



Città di Manoppello

Provincia di Pescara

Cod. fisc. 81000530683

Sede: p.zza G. Cipressi, 1 - 65024 Manoppello (PE)

Email: comunemanoppelloprotocollo@legalmail.it

P. IVA 00947010682

Tel. 085 8590003 Fax 085 8590895

Manoppello (PE) li 21.06.2022 prot. 00009093

Spett.le

RFI Spa – Direzione Investimenti

Direzione Investimenti Area Centro

via Gaeta 8/A – 00185 ROMA

segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it

Spett.le

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

CRESS Direzione Generale per la Crescita

Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo

Divisione V Sistema di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo n. 44

00147 ROMA

cress@pec.minambiente.it

va@pec.mite.gov.it

Spett.le

MINISTERO INFRASTRUTTURE E DELLA

MOBILITA' SOSTENIBILE COMITATO

SPECIALE CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP

via Nomentana n. 2 – 00161 ROMA

consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Spett.le

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E

DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

**Direzione Generale per il Trasporto e
le Infrastrutture Ferroviarie**

via Nomentana n. 2 – 00161 ROMA

dg.tf@pec.mit.gov.it

Gent.mo
COMMISSARIO STRAORDINARIO
Potenziamento Ferr. Pescara-Roma
(Ex DPCM 16.04.2021)
Ing. Vincenzo MACELLO
c/o RFI Direzione Investimenti
via Masaniello n. 10 **00162 ROMA**
rfi-din@pec.rfi.it

Spett.le
MINISTERO DELLA CULTURA
Sovrintendenza Speciale per il Piano
Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via S. Michele n. 22 – 00153 ROMA
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
REGIONE ABRUZZO
Presidente
Via Leonardo da Vinci n. 6
67100 L'AQUILA
presidenza@pec.regione.abruzzo.it

Spett.le
REGIONE ABRUZZO
DPC – Dipartimento Territorio Ambiente
Ufficio Pianificazione Territoriale
Via Leonardo da Vinci n. 6
67100 L'AQUILA
dpc023@pec.regione.abruzzo.it

Spett.le
REGIONE ABRUZZO
Dipartimento Infrastrutture e Trasporti
Servizio Genio Civile Chieti
Via Asinio Herio 75 – CHIETI
dpc017@pec.regione.abruzzo.it

Spett.le
REGIONE ABRUZZO
Dipartimento Infrastrutture e Trasporti
Sede di Pescara
Via Catullo n. 39 – PESCARA
dpe@pec.regione.abruzzo.it

OGGETTO: TRASMISSIONE DELIBERA C.C. N. 43 DEL 20.06.2022 (immediatamente esecutiva) CONTENENTE PARERE NEGATIVO ESPRESSO DAL COMUNE DI MANOPPELLO AI SENSI DELL'ART. 14-BIS L. 241/1990 SS.MM.II. CON RIGUARDO A:

- **Realizzazione delle linea ferroviaria Roma – Pescara – Progetto di fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del “NPP 0388 Lotto 1 raddoppio della tratta Interporto d’Abruzzo – Manoppello” – CUP J84E21001320008**
- **Realizzazione delle linea ferroviaria Roma – Pescara – Progetto di fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del “NPP 0388 Lotto 2 raddoppio della tratta Manoppello - Scafa” – CUP J84E21001320008**

- Spett.le RFI, in riscontro a quanto da voi disposto con note rispettivamente:
- del 10.03.2022 prot. RFI-DIN-DIC\PEC\P12022\0000083 da noi acquisita in pari data al prot. 3445 (lotto 1)
 - del 10.03.2022 prot. RFI-DIN-DIC\PEC\P12022\0000084 da noi acquisita in pari data al prot. 3448 (lotto 2)

afferenti la convocazione della Conferenza di Servizi, ex art. 14-bis L. 241/1990, comunichiamo che il Consiglio Comunale con deliberazione nr. 43 del 21.06.2022, ha assunto le proprie determinazioni in merito al parere (negativo) richiesto.

Provvediamo a trasmettervi in allegato la deliberazione, dalla cui disamina potrete espungere tutte le argomentazioni a sostegno della posizione espressa dall'Ente.

Vogliate provvedere all'acquisizione dello stesso documento con ogni e conseguente determinazione in merito.

Alla Regione Abruzzo, che ci legge per conoscenza, trasmettiamo quanto in allegato affinché possa determinarsi in condivisione con quanto espresso dal Comune di Manoppello, ovvero alla formulazione di parere di dissenso qualificato sulla P.F.T.E. presentato dalla Stazione Appaltante RFI.

Resta inteso e confermato, come ampiamente esposto e documentato in delibera, la piena disponibilità di quest'Amministrazione, ad avvenuta bocciatura del progetto, a prendere in considerazione le soluzioni alternative di spostamento del tracciato ferroviario in affiancamento all'Interporto Valpescara.

COMUNE DI MANOPPELLO
Il Sindaco Giorgio DE LUCA



Giorgio De Luca
IL SINDACO
Giorgio De Luca



CITTA' DI MANOPPELLO

(Provincia di Pescara)

deliberazione del

Consiglio Comunale

COPIA

No.43	del 20-06-2022	progetto di fattibilità tecnico economica (P.F.T.E.) raddoppio ferroviario Roma - Pescara COD.0388 Lotto 1 (Brecciarola - Interporto Val Pescara) e Lotto 2 (Interporto Val Pescara - Scafa) - Diniego realizzazione intervento e conseguenti determinazioni.
-------	----------------	--

L'anno duemilaventidue addì venti del mese di giugno alle ore 18:30 nella sala delle adunanze consiliari, si è riunito il consiglio Comunale in seduta Pubblica.

Essendo legale il numero degli intervenuti il Presidente dichiara aperta la trattazione dell'argomento in oggetto indicato.

Assiste il Segretario ANNA MARIA D'ALOIA

DE LUCA GIORGIO	P	DI NARDO GIUSEPPE	P
DE LELLIS GIULIA	P	DI BUONO RAFFAELE	A
CAVALLO ROBERTO	P	TOPPI BARBARA	P
D'EMILIO ROBERTO	P	MANCINI STEFANO	P
PALMISANO MELANIA	P	ILARIO ANNA GIUSEPPINA	P
IEZZI DAVIDE	P	DI BARTOLOMEO LUCIO	P
ESPOSITO MARIA	P		

Assessori esterni:

Il Presidente nomina scrutatori i Consiglieri Signori:

Immediatamente eseguibile	S
---------------------------	---

Sulla proposta del presente atto e' stato espresso parere FAVOREVOLE per quanto di competenza , in ordine alla REGOLARITA' TECNICA dello stesso ai sensi Dell'art.49 del D.L. vo 267/2000. IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO F.to Massimo D'Angelo	Sulla proposta del presente atto e' stato espresso parere FAVOREVOLE per quanto di competenza , in ordine alla REGOLARITA' CONTABILE dello stesso ai sensi Dell'art.49 del D.L. vo 267/2000. IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO FINANZIARIO
---	---

PREMESSO CHE :

- In data 12/04/2021 il Sindaco è venuto a conoscenza, grazie ad una interrogazione presentata dai consiglieri comunali di minoranza, di un documento di pre-fattibilità tecnico-economico per il raddoppio della tratta ferroviaria Interporto-Scafa, nell'ambito del progetto di velocizzazione e potenziamento della linea Roma – Pescara, reperibile sul sito della Camera dei deputati;
- con **nota del 27.04.2021 prot. 5684** indirizzata al Commissario Straordinario RFI per la progettazione e realizzazione del raddoppio ferroviario Roma-Pescara Ing. Vincenzo MACELLO, al Presidente della Regione Abruzzo Dott. Marco MARSILIO, all'Assessore Regionale ai Trasporti Dott. Umberto D'ANNUNTIIS, al Presidente del Consiglio Regionale Dott. Lorenzo SOSPIRI ed al Direttore Dipartimento Infrastrutture/Trasporti Regione Abruzzo Ing. Emidio PRIMAVERA, il Sindaco del Comune di Manoppello chiedeva, a ciascuno per quanto di propria competenza, *“di volersi adoperare per la rielaborazione e riassetto del progetto che contenga la definitiva allocazione del tracciato ferroviario esistente in affiancamento e potenziamento alla linea INTERPORTO VALPESCARA, opera di valenza strategica e di proprietà della Regione Abruzzo, con conseguente dismissione dell'attuale tracciato ferroviario in attraversamento all'abitato di Manoppello Scalo”*;
- In ragione della suindicata nota seguiva una riunione presso e negli uffici regionali in P.za Unione in data **15.09.2021** alla presenza del Presidente del Consiglio Regionale Dott. Lorenzo Sospiri, del D.G. Dott.ssa Barbara MORGANTE, dei Dirigenti Dipartimento Trasporti Ing.ri Emidio PRIMAVERA e Paolo D'INCECCO, mentre per il Comune di Manoppello (PE) intervenivano, unitamente al Sindaco di Manoppello, il Responsabile Servizi Legali del Comune Avv. Maurizio Sante MINICHILLI ed il Consulente esterno Ing. Roberto D'ORAZIO. In tale seduta veniva rappresentata alla Regione Abruzzo la ferma contrarietà del Comune al raddoppio del tracciato ferroviario, nella soluzione ultima ipotizzata da RFI nello studio di fattibilità 2020, facendo rilevare comunque la sussistenza del **percorso alternativo a suo tempo progettato dalla stessa RFI nel 2007, in affiancamento ed attraversamento all'INTERPORTO VALPESCARA**, con una **serie indiscutibile di benefici economici, logistici, vincolistici ed ambientali che qui di seguito andiamo a rappresentare**.
- l'Avv. Maurizio Sante MINICHILLI, incaricato dei servizi legali dell'Ente, rimetteva a mezzo p.e.c. del 03.11.2021 acquisita agli atti con prot. 15929, nota indirizzata al Sindaco ed ai componenti della G.C., avente ad oggetto: **“STUDIO FATTIBILITA' 2020 RFI RADDOPPIO FERROVIARIO LINEA PESCARA ROMA (PNRR)**. Il predetto, nell'invitare la G.C. ad inoltrare alla Regione Abruzzo formale richiesta di assunzione dei provvedimenti ex art. 12/comma 5 Statuto Regionale (il quale recita: *“ I cittadini ed i residenti in Abruzzo possono rivolgere petizioni alla Regione per chiedere provvedimenti o esporre comuni necessità; **gli enti locali possono sottoporre alla Regione istanze per chiedere provvedimento o per prospettare esigenze di interesse generale**. Le petizioni e le istanze sono presentate, a seconda delle rispettive competenze, al Presidente della Giunta o al Presidente del Consiglio regionale. Non sono ammissibili le petizioni e le istanze che non attengano a funzioni proprie o delegate della Regione)* allegava relazione tecnico-giuridica, redatta congiuntamente con l'Ing. Roberto D'ORAZIO (esperto di armamento ferroviario) contenente le argomentazioni di carattere economico, infrastrutturale, vincolistico ed ambientale a favore della soluzione raddoppio ferroviario all'interno INTERPORTO (studio RFI 2007), rispetto all'attuale tracciato ipotizzato all'interno del centro abitato.

- La relazione tecnica, integrata dalle ulteriori indicazioni fornite dall'Arch. Massimo D'ANGELO, Responsabile del Servizio Area V-Urbanistica, è di seguito riportata: “

A seguito dell'inserimento della linea ferroviaria Roma - Sulmona - Pescara nella rete SNIT da parte del Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica e della conseguente Deliberazione CIPE n. 85/02, nell'anno 2002 è stata data esecuzione alla redazione dello Studio di Pre - fattibilità per la velocizzazione della linea ferroviaria Roma - Pescara. Lo studio di Fattibilità ad opera di RFI - Direzione Territoriale Produzione Ancona -, teneva conto della realizzazione in corso dell'Interporto d'Abruzzo nel territorio comunale di Manoppello e dell'attuale innesto alla linea esistente, al Km. 17+962, con raccordo fino al costruendo Interporto, dispiegando la prosecuzione dello stesso - in variante di linea - fino al Km. 26+669, con il conseguente abbandono del tracciato attuale.

Negli anni 2004-2007 ITALFER, per conto di RFI, ha sviluppato il Progetto Preliminare per la Velocizzazione della linea Roma - Pescara, che ha riproposto fedelmente tale previsione, anche in ragione del fatto che l'Interporto d'Abruzzo, con il concorso della Regione Abruzzo, nel frattempo aveva conseguito valenza di infrastruttura logistica di interesse Nazionale con l'inserimento nello SNIT. Ciò, ha imposto la necessità di prevedere il raccordo della piattaforma logistica nazionale in maniera efficace sia con l'Autostrada A/25, tramite un casello dedicato, sia con la ferrovia Roma - Pescara, in questo caso con il raccordo diretto dell'impianto ferroviario interportuale con la Roma - Pescara, da entrambe le direzioni.

Tale configurazione progettuale è stata sancita con il Protocollo d'Intesa tra Regione Abruzzo, RFI e Soc. Interporto Val Pescara SpA (oggi Interporto D'Abruzzo), quest'ultima concessionaria del MIT per l'esercizio dell'impianto, nonché per la promozione e lo sviluppo dell'intermodalità. Il predetto Protocollo è stato oggetto di definitiva approvazione da parte della Giunta Regionale con Delibera n. 865 del 27/08/2007, già allegata nella precedente nota del 27.04.2021 (all. C).

Tra l'altro con la citata delibera, la Giunta Regionale d'Abruzzo si impegnava a reperire la risorsa di € 3,08 Mil. per realizzare l'implementazione dell'impianto di circolazione e sicurezza, in grado di consentire l'accesso dei treni all'Interporto direttamente dalla linea, per il tramite del CTC di Pescara. Detto intervento, che risulta già realizzato, corrisponde, secondo il citato accordo, alla fase immediatamente precedente a quella di prosecuzione dello stesso raccordo in variante di linea.

