

Camera dei Deputati

**Legislatura 19**  
**ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

**INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/02592**  
presentata da **D'ALFONSO LUCIANO** il **03/04/2024** nella seduta numero **272**

Stato iter : **IN CORSO**

<b>COFIRMATARIO</b>	<b>GRUPPO</b>	<b>DATA FIRMA</b>
SOTTANELLI GIULIO CESARE	AZIONE-POPOLARI EUROPEISTI RIFORMATORI-RENEW EUROPE	03/04/2024

Ministero destinatario :

**PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**  
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Attuale Delegato a rispondere :

**PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI** , data delega **02/04/2024**

**TESTO ATTO****Atto Camera****Interrogazione a risposta scritta 4-02592**

presentato da

**D'ALFONSO Luciano**

testo di

**Mercoledì 3 aprile 2024, seduta n. 272**

D'ALFONSO e SOTTANELLI. — **Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** — Per sapere – premesso che:

per il potenziamento della linea ferroviaria Roma-Pescara, fondamentale per le relazioni trasportistiche delle aree interne abruzzesi, inserita nell'Allegato del IV del decreto-legge n. 77 del 2021 (PNRR) fra le opere pubbliche aventi valore strategico e preordinate alla realizzazione della mobilità sostenibile, il Progetto di fattibilità tecnico-economica (Pfte), inerente alla realizzazione del raddoppio delle tratte approvato dalla commissione speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici il 9 febbraio 2022, comprende lotto 1 «Interporto d'Abruzzo – Manoppello» e lotto 2 «Manoppello-Scafa»;

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;

contestualmente all'approvazione del progetto, nell'aprile 2022, la relazione conclusiva è stata inviata alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico e alle Conferenze dei servizi per i lotti 1 e 2;

il piano di fattibilità tecnico-economico evidenzia immediatamente che il progetto «ingegnerizzato» da Italferr su mandato di Rfi prevede la demolizione di una serie di edifici che comportano di «sfollare» oltre 80 famiglie, alcune realtà economiche e, nel territorio di Alanno, due fabbriche metalmeccaniche con una settantina di lavoratori direttamente impiegati oltre all'indotto;

per questo motivo il dibattito pubblico non si è limitato a discutere il progetto per 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 fortemente l'impatto dell'infrastruttura sul territorio e superare una serie di ostacoli e di obiezioni che i comuni di Manoppello, Alanno, Scafa, Chieti, Rosciano, il comitato Comferr, avevano prodotto;

la «Variante plus» 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 alle aree interessate;

mentre in un primo momento la regione Abruzzo, con Dgr n. 312 del 2022 delibera la necessità che Rfi valuti la Variante Plus e garantisca la piena operatività delle attività produttive della zona artigianale, successivamente con Dgr n. 246 del 2023, senza apparenti approfondimenti, sostiene l'impossibilità di perseguire la «Variante Plus»;

in definitiva, le preminenti esigenze di «appaltabilità» delle opere e della relativa realizzazione entro i termini fissati dal PNRR inducono i comuni di Manoppello e Alanno e quindi la regione 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;

quando il Governo, nel mese di luglio 2023, annuncia ufficialmente il dirottamento dei fondi PNRR previsti per i due lotti verso altre opere, l'iter di realizzazione dell'infrastruttura subisce un arresto fino al febbraio 2024, quando viene annunciata una nuova assegnazione di 720 milioni di euro di risorse Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027;

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 –:

se siano a conoscenza delle ripercussioni negative sul territorio del tracciato «ingegnerizzato» da Italferr e dell'esistenza della proposta di un tracciato alternativo costituito dalla «Variante plus», dichiarato fattibile anche da Rfi e concordato e pienamente condiviso dalla cittadinanza locale;

se siano a conoscenza di stringenti motivi tecnici e di sicurezza che hanno indotto la regione Abruzzo ad abbandonare la proposta alternativa, non essendo condivisibile che solo il timore di perdere i finanziamenti per ritardi, peraltro, non dipendenti dai cittadini stessi, li penalizzi in maniera così rilevante.

(4-02592)