

AI MINISTERO DELLA TRANSIZIONE  
ECOLOGICA  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile  
e la Qualità dello Sviluppo  
PEC: [va@pec.mite.gov.it](mailto: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 della linea ferroviaria Roma – Pescara:  
lotto 1 raddoppio della tratta Interporto d’Abruzzo - Manoppello.**

**CODICE PROCEDURA (ID\_VIP/ID\_MATTM): 7941**

**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) riflessi sociali ed economici.

**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) paesaggio urbano, viabilità, qualità della vita

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

### VIABILITA'

#### Inquadramento territoriale

Il centro abitato principale di Manoppello Scalo si sviluppa in senso longitudinale, esternamente alla S.S. 5 Tiburtina Valeria, alla quale è collegata alle due estremità attraverso l'incrocio semaforizzato posto al Km. 209+400 della S.S. 5 e la rotatoria posta al Km. 212+000.

Il nucleo abitato è sorto sui due lati del vecchio tracciato della Tiburtina, che è diventato l'arteria stradale principale del paese e che l'attraversa per tutta la sua lunghezza, ossia per circa Km 2,200 (Via D. D'Annunzio-Via XX Settembre-Via Aldo Moro).

Nello sviluppo dell'abitato di Manoppello Scalo ha inciso notevolmente anche il tracciato ferroviario che interseca l'asse stradale principale "a farfalla", attraverso un passaggio a livello con barriere (PL01), posto a circa la metà del tracciato stradale (intersezione tra Via XX Settembre e Via Aldo Moro).

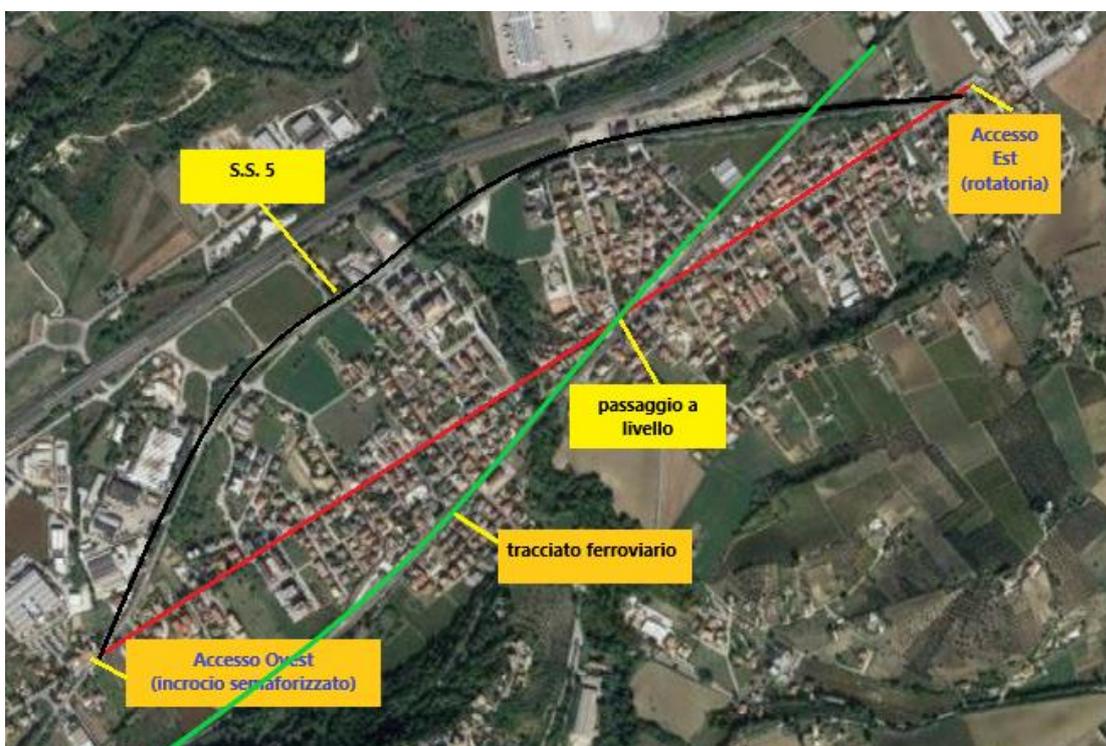


Figura 1 -centro abitato Manoppello Scalo

Come mostrato in Figura 1, l'urbanizzazione si è concentrata quasi interamente intorno alla vecchia Tiburtina Valeria ed al tracciato ferroviario.

Questa parte di Manoppello Scalo, conta oltre 5.000 abitanti residenti (comprensivo della frazioni di Ripacorbaria e Santa Maria Arabona).

#### Viabilità stradale

Il tronco stradale che attraversa longitudinalmente il centro abitato, classificabile -in base alle sue caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali- come "strada urbana di quartiere" (cat. E), in parte provinciale ed in parte comunale, ha una piattaforma pavimentata di larghezza di circa mt. 8,00 m, composta da una corsia per verso di marcia pari a mt. 3,50 e marciapiedi laterali.

Oltre ai due accessi principali (Km 209+400 e Km 212+000), il tracciato si ricollega sul versante nord alla Tiburtina attraverso tre strade urbane di penetrazione, di modeste dimensioni:

- Via Via Michelangelo, che interseca la S.S. 5 al Km 210/I;
- Via Michetti, che interseca la S.S. 5 al Km 210/IV;
- Via Staccioli, che interseca la S.S. 5 al Km 210/VIII.

**Dopo l'intersezione con il passaggio a livello (PL01), proseguendo in direzione Pescara, non sono più presenti strade di penetrazione.**

Sul versante sud, invece, il centro abitato di Manoppello Scalo si ricollega con le frazioni di Ripacorbaria e Santa Maria Arabona, nonché con il Comune di Casalcontrada, attraverso la strada provinciale denominata Via Amendola, anch'essa intersecante il tracciato ferroviario, con un passaggio a livello con barriere (PL02).

### **Viabilità nel PFTE**

Nell'ambito del PFTE del raddoppio ferroviario della tratta Manoppello – Interporto d'Abruzzo (Lotto1), sono previsti diversi interventi che sconvolgeranno totalmente la viabilità di Manoppello Scalo.

Il progetto, infatti, prevede la soppressione di entrambi i passaggi a livello del centro urbano (PL01 e PL02) e la realizzazione di opere viarie sostitutive e/o l'adeguamento della viabilità esistente, per l'attraversamento della ferrovia.

Il progetto si prefigge anche l'obiettivo di realizzare la viabilità di ricucitura e ripristino dei collegamenti stradali esistenti.

La maggior parte degli interventi viari previsti all'interno del Lotto 1, risultano localizzati in contesti urbanizzati e in aree fortemente antropizzate.

Gli interventi di maggiore impatto sono:

- realizzazione di una rotonda sulla S.S. 5 "Via Tiburtina" e adeguamento di Via Staccioli (NV05);
- adeguamento viabilità Via Giuseppe Verdi-Via Barbanera (NV06);
- adeguamento viabilità Via Galileo Galilei (NV07);
- nuova viabilità Via Amendola in sostituzione del PL02 (NV08).

Si riportano di seguito le immagini del passaggio a livello (PL01) di Via XX Settembre e del passaggio a livello (PL02) di via G. Amendola oggetto di soppressioni a seguito degli interventi di raddoppio della linea ferroviaria.



Figura 2 - Passaggio a livello esistente su Via XX Settembre (PL01)



Figura 3 -Passaggio a livello esistente su Via Amendola (PL02)

Nella Relazione tecnico-descrittiva della viabilità del PFTE- Lotto 1 (IA9600R29RHN000001B) viene compiuta una breve analisi dello stato dei luoghi e della genesi degli interventi viari.

Per ciascuna delle viabilità in progetto viene fornita una descrizione sulle scelte progettuali effettuate, con evidenza di tutte le verifiche previste in tal senso dalla vigente normativa.

### **NV05 - ADEGUAMENTO VIABILITÀ S.S. 5 VIA TIBURTINA -VIA STACCIOLI (Asse 3)**

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova rotonda in corrispondenza del Km 211+200 della S.S.5, allo scopo di consentire manovre in sicurezza da e verso Via Staccioli (NV05-Asse 3), incrementate in numero a seguito dell'eliminazione del PL01 insistente in Via XX Settembre.