Infine, circa quest'ultimo tracciato in variante, va rimarcato come gli accordi tra RFI/Regione Abruzzo ed Interporto Valpescara riguardo lo standard da osservare (ovvero di linea e non già di semplice raccordo), sono risultati onerosi in quanto si è reso necessario progettare e realizzare il sotto-atteveramento della A/25, con andamento trasversale. Si ricorda, inoltre, che l'opera è stata realizzata con finanziamento del Ministero dei Trasporti.

Quindi, a fronte dell'ipotesi di minimo costo, ovvero di raccordo industriale della lunghezza di 1460 m., venne progettata da RFI la soluzione di raccordo, della lunghezza di 2.400 ml., per consentire la successiva prosecuzione in variante di linea in grado, con le sue caratteristiche plano - altimetriche, di poter essere utilizzata come linea per Roma. Evidentemente questa soluzione, certamente più onerosa, avrebbe trovato giustificazione anche con il successivo dirottamento dell'intero traffico passeggeri sulla predetta linea.

Naturalmente il Ministero dei trasporti a fronte della decisione condivisa, da parte di tutti gli "attori", del programma realizzativo ha assentito alla soluzione che è risultata più onerosa non solo in ragione del maggiore sviluppo in lunghezza, ma anche per la necessità di realizzare uno scatolare che sottopassa l'A 25 della lunghezza di circa 200 m., nonché l'utilizzo di binari UNI 60, adeguati deviatoi, traverse e massicciata per il transito di treni di linea.

La realizzazione del raccordo con prestazioni di linea

Il binario del raccordo, quindi, è stato realizzato con 60 UIC con giunzioni saldate con saldatura elettrica e fissato su traverse in Cap tipo FS V 35 P per attacco elastico tipo Pandrol, posizionate su pietrisco avente spessore sotto traversa non inferiore a 35 cm e estensione trasversale di 1.15 m rispetto alla rotaia (su entrambe i lati) e scarpa di 3 su 4. Il raccordo alla linea ferroviaria è stato eseguito a mezzo di due scambi destri S 60 UNI /250/0.12.

Il sottovia autostradale, realizzato nell'ambito dell'appalto per la realizzazione del raccordo, è stato collocato all'altezza del chilometro 175+800 della Strada dei Parchi (Autostrada A25), per uno sviluppo complessivo pari a metri 202,50. L'intersezione dell'autostrada con la linea ferroviaria presenta un'inclinazione elevata, rispetto alla perpendicolare all'asse autostradale, di circa 75°. L'inclinazione consegue alla necessità di garantire al binario lo standard di linea. Per tale motivo lo sviluppo complessivo dell'opera risulta pari a metri 202,50 (dalla progressiva 1.511,600 alla progressiva 1.715,303). La struttura è costituita da una successione di archi prefabbricati in cemento armato, posati su una platea di fondazione anch'essa in cemento armato. Ogni arco è formato da due elementi prefabbricati identici accostati fra loro.

La valutazione del maggior costo sopportato da Interporto Val Pescara SpA nonché per l'Amministrazione finanziatrice (MCTC del MIT) per la realizzazione dell'opera, è quantificata in € 2,1 Mil per quanto attiene alla galleria che sottopassa la A25 e in € 2,7 Mil. in ragione del maggiore sviluppo della lunghezza del raccordo (940 m.) e per il possibile impiego di binari UNI 50, anziché UNI 60, idonee traverse, spessore ed estensione della massicciata e deviatoi di diverso modello (vedi anche le valutazioni comparative inserite nello Studio di Impatto Ambientale).

In ragione delle scelte adottate, quindi, la soluzione di variante di linea in affiancamento all'Interporto avrebbe dovuto utilizzare per il tratto più ad Est il raccordo già costruito, costato € 34,195 Mil., potendo così ridursi l'investimento dell'ulteriore tratta in variante ad € 93 Mil., (stima 2008), quindi per una lunghezza a Km. 6+327, anziché Km. 8+727. All'interno della variante risultavano inserite la fermata di Manoppello, sostitutiva della stazione da dismettere e un posto di Movimento finalizzato al miglior collegamento con l'impianto di presa e consegna dello stesso Interporto.

In sintesi, attualmente sono state già impiegate cospicue risorse pubbliche per la realizzazione del collegamento ferroviario esistente nella tratta PE-Roma all'Interporto Valpescara (ivi inclusa il sottopasso alla A25), mentre al spesa stimata per la prosecuzione di detto tracciato fino all'innesto all'altezza del km 26+609 (loc. Alanno) risulta stimata in €/ml. 93.

CONTESTO ODIERNO E PREVISIONALE

Il Progetto di fattibilità dell'anno 2020

Il recente Studio di Pre - Fattibilità redatto da RFI, del Luglio 2020, nonché lo "Schema DPCM Commissari" del 3/02/2021, riportano entrambi la proposta di potenziamento e raddoppio, dal Km. 17+962 al Km. 29+203 circa, in parte in affiancamento alla linea attuale ed in parte in variante..

La porzione in affiancamento all'attuale linea, interessa l'intero abitato di Manoppello Stazione, e già allo stato presenta vistose problematiche di inquinamento acustico ed emissioni da gas scarico veicoli, se si considera un tempo medio attuale di sosta giornaliero di 3 ore per ciascuna delle 2 barriere ferroviarie presenti all'interno dell'abitato.

Le criticità acustiche ed emmissive raggiungeranno livelli insostenibili con l'incremento delle velocità di linea e l'intensificazione dei servizi, per effetto dell'accresciuta interferenza per i motivi di cui sopra con il traffico stradale.

Mentre la parte in variante, posta più ad Ovest, prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario con due gallerie lunghe rispettivamente 1400 m. e 400 circa, poste al di sotto dei colli di S. Maria Arabona e Turrivalignani, con evidenti impatti perniciosi sul fronte geologico ed ambientale, come vedremo di seguito, per poi proseguire con la realizzazione di nr. 2 viadotti della lunghezza cadauno di circa 500 ml., di cui uno in attraversamento al fiume Pescara ed il secondo by passando l'Autostrada A25 (ciò sembrerebbe leggersi dalle figure, fuori di scala, inserite nel Progetto di Pre-fattibilità).

Come è possibile visionare dall'Allegato "D" le interferenze del tracciato di progetto (Pre- fattibilità 2020) con l'attuale disciplina vincolistica sono preponderanti (rispetto alla precedente soluzione) in quanto partendo da ovest:

- con inizio dall'attraversamento del fiume Pescara, fino a giungere al superamento della A25, quindi per una lunghezza di circa Km. 2, il tracciato interseca un'area della Rete Natura 2000 (Z.S.C. IT130105) "Rupe di Turrivalignani e Fiume Pescara", nella stessa tratta il tracciato taglia sia la fascia di rispetto fluviale (Fiume Pescara: D. Lgs. 42/2004 - art 142b) sia il P.S.D.A (Pericolosità Idraulica) e un breve tratto in pericolosità da frana (P.A.I.);
- Nel tratto successivo, verso la Stazione di Manoppello, il nuovo tracciato intercetta per ulteriori Km. 2, circa, il vincolo Idrogeologico (R.D. 3267/23), nuovamente una fascia di rispetto fluviale, ulteriori sezioni in pericolosità da frana (P.A.I.), il Vincolo Paesaggistico prima dell'ingresso alla stazione ed, infine si pone in affiancamento Nord - Ovest del Vincolo archeologico.

Contrariamente alla soluzione del tracciato individuato con Progetto Preliminare del 2007 la quale, al contrario, intercetta solamente la fascia di rispetto fluviale e il P.S.D.A, limitatamente all'attraversamento del Fiume Pescara.

QUATRO COMPARATIVO TRACCIATI 2007 / 2020

Confronto tra le due alternative

Tenuto conto che nei Progetti di pre-fattibilità è prescritto che nella fase preliminare di scelta dei tracciati, venga eseguito un confronto competitivo tra le diverse soluzioni individuate, nella versione del luglio 2020 del predetto Progetto, finora messa a disposizione da RFI, tale confronto non emerge malgrado l'esistenza dei ricordati accordi sottoscritti nell'anno 2007 anche da RFI.

Ragion per cui quest'Amministrazione, pur nella limitatezza delle informazioni concernenti lo studio di fattibilità del 2020, è fermamente convinta della assoluta preponderanza competitiva della soluzione RFI 2007, rispetto all'attuale, sulle distinte matrici economica, logistica infrastrutturale, vincolistica ed ambientale.

Di seguito viene rappresentata una valutazione ponderale facendo ricorso al metodo multi-criteriale, invitando la Regione Abruzzo a confrontarsi con RFI per la definizione degli adeguati punteggi da attribuire a ciascuno dei sotto-criteri:

Critero	Sottocriteri
Impatti ambientali	Aspetti idrologici
	Rumore
	Consumo di suolo
	Impatto visivo/paesaggio
Complessità del progetto	Costo di investimento e manutenzione
	Durata della costruzione
	Problematiche di cantiere
Impatti economici	Impatto nel settore trasporti/logistica
	Riduzione suolo agricolo
	Variazione valori immobiliari
Efficacia trasportistica	Capacità della linea
	Affidabilità/Regolarità dei servizi di trasporto
	Sicurezza

Pur non essendo compito della scrivente sviluppare detto confronto, di seguito si ritiene doveroso fornire alcune preliminari indicazioni, se del caso da utilizzare nel raffronto.

IMPATTI AMBIENTALI

Di seguito la tabella con la sintesi degli impatti desumibili qualitativamente dall'allegato "D" (valutazione in 10/10)

VARIANTE	VINCOLO						
	IDROGEOLOGICO	RISPETTO FLUVIALE	ARCHEOLOGICO	FRANA	PERICOLO IDRAULICO	PAESISTICO	NATURA 2000
RFI 2007	0/10	2/10	0/10	1/10	1/10	0/10	0/10
RFI 2020	4/10	2/10	5/10	3/10	2/10	4/10	5/10

E' evidente il maggior impatto della soluzione RFI 2020 rispetto alla RFI 2007.

COMPLESSITA' E MAGGIOR COSTO DEL RADDOPPIO FERROVIARIO SECONDO LA SOLUZIONE 2020 INDICATA DA RFI, RISPETTO A QUELLA INDICATA NEL 2007

Circa il costo delle due soluzioni, si segnala che:

- come indicato nel citato Progetto RFI di Pre-fattibilità 2020, la stima delle due tratte Scafa – Manoppello e Manoppello – Interporto (intendendosi per Interporto il deviatoio al Km. 17+962, di inizio dell'attuale raccordo) di Km. 11,5 circa, ammonta ad € 330 Mil.;
- Come già evidenziato in precedenza la soluzione del Progetto Preliminare RFI, dell'anno 2007, prevedeva la prosecuzione del raccordo oggi già in esercizio, finanziato dal MIT con € 34,195 Mil.. Detta prosecuzione, per ulteriori 6+037 Km. di nuovo tracciato a semplice binario, mostrava un costo di circa € 93 Mil., (aggiornato all'anno 2008). Quindi il raffronto, anche dopo aver previsto l'esecuzione di un secondo binario, in affiancamento al primo, per complessivi Km. 8+347 comprensivi di un ulteriore sottopasso alla A25 (stimabile in € 4-5 Mil.), ovvero in alternativa un ulteriore Posto di Movimento da realizzare ad Est del sottopasso, in modo da limitare il tratto residuale di semplice binario a soli 2 Km., mantenendo quindi livelli sostenuti di capacità di linea, porta ad una valutazione speditiva dell'intera tratta a doppio binario, in variante di linea, ad € 260 Mil., ovvero circa € 70 Mil. in meno della soluzione di raddoppio contenuta nel Progetto di Pre - fattibilità RFI dell'anno 2020.

Riguardo il costo di manutenzione e durata dell'opera si segnala il maggiore sviluppo delle opere d'arte nella soluzione RFI 2020, in particolare per i circa i 2 Km. di gallerie e 1 Km. di viadotti, a fronte di sviluppi di minore entità, nonché – inoltre – per la necessità di dotare la soluzione RFI 2020 di barriere fonoassorbenti nel tratto di raddoppio all'interno dell'abitato di Manoppello Scalo, non necessarie in egual misura per la soluzione RFI 2008. Ciò determinerà una maggiore necessità di manutenzione e di tempi di esecuzione della prima soluzione, rispetto la seconda.

IMPATTI ECONOMICI DI GESTIONE LOGISTICA ED INFRASTRUTTURALE MERCI E PASSEGGERI

Circa il trasporto e la logistica si fa presente che la minore centralità per il trasporto passeggeri nella soluzione RFI 2008, rispetto a quella attuale, è solo apparente dal momento che il raggio di interesse dell'utenza nell'abitato avrebbe comunque eguale distanza tra l'attuale stazione ferroviaria e quella realizzanda in affiancamento all'Interporto. Il tutto con un potenziamento del traffico passeggeri nelle aree limitrofe (brecciarola, Rosciano, Alanno) maggiormente incentivato a poter fruire di una fermata passeggeri a ridosso del tratto viario principale ed all'imbocco del casello autostradale A25.

Per ciò che attiene al trasporto merci ed alla piena funzionalità della logistica Interportuale è del tutto evidente l'inconciliabilità della soluzione RFI 2008 rispetto a quella RFI 2020.

