



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

**"CITTA' DI MANOPPELLO"**

Manoppello (PE) li 12.03.2022 prot. \_\_\_\_\_

Spett.le

**MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA**

**CRESS Direzione Generale per la**

**Crescita e la Qualità Sviluppo**

Via Cristoforo Colombo n. 44

00174 ROMA

Indirizzo p.e.c.

[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

1

Spett.le

**MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA**

**Direzione Generale Valutazioni Ambientali**

Divisione V Procedure valutazioni VIA e VAS

Via Cristoforo Colombo n. 44

00174 ROMA

Indirizzo p.e.c.

[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

**Oggetto: ID 7941 – Procedura V.I.A. /PNRR ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. 152/2006 – Progetto di fattibilità tecnico-economica della velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 2: raddoppio tratta Manoppello-Scafa con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017.**

**Rilascio del parere "NEGATIVO" ai sensi dell'art. 24/comma 3 D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. e dell'art. 6 del D.L. 152 del 06.11.2021.**

Con riferimento all'oggetto in epigrafe, quest'Amministrazione, in persona del Sindaco pro-tempore Giorgio De LUCA, del Responsabile Area V Urbanistica Arch. Massimo D'ANGELO e dell'incaricato Servizi Legali Avv. Maurizio Sante MINICHILLI, procede alla formulazione del parere, richiesto a mente di quanto al disposto ex art. 24/comma 3 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 6 D.L. n. 152 del 06.11.2021

**NEGATIVO**

per le motivazioni che qui di seguito vanno ad esporsi.

P.zza Cipressi,1 65024 Manoppello (PE)

Email: [manoppello.lp@alice.it](mailto:manoppello.lp@alice.it)

Pec : [comunemanoppelloprotocollo@legalmail.it](mailto:comunemanoppelloprotocollo@legalmail.it)

Tel 085/8590003-4-5-6

Fax.085/8590895

Cod. Fisc. : 81000530683

P. IVA : 00947010682



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

2

## **INSOSTENIBILITA' DELL'OPERA – ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH (*do not significant harm – non arrecare danno significativo*) ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT.**

Il PFTE è carente dell'analisi di sostenibilità dell'opera sulle tratte di intervento (lotto 1 e 2) ovvero dei benefici per il territorio interessato dall'infrastruttura ferroviaria che si andrebbe a realizzare rispetto alla certa e misurabile quantità di passività emergenti nell'esecuzione dei lavori (movimento materia, modifica morfologia delle aree fluviali, emissioni CO2 movimento terra, approvvigionamenti materie prime – cemento, cls ed inerti -, impatto acustico, consumo del suolo, demolizioni fabbricati ed opere civili preesistenti ed avvio a destino rifiuti da demolizione ecc..) e nella fase successiva di gestione (modifica assetto viario con chiusura degli attraversamenti ferroviari, incremento traffico urbano a seguito di modifica peggiorativa della viabilità, depotenziamento mobilità extra-urbana pubblica scaturente dall'interruzione dell'attraversamento all'interno dell'abitato).

Il dispositivo per la ripresa e la resilienza (Regolamento UE 241/2021) stabilisce che tutte le misure dei Piani nazionali per la ripresa e resilienza (PNRR) debbano soddisfare il principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali".

Tale vincolo si traduce in una valutazione di conformità degli interventi al principio del "Do No Significant Harm" (acronimo DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Il PFTE non contiene, in alcuna parte, elementi tali da ritenere che sia in linea con gli obiettivi di cui al regolamento Europeo e che escluda, o quantomeno riduca ad un livello accettabile il danno significativo arrecato al territorio attraversato (*aumento significativo emissioni gas serra per la maggiore percorrenze nell'abitato, maggiore impatto sulla mobilità veicolare delle persone, incremento significativo nella produzione dei rifiuti siano esse terre e rocce da scavi, sia per quanto riguarda le demolizioni, aumento delle emissioni inquinanti nel corso dei lavori e **successivamente nella fase di esercizio dell'opera, compromissione delle condizioni di resilienza degli ecosistemi***);"

Manca, sia nella relazione di sostenibilità che in quella di valutazione delle DNSH, una stima attendibile e verosimile dell'entità di CO2 nella fase di cantiere riferita alle modalità di esecuzione dei lavori ovvero:

- produzione di inquinanti in fase di movimentazione materie (mezzi impiegati ed ore lavorate), terre e rocce da scavo, loro reimpiego;



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

3

- emissioni in fase di trasporto di conglomerati cementizi (cls), inerti e rilevati dai punti di prelievo non essendovi alcuna descrizione delle distanze di approvvigionamento e fornitura, anche al fine di poter verificare l'attendibilità della provenienza materie prime, considerando l'attuale crisi del mercato estrattivo ed esaurimento dei bacini regionali di produzione rilevati;

- consumi (e relativi impatti emissivi ed acustici) delle attività di demolizioni degli edifici e delle infrastrutture esistenti, nonché dell'avvio a smaltimento/recupero dei rifiuti prodotti dalle suddette, con indicazione degli impianti di destino autorizzati ex D.Lgs. 152/2006 di destino disponibili (distanza e capacità ricettiva).