Il progetto prevede anche la sistemazione della stessa Via Staccioli, inquadrata funzionalmente come "**strada locale urbana**" (cat. Fu), a doppio senso di marcia fino all'intersezione con Via Barbanera, ad unica corsia di marcia nell'ultimo tratto. Trattandosi di una viabilità esistente, è previsto un adeguamento ai requisiti del D.M.05/11/2001.

A pag. 58 della richiamata Relazione, infatti, si legge: "Allo scopo di migliorare le condizioni di funzionalità e sicurezza, il progetto della NV05 è stato definito rispettando tutti i dettami previsti dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" 2001 (alla stregua di quanto previsto per le nuove viabilità); in particolare, sono state svolte tutte le verifiche planimetriche, altimetriche e di verifica delle visuali libere congruenti con l'intervallo di velocità previsto per la categoria stradale scelta".

Via Staccioli viene descritta con un'ampiezza complessiva di mt. 7,00, così composta: marciapiede sul lato destro di mt. 1,50, banchina laterale destra di mt. 1,25, unica corsia di marcia di mt. 3,75, banchina laterale sinistra di mt. 0,50.

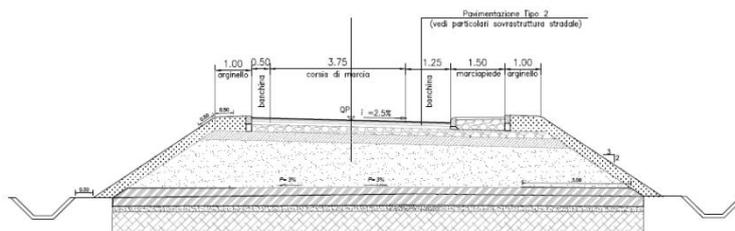


Figura 4 – sezione di Via Staccioli (documento A9600R29RHN000001B, pag. 57)

### CRITICITA' VIABILITA' VIA STACCIOLI (NV05-ASSE 3)

Con la soppressione del passaggio a livello di Via XX Settembre (PL01), l'arteria viaria principale di Manoppello Scalo verrà divisa trasversalmente in due in quanto non è prevista nessuna opera per il sottopasso/sovrappasso della ferrovia (è previsto solo un sottopasso pedonale).

Conseguentemente, anche il centro abitato sarà spaccato in due parti non comunicanti tra loro.

Via Aldo Moro, che oggi rappresenta l'accesso est del paese, diventerà di fatto una strada senza uscita, mentre Via Staccioli (strada a senso unico) diventerà la principale via di ingresso al centro abitato.

In primis bisogna evidenziare che questa strada non ha le dimensioni necessarie per ricevere il flusso di traffico in entrata al centro abitato, né il PFTE prevede un allargamento della carreggiata, visto che non sono previsti espropri di proprietà laterali e demolizioni di recinti ivi insistenti.

La realizzazione della rotonda sulla Tiburtina Valeria all'altezza dell'intersezione con Via Staccioli, faciliterà sì l'accesso alla via, ma non risolve i problemi di transito sulla strada, che si presenta a senso unico, priva di banchina, con un solo marciapiede e recinzioni laterali in adiacenza alla proprietà pubblica.



Figura 5 - Via Staccioli

La strada non rispetta i requisiti minimi fissati dal D.M. 05/11/2001. In base alla norma, infatti, una strada di Cat. F urbana a senso unico dovrebbe avere una larghezza complessiva della corsia e della banchina non inferiore a mt, 5,50<sup>1</sup> e larghezza del marciapiede di almeno mt. 1,50<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Paragrafo 3.6 del D.M. 05/11/2001

<sup>2</sup> Paragrafo 3.4.2 del D.M. 05/11/2001

Dai rilievi effettuati dal Comune di Manoppello in occasione del rifacimento del marciapiede, si evince, invece, che la larghezza complessiva della corsia e della banchina della strada è di mt. 4,84, mentre il marciapiede ha una larghezza di mt. 1,21.

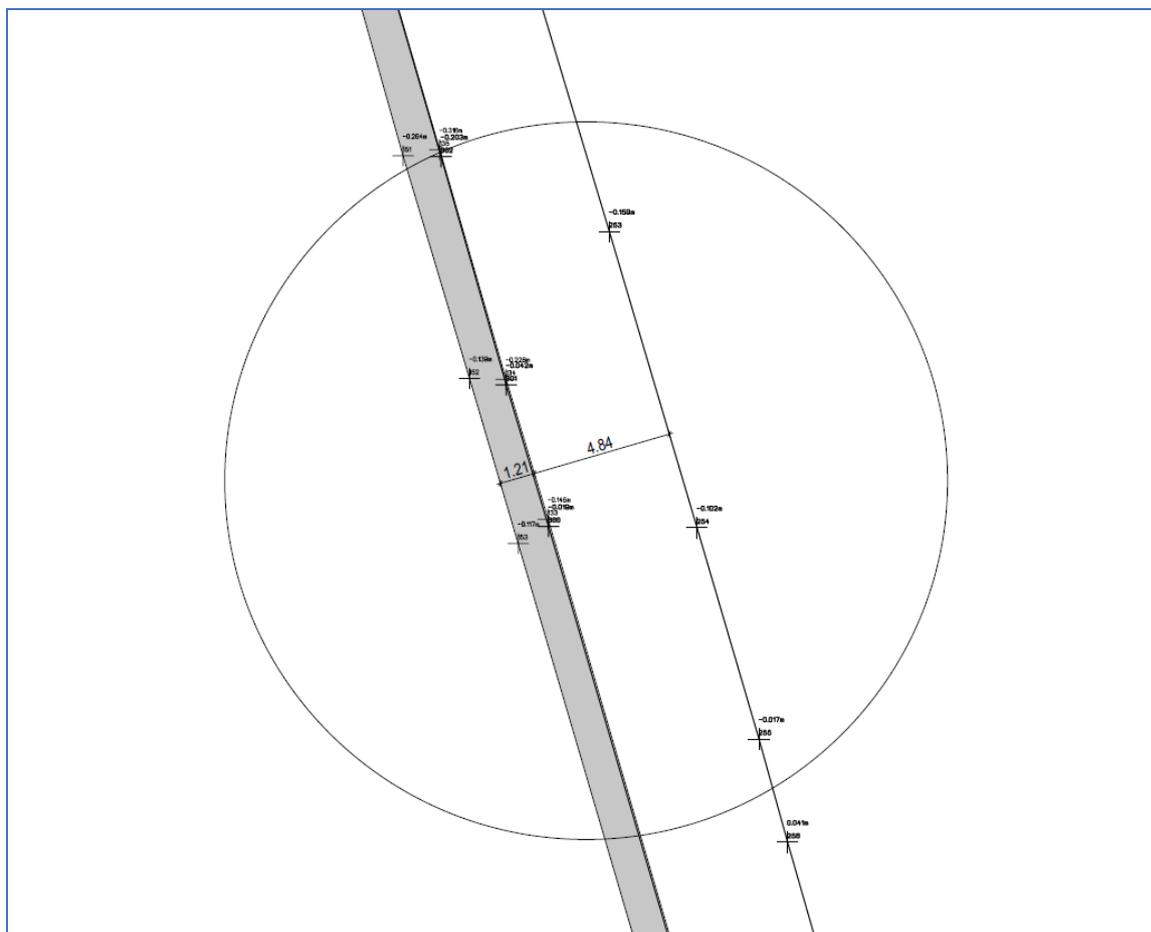


Figura 6 - rilievi stato di fatto di Via Staccioli

Come si evince dalla tabella che segue, c'è una discrepanza in difetto di **quasi 1 metro** tra quanto riportato in progetto e lo stato di fatto.

	DM 05/11/2001 (mt.)	PFTE (mt.)	STATO DI FATTO (mt.)
<b>Corsia+banchine</b>	5,50	5,50	4,84
<b>Marciapiede destro</b>	1,50	1,50	1,21
<b>Larghezza complessiva</b>	<b>7,00</b>	<b>7,00</b>	<b>6,05</b>

Si consideri che Via Staccioli è anche l'unica via di accesso al polo scolastico ed alla palestra comunale ed è, pertanto, molto frequentata da pedoni (per lo più bambini) e ciclisti.

Si evidenzia, poi, che a causa della realizzazione della rotatoria viene di fatto inibito l'accesso al **Condominio Pinguino**, una palazzina di 10 appartamenti presente all'inizio di via Staccioli, in prossimità della Tiburtina, per la quale si prevede nel progetto "la realizzazione di un nuovo ramo di accesso, più sicuro, il quale si collegherà alla strada presente alle spalle dello stesso fabbricato, parallelamente a via Staccioli" (Pag. 55 della Relazione).