La prima consente di collegare direttamente l'Interporto d'Abruzzo anche da Ovest, come peraltro previsto dal citato Protocollo Regione - RFI - Interporto dell'anno 2007 (Fase III), mentre la seconda impone ai vettori su rotaia (in arrivo e partenza dall'infrastruttura) di retrocedere il treno blocco da e per Chieti Scalo, dopo aver superato il deviatoio al Km. 17+962, con pregiudizio esponenziale nella funzionalità logistica del traffico merci per le quali è previsto a partire dall'anno 2023 un incremento di nr. 1.000 - 1.500 treni / anno.

In buona sostanza la recente soluzione prospettata da RFI compromette, irrimediabilmente, gli sviluppi e le potenzialità dell'Interporto Valpescara, precludendo ogni sua possibile vocazione nello sviluppo della logistica ferroviaria con un intervento di raddoppio del tutto scollegato dallo stesso (motivo ancor più dirimente perché sia la stessa Regione Abruzzo, proprietaria della struttura, a condividere l'iniziativa promossa dal Comune di Manoppello, non fosse altro per preservare il valore funzionale dell'Interporto Valpescara).

AGGRAVAMENTO CRITICITA' AMBIENTALI-URBANISTICHE CONTESTO URBANO

In ultimo, ma non per questo meno rilevante, è la qualità ambientale della soluzione di raddoppio ferroviario, la quale andrebbe ad inserirsi in un contesto urbano - quello della frazione di Manoppello Scalo - fortemente antropizzato aggravando il già problematico contesto di inquinamento atmosferico ed acustico, scaturente dalla presenza di nr. 2 barriere ferroviarie, con tempi medi giornalieri di sosta autoveicoli (in media ca. 40 mezzi punto di arresto) già oggi superiori alle 3 ore.

Viceversa, la completa dismissione del tracciato ferroviario (nella soluzione RFI 2007) arrecherebbe all'abitato un indiscutibile beneficio in termini di eliminazione delle barriere e recupero ciclabile del tracciato dismesso.

Non sono considerazioni che possono essere tralasciate in un contesto di progettualità del PNRR che pone al centro degli interventi la riqualificazione urbana ed il miglioramento complessivo degli indicatori ambientali, su cui si deve misurare il rapporto costi/benefici degli interventi

Inoltre sul versante urbanistico la soluzione progettuale ultima pregiudicherebbe irrimediabilmente il progetto dell'A.C., di riconversione/riqualificazione dell'attuale tracciato, previsto dal PRG, finalizzato alla realizzazione di un viale urbano, a prolungamento della pista ciclo pedonale, oggi in fase di realizzazione, che congiunge il fiume Pescara al centro abitato, interventi finanziati dalla Regione Abruzzo nella misura A.P.Q.7.

CONCLUSIONI

Pur essendo le considerazioni esposte dall'Amministrazione Comunale espresse sulla base di informazioni del tutto carenti da parte di RFI, il cui disinteresse ad ogni dialogo è ormai evidente, appaiano prima facie evidente l'impercorribilità del tracciato ferroviario ipotizzato da RFI nello studio di fattibilità del 2020:

1) sul versante economico la spesa nella recente soluzione è di gran lunga superiore, rispetto a quella del 2007, basti pensare al solo costo complessivo di nr. 2 gallerie rispettivamente di ml. 1.400 e 400 non inferiore a 10 volte il costo di realizzazione di un tracciato ferroviario con rilevato o trincea (per maggiori dettagli è sufficiente visitare il sito <https://tunnels.piarc.org/it/aspetti-generalispetti-strategici/costi-aspetti-finanziari>)

2) sul fronte vincolistico, la soluzione ultima attraversa, massivamente, le aree sottoposte a tutti i più stringenti vincoli normati dalla Regione Abruzzo (natura 2000, PAI, Paesaggistico, Idrogeologico, fluviale ecc.);

3) sotto l'aspetto dell'infrastrutturazione nella logistica merci, il raddoppio ferroviario così ipotizzato porterà al depotenziamento (o comunque la sterilizzazione di ogni possibile crescita) del traffico su gomma in arrivo e partenza dall'Interporto Valpescara;

4) con il peggioramento delle criticità nel contesto urbano, per quanto riguarda l'inquinamento acustico ed atmosferico, considerando la presenza nell'abitato di nr. 2 barriere ferroviarie.

5) con la compromissione urbanistica relativa agli interventi di riqualificazione previsti dall'Amministrazione Comunale e ricompresi nel vigente P.R.G., finanziati dalla Regione Abruzzo nell'ambito della misura A.P.Q.7.

- con **deliberazione nr. 67 del 29.11.2021** il Consiglio Comunale così stabiliva:"

1) La narrativa forma parte integrante e sostanziale della presente;

2) di INVITARE la Regione Abruzzo ad assumere i necessari ed occorrenti provvedimenti conseguenti e congruenti con quanto oggetto della presente deliberazione e, segnatamente, con i rilievi economici, infrastrutturali, ambientali, vincolistici ed urbanistici contenuti nella relazione parte integrante delle premesse, al fine di assicurare l'ottimale individuazione delle opere infrastrutturali ferroviarie occorrenti al potenziamento dell'INTERPORTO VALPESCARA S.p.A. ed alla migliore tutela vincolistica ed ambientale tra le soluzioni individuate";

3) di ESPRIMERE la ferma contrarietà dell'Amministrazione Comunale a qualsiasi soluzione di raddoppio ferroviario all'interno dell'abitato di Manoppello Scalo, stante le perniciose implicazioni che ciò comporterebbe sul versante ambientale (raddoppi dei tempi di sosta alle barriere ferroviarie), urbanistico (considerando gli ingenti sforzi che si stanno sostenendo per la riqualificazione del territorio anche mediante l'impiego delle risorse regionali ex A.P.Q.7)

4) di CONFERMARE la propria condivisione a quanto prospettato nello studio RFI 2007, riguardo lo spostamento integrale del tracciato ferroviario in adiacenza all'INTERPORTO VALPESCARA, ivi incluso lo scalo passeggeri, con la conseguente dismissione dell'attuale tracciato ferroviario interno alla frazione Scalo;

5) all'esito positivo di quanto al precedente punto 2, di INVITARE la Regione Abruzzo a trasmettere la deliberazione così assunta da RFI affinché vengano utilmente recepite le osservazioni sollevate dal Comune di Manoppello, e fatte proprie dall'Ente sovracomunale, mediante l'istituzione di un tavolo tecnico congiunto di analisi comparativa;

- Al Comune di Manoppello perveniva **nota RFI del 17.12.2021 prot. 4161**, acquisita in pari data al prot. 18803, la quale con riferimento al progetto in epigrafe, dava corso alla Comunicazione di Indizione del Dibattito Pubblico, secondo quanto disciplinato all'art. 46 D.L. 77/2021 conv. in L. 108/2021, introdotto dall'art. 22 del D.Lgs. 50/2016, regolamentato dal DPCM n. 76/2018 e successivamente precisato dalla raccomandazione CNDP n. 2 del 06.09.2021.

- seguiva nota CNDP c/o MIT del **23.12.2021 prot. 4283** del 23.12.2021 acquisita al protocollo dell'Ente in data 27.12.2021 nr. 18803, con la quale veniva comunicato al Comune di Manoppello **l'avvio del Dibattito Pubblico** con l'assegnazione dei termini per la redazione del dossier di progetto e richiedendo al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di formulare chiarimenti ed integrazioni, secondo quanto al surrichiamato art. 46 D.L. 77/2021;

- con **successiva nota prot. 18866 del 27.12.2021**, il Comune di Manoppello trasmetteva agli Enti interessati (RFI, Consiglio Superiore LL.PP. c/o MIT, Commissione Nazionale Dibattito Pubblico c/o MIT, Regione Abruzzo ed altri), la surrichiamata 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;

- **con nota prot. U.000022 del 03.01.2022** il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici c/o il MIT, richiedeva ad RFI integrazioni e chiarimenti sul PFTE presentato in data 16.12.2021, occorrenti al rilascio del parere ai sensi dell'art. 44 D.L. 77/2021 conv. in L. 108/2021 riguardo:"

1) incompletezza documentale = carenza disciplinare descrittivo e prestazionale, manuale di progettazione delle opere civili, piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale;

2) sostenibilità dell'opera = incompletezza ed incoerenza rispetto al DNSH (do not significant harms – Danno non significativo) rispetto alla continua alternanza di stime riferite al progetto più generale della linea Roma – Pescara nella sua interezza con quanto in oggetto di istruttoria (lotti 1 e 2 tratta cod. O388)

3) Aspetti urbanistici ed architettonici = Incompletezza ed inadeguatezza dei correttivi da apportare rispetto al piano delle opere edili (allargamenti e demolizioni) e ferroviarie sugli edifici residenziali prospicienti alla tratta oggetto di intervento;

4) Aspetti ambientali = Assenza di qualsiasi individuazione e valutazione sullo stato di conservazione degli ecosistemi, degli habitat e delle specie di interesse conservazionistico.

5) Aspetti paesaggistici, archeologici e dei beni culturali = Necessità di approfondimento delle soluzioni progettuali ed individuazione di alternative ed ottimizzazioni per gli interventi relativi:

- alla NV02 (Nuova viabilità di accesso frazione Brecciarola – km. 1+690,968)

- alla NV08 (nuova viabilità in sostituzione P.L. di via Amendola – km. 0+271,581) in interferenza con l'area tutelata dall'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 ed aree tutelate ai sensi dell'art. 142 lett.re c) ed m) e con gli ambiti del P.R.P.,

- di adeguamento funzionale della stazione ferroviaria di Manoppello.

Approfondimento della relazione paesaggistica e dei relativi elaborati cartografici per quanto concerne i seguenti aspetti:

- trattazione dei luoghi ed individuazione di tutti gli elementi significativi che connotano l'ambito di paesaggio;

- trattazione dei valori tutelati dai vincoli ex lege di specifici DM e dal P.R.P.;

- studio dell'intervisibilità e dell'impatto visuale dell'opera;

- trattazione degli interventi di demolizione degli edifici con la verifica dell'incidenza delle stesse sul paesaggio e l'eventuale interessamento di manufatti di potenziale interesse culturale o strutture le quali, ancorchè non tutelate, possano costituire elementi significativi per l'ambito interessato;

- trattazione degli interventi di abbattimento di alberi, considerando la presenza di numerose interferenze vegetative concorrenti a qualificare i differenti ambiti di paesaggio.

Per quanto concerne il vincolo archeologico evidenzia l'elevata criticità dell'intervento ai fini della tutela del patrimonio archeologico dello Stato (affiancamento delle opere in progetto al tracciato dell'antica via romana Claudia Valeria).

6) Aspetti acustici e vibrazionali = Chiarimenti ed integrazioni tenendo conto della norma UNI9614:2017, la quale ha sostituito la norma UNI9614:1990. Precisamente lo studio deve essere integrato mediante simulazioni acustiche aggiornate le quali comprendano l'effetto della messa in opera degli interventi di mitigazione acustica alla sorgente, quali interventi al binario, alla connessione binario/ruota prevedendo l'adozione delle migliori tecnologie di mitigazione alla sorgente o, in alternativa, una relazione contenente analisi costi-benefici che dimostri l'efficienza e la loro funzionalità dal punto di vista tecnico, economico ed ambientale.

7) Aspetti stradali e viabilistici = Ragioni della scelta delle categorie dei vari tronconi di viabilità di nuova costruzione previsti negli interventi progettati, tenendo conto della definizione di centro abitato fornita dall'art. 3 del Codice della Strada punto 8). Manca uno studio (analisi) di impatto sulla mobilità pedonale e ciclabile derivante dalla soppressione dei collegamenti e/o sottopassi pedonali e ciclabili esistenti, al fine di verificare che la domanda di mobilità pedonale e ciclabile sia soddisfatta dall'offerta derivante dalla realizzazione delle opere stradali di progetto a scavalco e/o a sottopasso della linea ferroviaria.

8) Aspetti geologici ed idrogeologici = Integrare il progetto con approfondimenti sull'interazione tra le lavorazioni di progetto e le falde sottostanti, con analisi di maggiore dettaglio correlate anche ai dati idro-geologici di progetto.

9) Aspetti geotecnici = Mancano le indicazioni delle indagini/prove effettuate e riportate nelle WBS (Work Breakdown Structure).

10) Aspetti idrogeologici ed idraulici = Mancato dimensionamento idraulico dei tombini ed altri manufatti, né previsioni di idonei attraversamenti per la fauna. Inoltre i dati pluviometrici utilizzati sono quelli fino al 2000 e quindi non aggiornati.

11) Aspetti strutturali = Incongruenze nel calcolo sommario della spesa tra i lotti 1 e 2 con la necessità di effettuare una verifica dei costi specificatamente riguardo agli impalcati previsti, considerando che gli stessi devono essere progettati con riferimento alla classe IV (la classe d'uso utilizzata da RFI per opere ferroviarie è la II), dal momento che le tratte in questione risultano incluse nell'elenco dell'allegato 4 L. 108/2021 come rilevanza strategica.

12) Aspetti relativi al piano di monitoraggio = Carenza documentale relativa al Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale.

13) Aspetti sicurezza antincendio = Il progetto non contiene elementi di particolare attenzione dal punto di vista antincendio né sono forniti specifici requisiti di resistenza al fuoco da adottare nei sottovia e nei sottopassi. In particolare per la stazione di Manoppello non si riporta l'elenco delle eventuali attività soggette ai controlli di prevenzione incendi con relativi riferimenti normativi.

14) Aspetti impiantistici e trazione elettrica = Integrare la documentazione con una relazione sul sistema di protezione dalla corrosione delle strutture metalliche in prossimità della linea e monitoraggio delle correnti vaganti.