A tal proposito non è stato prodotto il documento metodologico, certificato da organismo terzo accreditato riguardo il Carbon Footprint (impronta carbonica dell'opera) contenente le elaborazioni di dettaglio, onde verificare le azioni di inventario effettivamente poste in essere ed il valore finale del contributo delle emissioni, soprattutto quelle indirette, riferite ai lotti di intervento 1 e 2.

Del resto il valore di neutralità ambientale comparativa tra le emissioni prodotte (in fase di realizzazione e gestione delle opere progettate) e lo scenario complessivo di mitigazione climatica dell'intera tratta Roma – Pescara, necessita di una rappresentazione *ex ante* attendibile e congruente sulla base di tutti i fattori di mobilità ferroviaria sostitutivi a quelli su gomma ovvero:

- nr. giornaliero di veicoli su rotaia, a messa in esercizio dell'opera, per ciascuna tratta di percorrenza (non solo quella Roma – Pescara, ma anche quella delle direttrici minori ad esempio Sulmona/Popoli/Manoppello e Pescara)

- indicazione dell'attuale fruizione e dell'incremento di utilizzo (in quanto tale delta costituisce l'effettivo contributo alla riduzione del Carbon Footprint);

- indicazione dei criteri e delle corrette metodologie per la definizione dei minori livelli di emissioni conseguenti alla sostituzione dell'impiego di veicolo su gomma (sia privato che pubblico) con quelli su rotaie, tenendo in debita evidenza gli effettivi tassi di incremento dell'utenza ferroviaria sulla base dei bacini pertinenti (non appare verosimile conteggiare nei flussi di passeggeri soggetti residenti in aree metropolitane costiere distanti dalla direttrice Pescara-Roma);



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

4

- la comparazione dei costi di tariffazione su gomma (soprattutto in considerazione della capillare presenza di mezzi pubblici lungo le direttrici Roma/Pescara) rispetto a quelli su rotaie (comprensivi sia la quota di esercizio che l'ammortamento dell'investimento dell'opera).

## **INCONCILIABILITA' DELL'OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE.**

Fermo restando che il giudizio afferente l'interessenza dell'opera con il contesto urbanistico esistente e di pianificazione potrà essere meglio sviluppato a cura dell'Ufficio competente (Area V Urbanistica), si rappresentano i seguenti elementi di criticità ostativa all'opera:

- il considerevole piano di demolizioni proposto dall'Appaltatore è del tutto inconferente rispetto alla tema della mitigazione degli effetti in favore dei soggetti danneggiati da tali interventi, dovendosi considerare non solo la componente indennizzatoria ma anche la parte relativa all'assegnazione agli stessi di alloggi sostitutivi (temporanei o definitivi);

- l'attività di demolizione comporta l'individuazione di siti idonei per l'allocazione dei rifiuti prodotti (siti debitamente provvisti di autorizzazione ambientale per lo stoccaggio degli stessi, l'eventuale trattamento e/o recupero), in alternativa all'avvio ad impianto autorizzato (nel qual caso andrebbe preventivamente indicato);

- la relazione generale del progetto (pag. 23) è di fatto superata dalle varie integrazioni sul recupero del patrimonio edilizio esistente (*ex plurimis* L.R. 01.08.2017 n. 40).

## **MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA' AMBIENTALI**

Contrariamente a quanto sostenuto da RIF nell'elaborato IA9600R22 RHIM0000002B (*Screening VincA – Format di supporto Screening VincA come da allegato I Linee guida nazionali per la Valutazione d'Incidenza*) è necessario avviare la procedura di Verifica di Corrispondenza per P/P/P//A in quanto la sovrapposizione per immagini non permette di accertare l'effettiva assenza della potenziale incidenza per i siti indicati nel SIA dei lotti 1 e 2 ovvero:

- SIC/ZSC IT 7130031 Fonte di Papa

- ZPS IT7140129 Parco Nazionale della Maiella



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

- ZPS IT7140202 Maiella

- ZPS IT7110128 Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga.

In particolare vi è una totale assenza di individuazione e valutazione sullo stato di conservazione degli ecosistemi, degli habitat e delle specie di interesse conservazionistico, poiché a distanza superiore di 3.000. Del resto va ricordato che la Direttiva Habitat ed i diversi documenti di indirizzo, incluse le linee guida italiane, non prevedono la delimitazione di aree buffer in modo aprioristico ma il livello di interferenza del progetto dev'essere valutato caso per caso.