Non è chiaro, però, quale sia questo nuovo accesso, considerato che alle spalle dell'edificio è presente la corte di una scuola, completamente recintata e dove è vietato il transito ai veicoli, per ragioni di sicurezza degli alunni. A luce di tutto quanto sopra esposto, si ritiene che la NV05 così come adeguata non rispetti quanto previsto dall'art. 4 del D.M. 22/04/2004, che testualmente recita: *"I progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l'intervento, nel suo complesso, e' in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura"*.

### **NV06 - ADEGUAMENTO VIABILITÀ VIA VERDI-VIA BARBANERA (Assi da 1 a 6)**

L'intervento consiste nell'adeguamento del sistema viario esistente, compreso tra via Staccioli e la zona del PL01 di Via XX Settembre (previsto in soppressione), con particolare riferimento a Via Verdi, interessata direttamente dal raddoppio della sede ferroviaria.

In particolare, con la soppressione del passaggio a livello PL01, viene creata una continuità d'asse tra le viabilità esistenti di via XX Settembre e Via Verdi (quest'ultima subirà una traslazione verso le abitazioni in quanto parte dell'attuale carreggiata sarà occupata dal binario in progettazione). Inoltre, viene previsto un prolungamento di via Barbanera (verso nord-est), allo scopo di creare un nuovo accesso alle abitazioni/fondi presenti in corrispondenza della II traversa di via Verdi, anch'essa oggetto di adeguamento.

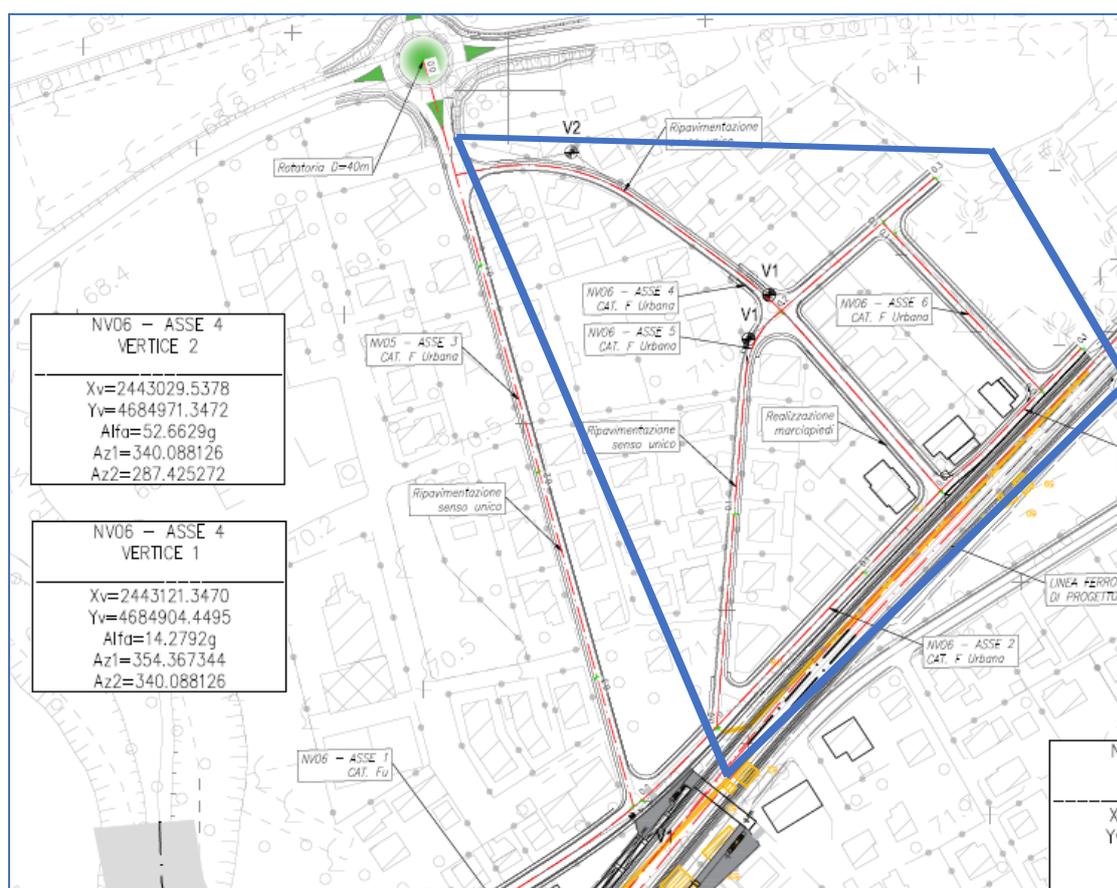


Figura 7 - NV6 (in blu l'area interessata dagli interventi NV06))

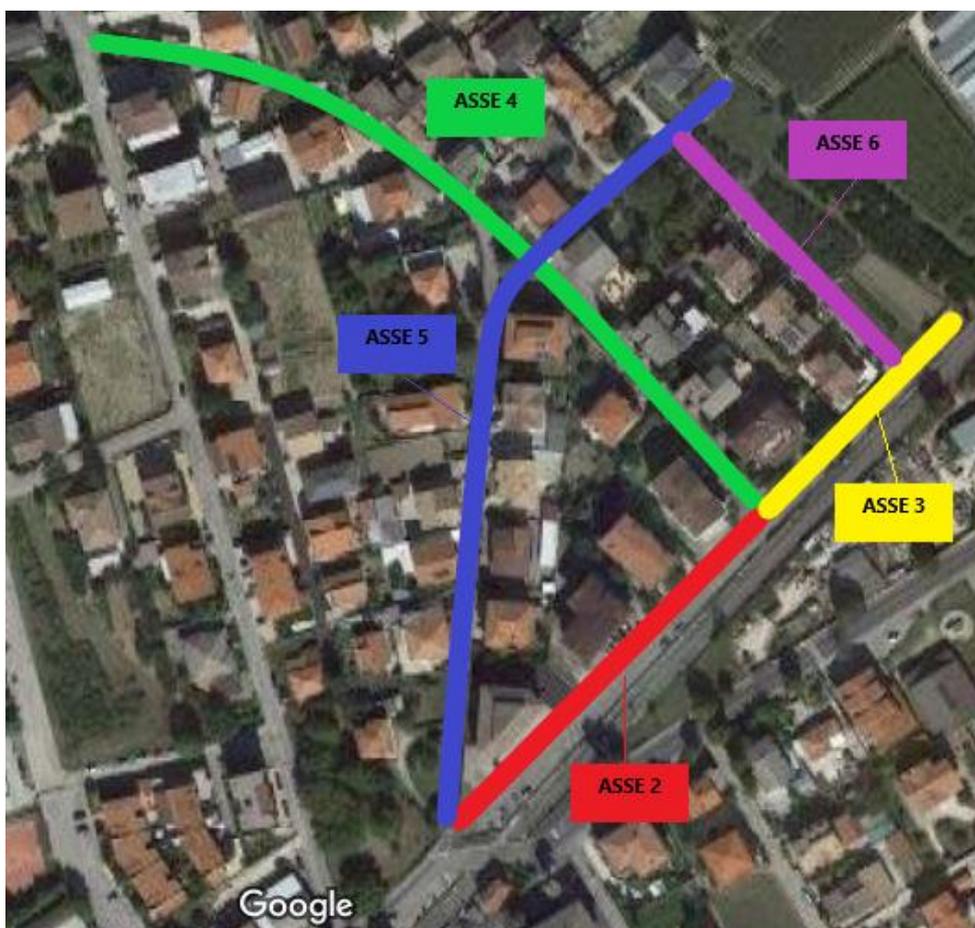


Figura 8 - Assi di intervento NV06

Gli interventi principali riguarderanno:

**NV06-ASSE 2:** tratto di Via Verdi compreso tra l'intersezione con via XX Settembre e la I traversa di Via Verdi. classificata come "**strada locale urbana**" (Cat. Fu). È prevista una piattaforma pavimentata di larghezza pari a mt. 6,50, composta da una corsia per verso di marcia pari mt. 2,75 e banchine laterali pari a mt. 0,50.