15) Cantierizzazione, gestione e bilancio materie = Manca uno studio preliminare sulla viabilità e sul traffico al fine di verificare che la domanda di mobilità indotta dalla presenza dei cantieri in argomento possa essere soddisfatta con un adeguato livello di servizio (e di sicurezza) dalla viabilità esistente, anche con riferimento alla gestione dei materiali da e per il cantiere, sia in relazione alle chiusure temporanee (e/o limitazioni) della viabilità interessate dai lavori.

16) Bonifica ordigni bellici = Stima approssimativa riportata nel "Calcolo sommario della spesa".

17) Stima economica = Non risulta chiarito se le demolizioni degli immobili, previste nella relazione tecnico-descrittiva "Demolizioni", siano state stimate dal punto di vista economico

18) Analisi costi-benefici = L'analisi costi-benefici risulta sviluppata solo per la soluzione progettuale prescelta; il ricorso all'analisi multicriteria per le alternative esaminate non appare adeguatamente giustificato alla luce di quanto previsto dalle Linee Guida di cui all'art. 48/comma 7 del D.L. 77/2021 conv. in L. 108/2021. L'analisi costi-benefici (ABC) è il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali. Strumenti metodologici più speditivi (quali l'analisi multi-criteri e l'analisi costi-efficacia) possono essere impiegati soltanto laddove ne ricorrono le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative. La documentazione trasmessa dovrebbe essere integrata con l'analisi costi benefici estesa alle singole

alternative, in modo da verificare che il rapporto costi – benefici della soluzione progettuale prescelta risulti effettivamente la migliore tra le varie alternative. Al fine di assicurare l'allineamento del progetto agli obiettivi del PNRR si chiede di fornire per l'alternativa prescelta un dettaglio maggiore dell'impatto, diretto ed indiretto, di tipo socio-economico sul territorio con particolare riferimento ai temi dell'occupazione giovanile, delle pari opportunità e del coinvolgimento delle micro e piccole imprese. In particolare si chiedono riflessioni integrative intorno ai seguenti aspetti:

- l'analisi della convenienza socio-economica ed ambientale;
- la valutazione socio-economica finalizzata a quantificare l'entità degli effetti diretti ed indiretti, riproducibili della realizzazione di un investimento, sia nel contesto del territorio su cui il progetto nella sua fase di cantiere impiega buona parte delle risorse, sia sui processi produttivi estendibili su base regionale e nazionale, soprattutto quando si tratta di progetti ad elevato impatto e considerati "non marginali" e di rilevanza strategica;
- scenario dei risultati attesi in materia occupazionale ed occupazionale giovanile;
- scenario dei ritorni (redditività) attesi rispetto a (quale ?) moltiplicatore applicato e conferma del cronoprogramma di cantierizzazione;
- analisi dei settori produttivi mobilitati.

Appendice metodologica.

Il CSLLPP fa inoltre notare che la mancanza di una chiara ed esplicita valutazione costi-benefici della soluzione prescelta svuota di significato il business plan dell'opera. E' inoltre necessario evidenziare:

- eventuali correzioni fiscali da apportare all'analisi finanziaria per renderla economica (ovvero sistema tariffario con prezzi al lordo ed al netto di eventuali sovvenzioni per trasferimenti concessi dal soggetto pubblico)
- costo di mitigazione del danno (es. inquinamento idrico, perdita di biodiversità, mutamenti morfologici)
- flussi di cassa in entrata (anche con riferimento all'anno);
- costi di interruzione del servizio (stime sulla base dei piani di emergenza previsti);
- opere di compensazione e ricadute sul territorio;

19) Aspetti di modellazione informativa digitale e project manager = Richiesta di dettagliare le attività in fasi e microfasi con specifica indicazione delle milestones di progetto, nonché dettagliare le azioni previste per assicurare il rispetto dei tempi di progetto e delle scadenze fissate dal PNRR.

20) Aspetti vari = Dettagliare le stime condotte sull'effettivo utilizzo delle infrastrutture ferroviarie sulla tratta Roma-Pescara e di come la realizzazione della tratta oggetto del presente PFTE possa incidere sulle stime di traffico delle tratte autostradali coincidenti sul territorio.

- con **nota prot. 582 del 13.01.2022**, inviata al Comitato Speciale c/o C.S.LL.PP. del MIT (ed agli ulteriori Enti interessati tra gli altri RFI, Regione Abruzzo e Provincia di Pescara) il Comune di Manoppello contestava 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 affiancamento all'Interporto Manoppello – Autostrada A24, già oggetto di studio di fattibilità delle stesse RFI nel 2007
- RFI replicava al Comitato Speciale c/o C.S.LL.PP. con **nota prot. RFI/DIN-DIC/PEC/P/2022/0000017 del 18.03.2022** esponendo le repliche alle osservazioni sollevate e rimettendo ulteriore documentazione;
- il Ministero per la Transizione Ecologica (*breviter MITE*) – Direzione Generale Valutazioni Ambientali - trasmetteva agli Enti in indirizzo, tra cui il Comune di Manoppello (note acquisite in data **10.02.2022 (ID7940 rif. Lotto 1 prot. 1994 e Lotto 2 prot. 1995)** comunicazione di procedibilità dell'istanza (significata da RFI in data 26.01.2022) per l'avvio della procedura di Valutazione Impatto Ambientale, ai sensi degli artt. 23 e 25/ c. 2.-bis D.Lgs. 152/2006, comprensivo del procedimento di verifica del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017, assegnando termine di 30 giorni agli Enti per la proposizione delle osservazioni ed indicazione di nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi;
- con **nota prot. 3519 del 12.03.2022** il Comune di Manoppello trasmetteva a ½ p.e.c. il parere negativo, ex art. 23/comma 3 D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. In ordine al "**PFTE ID7941 della velocizzazione linea ferroviaria Roma Pescara Lotto 1**" come di seguito riportata in estratto:

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

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 1: raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-

Manoppello 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.

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;
- 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);
- 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);

- il PFTE non contiene, in alcun punto, un elemento di raffronto tra la viabilità esistente e quella successiva all'avvenuta realizzazione delle opere lungo i tratti all'interno dell'abitato urbano (via Paolucci, via Verdi, via Galilei, via Alcide De Gasperi) che di fatto vengono ristretti e/o addirittura eliminati per far posto al binario di raddoppio (comprendendosi distanze di sicurezza e barriere antirumore) comportando l'obiettivo impossibilità di accesso carrabile (non altrimenti raggiungibile) per le abitazioni prospicienti, le quali vengono di fatto rese inagibili o comunque non fruibili;

- 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 RFI nell'elaborato IA9600R22 RHIM000002B (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

- 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.

In particolare non è in alcun modo chiarito, né supportato da alcuna analisi metodologica, il complessivo beneficio nell'ecosistema scaturente dal rimpiazzo a verde previsto intorno alle infrastrutture ferroviarie e viarie collegate. Non vi è chiarezza riguardo le specie che andrebbero ad essere impiantate, senza alcun riferimento al grado di attecchimento autoctono alle previste manutenzioni ed alla base litomorfologica su cui collocare gli arbusti (alcuni addirittura di matrice esotica senza alcuna affinità con la vegetazione circostante).

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 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.

Aggiungasi, come meglio si andrà di seguito ad esporre, che riguardo all'intervento NV08 (nuova viabilità in sostituzione del P.L. di via Amendola – km. 0+271,581) ov'è prevista la realizzazione di un valcolcaferrovia (IVQ2) ed un tratto di viabilità con rotatoria di diametro 30 mt., si contesta l'interferenza diretta con l'area tutelata ai sensi degli artt. 136 e 142 lett.re c) ed m) del D.Lgs. 42/2004 (vincolo ricompreso nel Piano Paesistico Regionale) essendo detto intervento ricadente all'interno dell'area in loc. Arabona (area con vincolo assoluto del P.R.P)

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:

- 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;
- nota prot. 582 del 13.01.2021 con cui ha contestato l'incompletezza del carteggio RFI con specifico riguardo al seguente documento tecnico elaborato IA9X00R16RGEF000001B 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.

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 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 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);
- 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.

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.
- 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: $LC = LA + KI + KT + KB$.

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)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo 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).

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**.

La soppressione dei passaggi a livello e l'inserimento delle barriere acustiche, determinano **una definitiva divisione del centro urbano in due nuclei ben distinti e fisicamente separati dal tracciato ferroviario**.

La soppressione del PL01 determinerebbe una cesura, al centro dell'asse viario principale di Manoppello Scalo: da una parte Via Aldo Moro e dall'altra Via XX Settembre / Via D'Annunzio. Parliamo del tracciato della vecchia Tiburtina, intorno al quale è cresciuto l'intero agglomerato. E' una strada centrale, baricentrica, sulla quale convergono tutte le traverse viarie secondarie, sulla quale si sono localizzate tutte le attività commerciali e i servizi.

L'intera maglia viaria presenta numerose fragilità ed è carente per dimensione, carico di traffico, mancati collegamenti e assenza di idonee aree di parcheggio.

Pertanto tale frattura assume un carattere dirompente, proprio per il fatto che l'intero assetto urbano è imperniato sull'asse della vecchia Tiburtina.

La trasformazione urbana che si andrebbe a configurare assumerà prevedibilmente risvolti essenzialmente negativi.

La vivibilità del centro urbano verrebbe fortemente compromessa non solo a ridosso delle barriere (come documentato nella specifica nota sugli aspetti ambientali) ma sull'intero agglomerato urbano,

La funzionalità del sistema viario, la circolazione dei mezzi pubblici come quella automobilistica subirebbe pesanti condizionamenti (come documentato nella specifica nota di seguito riportata).

Anche il mercato immobiliare, come è prevedibile, registrerà (in tal senso sta già accadendo) una forte contrazione sia nei valori immobiliari che nella quantità delle transazioni.

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

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.

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 **contrast**a con quanto previsto dal PRP.

Relativamente alla nuova viabilità in progetto (LOTTO 1):

1- La tratta viaria (**intervento NV08**) che da Via Amendola costeggia il bosco, sopra passa la ferrovia e si ricongiunge a Via D'Annunzio con un'opera imponente, interessa **aree che ricadono in parte, all'interno del bosco di Santa Maria Arabona e quindi in zona A2 di PRP**. Pertanto, viste le norme vigenti del PRP- in particolare l'art. 67 delle NTA – si rileva che l'intervento in progetto **viola** le previsioni del PRP.

La parte in sopraelevata della suddetta viabilità, come l'intera bretella a valle del tracciato ferroviario ricade all'interno di una lottizzazione privata in corso di attuazione. Lottizzazione approvata con delibera di C.C. n°75/07 e recentemente, con delibera di G.C. n°138/20, è stata approvata una variante urbanistica. L'intervento RFI risulta dirompente in quanto si colloca su aree libere destinate a funzioni pregiate oltre che all'edificazione privata. Inoltre per la conformazione in sopraelevata, anche le aree limitrofe, sia quelle edificate che quelle libere edificabili vengono ad essere fortemente svalorzate.

Pertanto per quanto detto l'intervento **contrast**a con le previsioni del P.d.L. vigente e del PRG – art. 45 NTA.

- 2- Si segnala che gli interventi denominati con i codici NV04 e NV05 sono entrambi all'interno della fascia di rispetto autostradale di 30 ml. e pertanto sono oggetto di eventuale deroga dagli Enti preposti alla valutazione (ANAS – Ministero delle Infrastrutture e Autostrada dei Parchi).
- 3- Inoltre si segnala che tra le numerose e importanti demolizioni previste, è stata inclusa la casa cantoniera in prossimità del passaggio a livello (fabbricato 63). L'edificio risulta essere sottoposto a tutela dal D.Lgs. 42/04.

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 **contrast**a 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. ne 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

IMPATTO SULLA 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/IV della S.S. 5 e la rotonda posta al Km. 212.

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 delle frazioni di Ripacorbaria e S. 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/IV e Km 212), 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 Casalıncontrada, 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 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.

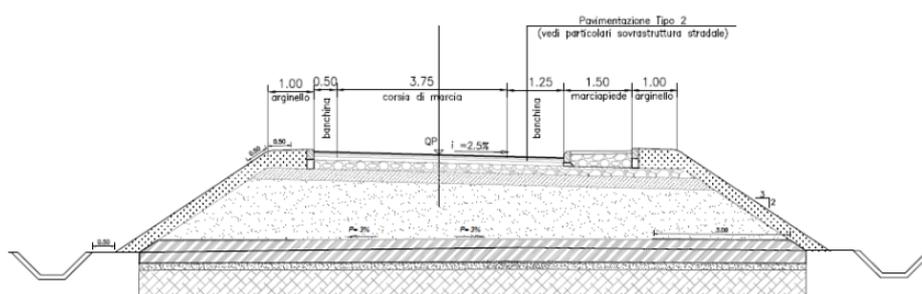


Figura 4 – sezione di Via Staccioli (documento A9600R29RHN000001B, pag. 57)

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. 5,50¹ e larghezza del marciapiede di almeno mt. 1,50².

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.