In proposito si contesta l'utilizzazione di indici metodologici datati, per quanto riguarda il rilevamento fito-sociologico, i quali non tengono conto dell'evoluzione di tale disciplina e dell'ecologia vegetale, la quale prevede, prima della fase induttiva (di allocazione dell'intervento), un'attenta verifica in termini analitici e deduttivi delle specie rinvenibili nel paesaggio (fortemente caratterizzato da una prolifica fauna selvatica) anche al fine di parametrare gli effetti (improbabilmente) mitigatori delle misure di contenimento proposte sia per quanto riguarda l'ecosistema complessivo, sia per ciò che concerne le aree a verde urbano (veggasi Parco Arabona, Zona vincolata S. Maria Arabona, Torrente Arabona ) gravemente compromesse dalle opere ferroviarie previste.

Aggiungasi che i documenti utilizzati da RFI per la valutazione delle interferenze tra l'opera e l'ambiente risultano del tutto inadeguati, quand'anche anacronistici, per scala adottata e tipologie presenti in legenda.

Non sono stati in alcun modo definiti gli ambiti territoriali sui cui effettuare le analisi di dettaglio ed in ultimo di estremo dettaglio (come ad esempio l'attraversamento del Fiume Pescara). In tal senso la cartografia della copertura ed uso del suolo della Regione Abruzzo e la carta forestale utilizzate come riferimento per la flora e la vegetazione sono rispettivamente del 2003 e del 2006, così come la carta della rete ecologica per l'interferenza con gli ecosistemi risale al 2008.

Ergo, le analisi e le risultanze profuse dal Proponente nel proprio documento sono del tutto inappropriate ed inutilizzabili per valutare e definire in modo congruente (e compatibile) le interferenze tra opere ed ambiente.

Le cartografie tematiche su flora, fauna, vegetazione, habitat ed ecosistemi non fanno riferimento a quelle adottate dal MITE su Ecoregioni, Serie di Vegetazione, Stato di



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

6

Conservazione degli ecosistemi, Red list degli ecosistemi Carta della Natura adottati da IPSRA ed alle valutazioni coerenti con le indicazioni dell'UICN (*Unione Internazionale per la Conservazione della Natura*) richiamate dal MITE (lista rossa per le specie da tutelare).

In proposito RFI non ha analizzato in alcun modo l'interferenza delle opere rispetto al sito Natura 2000 ZSCIT7130105 ((Ripa Turrivalignani e Fiume Pescara), facendo riferimento a formulazioni standard ed altri documenti datati quando invece avrebbe dovuto verificare gli habitat e le specie di interesse comunitario realmente presenti, al fine di adottare le migliori soluzioni capaci di limitare gli impatti diretti ed indiretti, con specifico riguardo alla fauna.

## **MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE.**

L'analisi costi benefici è stata sviluppata da RFI solo per la soluzione progettuale prescelta, facendo ricorso all'analisi multi criteri per le soluzioni alternative, il tutto in contrasto con quanto previsto dalle Linee Guida di cui all'art. 48/comma 7 del D.L. 31.05.2021 n. 77, convertito in L. 29.07.2021 n. 108.

L'Amministrazione Comunale ha tempestivamente attenzionato gli Enti preposti (MIT, RFI, Regione Abruzzo) di quanto sopra e segnatamente:

- 1) nota prot. 18866 del 27.12.2021, con la quale ha inoltrato la delibera C.C. n. 67 del 29.11.2021 contenente, tra l'altro, l'obiezione riguardo la mancata previsione nel PFTE redatto da RFI della soluzione alternativa di tracciato ferroviario in affiancamento all'Interporto d'Abruzzo (con conseguente dismissione della linea esistente all'interno del centro abitato), percorso già individuato da RFI nel 2007 e condiviso dalla Regione Abruzzo, con protocollo sottoscritto tra le parti ed approvato con D.G.R. n. 865 del 27.08.2007;
- 2) nota prot. 582 del 13.01.2021 con cui ha contestato l'incompletezza del carteggio RFI con specifico riguardo al seguente documento tecnico elaborato IA9X00R16RGEF0000001B *Analisi delle alternative progettuali ed analisi multicriteria* carente della soluzione alternativa di tracciato ferroviario in interposizione tra l'Interporto Manoppello e l'Autostrada A24, già oggetto di studio di fattibilità delle stesse RFI nel 2007





# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

7

Va ribadito come l'analisi costi benefici (ABC) sia il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali. Strumenti metodologici più speditivi (analisi multicriteri ed analisi costi-efficacia) possono essere impiegati soltanto laddove ne ricorrano le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative.