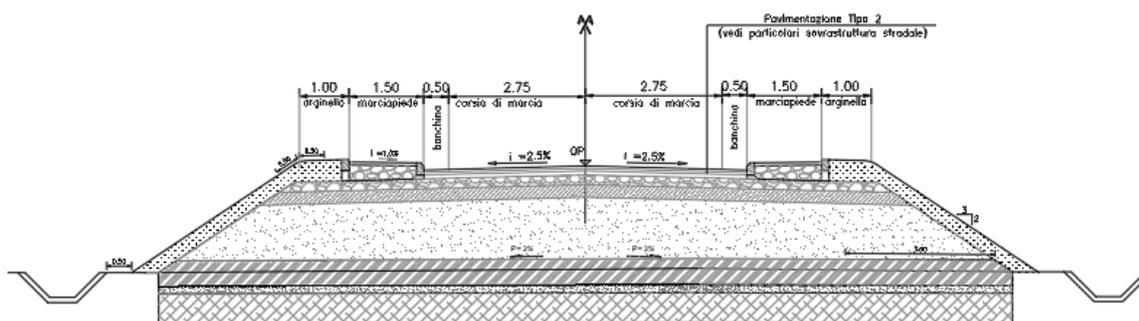


Figura 9 – sezione tipo per asse cat. Fu con corsie da 2,75 m, banchine e marciapiedi laterali

**NV06-ASSE 3:** parte finale di via Verdi, classificata come "**strada locale a Destinazione Particolare**" con piattaforma da mt. 4.00 e marciapiede solo in sinistra da mt. 1,50, a causa della presenza di un'interferenza con un accesso per dei locali seminterrati. Per tale tratto si prevede un divieto di transito (ad eccezione dei residenti), da gestirsi mediante l'apposizione di opportuna segnaletica.

**NV06-ASSE 4**, tratto che va dall'intersezione con Via Staccioli all'intersezione con Via Verdi, classificata come “**strada locale urbana**” (Cat. Fu).

Nella prima parte (I traversa di Via Verdi) è previsto un doppio senso di marcia, con corsie da mt. 3,50 e realizzazione di marciapiedi (come previsto nell'elaborato **IA9600R29PNV060001B**).

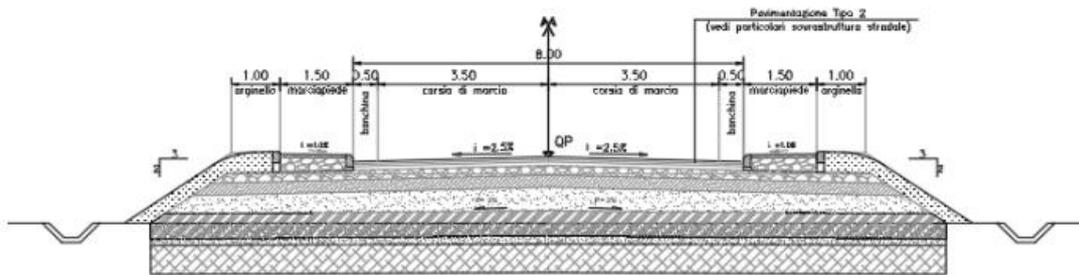


Figura 10 - sezione tipo di asse cat. Fu, con corsie da 3,50 m, banchine e marciapiedi laterali

Nella seconda parte (secondo tratto di Via Barbanera), invece, si prevede solo la ripavimentazione dell'unica corsia -a senso unico verso nord- di larghezza pari a mt. 5.50, senza la realizzazione di marciapiedi.

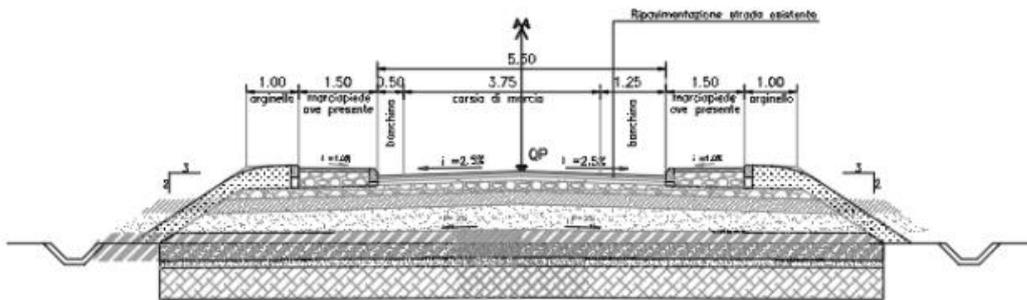


Figura 11 - sezione tipo per asse oggetto di sola ripavimentazione, a senso unico, con corsia da 3,75 m e banchine laterali

**NV06-ASSE 5**: asse classificato come “**strada locale urbana**” (Cat. Fu), con prima parte coincidente con un pezzo di Via Barbanera, di cui è prevista la realizzazione di un prolungamento fino alla II traversa di via Verdi.

Nella prima parte (tratto che va dall'intersezione con Via XX Settembre all'intersezione con la I traversa di Via Verdi) si prevede solo la ripavimentazione dell'unica corsia -a senso unico verso nord- di larghezza pari a mt. 5,50 e la realizzazione di marciapiedi in corrispondenza dell'intersezione con la I traversa di via Verdi.

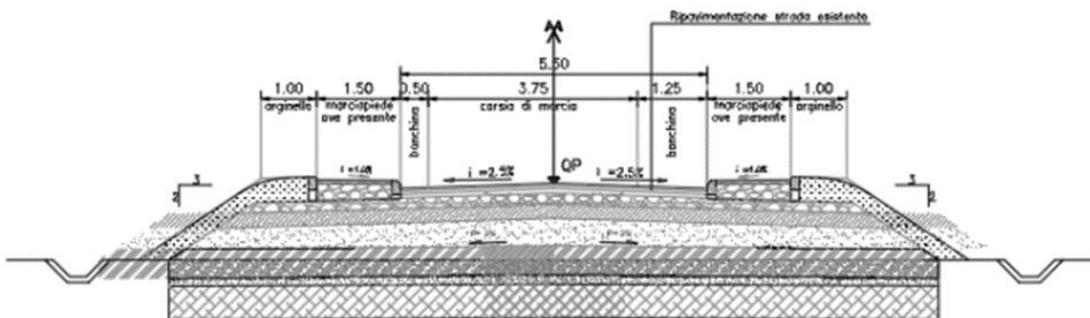


Figura 12 - sezione tipo per asse oggetto di sola ripavimentazione, a senso unico, con corsia da 3,75 m e banchine laterali

Nella seconda parte, invece, è prevista la realizzazione di un nuovo tratto, anch'esso classificato come “strada locale urbana (Cat. Fu), che va dall'intersezione con la I traversa di Via Verdi all'intersezione con la II Traversa di Via Verdi, la cui realizzazione si rende necessaria per consentire l'accesso alle abitazioni presenti sulla II

traversa di Via Verdi (Asse 6), inibito dal divieto di transito previsto sulla parte finale di Via Verdi (Asse 3), strada attualmente utilizzata per raggiungere le abitazioni.

**NV06-ASSE 6:** Prolungamento della II traversa di via Verdi fino ad intercettare il prolungamento di Via Barbanera (Asse 5), classificata quale strada locale urbana (cat. Fu).

E' prevista una piattaforma pavimentata di larghezza pari a mt. 6,50, composta da una corsia per verso di marcia di mt. 2,75 e banchine laterali pari a mt. 0,50.

