

AI MINISTERO DELLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo
PEC: va@pec.mite.gov.it

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art. 14 co.3 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art. 19 co.4 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Il/La Sottoscritto/a BARBARA TOPPI

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

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 del D.P.R. 120/201

CODICE PROCEDURA (ID_VIP/ID_MATTM): 7940

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare)

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

L'inizio dell'intervento in analisi 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 in stretto affiancamento alla linea storica in esercizio e parzialmente in variante.

Il progetto nel suo complesso è composto da un'alternanza di tratti in rilevato, in trincea ed in viadotto.

Il primo tratto di lunghezza complessiva 3,3 km, superati i primi 700 m di derivazione dalla linea attuale a Manoppello, 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.

In quest'ambito si trova l'importante viadotto VI21, 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" (SL21).

Dalla consultazione degli elaborati del PFTE si rileva che in fase progettuale sono state indagate alternative progettuali esclusivamente per risolvere l'interferenza con l'area vincolata SIC/ZSC.

Il confronto a cui si fa riferimento, pertanto, è cosa ben diversa dal DOCFAP (documento di fattibilità delle alternative progettuali) che -come previsto dall'art. 23 c. 5 del D.Lgs. 50/2016- doveva obbligatoriamente precedere il PFTE.

Nel DOCFAP, infatti, si sarebbero dovute analizzare le diverse alternative di tracciato, compresa l'**opzione zero** e valutare gli impatti sul contesto territoriale, ambientale e urbanistico.

Se ne deduce che nessuna alternativa progettuale è stata esplorata, nemmeno la cosiddetta "**Variante di Manoppello**", inclusa sia nello studio di fattibilità approvato dal CIPE con Delibera n. 91/2004 che nel Progetto Preliminare presentato al MIT da RFI il 07/03/2008, documenti entrambi richiamati a pag. 11 della *Sintesi non tecnica*.

Tali studi prevedevano una variante all'attuale tracciato ferroviario, che avrebbe consentito di by-passare i centri abitati di Brecciarola e Manoppello Scalo e collegare l'Interporto di Manoppello.

ITALFERR avrebbe dovuto quanto meno indagare anche questa possibilità progettuale, valutandone la fattibilità, attraverso un'attenta analisi del rapporto costi-benefici per la collettività.

Si ritiene, quindi, che le valutazioni dell'impatto che il progetto avrà su un contesto urbanizzato di Manoppello (Lotto 1 e parte iniziale del Lotto 2) non possano prescindere dall'approfondimento delle ricadute sulla qualità della vita degli abitanti e sulla vivibilità del territorio, conformemente a quanto disposto dall'art. 4, c. 4, lett. b) del D.Lgs. 152/2006: "*la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita*".

Partendo dal principio che confinare vista e paesaggio equivale ad innalzare una barriera psicologica e sociale peggiore del pregiudizio alla salute che si vuole tutelare, si segnala l'importanza di avere un valido apparato di fotosimulazioni sugli impatti che la realizzazione dell'opera avrà sul territorio.

I punti di vista scelti da ITALFERR per effettuare le fotosimulazioni riportate nel documento **IA9700R22DXIM0002001B** non sono assolutamente indicativi per comprendere gli effetti che produrranno le dimensioni costruttive e fisiche dell'opera nel suo complesso.

Sarebbe importante che venisse fornita una restituzione grafica tridimensionale di almeno questi elementi:

- Il viadotto in variante VI21 che, unitamente al VI24 e VI26, scavalca trasversalmente la Tiburtina, l'autostrada e il fiume Pescara.
- L'intervento NV21 - Deviazione piano-altimetrica SS5 Tiburtina e ricucitura viabilità esistenti. 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, a ridosso del bosco di Santa Maria Arabona;
- Il manufatto scatolare SL21 (opera di scavalco a "farfalla") che verrà realizzato sulla S.S. 5;
- Il ponte ad arco con cui si sovrappassa l'autostrada;
- le barriere fonoassorbenti che verranno installate lungo il tracciato ferroviario;
- le aree di cantiere che verranno allestite durante la realizzazione delle opere.

Nella Sintesi non tecnica si sostiene inoltre che, data la configurazione morfologica della Val Pescara e la distanza dei centri collinari, non ci sono punti panoramici criticamente esposti alla nuova infrastruttura attuale che *"sarà percepita diluita nell'eterogeneità di strutture forme e segni che costituiscono il paesaggio così come lo possiamo percepire oggi"* (pag. 62 della Sintesi).

Si ritiene, invece, che la percezione visiva del viadotto VI21, lungo mt. 1.420 e che taglia trasversalmente la vallata, sia di notevole impatto, da qualunque punto lo si osservi.

Si consideri, inoltre che, a livello visivo, il viadotto VI21 costituisce un unicum con il manufatto scatolare SL21 ed i viadotti VI24 e VI26, per una lunghezza complessiva di quasi 2 Km.

Giova ricordare, infine, che gli studi inerenti agli aspetti ambientali dovrebbero essere condotti considerando il progetto complessivo e non solo piccoli lotti, come quello in esame.

L'opera progettata si colloca, infatti, all'interno di un progetto molto più ambizioso che prevede il raddoppio della linea ferroviaria tra Pescara e Roma.

Per tale motivo gli impatti dell'intervento sul territorio e sull'ambiente non possono essere valutati considerando i soli effetti connessi alla esecuzione di un tratto di 8 km (la tratta Manoppello-Scafa) ma devono essere valutati in relazione alla realizzazione dell'intero progetto.

Si ritiene, pertanto, che tutta la documentazione inerente alla valutazione ambientale debba essere adeguata, assumendo a riferimento lo scenario di realizzazione dell'intero tracciato, la cui esecuzione e messa in esercizio produrrà effetti significativamente diversi sui territori rispetto a quanto ipotizzato nei documenti allegati alla procedura di VIA.

Si segnala, per ultimo, che 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. È 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 la strada comunale Via Aterno (per il posizionamento delle pile) ma questa strada non è ricompresa tra quelle oggetto di adeguamento.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Manoppello, 12 marzo 2022

Il/La dichiarante