RFI non ha tenuto in alcuna considerazione la soluzione alternativa dalla stessa prevista nel 2007 (tracciato ferroviario in intersezione tra l'Interporto e l'Autostrada A24) contravvenendo alle seguenti disposizioni normative:

- **art. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016** che recita:” *Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire*

- **art. 44/comma 1 D.L. 77/2021 conv. In L. 108/2021** il quale stabilisce che:” ... *Il Comitato Speciale del Consiglio Superiore Lavori Pubblici verifica, entro 15 giorni dalla ricezione del PFTE, l'esistenza di evidenti carenze di natura formale e sostanziale.....* “

Ed invero ciò risulta maggiormente conclamato dalla nota di trasmissione integrazione e chiarimenti - ai fini del rilascio del parere di cui all'art. 44/comma 1 D.L. 77/2021 con. in L. 108/2021 - RFI del 18.01.2022 al Comitato Speciale Consiglio Superiore LL.PP. c/o MIT il quale, in risposta al quesito avanzato da quest'ultimo in data 03.01.2022 (nota prot. U.0000022 contenente, tra l'altro la richiesta “*integrazione con l'A.C.B. estesa alle singole alternative in modo da verificare che il rapporto costi benefici della soluzione progettuale prescelta risulti effettivamente la migliore tra le soluzioni alternative proposte*”) ha prodotto un documento denominato allegato 8 (riscontro al punto 18 dell'allegato A Lotto 1) che non avanza alcuna valutazione precisa e circostanziata sulla soluzione alternativa del tracciato ferroviario in affiancamento all'Interporto Manoppello – Autostrada A24, già oggetto di studio di fattibilità delle stesse RFI nel 2007.

Ed invero può unicamente leggersi a pag. 9 del suddetto elaborato = Opzioni Tecniche:” *Per il lotto 1 - Raddoppio Interporto d'Abruzzo – Manoppello si è preso atto della possibilità di effettuare in raddoppio in affiancamento rispetto all'esistente linea e quindi di ridurre l'impatto sul territorio anche in considerazione delle caratteristiche orografiche del territorio (posto all'interno di una valle), della presenza di un importante corpo idrico (fiume Pescara), delle infrastrutture preesistenti (Autostrada A25, Interporto d'Abruzzo) e*



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

**"CITTA' DI MANOPPELLO"**

8

dell'urbanizzazione presente. Pertanto le valutazioni hanno riguardato le modalità realizzative più di dettaglio che **hanno condotto a preferire la soluzione che utilizza il fornice già esistente sotto la viabilità stradale SS5 – Tiburtina Valeria, con una riduzione delle opere civili da realizzare rispetto alle altre soluzioni di tracciato che prevedevano la realizzazione di un cavalcaferrovia.**"

In buona sostanza RFI ha pretermesso l'A.C.B. riferita alla soluzione alternativa caldeggiata da quest'Amministrazione Comunale (già oggetto di elaborazione progettuale da parte di RFI/ITALFERR e Regione Abruzzo nel 2007), incorrendo nella violazione di quanto previsto all'art. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016.

A tal proposito il Comitato V.I.A. non potrà non tener conto di tale rilievo dirimente e, stante la violazione di quanto disposto ex artt. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016 e 44/comma 1 D.L. 77/2021 prescrivere all'Appaltatore RFI la rielaborazione del progetto di fattibilità in aderenza a (tutte) le prescrizioni impartite dal Comitato Speciale Cons. Sup. LL.PP. in data 03.01.2022 tra le quali, *ex plurimis*, deve comprendersi l'analisi Costi Benefici a confronto con la soluzione alternativa del tracciato ferroviario in affiancamento all'Interporto di Manoppello, già oggetto di progettazione preliminare RFI/ITALFERR (IAC2-00-R-13-C2-IF000-001-B) del 2005-2006.

La comparazione tra l'attuale PFTE e la cd. proposta progettuale alternativa di variante Interporto di Manoppello (esterna all'abitato), renderebbe palese l'evidente concomitanza degli elementi pregiudiziali dell'opera, come attualmente formulata da RFI sotto i vari profili economico (maggiore spesa), ambientale (incremento del traffico veicolare urbano per chiusura P.L. e preclusione accesso mezzi pubblici), impatto socio-economico (demolizioni edifici e ridimensionamento esercizi commerciali), inquinamento acustico ecc..