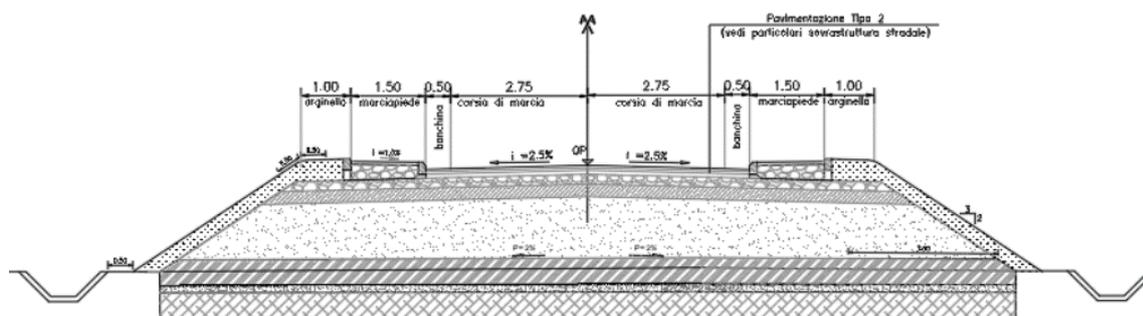


Figura 13 - sezione tipo per asse oggetto di sola ripavimentazione, a senso unico, con corsia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m

Si legge nella Relazione tecnico-descrittiva della viabilità del Lotto 1 (**IA9600R29RHN000001B**) che il progetto di NV06, trattandosi di una viabilità esistente, è stato redatto facendo riferimento a quanto previsto per gli adeguamenti dal D.M. 22/04/2004 n.67S "Modifica del decreto 5 Novembre 2001, n. 6792, recante «**Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade**»", il quale, ove possibile, prevede comunque il rispetto dei criteri previsti dal D.M.2001; infatti secondo quanto previsto dall'art.2 del D.M. 05/11/2001 (nei termini previsti nel successivo D.M. 22/04/2004): "le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali... ..e sono di riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti, in attesa dell'emanazione per esse di una specifica normativa".

### **CRITICITA' VIABILITA' VIA VERDI-VIA BARBANERA NV06 (Assi 2-6)**

Per **l'Asse 4** (Via Barbanera-Via Verdi) valgono le stesse criticità già rilevate per NV05.

Infatti, se con la soppressione del passaggio a livello PL01, Via Staccioli rappresenterà la principale via di accesso al centro abitato di Manoppello Scalo, l'asse stradale Via Verdi-Via Barbanera (Asse 4) rappresenterà la principale via di uscita dall'abitato.

Questa strada, di dimensioni regolamentari nel primo tratto (Via Verdi), diventa poi un imbuto a senso unico quando si ricongiunge a Via Barbanera, che è inadatta a ricevere il flusso di traffico in uscita dal centro abitato. Quest'ultimo tratto di strada non rispetta i requisiti minimi fissati dal D.M. 05/11/2001<sup>3</sup>.

Come mostrato in **Figura 12**, la strada si presenta invece priva di marciapiedi e banchine laterali ed è delimitata a destra e a sinistra da recinzioni private, spesso in muratura. La distanza da una recinzione all'altra raggiunge appena mt. 4,60.

<sup>3</sup> Il D.M. 05/11/2001 prevede che una strada di Cat. F urbana a senso unico debba avere una larghezza complessiva della corsia e della banchina non inferiore a mt. 5,50 e larghezza del marciapiede di almeno mt. 1,50.



Figura 14 - Via Barbanera (Asse 4)

Prevedendo un passaggio pedonale di mt. 1,50 (si rammenta che nelle strade locali urbane il transito dei pedoni NON E' AMMESSO in piattaforma<sup>4</sup>) rimarranno per la corsia e la banchina appena mt. 3,10 ben al di sotto della larghezza minima consentita per una strada urbana di cat. F a senso unico (mt. 5,50).

Per quanto riguarda **l'Asse 2** (la parte di Via Verdi che va dall'intersezione con Via XX Settembre all'incrocio con la prima traversa di Via Verdi), si osserva quanto segue.

Ad oggi la strada è lunga circa mt. 150 e larga circa mt. 9,60. Essa è a doppio senso di circolazione, priva di marciapiedi e con parcheggi lungo il margine destro (lato ferrovia). Il margine opposto, invece, è costeggiato da accessi carrabili adibiti a parcheggi privati, per lo più riservati a locali commerciali e studi professionali che si affacciano sulla via stessa.



Figura 15 - Via Verdi (NV06 - Asse 2)

<sup>4</sup> Paragrafo 3.2 DM 05/11/2001

La planimetria di progetto non consente di avere un'idea chiara di quello che accadrà su questa via, ad oggi poco trafficata, ma che con la soppressione del passaggio a livello sarà -insieme all'Asse 4- la principale via d'uscita dal centro abitato di Manoppello Scalo.

Certo è che Via Verdi dovrà ospitare il nuovo binario e quindi subirà una traslazione verso le abitazioni, con il conseguente esproprio delle aree ora adibite a parcheggi privati. In altre parole, le attività attualmente insistenti sulla Via saranno private dei parcheggi riservati alle proprie attività. Si consideri che sull'Asse 2 sono presenti: un ristorante, una compagnia assicurativa, una parrucchiera, una lavanderia, un centro sportivo, un centro toelettatura animali, un centro estetico, due studi medici ed altri locali commerciali ad oggi sfitti.

Dette attività si vedranno private anche dei parcheggi pubblici presenti sulla strada (circa 30) in quanto la parte di strada che resterà -una volta realizzato il secondo binario- non sarà più sufficientemente larga per garantire le due corsie di marcia di mt. 2,75 ciascuna, marciapiedi laterali di mt. 1,50 e banchine laterali di mt. 0,50, come prevede il D.M. 05/11/2001 per questa tipologia di strada (cat. Fu).

Per quanto riguarda **l'Asse 3** (l'ultimo tratto di Via Verdi, compreso tra la prima e la seconda traversa della stessa Via Verdi), preme sottolineare che, a seguito della realizzazione del nuovo binario ed il conseguente restringimento della piattaforma stradale (che passerà dagli attuali mt. 6,00 a mt. 4,00), perderà le caratteristiche di "strada urbana locale" (cat. Fu) e diventerà una "strada a destinazione particolare", dove sarà consentito il transito ai soli residenti (vedasi pag. 70 della più volte richiamata Relazione tecnico-descrittiva della viabilità del Lotto 1).



*Figura 16 - Ultimo tratto di Via Verdi (Asse 3) che diventerà "strada a destinazione particolare"*

Conseguenza diretta di detto restringimento e del conseguente divieto di transito, sarà la realizzazione di un nuovo nastro stradale (tratto finale **dell'Asse 5**) per consentire l'accesso alla seconda traversa di Via Verdi, con ulteriori espropri di terreni.

Le caratteristiche tecniche di questo nuovo nastro stradale non sono dettagliatamente riportate nel progetto; a pag. 70 dell'elaborato sopra richiamato, è riportata solo una laconica descrizione: "E' prevista la realizzazione di un nuovo tratto caratterizzato da una sezione di tipo Fu". Ma come mostrato in **Figura 16**, la strada sarà realizzata tra due abitazioni. È piuttosto evidente, come lo spazio presente non sia sufficiente per la

realizzazione di una strada conforme ai dettami del D.M. 05/11/2001 per una strada di Cat. Fu che, per contenere i suoi elementi minimi (doppia corsia, banchine, marciapiedi) deve avere una larghezza complessiva di almeno mt. 9,50 (**Figura 14**).



Figura 17 - posizione tracciato di nuova realizzazione (porzione di Asse 5)

Si tenga presente, infine, che la realizzazione del marciapiede è condizione imprescindibile nella realizzazione di un nuovo tracciato stradale in quanto sulle strade urbane di cat. F, il transito dei pedoni è consentito esclusivamente sul MARCIAPIEDE, considerando per esso “parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni” (paragrafo 3.3. del D.M. 05/11/2001).

A luce di tutto quanto sopra esposto, si ritiene che la NV06 così come adeguata non rispetti quanto previsto dall’art. 4 del D.M. 22/04/2004, che testualmente recita: “I progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l’intervento, nel suo complesso, e’ in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura”.

### **NV07 - ADEGUAMENTO VIABILITÀ VIA GALILEO GALILEI**

L’intervento consiste nell’adeguamento di una strada esistente (Via Galileo Galilei), interessata direttamente dal progetto di raddoppio della sede ferroviaria. Come per la viabilità NV06, anche la NV07 è interessata dalla soppressione del PL01 (via XX Settembre).

L’asse stradale, in base al contesto ed alla funzione svolta è stato inquadrato come una strada di Cat. E (*Strada Urbana di quartiere*) con corsie da mt. 3,50, in modo da consentire anche il transito di autoarticolati ed autotreni, in linea anche con le caratteristiche della viabilità esistente.

Per questa viabilità è stata adottata una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 8,00 m composta da una corsia per verso di marcia pari a mt. 3,50 e banchine laterali pari a mt. 0,50.

