

Alla Società ITALFERR
Via Marsala 53/67
00185 Roma

Oggetto: osservazioni al progetto definitivo della tratta funzionale Passo Corese – Osteria Nuova, nell'ambito della nuova linea ferroviaria Passo Corese – Rieti (C.U.P.J31H9600000031)
Rif. Avviso pubblico del 17/11/2005.

In riferimento a quanto in oggetto e presa visione degli elaborati tecnici disponibili presso il comune di Fara in 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 di 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. Ritenga 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 dalle 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 F.F.S.S. 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 di utenza di Osteria Nuova a Roma. Tale scelta risulta antieconomica, e quindi foriera di eventuale danno erariale, se confrontata con il progetto delle F.F.S.S. 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.