## **IMPATTO ACUSTICO E VIBRAZIONALE**

IL PFTE non contiene alcuno studio che permetta di valutare, con un sufficiente grado di approssimazione:

- 1) né i livelli di emissione acustica attribuibili alle sorgenti di rumore di pertinenza materiale rotativo in fase di percorrenza (con una proiezione differenziata a seconda della velocità di transito);
- 2) né i livelli di immissione registrabili negli ambienti abitativi limitrofi all'area di pertinenza dell'attività oggetto di indagine, distinguendo tra le fonti di inquinamento





# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

## "CITTA' DI MANOPPELLO"

parzialmente assorbite dalle barriere (con h. di 4,5/5,5 mt. + cordolo in cls di sostegno) rispetto a quelle sovrastanti (abitati prospicienti con h. superiore ai 6 mt.).

RFI non ha provveduto a:

- 1) caratterizzare l'area di insediamento ed il relativo clima acustico ante operam;
- 2) caratterizzare le sorgenti di rumore che verranno installate nell'area di pertinenza durante l'esecuzione dei lavori;
- 3) prevedere il clima acustico post operam;
- 4) confrontare i risultati ottenuti con i limiti imposti dalla normativa

Si rammenta che, sulla scorta di quanto applicabile dalla legge del 26/10/1995 n° 447, si intende per:

- 1) **inquinamento acustico**: l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi;
- 2) **ambiente abitativo**: ogni ambiente interno a un edificio destinato alla permanenza di persone o di comunità ed utilizzato per le diverse attività umane, fatta eccezione per gli ambienti destinati ad attività produttive per i quali resta ferma la disciplina di cui al decreto legislativo 15 agosto 1991, n. 277, salvo per quanto concerne l'immissione di rumore da sorgenti sonore esterne ai locali in cui si svolgono le attività produttive;
- 3) **sorgenti sonore fisse**: gli impianti tecnici degli edifici e le altre installazioni unite agli immobili anche in via transitoria il cui uso produca emissioni sonore; le infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali, marittime, industriali, artigianali, commerciali e agricole; i parcheggi; le aree adibite a stabilimenti di movimentazione merci; i depositi dei mezzi di trasporto di persone e merci; le aree adibite ad attività sportive e ricreative;
- 4) **sorgenti sonore mobili**: tutte le sorgenti sonore non comprese nel punto precedente;
- 5) **valori limite di emissione**: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa (il DPCM 14 novembre 1997 precisa che tale valore deve essere misurato in corrispondenza di spazi utilizzati da persone e comunità);



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

- 6) **valore limite di immissione:** il rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo, misurato in prossimità dei ricettori;
- 7) **valori di attenzione:** il valore di immissione che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente;
- 8) **valori di qualità:** i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla presente legge.

10

Ai fini del D.M. 16 marzo 1998 si intende per:

- 1) **Sorgente specifica:** sorgente sonora selettivamente identificabile che costituisce la causa del potenziale inquinamento acustico;
- 2) **Tempo di riferimento "TR":** rappresenta il periodo della giornata all'interno del quale si eseguono le misure. La durata della giornata è articolata in due tempi di riferimento: quello diurno compreso tra le h 6,00 e h 22,00 e quello notturno compreso tra le h 22,00 e h. 6,00.
- 3) **Tempo di osservazione "TO":** è un periodo di tempo compreso in TR nel quale si verificano le condizioni di rumorosità che si intendono valutare.
- 4) **Tempo di misura "TM":** all'interno di ciascun tempo di osservazione, si individuano uno o più tempi di misura TM di durata pari o minore del tempo di osservazione in funzione delle caratteristiche di variabilità del rumore ed in modo tale che la misura sia rappresentativa del fenomeno.
- 5) **Livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata "A":** valore del livello di pressione sonora ponderata "A" di un suono costante che, nel corso di un periodo specificato T, ha la medesima pressione quadratica media di un suono considerato, il cui livello varia in funzione del tempo.
- 6) **Livello di rumore ambientale "LA":** è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato "A", prodotto da tutte le sorgenti di rumore esistenti in un dato luogo e durante un determinato tempo. Il rumore ambientale è costituito dall'insieme del rumore residuo e da quello prodotto dalle specifiche sorgenti disturbanti, con l'esclusione degli eventi sonori singolarmente identificabili di natura eccezionale rispetto al valore ambientale della zona. È il livello che si confronta con i limiti massimi di esposizione: a) nel caso dei limiti differenziali, è riferito a TM; b) nel caso di limiti assoluti è riferito a TR.