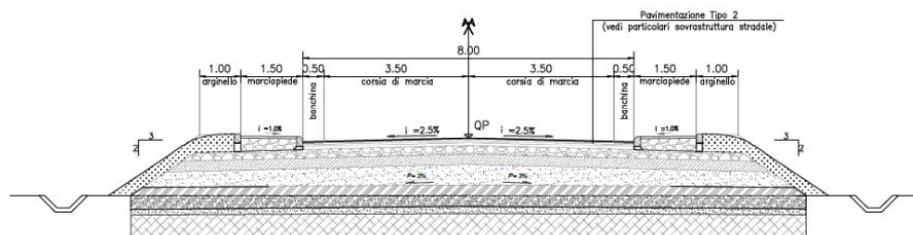


Figura 18 - sezione tipo per asse con corsia da 3,50 m e banchine laterali da 0,50 m

Come affermato nella Relazione tecnico-descrittiva **IA9600R29RHNV000001B**, il progetto della NV07 è stato definito rispettando tutti i dettami previsti dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" 2001 (alla stregua di quanto previsto per le nuove viabilità); in particolare, sono state svolte tutte le verifiche planimetriche, altimetriche e di verifica delle visuali libere congruenti con l'intervallo di velocità previsto per la categoria stradale scelta (pag. 88 della Relazione).

La nuova Via Galilei verrà realizzata tra i binari ferroviari e la rampa di accesso al sottopasso pedonale di progetto.

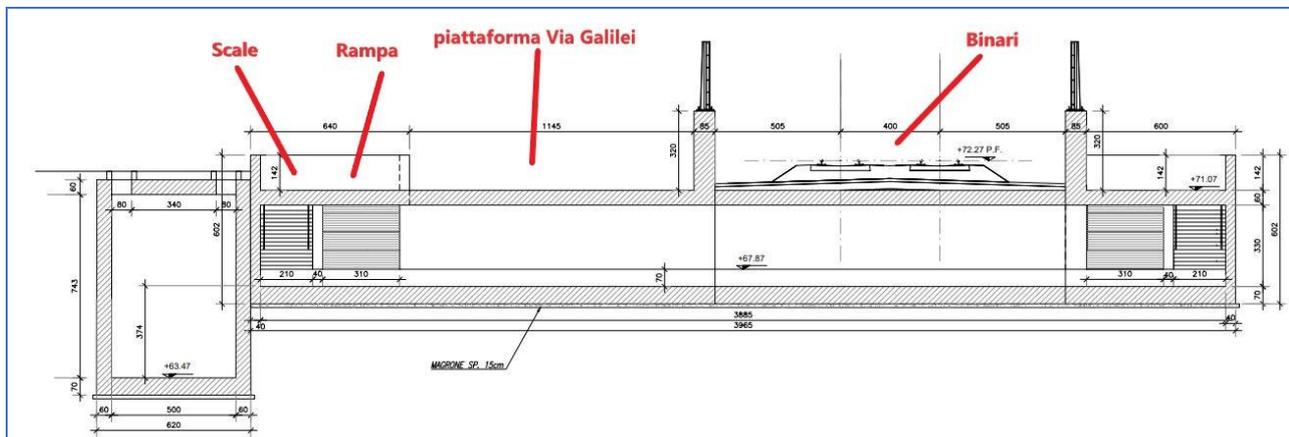


Figura 19 - sezione del sottopasso di Via XX Settembre (IA9600R29PZSI0200002A)

### CRITICITA' VIABILITA' VIA GALILEO GALILEI NV07

La conformazione urbanistica di Via Galilei sarà completamente rivoluzionata dal raddoppio della linea ferroviaria. È infatti l'area maggiormente interessata dalle demolizioni: 13 abitazioni, 3 negozi e 7 pertinenze, a cui si aggiungono un edificio in costruzione (non incluso nell'elenco degli edifici da demolire) e parziali demolizioni di pertinenze abitative e recinzioni.



Figura 20 - Viabilità NV07 (Via Galilei)

Via Galilei, dovrebbe fungere da viabilità di “ricucitura” delle viabilità esistenti, a seguito della soppressione del passaggio a livello di Via XX Settembre (PL01), e su cui dovrebbe essere dirottato il traffico proveniente da Via Aldo Moro. L’adeguamento della carreggiata (con corsie da mt. 3,50) dovrebbe, inoltre, consentire anche il transito di mezzi pesanti.

Questo obiettivo, però, non risponde a quanto progettato, se si considera che Via Galilei è una **strada senza uscita, lunga appena 300 metri.**



Figura 21 - Viabilità di progetto Via Galilei

Si rileva, inoltre, che la realizzazione della rampa (scoperta) di accesso al sottopasso pedonale di Via Galilei, impedirà l’accesso in Via Leonardo Da Vinci (traversa di Via Galilei) che diventerà quindi una strada senza uscita, con l’unico accesso in Via Marconi.

Pertanto, i residenti di Via Leonardo Da Vinci, non potranno più raggiungere Via Galilei né a piedi né in macchina.

Si tenga inoltre a mente quanto sancito al Capo I del D.M. 05/11/2001, ovvero che gli interventi su strade esistenti vanno eseguiti adeguando, per quanto possibile, le caratteristiche geometriche delle stesse alle norme dettate dal D.M. in parola, in modo da soddisfare nella maniera migliore le esigenze della circolazione. La transizione tra tratti adeguati e tratti in cui l’adeguamento è stato ritenuto non possibile dovrà essere convenientemente risolta ad evitare l’introduzione di ulteriori situazioni di pericolosità.

Si ritiene, inoltre, che la NV07, così come adeguata, non rispetti quanto previsto dall’art. 4 del D.M. 22/04/2004, che testualmente recita: *“I progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l’intervento, nel suo complesso, e’ in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura”.*

## **NV08 - ADEGUAMENTO VIABILITÀ VIA AMENDOLA-VIA PERTINI (Assi 1-2-3)**

In sostituzione del passaggio a livello (PL02) presente su Via Amendola, in prossimità della Stazione RFI di Manoppello, è stata prevista la realizzazione di un nuovo cavalcavia ferroviario (IV02), il quale garantirà un collegamento tra le due porzioni del centro abitato di Manoppello scalo; inoltre,

La nuova viabilità avrà inizio in prossimità dell'area cimiteriale, in corrispondenza della nuova rotatoria di progetto, prevista su Via Amendola. Il primo tratto avrà un andamento pressoché parallelo alla ferrovia e, dopo una curva a destra, supererà il tracciato ferroviario attraverso il nuovo cavalcavia (IV02), per poi innestarsi mediante un'intersezione a T su via Gabriele D'Annunzio.

Per la realizzazione della nuova viabilità sarà necessario demolire due edifici, uno su Via Pertini (Asse 1) di 12 appartamenti e l'altro di su due livelli (e due appartamenti) su Via Amendola (Asse 3), in corrispondenza della rotatoria di progetto.

Si legge nella Relazione tecnico-descrittiva del PFTE – Lotto 1 **IA9600R29RHNV000001B**: “Nel caso della NV08, trattandosi di una Nuova Viabilità, il suo tracciato è stato definito rispettando tutti i dettami previsti dal D.M. 05/11/2001 n. 6792 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”.

La nuova viabilità si sviluppa su 3 assi, come mostrato in **Figura 23**



Figura 22 – NV08 1-2-3

### **Asse 1**

L'Asse 1 (strada di nuova realizzazione che collega Via Amendola a Via D'Annunzio) è inquadrato funzionalmente come *strada urbana di quartiere* (Cat. E), con piattaforma pavimentata di larghezza pari a mt. 8,00, composta da una corsia per verso di marcia di mt. 3,50 e banchine laterali pari a mt. 0,50 e marciapiedi su entrambi i lati della strada, di larghezza pari a mt. 1,50.

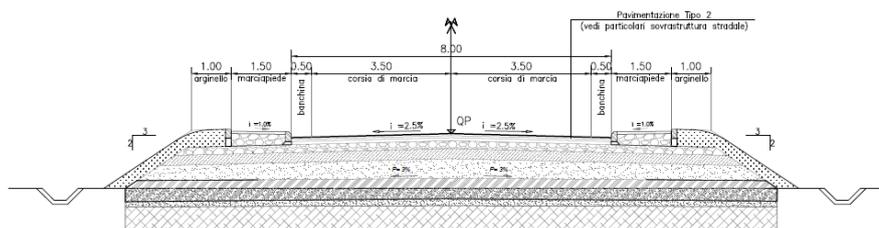


Figura 23 - sezione tipo per asse con corsia da mt. 3m50 e banchine laterali da mt. 0,50

## Asse 2

L'Asse 2 (tratto di Via Amendola compreso tra la rotatoria di progetto e l'intersezione con Via Santa Maria Arabona) è inquadrata come strada locale provinciale in ambito extraurbano (Cat. F1) e prevede una piattaforma di 9,00 m, suddivisa in corsie da 3,50 m e banchine da 1,00 m.

