

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il sottoscritto Luca Aceto

PRESENTA

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

Progetto di fattibilità tecnico-economica della velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 1: raddoppio tratta interporto d'Abruzzo – Manoppello - Valutazione Impatto Ambientale (PNIEC-PNRR)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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 OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

Rumore, vibrazioni, radiazioni

Salute pubblica

Beni culturali e paesaggio

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Questa breve osservazione è frutto della riflessione di un cittadino di Manoppello che sta assistendo, insieme a tutta la cittadinanza, all'imposizione "dall'alto" (*ovverosia senza alcuna concertazione preliminare tra territorio e istituzioni*) dell'ennesima "grande opera" calata su un territorio ampiamente antropizzato e sul quale insistono già altre infrastrutture pesantemente impattanti, come l'interporto d'Abruzzo e il tracciato autostradale A25 – Strada dei parchi.

Purtroppo la crisi economica in corso, unita a quella climatica e aggravata dagli effetti della pandemia da covid-19, rappresenta una scure letale che si sta abbattendo sui territori e i settori sociali più svantaggiati. Ebbene la soluzione proposta dal Governo per porre rimedio a questo disastro affida la ripresa economica alla realizzazione, con fondi comunitari, di nuove infrastrutture di dubbia utilità e dagli impatti assai pesanti sui territori, con buona pace dei principi della transizione ecologica e dei valori del Green Deal europeo. Basta dare uno sguardo alle cifre per avere presto un riscontro: si spenderanno per alta velocità e grandi opere, tra PNRR e Sblocca Cantieri, oltre 110 miliardi di euro, laddove per risanamento, riqualificazione del territorio e

manutenzione del patrimonio infrastrutturale si spenderà meno del 10% di tale cifra!

L'intervento che oggi è all'attenzione di questo comitato per la valutazione d'impatto ambientale, per quanto astrattamente condivisibile nelle sue finalità di ammodernamento della linea ferroviaria esistente nel tratto Chieti-Manoppello, nella sua messa in opera mostra invece soltanto i suoi lati negativi. A fronte, infatti, di un aumento (permanente?) dei collegamenti ferroviari e della velocità della linea, ecco il tributo che la nostra collettività dovrà pagare: l'esproprio e l'abbattimento di decine e decine di immobili, la compromissione dell'assetto viario di Manoppello Scalo, l'isolamento di intere porzioni di territorio, l'impossibilità di transito dei mezzi pubblici, la violazione dei vincoli urbanistici e paesaggistici e, non per ultimo in ordine di importanza, il depotenziamento dell'Interporto rispetto alle ingenti risorse già spese per la sua realizzazione.

Ebbene sì, perché a poche centinaia di metri di distanza in linea d'aria dal tracciato ferroviario oggi in considerazione, ecco sorgere l'altra "grande opera" calata trent'anni fa sul territorio, l'interporto d'Abruzzo. Infrastruttura di 60mila metri quadrati che nelle più rosee delle aspettative, anche occupazionali, avrebbe dovuto favorire la mobilitazione di persone e merci e invece opera oggi al 10% delle sue potenzialità.

Allora perché non unire le due "grandi opere" in modo che possano arricchirsi e trarre vantaggio l'una dalla presenza dell'altra? Perché non prevedere dunque lo spostamento del tracciato ferroviario, così come oggi proposto, di poche centinaia di metri a nord in linea d'aria in modo da servire anche l'Interporto, senza che ciò comporti distruzione e sconvolgimento urbanistico?

Questa ipotesi, peraltro già presa in considerazione da RFI, Regione Abruzzo e Comune di Manoppello nello scorso decennio e mai messa in atto per carenza di fondi, comporterebbe davvero un beneficio per la collettività, permettendo di chiudere finalmente i due passaggi a livello di Manoppello Scalo, pericolosi e anacronistici, dando al contempo linfa all'Interporto e perché no, permettendo che sul vecchio tracciato ferroviario oggi in uso possa insistere una pista ciclabile, in grado di collegare Manoppello a Chieti Scalo in appena 20 minuti di bicicletta. Alla faccia dell'alta velocità.

Alla direzione per la valutazione d'impatto ambientale la possibilità di fermare lo scempio che il lotto d'opera in discussione rappresenta non già per le finalità che si prefigge di raggiungere, quanto piuttosto per i danni che la sua realizzazione concreta comporterebbe, frutto di visione miope e ignoranza del territorio.

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

Luca Aceto
Firmato digitalmente