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

## "CITTA' DI MANOPPELLO"

- 7) **Livello di rumore residuo "LR"**: è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato "A", che si rileva quando si esclude la specifica sorgente disturbante [...].
- 8) **Livello differenziale di rumore "LD"**: differenza tra il livello di rumore ambientale LA e quello di rumore residuo LR:  $LD = LA - LR$
- 9) **Fattore correttivo "Ki"**: è la correzione in dB(A) introdotta per tener conto della presenza di rumori con componenti impulsive, tonali o di bassa frequenza il cui valore è di seguito indicato: a) per la presenza di componenti impulsive  $KI = 3$  dB; b) per la presenza di componenti tonali  $KT = 3$  dB; c) per la presenza di componenti in bassa frequenza  $KB = 3$  dB;
- 10) **Presenza di rumore a tempo parziale**: esclusivamente durante il tempo di riferimento relativo al periodo diurno, si prende in considerazione la presenza di rumore a tempo parziale, nel caso di persistenza del rumore stesso per un tempo totale non superiore ad un'ora. Qualora il tempo parziale sia compreso in 1 h il valore del rumore ambientale, misurato in  $Leq(A)$  deve essere diminuito di 3 dB(A); qualora sia inferiore a 15 minuti il  $Leq(A)$  deve essere diminuito di 5 dB(A).
- 11) **Livello di rumore corretto "LC"**: è definito dalla relazione:  $LC = LA + KI + KT + KB$ .

11

Per quanto concerne i limiti di emissione relativi alle infrastrutture ferroviarie esistenti, si deve far riferimento alle direttive definite nel D.P.R. 18.11.1988 n. 459 (*Regolamento recante norme di esecuzione dell'art. 11 della L. 26.10.1995 n. 447 in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario*):

| Valori limite assoluti di immissione per infrastrutture già esistenti – $Leq$ in dB(A)    |                               |  |                |                 |                |
|---|-------------------------------|--|----------------|-----------------|----------------|
| Tipo di Ferrovia  | Ampiezza fascia di pertinenza | Scuole, ospedali, case di cura e di riposo |                | Altri ricettori |                |
|   |                               | Diurno dB(A)                               | Notturno dB(A) | Diurno dB(A)    | Notturno dB(A) |
| - Infrastruttura già esistente alla data di entrata in vigore del DPR 18.11.1998, n. 459  | 100 (fascia A)                | 50   | 40             | 70              | 60             |
| - Infrastruttura di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h | 150 (fascia B)                |  |                | 65              | 55             |

Del resto la mancanza di uno studio acustico, con simulazioni aggiornate e la messa in opera di interventi di mitigazione degli effetti (con relativa misurazione predittiva dei benefici) è stata oggetto di obiezione da parte dello stesso Comitato Speciale Cons. Sup. LL.PP MIT nella nota del 3.01.2022 (punto 6).



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

12

## CONSIDERAZIONI GENERALI SULL'IMPATTO URBANISTICO

Con il progetto di velocizzazione della linea Roma – Pescara, con il raddoppio della linea ferroviaria lotto 1 e lotto 2, RFI intende realizzare un'insieme di opere che per natura, consistenza e ubicazione **sconvolgono gli assetti urbani di Manoppello Scalo e debilitano le capacità di sviluppo dell'area Interportuale**.

L'intervento denominato Lotto 2 si colloca quasi per la sua totalità nel territorio extraurbano.

Il raddoppio ferroviario si realizza prevalentemente all'esterno della attuale sede di esercizio.

Le esigenze di innalzamento della livelletta e di sovrappasso della Tiburtina, dell'autostrada e del fiume Pescara (laddove la ferrovia adesso sottopassa), comportano la realizzazione di un imponente viadotto articolato in 3 elementi. Una prima tratta parte appena dopo la stazione, alla base della collina di Santa Maria Arabona ricalcando il tracciato esistente, poi abbandona il tracciato esistente, si allontana dal versante collinare e sormonta prima la statale (la Tiburtina) e poi l'autostrada innalzandosi progressivamente da terra fino a raggiungere altezze importanti superiori ai 20 ml.

Una volta raggiunta l'autostrada il viadotto si fa ponte e poi, con una ulteriore tratta in viadotto, supera il fiume Pescara.

La valutazione dell'impatto stimola spontaneamente il confronto con la realizzazione di altra infrastruttura presente in loco, l'autostrada, che potrebbe essere un buon paradigma per apprezzare l'entità dell'impatto urbanistico ed ambientale.

L'autostrada ha segnato fortemente la vita e gli usi del territorio di fondo valle, tracciando un limite, un confine tra il territorio del fiume e quello della città. La sede autostradale è collocata tutta all'interno della vallata e a ridosso dei centri urbani di fondo valle.

L'intervento RFI costituisce comunque un unicum nella realtà della Val Pescara, in quanto è l'unica opera infrastrutturale che taglia trasversalmente e in modo così significativo, la vallata creando una forte alterazione della percezione storica di questo contesto, sia del versante collinare che di quello vallivo.

Percorrendo la strada provinciale Manoppello Rosciano, la statale come anche l'autostrada la percezione visiva dell'intervento in sopraelevata sarà di notevole impatto, come anche dal belvedere di Santa Maria Arabona.