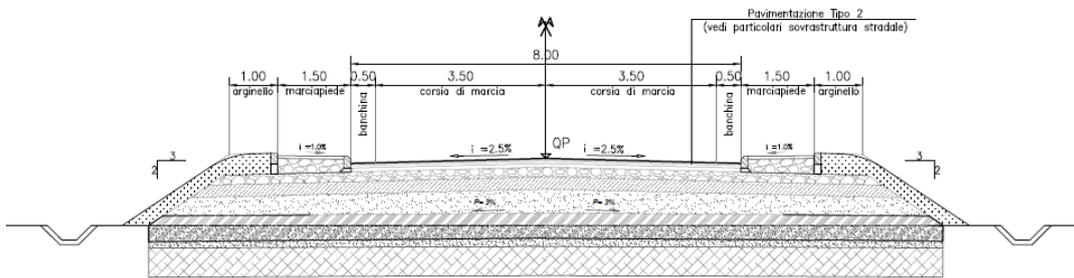


Figura 24 - sezione tipo di una strada di cat. F1 (extraurbana)

## Asse 3

L'Asse 3 (tratto di Via Amendola compreso tra la rotatoria di progetto e l'intersezione con Via De Gasperi) è considerato come strada urbana di quartiere di Cat. E, con piattaforma pavimentata di larghezza pari a 8,00 m, composta da una corsia per verso di marcia pari a 3,50 m e banchine laterali pari a 0,50 m. La strada è di proprietà provinciale.

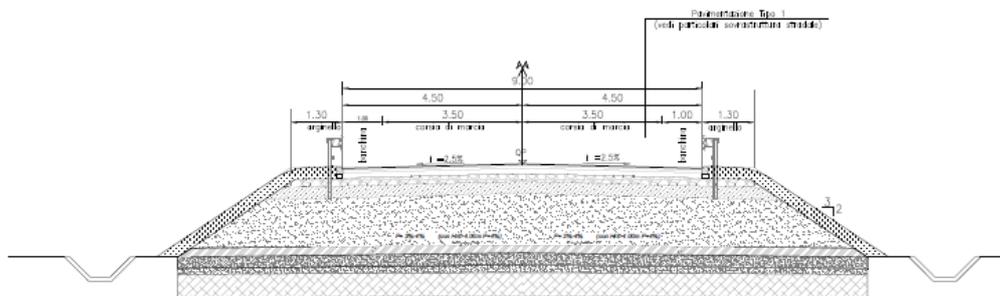


Figura 25 - sezione tipo per asse con corsia da mt. 3,50 e banchine laterali da mt. 0,50

## **CRITICITA' VIABILITA' NV08 VIA AMENDOLA-VIA PERTINI (Assi 1-2-3)**

Prioritariamente preme sottolineare che, contrariamente all'obiettivo prefissato nel PFTE: **“il cavalcaferrovia eliminerà totalmente gli inutili perditempo causati dalla chiusura delle sbarre, specie durante le ore di punta”**<sup>5</sup>, l'eliminazione del passaggio a livello e la conseguente realizzazione della viabilità alternativa, farà perdere ulteriormente tempo agli utenti della strada, in quanto aumentano le distanze da percorrere e quindi i tempi di percorrenza.

Si pensi, ad esempio, che per raggiungere le scuole (asilo nido, primaria e secondaria di secondo grado), tutta la popolazione a monte del passaggio a livello di Via Amendola (inclusi i residenti delle frazioni di Ripacorbaria e Santa Maria Arabona) e gli scuolabus, dovranno utilizzare la nuova viabilità (NV08) e percorrere **un chilometro in più a tragitto**.

Lo stesso dicasi per tutti coloro che, dal versante nord-est del centro abitato dovranno raggiungere la scuola materna (sita nella frazione di Ripacorbaria) e il cimitero comunale.

Si segnala, inoltre che, con la soppressione del passaggio al livello PL01, l'Asse 1 rappresenta l'unica strada percorribile dai mezzi pesanti provenienti dagli stabilimenti siti nel versante sud di Manoppello Scalo (ad es. stabilimento Dayco).

<sup>5</sup> Relazione tecnico-descrittiva IA9600R29RHNV00001B, pag. 92.

L'elevata pendenza del cavalcaferrovia e l'intersezione a T con Via D'Annunzio renderanno sicuramente disagiata il transito di detti veicoli sull'asse viario ed in particolar modo le manovre di immissione e di uscita da e su Via D'Annunzio.

A tal proposito si rammenta quanto previsto dall'art. 4 del D.M. 22/04/2004, che testualmente recita: *"I progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l'intervento, nel suo complesso, e' in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura"*.

Si tenga inoltre a mente quanto sancito al Capo I del D.M. 05/11/2001, ovvero che gli interventi su strade esistenti vanno eseguiti adeguando, per quanto possibile, le caratteristiche geometriche delle stesse alle norme dettate dal D.M. in parola, in modo da soddisfare nella maniera migliore le esigenze della circolazione. La transizione tra tratti adeguati e tratti in cui l'adeguamento è stato ritenuto non possibile dovrà essere convenientemente risolta ad evitare l'introduzione di ulteriori situazioni di pericolosità.

Si segnala, infine, che dalle planimetrie sembrerebbe interessata dai lavori anche Via De Gasperi, tant'è che è prevista anche la demolizione dell'edificio posto all'intersezione tra Via Amendola e la stessa Via De Gasperi, ma questa strada non è ricompresa tra quelle oggetto di adeguamento.

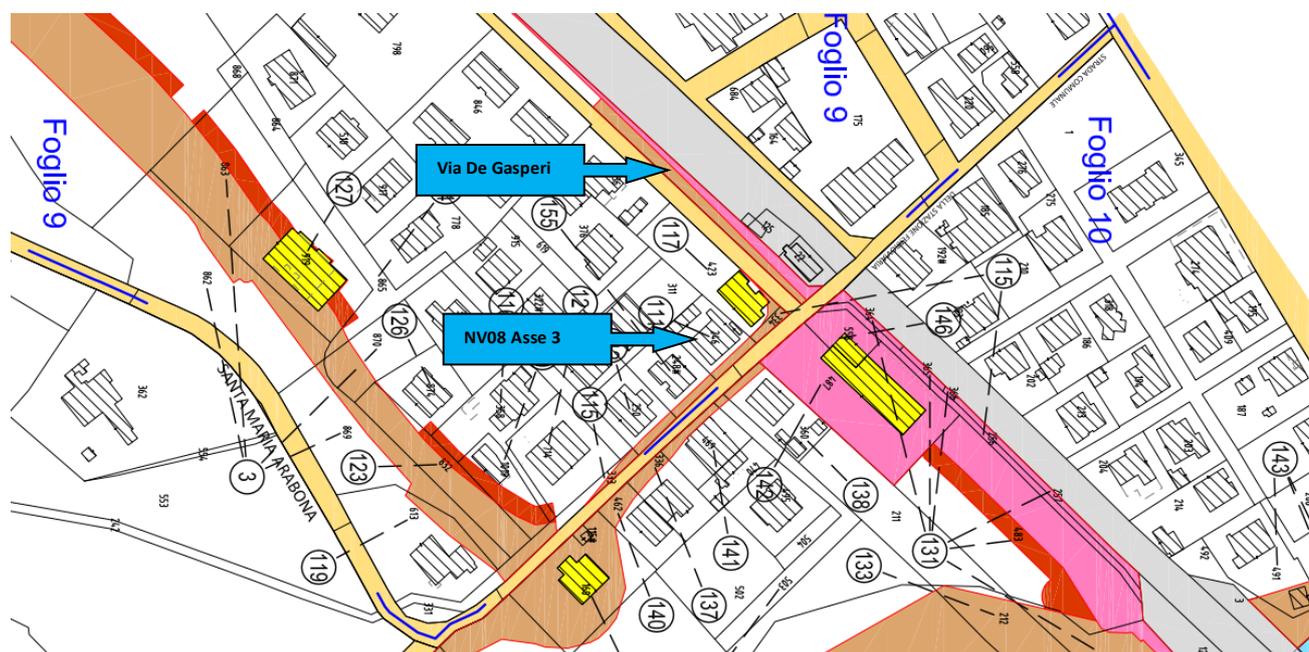


Figura 26 - Planimetria degli espropri

### **Opera stradale non contemplata nel PFTE**

Si segnala, infine, che a pag. 19 del SIA-Sintesi non tecnica, punto B.2.2.4, rubricato "NV05-Adeguamento viabilità – S.S. 5 "Tiburtina Valeria", viene riportata un'opera stradale non contemplata in nessun documento tecnico prodotto da ITALFERR.