1 Paragrafo 3.6 del D.M. 05/11/2001

2 Paragrafo 3.4.2 del D.M. 05/11/2001

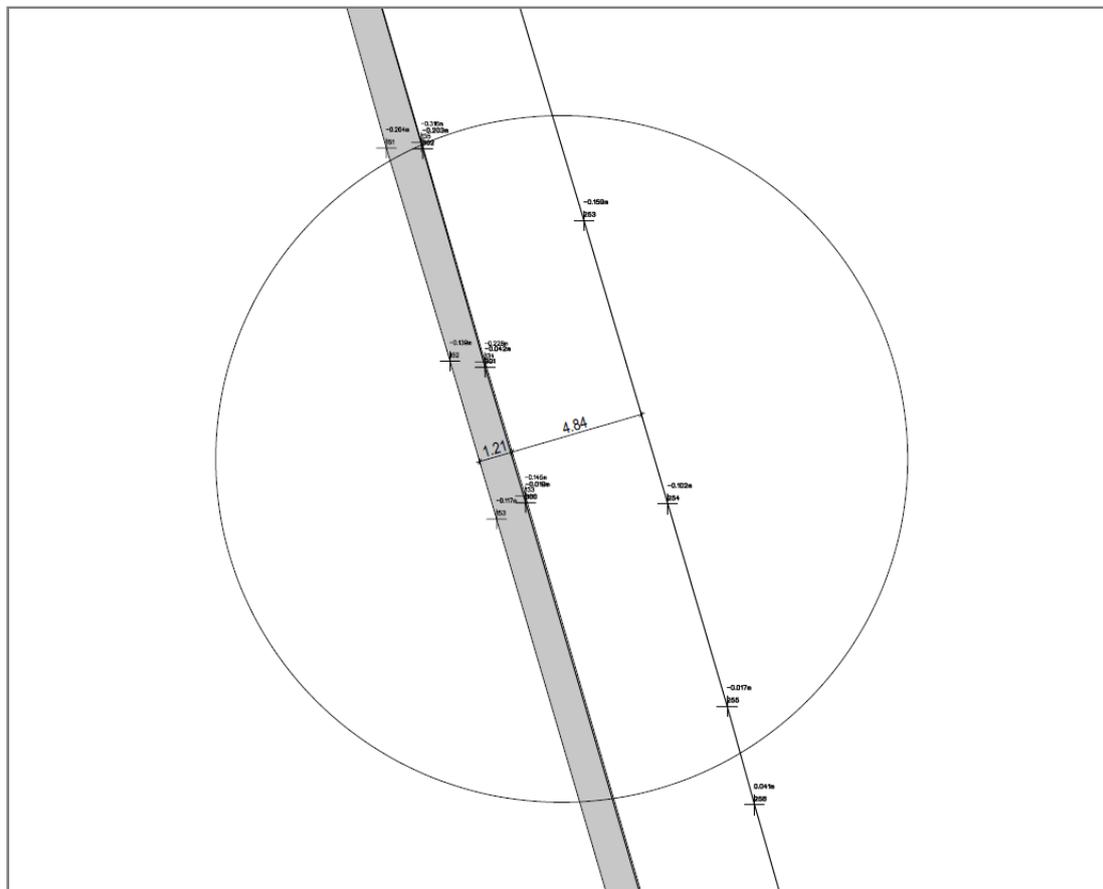


Figura 6 - rilievi stato di fatto di Via Staccioli

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.)
Corsia+banchine	5,50	5,50	4,84
Marcia piede destro	1,50	1,50	1,21
Larghezza complessiva	7,00	7,00	6,05

Si consideri poi, 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 traversa di via Verdi, anch'essa oggetto di adeguamento.

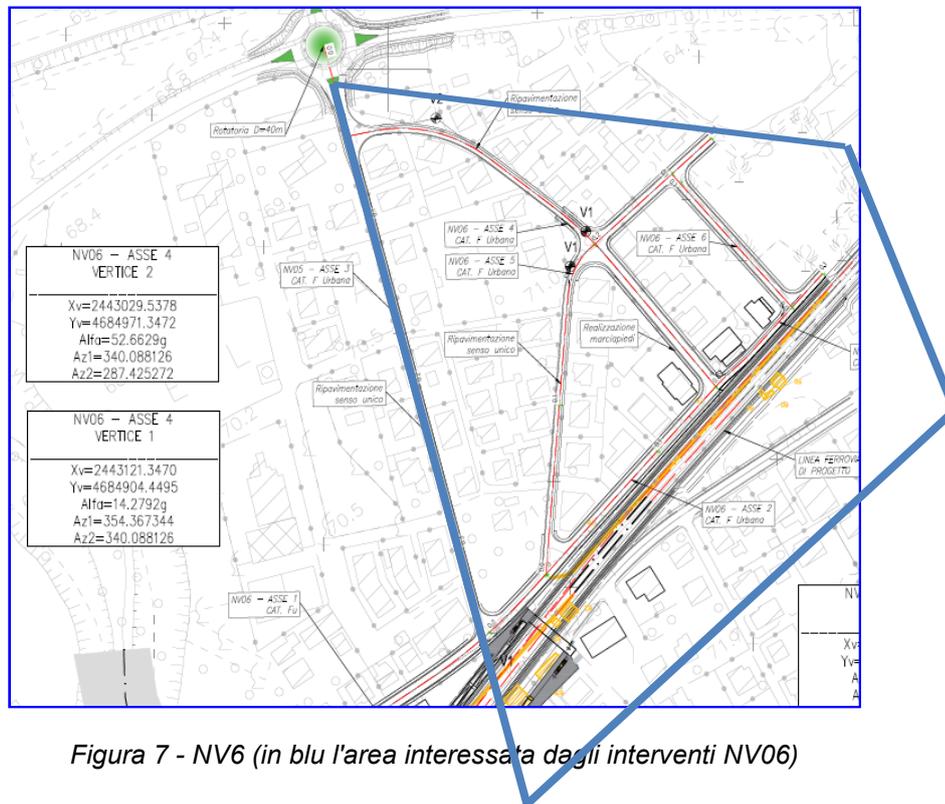


Figura 7 - NV6 (in blu l'area interessata dagli interventi NV06)



Figura 8 - Assi di intervento NV06

Gli interventi principali riguarderanno:

NV06-ASSE 2: tratto di Via Verdi ricompreso 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.

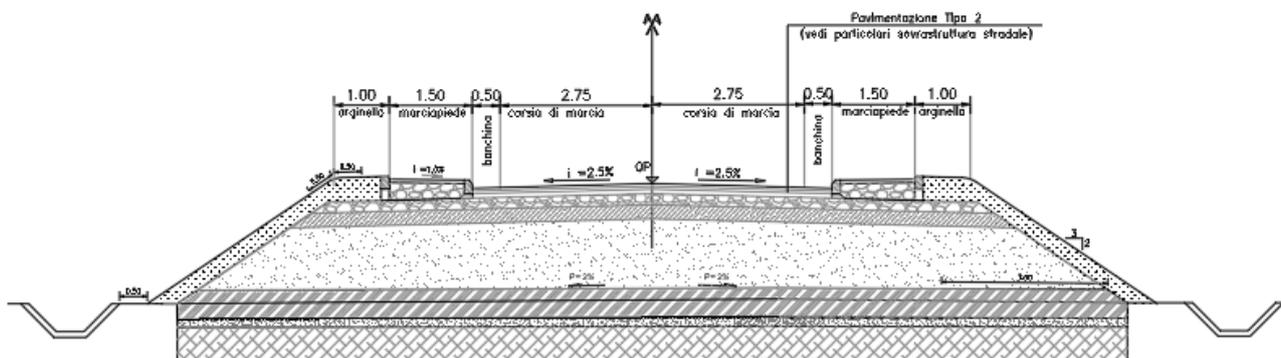


Figura 9 – sezione tipo per asse cat. Fu con corsie da 2,75 m, banchine e marciapiedi laterali

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).

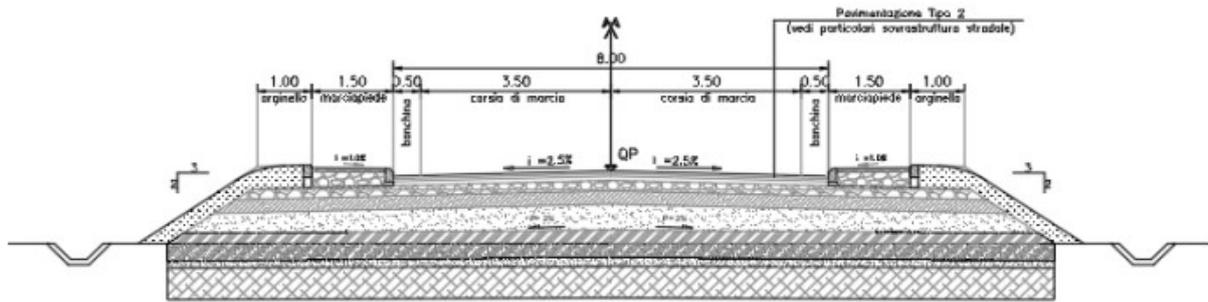


Figura 10 - sezione tipo di asse cat. Fu, con corsie da 3,50 m, banchine e marciapiedi laterali

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.

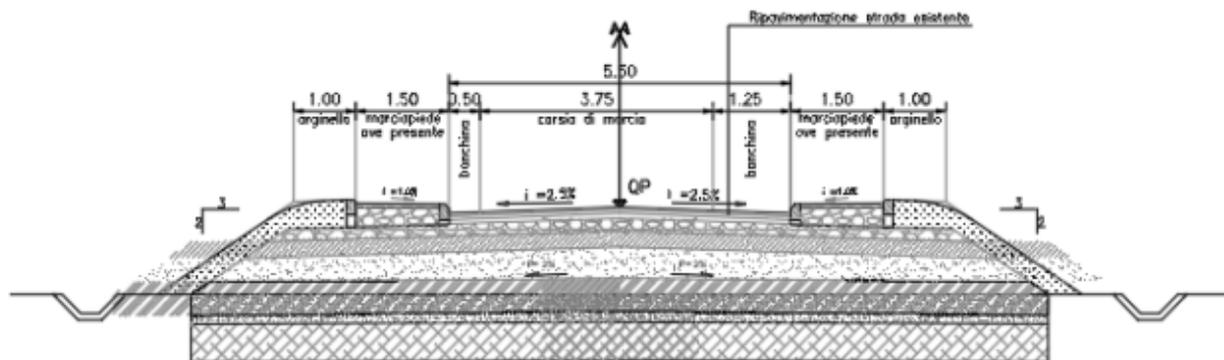


Figura 11 - sezione tipo per asse oggetto di sola ripavimentazione, a senso unico, con corsia da 3,75 m e banchine laterali

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.

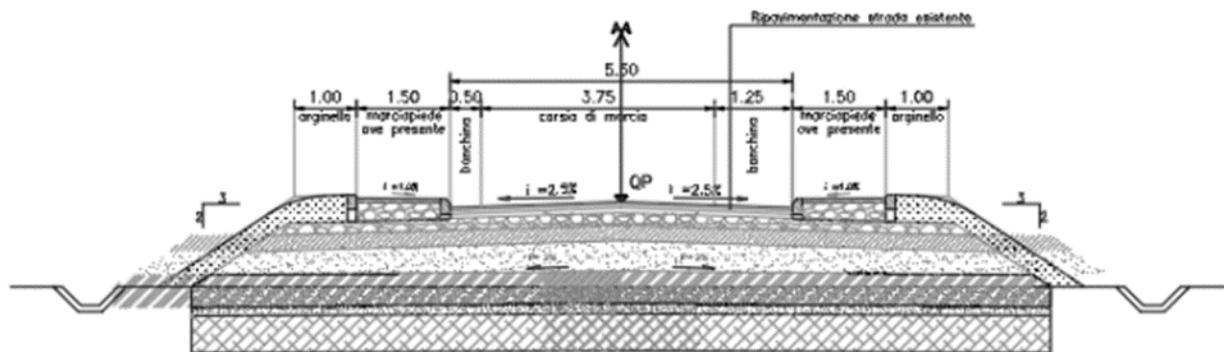


Figura 12 - sezione tipo per asse oggetto di sola ripavimentazione, a senso unico, con corsia da 3,75 m e banchine laterali

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.

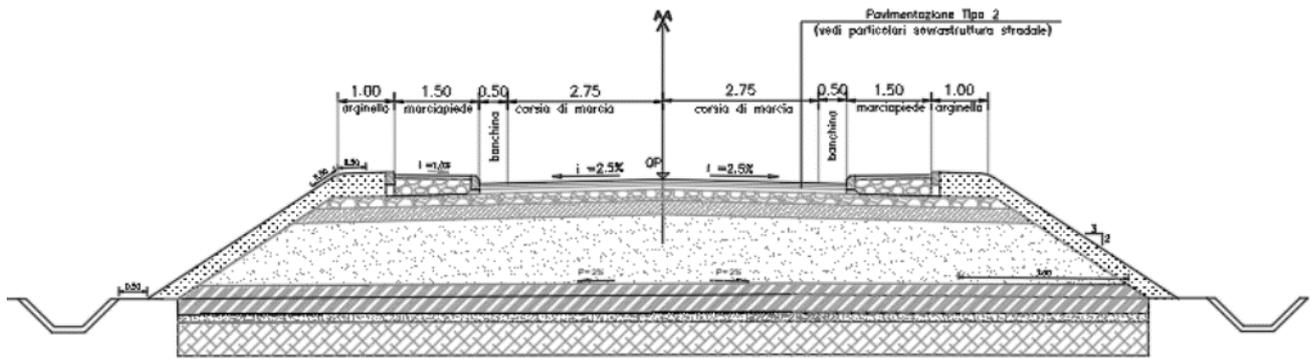


Figura 13 - sezione tipo per asse oggetto di sola ripavimentazione, a senso unico, con corsia da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m

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. 05/11/2001³.

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.

³ 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 piattaforma⁴) 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)

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).