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

13

Per quanto detto la soluzione di sovra passare con un unico intervento la statale, l'autostrada e il fiume non risulta sostenibile e sarebbe pertanto da scongiurare in ogni caso.

## CONFORMITA' DEL PROGETTO ALLA PIANIFICAZIONE COMUNALE (focalizzando la conformità al vigente PRG e al vigente PRP)

a) Il progetto di raddoppio della linea ferroviaria in affiancamento (lotto 1- lotto 2) contrasta con le previsioni urbanistiche vigenti in quanto, il PRG approvato, con delibera di C.P. n° 52 del 15/05/00 e la Variante , approvata con Decreto del P.G.R. n° 54 del 17/04/08 – “Opere di completamento dell’Interporto” ha previsto la delocalizzazione della linea ferroviaria a nord ed in affiancamento alla sede autostradale, con **recupero dell’attuale tracciato ad uso della mobilità alternativa sostenibile (piste ciclabili e percorsi pedonali)** – art. 61 NTA –. Si precisa che il tracciato inserito nella VARIANTE al PRG 2008 (trattasi di variante al tracciato ferroviario a binario unico) ricalca quanto proposto/progettato da RFI Ancona nel 2006-2007;

b) La rettifica del tracciato ferroviario, (LOTTO 2), dopo la stazione di Manoppello, in direzione Scafa, in prossimità del bosco di Santa Maria Arabona, interessa un vasto territorio a diversa destinazione urbanistica.

Alcune opere in rilevato e in viadotto in prossimità del bosco di Santa Maria Arabona, interessano aree ricadenti in zona A2 di PRP – Agricole di PRG e pertanto, viste le norme del vigente PRP – in particolare l’art. 67 delle NTA – e le norme del vigente PRG - art. 58 delle NTA - si rileva che l’intervento **contrastata** con quanto previsto dal PRP.

Situazione analoga si ripete in prossimità dei confini comunali, a ridosso del fiume Pescara, dove il viadotto impatta in zona A2 di PRP e in zona a Parco pubblico di PRG (F5.1 – ART. 64 NTA).

Il viadotto attraversa inoltre anche aree con destinazione sportiva (F3.3 – art. 72 NTA) e quindi anche per questa parte risulta in contrasto con le previsioni del vigente PRG.

c) Relativamente alla nuova viabilità in progetto, la tratta viaria denominata NV21, ubicata in prossimità degli interventi di rettifica stradale sulla S.S. n°5 e in adiacenza al bosco di Santa Maria Arabona, propone opere di certa consistenza per garantire l’accesso ad alcuni insediamenti rurali. Le aree interessate ricadono in zona agricola di PRG e zona A2 del PRP.

Tali interventi, configurandosi come nuove opere stradali, **contrastata** con le norme del PRP (art.67 NTA).



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

14

## EFFETTI SUL SISTEMA LOGISTICO - INTERPORTUALE

Sotto l'aspetto dell'infrastrutturazione della piattaforma Interportuale, il raddoppio ferroviario così realizzato porterà al **depotenziamento** (o comunque alla sterilizzazione di ogni possibile crescita) **dell'operatività intermodale dell'interporto Val Pescara** (opera che nel corso degli anni è stata destinataria di ingenti risorse pubbliche regionali, nazionali e comunitarie – il raccordo ferroviario realizzato, è stato costruito in previsione della prosecuzione, in variante, della linea Pescara-Roma ).

In particolare non si comprende come mai lo studio di fattibilità RFI del 2003 e il Progetto Preliminare RFI del 2006 e 2008 contemplano la variante ferroviaria in affiancamento all'Interporto D'Abruzzo, tanto che la previsione è stata recepita dalla VIA nazionale dello stesso Interporto e dal Piano Regionale Integrato dei trasporti, nonché dalla relativa VAS; mentre proprio ora che la direttrice Roma – Pescara è in predicato di essere inclusa nella Rete TEN – T con una caratterizzazione di Alta Capacità e L'Interporto registra una forte crescita dei traffici ferroviari, la connessione da Ovest dell'interporto non viene riproposta se non attraverso l'ingresso – regresso dalla stazione di Chieti.

Inoltre, su tale aspetto si segnala che il progetto RFI **contrasta** con quanto previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, approvato con L.R. n. 64 del 13.06.2016 (rif. *Report n. 5 Infrastrutture Tomo n. 2: la domanda di mobilità sul territorio abruzzese pag. 331, Tomo n. 3 il Progetto di Piano pag. 186 e 290, scheda infrastrutture puntuali pag. 5, ,* che su tale aspetto (velocizzazione della linea, anche se su binario unico) ribadisce la scelta RFI 2006 – 2008.

