passo Corese - Osteria Nuova: grandi opere, grandi danni

a cura di Paolo Campanelli

Storia e notizie

dal sito fogliadiolivo.blog.tiscali.it

La linea ferroviaria Passo Corese-Rieti è prevista dalla legge obiettivo del 2001 che individua alcune grandi opere di rilevanza nazionale (come per esempio, il ponte sullo stretto di Messina). Il progetto preliminare è pronto dal 10/04/03. Sono stati eseguiti i sondaggi geologici ed è ormai pronto il progetto definitivo. Prossimamente ci sarà la conferenza dei servizi ed immediatamente dopo si passerà alla operatività. Tuttavia la ferrovia verrà finanziata solo per il tratto Passo Corese-Osteria Nuova e sarà ad un solo binario salvo un breve tratto su un viadotto nei pressi di Montegrottone che svolge la funzione di incrocio. La realizzazione dell'opera comporterà un forte impatto ambientale in tutto il tracciato e in alcuni tratti assumerà i contorni di una vera devastazione.

Tra i territori più danneggiati vi è senz'altro quello del comune di Fara in Sabina che viene attraversato (e tagliato in due) per 15 Km, con la conseguenza di un totale stravolgimento della attuale vocazione del territorio. Non sono previste stazioni intermedie il cui elevato costo di costruzione e di gestione non sarebbe giustificato dall'esiguo numero degli utenti della zona. E del resto l'unico tratto a doppio binario, presso Montegrottone, si trova su viadotti.

Le gallerie sono ad un solo binario quindi sono larghe qualche centimetro in più del treno: non sarà agevole uscire fuori in caso di incidente! La galleria Fonte Luna, presso Coltodino, lunga Ca. km. 2,5, attraverserà trasversalmente la vallata, e provocherà un effetto drenante macroscopi-

co nelle acque di falda che porterà al prosciugamento dei pozzi di Prime Case e Coltodino e zone limitrofe. (Ovviamente lo stesso effetto si ha per tutti i tratti in galleria).

Sono previste anche gallerie cosiddette artificiali, realizzate facendo uno sbancamento e successivamente ripristinando il tetto della galleria. Ma è molto probabile che per mancanza di denaro rimarranno scoperte e incomplete. Alcuni tratti delle gallerie sono ad una profondità talmente esigua (20m ca.) da far ritenere che i lavori provocheranno sollecitazioni tali alle abitazioni sovrastanti da comprometterne la stabilità.

I viadotti sono molti e alcuni molto alti; un viadotto sotto Montegrottone ha una altezza di m. 33: un vero grattacielo! I tratti a raso, cioè a livello del terreno; sono sempre realizzati con terrapieni e scarpate necessari ad ottenere la pendenza voluta; e siccome la terra per realizzarli non basterà, si dovrà attingere ad una cava nei pressi. Secondo alcune voci il sito è già stato individuato in località Gramiccia, presso Canneto.

Alle uscite e alle entrate delle gallerie più lunghe vi sono poi i piazzali attrezzati: grandi sbancamenti con strade di accesso create ex novo.

Tra viadotti, deviazioni di strade, gallerie, terrapieni, verrà prodotto uno sfregio al paesaggio di una buona parte del territorio del comune di Fara Sabina.

Inoltre la linea ferroviaria comporta dei vincoli di ineditabilità nei due lati complessivamente di 150 m; tali vincoli sono già operativi su tutto il territorio.

Alcuni cittadini dalla scorsa estate hanno iniziato a mobilitarsi dopo che si sono accorti che sul territorio del Comune erano stati fatti i sondaggi per rendere definitivo un progetto preliminare sciagurato che sventra il territorio di Fara Sabina. Queste persone spontaneamente hanno cercato di avvisare quella parte di popolazione più direttamente interessata dall'impatto dell'opera fino a quando hanno letto pubblicata su un quotidiano il 17-11-2005 la comunicazione della Italferr e Rfi che dichiarava definitivo il progetto lasciando tempo 60 giorni per sollevare osservazioni in merito.

A quel punto è diventato operativo il comitato spontaneo dei cittadini che ha redatto delle osservazioni di tipo e si è riunito il 5-1-2006 decidendo l'invio di massa delle osservazioni tecniche in questione e di pro-

seguire la lotta indicando una assemblea di mobilitazione per il 14-1-2006 a Passo Corese. In tale data circa 200 cittadini si sono ritrovati insieme a vari esponenti politici (non invitati, ma accolti con la massima disponibilità al dialogo) che hanno preso la parola spiegando le varie posizioni: Cicolani, Lorenzetti, Rositani, Perilli, Taddei, Leggio. Hanno parlato anche un esponente della Lega Ambiente e i cittadini.

Da quest'incontro è uscito fuori che tutti concordano sull'esigenza di cercare di far modificare il tracciato. Inoltre si è deciso di indire un consiglio comunale straordinario da cui scaturirà una presa di posizione ufficiale di tutta la municipalità sulla questione culminante in un documento da indirizzare a Regione Lazio e Ferrovie contenente le osservazioni tecniche al progetto.