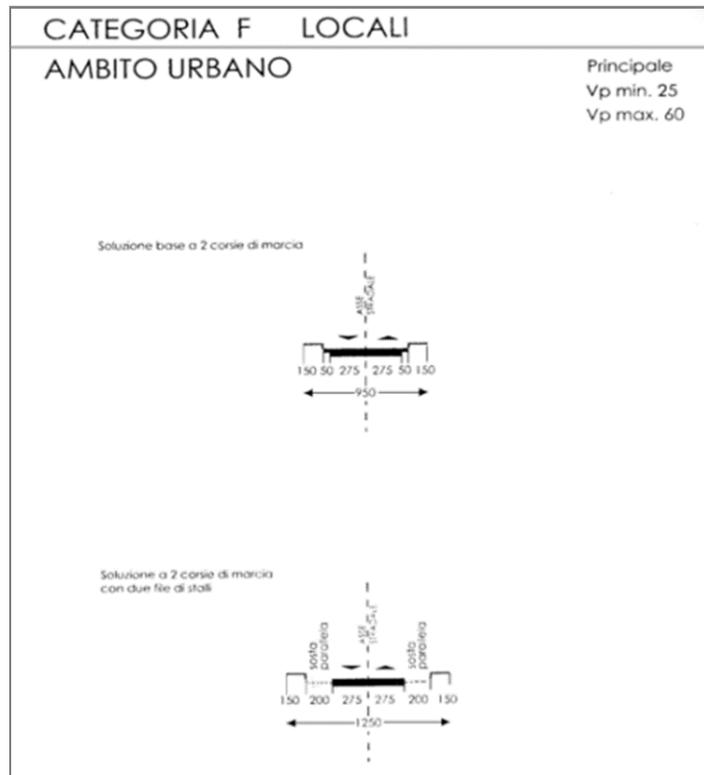


Figura 16 - composizione di una strada di Cat. Fu (D.M. 05/11/2001)

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 17 - 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 18 - 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.

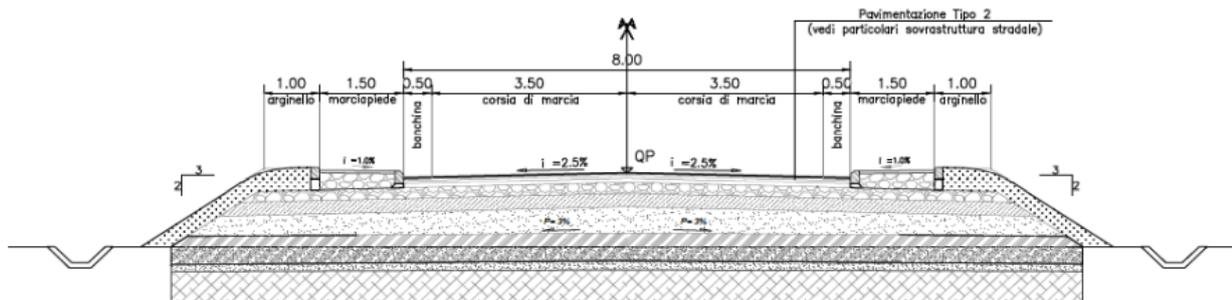


Figura 19 - sezione tipo per asse con corsia da 3,50 m e banchine laterali da 0,50 m

Come affermato nella Relazione tecnico-descrittiva IA9600R29RHN000001B, 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.

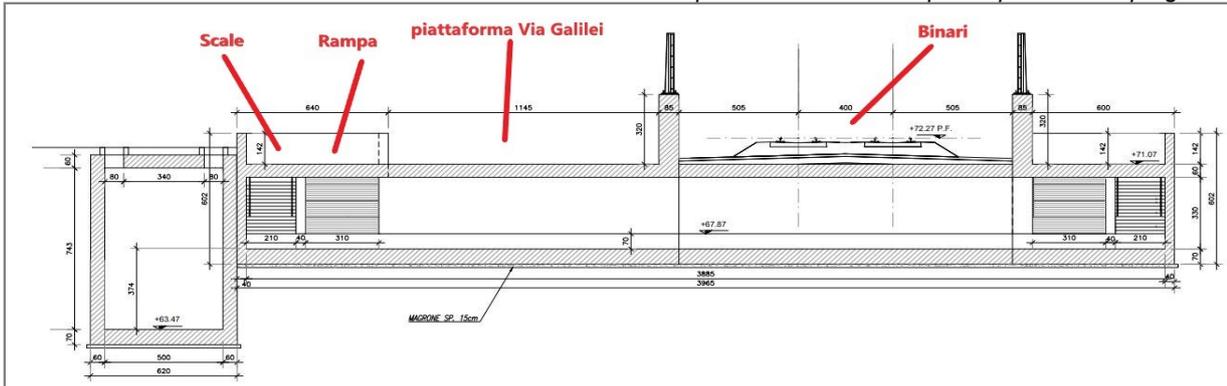


Figura 20 - sezione del sottopasso di Via XX Settembre (IA9600R29PZSI0200002A)

CRITICITA' VIABILITA' VIA GALILEO GALILEI NV07

Il tessuto urbano di Via Galilei sarà completamente stravolto dal raddoppio della linea ferroviaria. È infatti l'area maggiormente interessata dalle demolizioni: di vari edifici, a cui va aggiunto un fabbricato in costruzione (non incluso nell'elenco degli edifici da demolire) e parziali demolizioni di pertinenze abitative e recinzioni.



Figura 21 - 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 22 - 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 (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 rotonda 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 rotonda di progetto.

Si legge nella Relazione tecnico-descrittiva IA9600R29RHN000001B: "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**

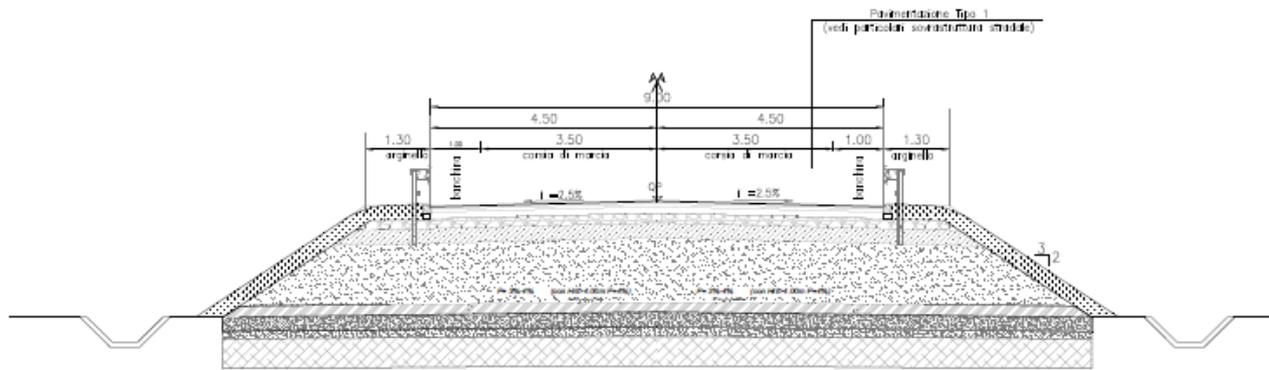


Figura 26 - sezione tipo per asse con corsia da mt. 3,50 e banchine laterali da mt. 0,50

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”⁴⁵**, 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 del versante sud-est 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).

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.

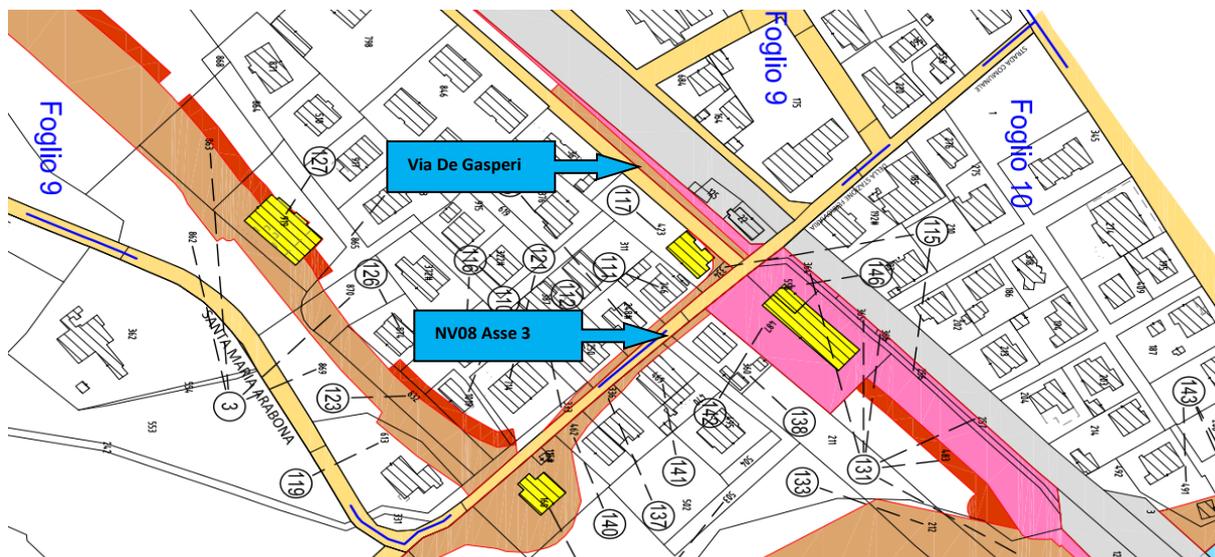


Figura 27 - Planimetria degli espropri

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", come di seguito specificato:

La Panoramica

"La Panoramica" assicura il collegamento con la città di Chieti e Chieti Scalo (Linea 3 e Linea 3/) attraverso **40 corse giornaliere in andata** (42 nel periodo scolastico) e **40 corse giornaliere in ritorno** (41 nel periodo scolastico).

TUA Abruzzo

"Tua Abruzzo" garantisce:

- il collegamento con il Centro Storico di Manoppello (che dista Km 9 dallo Scalo) attraverso **9 corse giornaliere in andata e 9 in ritorno**;
- il collegamento con la città di Pescara e con gli altri comuni limitrofi attraverso **26 corse giornaliere in andata** (giorni feriali) e **25 in ritorno**. Queste corse garantiscono anche il collegamento con altri comuni limitrofi, come Alanno, Scafa, Torre de' Passeri, Popoli, Sulmona e persino L'Aquila (con 2 corse giornaliere);
- nel periodo scolastico, il collegamento con la città di Chieti attraverso **2 corse in andata e 2 corse in ritorno**;

Autolinee Blasioli

"Autolinee Blasioli" garantiscono il collegamento con il Comune di Lettomanoppello attraverso **6 corse giornaliere in andata** (7 nel periodo scolastico) e **5 in ritorno**.

Viaggi & Turismo Cardinale srl

"Viaggi & Turismo Cardinale srl" garantisce il collegamento con il Comune di Alanno attraverso **6 corse giornaliere in andata e 6 in ritorno**.

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 abitato.

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.

§§§§§§

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”

- con **nota prot. 3520 del 12.03.2022** il Comune di Manoppello trasmetteva a ½ p.e.c. il parere negativo, ex art. 23/comma 3 D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. In ordine al “**PFTE ID7941 della velocizzazione linea ferroviaria Roma Pescara Lotto 2**” come di seguito riportata in estratto:”

Manoppello (PE) li 12.03.2022 prot. 3520

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

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

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.

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;

- 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);

- 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

- 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 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 Turrialignani 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:

- 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;
- nota prot. 582 del 13.01.2021 con cui ha contestato l'incompletezza del carteggio RFI con specifico riguardo al seguente documento tecnico elaborato IA9X00R16RGEF000001B 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

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 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 una 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:

- 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);
- 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 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:
- 9) **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;
- 10) **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;
- 11) **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;
- 12) **sorgenti sonore mobili**: tutte le sorgenti sonore non comprese nel punto precedente;
- 13) **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);
- 14) **valore limite di immissione**: il rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo, misurato in prossimità dei ricettori;
- 15) **valori di attenzione**: il valore di immissione che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente;
- 16) **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.
Ai fini del D.M. 16 marzo 1998 si intende per:
 - **Sorgente specifica**: sorgente sonora selettivamente identificabile che costituisce la causa del potenziale inquinamento acustico;
 - **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.
 - **Tempo di osservazione "TO"**: è un periodo di tempo compreso in TR nel quale si verificano le condizioni di rumorosità che si intendono valutare.
 - **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.
 - **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.
 - **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.
 - **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 [...].
 - **Livello differenziale di rumore "LD"**: differenza tra il livello di rumore ambientale LA e quello di rumore residuo LR:
 $LD = LA - LR$
 - **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 $KI = 3 \text{ dB}$; b) per la presenza di componenti tonali $KT = 3 \text{ dB}$; c) per la presenza di componenti in bassa frequenza $KB = 3 \text{ dB}$;
 - **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).
 - **Livello di rumore corretto "LC"**: è definito dalla relazione: $LC = LA + KI + KT + KB$.
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)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo 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).

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.

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)

1) 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;

2) 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 **contrastava** 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.

3) 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, **contrastano** con le norme del PRP (art.67 NTA).

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.

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.

