

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA

RADDOPPIO FERROVIARIO

TRATTA MANOPPELLO - SCAFA

LOTTO 2

Progetto di fattibilità tecnico economica

Richiesta di integrazioni/chiarimenti del

Comitato Speciale

Consiglio Superiore lavori Pubblici

Registro ufficiale n. 000022 del 03/01/2022

ANNESSO 5 - Archeologia

RISCONTRO AL PUNTO 5 DELL'ALLEGATO A _ LOTTO 2

DESCRIZIONE OPERA	PKMm iniziate	PKm finale	Distanza minima in metri delle opere dal tracciato ipotetico della via Claudia Valeria	Rischio archeologico relativo	Motivazione impossibilità di spostamento
Tracciato ferroviario	+0,00	0+498	0	alto	I due tratti iniziali del lotto sono vincolati all'ingresso alla stazione ferroviaria esistente di Manoppello
Tracciato ferroviario	0+499	0+800	Interferente	alto	
Tracciato ferroviario	1+065	1+065	Interferente	alto	
Tracciato ferroviario	0+800	1+335	13	alto	
Tracciato ferroviario	1+335	1+380	56	medio	
Tracciato ferroviario	6+733	7+118	118	medio	
Tracciato ferroviario	7+118	7+893	22	alto	Corridoio sud rispetto Linea Storica preferibile per riduzione delle interferenze e delle demolizioni nell'abitato di Scafa
Viabilità					
NV21 (inizio del tratto meridionale e tratto finale)			0	alto	Funzionale alla risoluzione dell'interferenza con il nuovo tracciato ferroviario in variante.
NV21 (tratti a nord e a sud)			50	medio	
NV25 (breve tratto finale a sud)			170	medio	Si tratta di un raccordo in sede con la viabilità esistente, senza modifiche sostanziali dello stato dei luoghi
NV26 (tratto finale)			Interferente	alto	Ricucitura della viabilità in ambito urbano di Scafa con modesta variazione plano-altimetrica della viabilità esistente.
SL (sottopasso) 27			Interferente	alto	Ricostruzione sottopasso esistente in asse per adeguamento al raddoppio ferroviario di progetto.
Fabbricati					
FA22			0	alto	Si rende necessario mantenere volumetrie ed ubicazione dei nuovi fabbricati di progetto, in quanto non sono disponibili aree alternative
FA23			17	alto	
FV22 - stazione di Scafa (adeguamento dell'esistente)			0	alto	Il progetto consiste nell'adeguamento funzionale dell'impianto esistente limitatamente alla parte del ferro. La nuova configurazione rispetto all'esistente non prevede modifiche al marciapiede, di altezza 0.55m sul piano del ferro. Nella stazione è già presente il sottopasso di collegamento tra le banchine. Gli interventi riguardano l'innalzamento del marciapiede a 0.55m sul piano del ferro e l'adeguamento degli accessi a garantire un percorso privo di ostacoli non inferiore a 1,60m
SE21			0	alto	L'impianto è necessario a garantire l'alimentazione e la protezione elettrica della linea di contatto nel passaggio semplice/doppio binario; nelle vicinanze dell'impianto non sono disponibili aree alternative, tantomeno a minor rischio archeologico, essendo la zona fortemente urbanizzata
Aree di Cantiere					
AT01 (per VI24)			0	alto	In fase di redazione del PFTE*, ne saranno ottimizzate le dimensioni e, ove possibile, saranno allontanate rispetto al tracciato ipotetico della via Claudia Valeria e agli ulteriori contesti archeologici presenti lungo di essa.
AT02 (per RI230)			Interferente	alto	
AT03 (per SL30)			0	alto	
AT33 (per SL27)			17	alto	
AT32 (per SL27)			Interferente	alto	
AR02			17	alto	
AS01			14	alto	
AT34 (per SE21)			0	alto	
AS11			37	medio	
AT31 (per VI255)			62	medio	
AT30 (per VI23)			86	medio	
AT04 (per SL30)			47	medio	