Le osservazioni dei residenti

In riferimento a quanto in oggetto e presa visione degli elaborati tecnici disponibili presso il comune di Fara Sabina, i firmatari del presente documento intendono far pervenire le osservazioni inerenti il progetto in questione.

In via preliminare occorre rappresentare la evidente impossibilità di formulare più approfondite osservazioni di natura tecnica atteso il pochissimo tempo disponibile (60 gg) neppure confrontabile con gli anni (2) che codesta società ha utilizzato per predisporre il progetto definitivo. Pertanto, ferma restando la più ampia riserva riguardante la facoltà di produrre ulteriori osservazioni oltre il termine di 60 giorni, peraltro non perentori, si osserva quanto segue:

1. Non si ritiene in alcun modo concepibile una progettazione definitiva parziale e difforme dai contenuti della delibera CIPE 124/2003 per la quale l'approvazione riguarda l'intero progetto da Passo Corese a Rieti. Quanto sopra, poiché si ritiene funzionale il collegamento anzidetto e non può intendersi stralcio funzionale una linea a servizio di una stazione intermedia il cui bacino d'utenza non può, da solo, giustificare la realizzazione di una tratta ferroviaria così onerosa; gli studi eseguiti in fase di progettazione preliminare dimostrano, inequivocabilmente, come il solo collegamento con la città di Rieti consente di giustificare sotto il profilo della economicità e convenienza la realizzazione dell'opera.

2. La progettazione definitiva non può essere limitata al solo tratto in esame poiché le prescrizioni formulate dal Ministero delle infrastrutture, ed allegate quali parte integrante della già nominata delibera CIPE, condizionano lo sviluppo dell'intera progettazione definitiva ad una importante serie di verifiche indicate in particolare ai punti 20,21,22,23 e 24. Su tali punti addirittura, è richiesto un ulteriore esame anche in fase esecutiva. "E' allora di tutta evidenza come il mancato sviluppo della intera progettazione definitiva non consente di realizzare quella serie di approfondimenti riguardanti aspetti annessi alla stabilità di pendii, zone in frana, fenomeno di amplificazione sismica della risposta locale oltre alle verifiche ed accertamenti di natura archeologica che, richiesti ai punti n. 32 e 36, unitamente a tutte le altre prescrizioni "rendono cantierabile l'opera solo dopo il completamento di tutte le verifiche prescritte. Si tenga presente al riguardo come la gran parte degli approfondimenti progettuali richiesti interessa proprio il tracciato da Osteria Nuova a Rieti con la conseguenza che, ove non fossero svolti tali accertamenti, si rischierebbe di

vedere un tratto di ferrovia già realizzato (Passo Corese - Osteria Nuova) mentre il secondo tratto (Osteria Nuova-Rieti) potrebbe risultare incompatibile (se non addirittura economicamente irrealizzabile) in dipendenza dei vincoli che sono già stati portati a conoscenza di codesta società delle prescrizioni riguardanti il progetto preliminare.

3. Ancora di più e per altre ragioni appare viceversa irragionevole sia il tracciato scelto sia l'individuazione del primo lotto funzionale. In primo luogo non si comprende, anche sotto il profilo della economicità dell'azione di una pubblica amministrazione, come mai non si sia sviluppato il tracciato elaborato dalle FF.SS. nel 1989 con progetto dell'Ufficio Infrastrutture n. 3 mentre si sia pervicacemente seguita la scelta di ubicare una stazione intermedia ad Osteria Nuova che viene ora inspiegabilmente ribadita con l'individuazione di uno stralcio funzionale, come se il vero interesse strategico nazionale non fosse quello di collegare Rieti alla capitale quanto il bacino d'utenza di Osteria Nuova a Roma. Tale scelta risulta antieconomica, e quindi foriera di eventuale danno erariale, se confrontata con il progetto delle FF.SS. oltre che manifestamente lesiva di ogni logica di buon utilizzo del territorio. Basti, a tale proposito, considerare che per raggiungere l'agglomerato di Osteria Nuova la linea ferroviaria è costretta ad un tracciato sinuoso che incide su un territorio fortemente antropizzato ed estremamente sensibile sotto l'aspetto ambientale già fortemente aggredito, per rispettare i limiti di dipendenza della livelletta. Qualsiasi elementare logica progettuale avrebbe viceversa suggerito di utilizzare la previsione di ampliamento della via Salaria, opera anch'essa contemplata nella "legge obiettivo", con evidente miglioramento di impatto ambientale.

In conclusione, preso atto che, con la scelta di sviluppare un primo lotto funzionale viene meno l'interesse del collegamento ferroviario Roma-Rieti, si chiede di elaborare un nuovo tracciato che consenta, in via prioritaria ed inderogabile, il collegamento ferroviario con la città di Rieti ed in subordine, ove tecnicamente possibile, con altre località ubicate lungo il tracciato e non viceversa.

Si precisa sin da ora che il perseguire scelte progettuali comportanti ingiustificato esborso di denaro pubblico, a cominciare da una progettazione definitiva parziale e difforme da quella approvata, determinerà la conseguente segnalazione alle autorità giudiziarie competenti per gli eventuali aspetti di evento patrimoniale lesivo.