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"

- con **nota prot. 411 del 14.03.2022** Il Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – formulava le seguenti richieste di integrazione ex art. 24 D.Lgs. 152/2002, ai fini del rilascio del parere di competenza:”

CRITICITA' EVIDENZIATE

A) *Beni paesaggistici: Area dichiarata di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136/comma 1 D.M. 21.06.1985 – ZONA IN LOCALITA' MANOPPELLO SCALO IN CUI SI INSERISCE LO STORICO E MONUMENTALE COMPLESSO DELL'ABBAZIA DI S. MARIA ARABONA NEL COMUNE DI MANOPPELLO*

B) *Interferenze con le aree vincolate ex art. 136 D.Lgs. 42/2004*

C) *Interferenze con le aree vincolate ex art. 142 D.Lgs. 42/2004*

D) *Interventi che ricadono nelle aree normate dal P.R.P. (art. 63 ambiti paesaggistici fluviali sottoposti a tutela; art. 64 Zone di conservazione, art. 65 Disposizioni sugli usi compatibili, art. 66 conservazione parziale, art. 67 disposizioni sugli usi compatibili)*

SEGUENTI RICHIESTE DI INTEGRAZIONE

1) *Sviluppo di opportune modifiche ed ottimizzazioni progettuali per la nuova viabilità VI21 di attraversamento del fiume Pescara e dell'Autostrada A25;*

2) *Sviluppo di opportune modifiche ed ottimizzazioni progettuali per la nuova viabilità VI23;*

3) *Sviluppo di opportune modifiche ed ottimizzazioni progettuali per l'adeguamento funzionale della stazione di Alanno (PE)*

4) *Sviluppo di opportune modifiche ed ottimizzazioni progettuali per l'adeguamento funzionale della stazione di Scafa (PE)*

5) *Approfondimento delle modifiche ed ottimizzazioni individuate rispetto ai criteri di tutela del paesaggio e del patrimonio culturale;*

6) *Approfondimento degli interventi previsti per la dismissione delle strutture esistenti, in particolare per i tratti di progetto in variante all'attuale, delineando anche ipotesi di recupero che possano determinare una riqualificazione dell'area e un aumento della qualità ambientale e paesaggistica;*

7) *Approfondimento della trattazione dei caratteri dei luoghi ed individuazione di tutti gli elementi significativi che connotano l'ambito di paesaggio interessato dall'intervento ed il relativo aggiornamento della "Carta di Struttura del Paesaggio";*

8) *Approfondimento della trattazione dei valori tutelati dai vincoli ex lege*

9) *Approfondimento dello studio di intervisibilità e dell'impatto visuale dell'opera*

10) *approfondimento della trattazione delle caratteristiche e dei relativi impatti delle opere d'arte maggiori (cavalcaferrovie, ponti, viadotti, sottopassi, nuova viabilità, tracciato ferroviario in rilevato)*

11) *Approfondimento delle soluzioni previste per le barriere antirumore*

12) *Approfondimento della trattazione delle misure di mitigazione individuate in relazione agli specifici impatti paesaggistici e studiando il loro carattere e disposizione in relazione all'apparato di vegetazione esistente*

13) *Approfondimento della trattazione degli interventi di abbattimento degli alberi, considerato che vi sono numerose interferenze con elementi vegetazionali che concorrono a qualificare i differenti ambiti di paesaggio naturale ed agrario*

14) *Predisposizione di specifici progetti di dettaglio per gli edifici sottoposti a tutela monumentale già dichiarati di interesse culturale con specifico decreto, sia ope legis*

15) *Individuazione esatta di tutti gli immobili soggetti a tutela della parte II del D.Lgs. 42/2004 ovvero quelli già riconosciuti di interesse culturale con specifico decreto*

16) *Integrazione della documentazione di progetto e, in particolare, dello Studio Archeologico con l'indicazione delle esplicita delle aree di interesse archeologico sottoposte a tutela ai sensi delle parti II e III del D.Lgs. 42/2004*

17) *Trasmissione formale alla soprintendenza ABAP per le provincie di CH e PE dei piano di indagini archeologiche preventive*

18) *Sottoscrizione con la Soprintendenza di un accordo ai sensi dell'art. 25/c. 14 D.Lgs. 50/2016 finalizzato alla gestione speditiva della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico*

19) *Invio alla Soprintendenza Speciale per il PNRR di tutta la documentazione trasmessa nell'ambito della suddetta procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico*

20) Modifica ed ottimizzazione del PFTE per quanto attiene alle dimensioni ed alla posizione delle opere previste

21) Aggiornamento e modifica dello Studio Archeologico e dei documenti di verifica preventiva dell'interesse archeologico, viste le criticità rappresentate in relazione alle componenti di tutela del paesaggio e del patrimonio architettonico”

- con nota prot. 1606 del 17.03.2022 il MITE – Commissione Tecnica PNRR-PNIEC – trasmetteva al proponente RFI (ed a tutti gli Enti interessati tra i quali il Comune di Manoppello) le seguenti richieste di integrazioni riferite al progetto ID 7941 di raddoppio ferroviario Roma Pescara Lotto 1 – Tratta Interporto d’Abruzzo Manoppello -:”

Richiesta di integrazioni

Con la presente si comunica che, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta e in considerazione della richiesta di integrazioni del Ministero della Cultura del 14/03/2022 avente prot. n. 0000410-P acquisita nella medesima data al prot. CTVA n. 0001537, il Gruppo Istruttore 2, al fine di procedere con le attività istruttorie di competenza, ritiene necessario chiedere al Proponente quanto segue.

1 CARATTERISTICHE E SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO

1.1 Il progetto di raddoppio della tratta ferroviaria Interporto d’Abruzzo – Manoppello costituisce il “Lotto 1” degli interventi prioritari individuati all’interno del più ampio programma di sviluppo dei collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Abruzzo, la Capitale e la direttrice Adriatica, in attuazione della Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02 “Contratto di Programma 2001-2005: Piano delle priorità degli investimenti” nel quale la linea ferroviaria Roma-Pescara rientrava fra i 7 interventi ipotizzati. Pag. 3/10

1.2 L’intervento di raddoppio della tratta ferroviaria Interporto d’Abruzzo – Manoppello (Lotto 1) verrà realizzato in stretto affiancamento alla linea storica, con velocizzazione e riclassificazione della linea ferroviaria (aumento del carico per passaggio da categoria C3 a D4).

1.3 Per le attività di realizzazione del Lotto 1, sulla base di valutazioni e stime derivanti dall’esperienza, **sono state stimate emissioni per circa 130.000 t di CO2 equivalenti**. Essendo gli obiettivi di sostenibilità orientati a ridurre le emissioni, il progetto non può esimersi dal verificare la possibilità di migliorare la Carbon Footprint della fase di costruzione, che è quella che produrrà il maggior contributo di emissioni nel ciclo di vita dell’opera.

1.4 Con riferimento alle considerazioni sopra esposte si richiede al Proponente:

1.4.a un approfondimento sulle modalità previste per **ridurre l’impronta carbonica** indicando in quali modi e forme e su quali mezzi di cantiere si intenda intervenire per rendere la realizzazione dell’opera maggiormente sostenibile. A titolo di esempio, si indichi se, per la fase realizzativa, sono previsti mezzi di cantiere elettrici con sistemi di ricarica specificamente installati nelle aree di cantiere e alimentati da fonti rinnovabili.

1.5 Allo scopo di disporre di uno strumento sintetico di valutazione dell’utilizzo e del consumo di suolo dell’insieme dell’opera, si richiede di:

1.5.a predisporre una tabella riassuntiva comprendente i dati di superficie delle aree utilizzate, suddivisa per tipologia di uso, definita secondo il terzo livello di Corine Land Cover, e per destinazione definitiva (occupazione temporanea in fase di cantiere o destinazione in via definitiva per la realizzazione della linea e delle opere connesse). Per le aree destinate a ripristino a fine cantiere, si richiede l’indicazione delle superfici destinate di Opere a verde e di quelle destinate al ripristino, con ulteriore indicazione delle tipologie di colture oggetto di ripristino.

2 ASPETTI PROGETTUALI

2.1 Con riferimento alle barriere antirumore, lo studio acustico riporta lo schema tipologico RFI che si intende adottare riportando le diverse altezze a seconda delle componenti di rumorosità da abbattere e la localizzazione di tali barriere. Si richiede di presentare elaborati di progetto di sezioni specifiche che includano il contesto laterale e viste in corrispondenza di tali barriere e fotosimulazioni, al fine di valutare anche l’impatto visivo di tali interventi. Valutare l’inserimento del tipologico proposto nella realtà locale, studiando alternative progettuali più consone al paesaggio presente, ivi compreso, se adeguato, un rinverdimento delle barriere o, se possibile, un mascheramento delle stesse barriere con siepi di adeguata altezza o filari arborei.

3 SOTTOSTAZIONE ELETTRICA (SSE) E CAMPI ELETTROMAGNETICI

3.1 In più punti del documento IA9600R18SDSE0100001A “Studio dell’esposizione ai campi elettromagnetici” si fa riferimento a documenti di Progetto Definitivo, ma al punto 2,2 viene indicata la numerazione della documentazione del PFTE. A questo proposito si richiede al Proponente di:

3.1.a chiarire a quale documentazione fa riferimento lo studio dell’esposizione ai campi pag. 4/10 elettromagnetici.

4 MOBILITÀ ELETTRICA

4.1 Con riferimento alla stazione di Manoppello, nella relazione IA9600R44ROFV0000001B “Elaborati architettonici”, si cita testualmente “il progetto prevede, relativamente all’intermodalità, un nuovo parcheggio con sosta per le auto (con possibilità di stalli per le auto elettriche)”. A tale proposito si chiede al Proponente di:

4.1.a chiarire se sia prevista o meno la realizzazione di stalli per la mobilità elettrica (per bici, ciclomotori e autovetture).

5 COMPONENTE ACQUE SUPERFICIALI

5.1 Nella Relazione generale dello Studio di impatto ambientale, relativamente allo stato delle acque superficiali, vengono riportati i dati relativi a quattro corpi idrici appartenenti al corso del Fiume Pescara. Allo scopo di avere un’informazione più precisa si richiede:

5.1.a l’individuazione del corpo idrico che scorre parallelamente all’opera in esame, e che costituisce il recettore dei corsi d’acqua interferiti dall’opera, con indicazione dei suoi limiti geografici;

5.1.b l’indicazione dei dati più recenti disponibili per quanto riguarda lo stato chimico e lo stato ecologico di tale corpo idrico, con indicazione dei valori attribuiti a ciascun parametro che contribuisce alla definizione di tali stati.

6 COMPONENTE ACQUE SOTTERRANEE

6.1 Con riferimento alla componente acque sotterranee si ritiene necessario che il Proponente fornisca una migliore descrizione, corredata da cartografie di scala adeguata, delle condizioni delle acque di falda lungo il tracciato valutando le interferenze delle opere di progetto con le falde presenti.

7 ARIA E CLIMA

7.1 In riferimento alle valutazioni sulla qualità dell'aria si richiede al Proponente:

7.1.a di integrare lo studio con l'analisi delle emissioni e con le simulazioni modellistiche al fine di stimare le concentrazioni di PM_{2,5} nelle aree di cantiere in presenza di ricettori residenziali.

7.2 In merito ai risultati della simulazione modellistica per i valori massimi orari delle concentrazioni di NO_x e Particolato non si fa riferimento ai valori di fondo orari e giornalieri. Si riportano solo i valori di fondo delle concentrazioni medie annuali. Per ottenere una stima cumulata, in particolar modo presso i risultati più critici, si chiede di:

7.2.a integrare nella simulazione modellistica la stima con il valore di fondo delle concentrazioni di NO_x e Particolato.

7.3 Considerato che c'è una sovrapposizione tra le aree cantieristiche dei lotti 1 e 2 (ID_VIP 7940- 7941) si chiede di

7.3.a evidenziare in maniera più esaustiva i risultati delle modellazioni relative alla contemporaneità delle cantierizzazioni dei lotti 1 e 2. pag. 5/10 **7.4** Nel piano di Monitoraggio ambientale si fa riferimento solo al particolato PM₁₀ e PM_{2,5}, si chiede di: **7.4.a** integrare il monitoraggio andando a considerare anche i valori rilevati di Nox.

8 COMPONENTE RUMORE

8.1 Con riferimento alla componente rumore, sono previste mitigazioni per il rumore in riferimento alla cantierizzazione ma non sono state effettuate analisi e/o previsioni degli impatti acustici prodotti dalle attività di realizzazione dell'opera di progetto per tre i differenti scenari caratteristici e ritenuti significativi, né tantomeno è stata svolta l'analisi comparativa degli impatti delle diverse aree di cantiere previste (cantieri operativi, fronte avanzamento lavori) anche in funzione dei ricettori presenti per ciascuna area di cantiere. Si richiede pertanto:

8.1.a Il completamento della valutazione degli impatti della fase in corso d'opera effettuando, sui ricettori prossimi alle aree di realizzazione dell'opera in progetto, l'analisi dei livelli di rumore prodotti dalle attività di cantiere (cantieri operativi, fronte avanzamento lavori), relativi alle fasi più critiche per tipologia di lavorazioni, considerando tutte le sorgenti/macchinari/impianti previsti nel cantiere, rispondenti alla normativa di settore (ovvero conformi alla direttiva 2000/14/CE e al D.lgs. 262/2002), e il traffico dei mezzi pesanti che interessano la viabilità ordinaria e le piste di cantiere.

8.1.b Le analisi dovranno valutare il rispetto dei limiti normativi (immissione, emissione, differenziale) e delle disposizioni normative previste per le attività di cantiere nella legislazione regionale, evidenziando potenziali situazioni di criticità acustica e di conseguenza specificando gli opportuni accorgimenti/dispositivi/interventi necessari per la mitigazione degli impatti. **8.2** Si richiede pertanto di completare l'analisi comprensiva di:

8.2.a una tabella in cui siano riportati i livelli sonori stimati per i ricettori più prossimi alle aree di cantiere (senza e con gli interventi di mitigazione temporanei e fissi);

8.2.b confronto con i limiti normativi e il confronto con i valori ante operam, e sotto forma di mappe acustiche.

9 COMPONENTE VIBRAZIONI

9.1 Per caratterizzare lo scenario di base (ante operam) il Proponente ha eseguito una campagna di monitoraggio di rilievi vibrometrici in corrispondenza di una sezione delle tratte della linea storica Interporto d'Abruzzo-Manoppello e Manoppello-Scafa su 2 punti di misura installando 3 terne accelerometriche ed è stata eseguita la misura rispettivamente per 7 e 8 transiti ferroviari.