## OSSERVAZIONI PFTE - VIABILITA'

### Inquadramento dell'opera

L'inizio dell'intervento è fissato in corrispondenza dell'asse FV dell'attuale stazione di Manoppello, in coincidenza con la fine del LOTTO 1 "Interporto d'Abruzzo – Manoppello" e si estende per circa 8 km, terminando nella stazione di Scafa.

Il tracciato ferroviario di progetto si sviluppa integralmente all'aperto e viene realizzato parzialmente in variante e in stretto affiancamento alla linea storica in esercizio.

Il primo tratto di lunghezza complessiva 3,3 km si sviluppa totalmente in variante, resa necessaria per consentire il superamento delle tre importanti interferenze con la SS n. 5 Tiburtina, l'Autostrada A25 e il fiume Pescara.





# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

15

In quest'ambito si trova l'importante viadotto VI21, di lunghezza pari a mt. 1.420, m con il quale si superano l'autostrada e il fiume Pescara.

Invece per la SS n.5 Tiburtina (NV21) è prevista una deviazione plano-altimetrica con ricucitura delle viabilità esistenti. Il progetto della viabilità si sviluppa con un sottopasso della linea ferroviaria attraverso un'opera di scavalco a "farfalla".

## **NV21 - ADEGUAMENTO VIABILITA' S.S. 5 TIBURTINA VALERIA (Assi 1 e 2)**

L'intervento risolve l'interferenza tra l'attuale viabilità e la nuova linea ferroviaria. Il progetto, prevede, oltre alla deviazione della SS5, la ricucitura di alcune strade poderali esistenti adibite al collegamento dei fondi agricoli e delle proprietà limitrofe.

### **Asse 1**

L'Asse 1 rappresenta la deviazione plano-altimetrica della SS5 (Via Tiburtina); la viabilità è stata progettata coerentemente con quanto definito dal DM 05/11/2001 tenendo conto anche degli elementi geometrici presenti a monte e a valle dell'intervento.

L'infrastruttura stradale è inquadrata funzionalmente come Strada Extraurbana Secondaria (Cat. C1); tale categoria è stata definita dall'ente gestore (sito Anas).

La sezione trasversale adottata ha una configurazione con piattaforma pavimentata di larghezza pari a 10,50 m composta da una corsia per verso di marcia pari a 3,75 m e banchine laterali pari a 1,50 m (corrispondente ad una soluzione base a 2 corsie di marcia tipo C1).

Lungo la variante è previsto la realizzazione di un'opera a farfalla che sottopassa la nuova linea ferroviaria e un'opera di scavalco sulla linea storica.

### **Asse 2**

L'Asse 2, che avrà una lunghezza di circa mt. 600, permette l'accesso alle aree e alle proprietà intercluse e viene realizzata parallelamente alla nuova Via Tiburtina. La viabilità per caratteristiche funzionali non è attribuibile a nessuna tipologia presente nel DM 05/11/2001, in tal senso è stata considerata Strada a destinazione particolare. Per la sezione trasversale è stata adottata una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 5,50 m fino al cancello di proprietà e di 5,50 non pavimentata oltre.



# COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

16

## CRITICITA' RILEVATE

Come già osservato in precedenza, l'Asse 2 della NV02 ricade in adiacenza al bosco di Santa Maria Arabona e sarà realizzata in terreni molto acclivi non distanti da zone in frana. E' prevista, pertanto, la realizzazione di muri di contenimento della lunghezza di mt. 15.

L'opera, così realizzata, è di notevole impatto, e sembrerebbe sovradimensionata per la funzione che dovrà svolgere.

Ad essa, saranno ricollegate viabilità poderali di ricucitura, ma il progetto non prevede nulla in merito.

Si segnala, inoltre, che dalle planimetrie sembrerebbe interessata dai lavori anche Via Aterno (per il posizionamento delle pile) ma questa strada non è ricompresa tra quelle oggetto di adeguamento.

§§§§§§§§

Nel rassegnare le proprie conclusioni le quali non possono che confermare e ribadire il parere NEGATIVO che l'Amministrazione Comunale esprime in riferimento al PFTE - Lotti 1 e 2 presentati da RFI (che, essendo lotti funzionali consequenziali facenti parte di un unico programma, devono necessariamente essere esaminati in interconnessione l'uno con l'altro), riservano ogni ulteriore integrazione alla presente e richiedono, sin da ora, si opus sit, audizione nelle sedute di esame che la Commissione Tecnica di valutazione impatto ambientale PNRR-PNIEC.

In fede.

COMUNE di MANOPPELLO f.to dig. Il Sindaco Giorgio DE LUCA – Il Responsabile Area V Urbanistica Arch. Massimo D'Angelo – l'Incaricato Serv. Legali Avv. Maurizio Sante MINICHILLI