## TRASPORTO PUBBLICO

Il centro abitato di Manoppello Scalo è ben collegato con i mezzi pubblici. Rientra, infatti, nell'area del biglietto UNICO, il sistema tariffario integrato dell'area metropolitana Chieti-Pescara.

Manoppello Scalo è collegata con gli altri comuni e con i due capoluoghi di Provincia più vicini (Chieti e Pescara) attraverso le linee di trasporto pubblico su gomma, gestiti dalle società "La Panoramica", "TUA Abruzzo", "Autolinee Blasioli" e "Viaggi & Turismo Cardinale srl", che complessivamente effettuano, in periodo feriale, **87 corse giornaliere in andata** (92 nel periodo scolastico) e **85 corse giornaliere in ritorno** (88 nel periodo scolastico).

Il consistente numero di corse giornaliere che servono il centro abitato di Manoppello Scalo evidenzia un'elevata mobilità della popolazione con i mezzi pubblici.

I pendolari sono soprattutto studenti, che utilizzano il trasporto pubblico locale per raggiungere le sedi delle scuole secondarie di secondo grado (in particolare Chieti ed Alanno), tipologia di scuole non presenti sul territorio di Manoppello.

Tutte le linee sopradescritte percorrono oggi l'asse principale di Manoppello Scalo: Via D'Annunzio-Via XX Settembre-Via Aldo Moro.

Con la soppressione del passaggio a livello di Via Staccioli (PL01) si verrà a creare un enorme problema legato al transito dei mezzi pubblici che non potranno più attraversare il centro abito.

I mezzi pubblici lambiranno esternamente Manoppello Scalo, transitando sulla Tiburtina Valeria. Questo significherà che per usufruire del trasporto pubblico i passeggeri dovranno raggiungere la S.S. 5, una strada extraurbana ad alta densità di traffico, percorrendo lunghe tratte a piedi.

Né si può ipotizzare il transito dei mezzi pubblici sulla Via Staccioli in quanto, per le motivazioni sopra addotte, la stessa non ha le caratteristiche geometriche e funzionali atte a consentire il transito di autobus.

Ancor più difficile sarebbe poi l'uscita dal centro abitato, che potrebbe avvenire solo su Via Barbanera, strada **PRIVA DI MARCIAPIEDI** e banchine laterali, i cui confini stradali sono rappresentati dai recinti delle abitazioni, di dimensioni così ridotte da rendere difficoltoso persino il transito delle autovetture!

In ogni caso, anche qualora si provvedesse ad adeguare Via Staccioli e Via Barbanera, solo una parte del paese potrebbe usufruire del trasporto pubblico. E' fuori dubbio, infatti, che coloro che abitano ad est dell'attuale passaggio a livello (circa 1500 abitanti), che ora usufruiscono dei mezzi pubblici attraverso le fermate di Via Aldo Moro, non potranno più farlo in quanto Via Aldo Moro diventerà di fatto una strada interclusa.

## ASSENZA DI POSSIBILI ALTERNATIVE PROGETTUALI

Il raddoppio del tracciato ferroviario nel tratto in analisi, è previsto in stretto affiancamento alla linea storica, ad eccezione di brevi tratti in variante in corrispondenza degli attraversamenti idraulici maggiori.

Dalla consultazione degli elaborati del PFTE si rileva che in fase progettuale non sono state indagate possibili alternative progettuali oltre quella proposta.

Nello specifico, nella relazione generale **IA9600R05RGMD000001REVB** si legge che *"La soluzione perseguita, ossia quella in stretto affiancamento, è risultata essere l'unica soluzione giustificata e perseguibile a causa dei vincoli presenti sul territorio (di cui i principali sono l'elevata antropizzazione della zona e la stretta prossimità all'area di esondazione del fiume Pescara).*

Per maggiori dettagli sulle analisi di confronto tra eventuali soluzioni puntuali alternative studiate, si rimanda alla relazione “Analisi delle Alternative progettuali e Analisi Multicriteria” (IA9X00R16RGEF000001B)”.

Dalla lettura del documento richiamato, però, si scopre che l’analisi di confronto è stata svolta esclusivamente tra una soluzione “**senza interruzione prolungata**” e una soluzione “**con interruzione 4 mesi/anno**”, senza nessuna considerazione in merito ai presunti vincoli presenti sul territorio.

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.

Ancor più laconica (e contraddittoria) è la giustificazione adottata nel documento **IA600R22RGSA0002001B** (Studio di Impatto Ambientale – Sintesi non tecnica), dove a pag. 11 si legge: “**La soluzione che prevede l’intervento di raddoppio della tratta Manoppello – Interporto d’Abruzzo, che parte dalla stazione di Manoppello e si sviluppa interamente in affiancamento fino alla stazione di Interporto d’Abruzzo per un’estesa di circa 4,5 km, è stata ripresa da Italferr per il PFTE del 2021, tale soluzione costituisce l’unica perseguibile.**

**Essendo il tracciato della linea ferroviaria esistente le scelte di progetto risultano determinate dallo stato di fatto e dalle pregresse decisioni condivise durante la progettazione e non consentono di contemplare alternative significativamente differenti rispetto al progetto in esame”.**

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.

Come anche avrebbe dovuto valutare più ipotesi alternative di intervento per il centro urbano di Manoppello Scalo, al fine di ridurre la spaccatura dell’abitato, causata dalla presenza della linea ferroviaria a raso ed accentuata dalla previsione della soppressione dei passaggi a livello.

Si fa presente in proposito che ITALFERR ripropone con questo progetto il medesimo assetto della linea ferrata messa in funzione nel 1873, quando la zona di Manoppello Scalo era pressoché disabitata.

È di tutta evidenza che, a distanza di un secolo e mezzo dalla realizzazione della linea storica, si debba prospettare un’opera adeguata al nuovo contesto urbano, divenuto fortemente antropizzato.

Si ritiene, quindi, che le valutazioni dell’impatto che il progetto avrà su un contesto urbanizzato 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*”.

Si valutino, in particolare, le ripercussioni sul territorio prodotte da:

- la soppressione dei due passaggi a livello, che determinerà di fatto la separazione del centro abitato, attraverso una barriera fisica, in sezioni non comunicanti tra loro.

La ferrovia diventerà un muro fisico e modificherà l'assetto dell'intero centro di Manoppello Scalo, con pesanti ricadute sulla qualità della vita dei suoi abitanti.

- L'installazione delle barriere antirumore che chiuderanno per sempre la visuale alle tante abitazioni poste a ridosso del tracciato ferroviario, con un danno oggettivo alle condizioni di vita.
- Il deprezzamento del valore degli immobili, che interesserà indistintamente tutte le abitazioni di Manoppello.

## **IMPATTO VISIVO**

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, in particolare nei contesti più urbanizzati.

I punti di vista scelti da ITALFERR per effettuare le fotosimulazioni riportate nel documento **IA9600R22DXIM0002001B** 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:

- la nuova viabilità (intervento NV08) che si realizzerà in sostituzione del passaggio a livello di Via Amendola, che include un cavalcaferrovia (IV02) dell'altezza di circa 10 metri, proprio a ridosso dell'area vincolata del bosco di Santa Maria Arabona;
- le barriere fonoassorbenti che verranno installate lungo tutto 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. 55 della Sintesi).

Tale tesi non è assolutamente condivisibile e denota una scarsa analisi del territorio. Si dimenticano, ad esempio, i nuclei collinari presenti sulla stessa Manoppello, come Santa Maria Arabona e Ripacorbaria, da dove sarà chiaramente visibile l'impatto dell'opera sul paesaggio.

## **FRAMMENTAZIONE DEL PROGETTO**

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 4,5 km (la tratta Interporto-Manoppello) ma devono essere valutati in relazione alla realizzazione dell'intero progetto.

Si ritiene, quindi, 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.

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](http://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  