9.2 Le misure e le relative elaborazioni dei dati, per lo scenario di base, sono state effettuate secondo le modalità indicate dalla norma UNI 9614:1990 così come indicato in allegato "IA9600R22RGIM0004002B". Tale norma, ormai superata, è stata sostituita dalla norma UNI 9614:2017, che individua altri parametri di valutazione e altre metodiche di misurazione rispetto alla norma precedente, indicando specifiche modalità di misurazione e valutazione delle vibrazioni prodotte dal traffico ferroviario. In relazione a quanto sopra evidenziato, pag. 6/10 il Proponente dovrà aggiornare le analisi dello scenario di base lungo il tratto di ferrovia oggetto di intervento.

9.3 Per l'analisi dello scenario di base, il Proponente dovrà:

9.3.a Censire ed indicare tutti i ricettori presenti nell'area di influenza anche caratterizzati da differente geomorfologia, identificati con un codice univoco, indicando per ciascuno la distanza dall'asse ferroviario, la destinazione d'uso e i limiti di riferimento;

9.3.b valutare e riportare i livelli vibrazionali sui ricettori censiti nelle condizioni operative attuali, attraverso stime e/o misure, da effettuarsi presso i ricettori i più esposti all'intervento di progetto. L'analisi dello scenario di base dovrà essere condotta secondo quanto indicato nella norma UNI 9614:2017.

9.4 Il Proponente dovrà inoltre aggiornare lo studio di compatibilità dell'opera in relazione alle vibrazioni, stimando sui ricettori presenti nell'area di influenza i livelli vibrazionali nelle condizioni operative di progetto (post operam), secondo la norma UNI 9614:2017.

9.5 Il Proponente dovrà stimare anche i livelli vibrazionali prodotti dalle attività di cantiere (cantieri operativi, fronte avanzamento lavori), nelle fasi più critiche per tipologia di lavorazioni, considerando tutte le sorgenti/macchinari/impianti previsti nel cantiere. I livelli vibrazionali prodotti dalle attività di realizzazione dell'opera di progetto dovranno essere stimati sui ricettori più prossimi alle aree di cantiere, secondo i parametri previsti dalla norma UNI 9614:2017, evidenziando potenziali situazioni di criticità.

9.6 Le analisi (post-operam e fase di cantiere) dovranno essere restituite in forma tabellare, riportando per i ricettori individuati la destinazione d'uso, i limiti di riferimento, i livelli vibrazionali stimati e il confronto con i limiti di riferimento.

9.7 Nel caso in cui le valutazioni degli impatti vibrazionali effettuate ai sensi della norma UNI 9614:2017 evidenziassero situazioni di potenziale criticità, si chiede al Proponente di:

9.7.a individuare gli opportuni interventi di mitigazione. Gli interventi dovranno essere descritti dal punto di vista dimensionale e delle caratteristiche di smorzamento del fenomeno vibratorio e dovranno essere localizzati su cartografia.

10 COMPONENTE BIODIVERSITÀ

10.1 Posto che nella Relazione generale dello Studio di impatto ambientale, relativamente all'inquadramento faunistico, vengono elencati nelle tabelle da 60 a 64 "le principali specie la cui presenza è accertata nell'area dell'Appennino centrale dalla quota del mare al piano montano in Abruzzo", atteso che tale elenco appare incongruo con l'inquadramento faunistico e, più in generale, ecosistemico del territorio interessato dall'opera oggetto di valutazione, allo scopo di avere un'informazione più precisa e relativa all'area in esame si richiede:

10.1.a la redazione di una serie di elenchi relativi alle specie sicuramente presenti e potenzialmente presenti nell'area di studio.

10.2 Posto che, dal punto di vista della connettività ecologica, vengono prese in considerazione tre specie (orso, lupo e capriolo) che presumibilmente non costituiscono la componente di maggiore significatività del territorio in esame, si richiede:

10.2.a la revisione del paragrafo D.2.5.5 per quanto attiene la connettività ecologica, considerata non esclusivamente sulla base degli strumenti di pianificazione, ma anche sulla base della situazione ecosistemica reale e potenziale (ad esempio in riferimento a quanto indicato al punto 8.3.a); pag. 7/10

10.2.b la revisione del testo riportato a pagina 89, eliminando i riferimenti allo studio archeologico.

11 PAESAGGIO

Ad integrazione delle richieste di integrazioni del Ministero della Cultura del 14/03/2022 prot. n. 0000410-P, si precisa quanto segue:

11.1 In relazione al patrimonio agroalimentare, si richiede di:

11.1.a fornire una cartografia con localizzazione dei terreni utilizzati per colture agricole di pregio (I.G.P., I.G.T., D.O.C., D.O.P.), con una legenda che indichi la tipologia di colture ed evidenziando le eventuali interferenze con gli interventi compresi nel progetto in esame.

12 PROGRAMMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (SUOLO)

12.1 In riferimento alla matrice ambientale suolo, nel Progetto di monitoraggio ambientale, a pag. 64 si dichiara che la manutenzione e il monitoraggio dei cumuli di terreno vegetale non riguardano il Progetto di Monitoraggio Ambientale in quanto onere dell'Appaltatore. Al riguardo si richiede al Proponente di:

12.1.a esplicitare le prescrizioni che verranno imposte all'Appaltatore per quanto riguarda il monitoraggio dei cumuli di terreno vegetale, anche in relazione al rischio di ingressione di specie vegetali alloctone a comportamento invasivo.

12.2 In riferimento alla matrice ambientale suolo, si chiede al Proponente di integrare il PMA:

12.2.a indicando i criteri impiegati per la definizione dei punti di campionamento finalizzati a valutare, per le diverse superfici di deposito, l'eventuale alterazione delle caratteristiche chimiche del suolo nella fase PO.

13 PROGRAMMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (ACQUE SUPERFICIALI)

13.1 Con riferimento alle attività di monitoraggio sulle acque superficiali, vengono indicate, come analisi qualitative, "specifici parametri chimico-fisici, chimici e batteriologici e biologici" (pag. 46 "Progetto di monitoraggio ambientale"). Successivamente, però, alla voce "Parametri chimici e microbiologici acqua" vengono elencati una serie di parametri chimici, senza alcun parametro microbiologico, mentre compare la voce "Parametri biologici e fisiografico-ambientali" nella quale vengono indicate tre metodiche (STAR-ICMI, NISECI e IFF) che, rifacendosi ad analisi e campionamenti di differenti comparti ecosistemici, necessitano di specifici piani di monitoraggio, che non possono trovare rispondenza nella programmazione temporale dei monitoraggi riportata al punto D.2.6 a pag. 54. Al riguardo si richiedono quindi le seguenti integrazioni/chiarimenti:

13.1.a rivedere il programma di monitoraggio delle acque superficiali, indicando esplicitamente il potenziale impatto che si intende monitorare con ciascun parametro e/o indice per ciascuna fase (AO, CO e PO) e le relative tempistiche; **13.1.b** riportare, per ciascun parametro, lo standard analitico e/o il riferimento bibliografico relativo.

14 PROGRAMMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (BIODIVERSITÀ)

14.1 Posto che nel progetto di monitoraggio ambientale vengono elencate e descritte metodologie e pag. 8/10 procedure che poi non trovano riscontro nella reale programmazione delle attività di monitoraggio previste (basti a titolo di esempio che per gli aspetti faunistici, a valle della tabella 33, relativa alla tipologia ed alla frequenza dei rilievi, si dichiara di non prevedere alcun tipo di monitoraggio faunistico); atteso che la suddivisione del testo tra parametri, metodologie, articolazione temporale e localizzazione dei punti di monitoraggio rende di difficile esame il programma di monitoraggio nel suo complesso si richiede di:

14.1.a redigere un progetto specifico di monitoraggio di flora e vegetazione, con indicazione, per ciascun aspetto considerato, delle metodiche previste, dei punti o delle aree di monitoraggio e della relativa articolazione temporale;

14.1.b redigere un progetto specifico di monitoraggio della fauna, con indicazione, per ciascuna componente faunistica oggetto di monitoraggio, delle metodiche previste, dei punti o delle aree di monitoraggio e della relativa articolazione temporale.

14.2 Atteso che nel testo si fa riferimento, per quanto riguarda la nomenclatura scientifica utilizzata e la verifica della corretta determinazione delle specie nelle indagini floristiche, al testo S. Pignatti, 1982, Flora d'Italia, Edagricole; e come riferimento alle Liste Rosse elaborate dalla Società Botanica Italiana e dal WWF (Conti et al., 1992, 1997) si richiede di:

14.2.a prevedere l'utilizzo, come riferimento per la nomenclatura scientifica e la determinazione delle specie vegetali, del testo Pignatti S., Guarino R., La Rosa M. (2017-2019) Flora d'Italia, 2° edizione, Edagricole, più aggiornato rispetto a quello citato; **14.2.b** utilizzare come riferimento le Liste Rosse IUCN per l'Italia, molto più aggiornate, reperibili sul sito internet del MITE.

15 OPERE A VERDE

15.1 Gli elenchi delle specie da utilizzare nelle diverse tipologie di opere a verde previste presentano alcuni aspetti di non totale correttezza ecologica. Si richiede quindi:

15.1.a di rivedere l'elenco delle specie erbacee previste per gli interventi di inerbimento, allo scopo di escludere dagli interventi l'utilizzo di specie alloctone, per quanto di comune utilizzo negli interventi di giardinaggio;

15.1.b di rivedere le esigenze ecologiche indicate per le specie arboree da utilizzare, con particolare riferimento all'impianto di ontano nero in stazioni asciutte o sopraelevate, e all'utilizzo dello stesso nella realizzazione di filari;

15.1.c di tenere conto della necessità di utilizzare forme ed ecotipi selvatici, evitando l'impianto di cloni industriali, in particolare per quanto riguarda il pioppo nero.

15.2 Data l'importanza di evitare che le attività di movimento terra finalizzate ai ripristini delle aree agricole utilizzate per i cantieri e per la realizzazione delle opere a verde determinino la diffusione di specie alloctone a comportamento invasivo, si richiede:

15.2.a di definire le modalità e le accortezze da utilizzare in CO per ridurre al minimo il rischio di diffusione di specie alloctone a comportamento invasivo (anche attraverso la definizione di prescrizioni per gli Appaltatori), nonché le modalità di monitoraggio di tale aspetto in CO e PO. pag. 9/10 16 PIANO UTILIZZO TERRE (PUT)

16.1 Con riferimento ai contenuti della relazione generale si chiede di integrare il PUT specificando:

16.1.a la destinazione d'uso desunta dagli strumenti urbanistici vigenti delle aree fisse di cantiere, delle aree di deposito e delle aree di stoccaggio intermedio delle terre e rocce da scavo (includendo sia le aree di stoccaggio di terre e rocce qualificate come sottoprodotti sia le aree di stoccaggio di terre e rocce gestite nel regime dei rifiuti) in forma tabellare riassuntiva.

16.2 In riferimento al riscontro di superamenti delle CSC in campioni di suolo e acque di falda indicati nel capitolo 4 della relazione generale del PUT si chiedono:

16.2.a informazioni in merito alle eventuali segnalazioni effettuate ai sensi del Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e il riscontro alle stesse fornito dall'Autorità competente.

16.3 Il PUT prevede il monitoraggio in corso d'opera delle acque di ruscellamento e percolazione delle aree di stoccaggio dei materiali di scavo venga effettuato senza però dare indicazioni in merito al profilo analitico adottato e alle azioni da attuare in relazione agli esiti del monitoraggio.

16.3.a Si chiede di integrare tali aspetti.

16.4 Si rileva che l'allegato 2 del documento "Schede tecniche dei siti di produzione" (avente codice IA9600R69SHTA0000001B) riporta le stratigrafie dei sondaggi effettuati con la dicitura "versione provvisoria". 16.4.a Si richiede che la documentazione venga integrata con le stratigrafie in versione definitiva.

17 SITI POTENZIALMENTE CONTAMINATI INTERFERENTI CON LE OPERE IN PROGETTO

17.1 Dalla relazione generale "siti contaminati" (avente codice IA9600R69RGSB0000001B) risulta la presenza di siti "potenzialmente contaminati" interferenti con il progetto in esame per i quali il Proponente ha presentato un piano di indagine ai sensi dell'art. 242 ter del D.Lgs. 152/2006.

17.1.a Si chiedono gli esiti di un eventuale riscontro fornito dall'Arpa territorialmente competente o da ISPRA al piano d'indagine presentato dal Proponente per i siti potenzialmente contaminati identificati nell'anagrafe regionale con i codici CH900098 e PE900007. Si richiama infine la richiesta di integrazioni del Ministero della Cultura del 14/03/2022 avente prot. n. 0000410-P.

Per quanto sopra, si chiede di voler provvedere a fornire la documentazione richiesta entro 10 giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data di protocollo della presente nota, inviata a mezzo di posta elettronica certificata. Qualora necessario, prima della scadenza del termine dei giorni sopra indicato, ai sensi dell'art. 24, comma 4, del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., codesta Società potrà inoltrare all'Autorità competente richiesta motivata di sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa.

Si precisa che, ai sensi di quanto previsto dal predetto comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., "nel caso in cui il proponente non ottemperi alla richiesta entro il termine pag. 10/10 perentorio stabilito l'istanza si intende respinta ed è fatto obbligo all'Autorità competente di procedere all'archiviazione della stessa".

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione Generale Valutazioni Ambientali, via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma, in n. 3 copie in formato digitale, di cui una copia alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC presso la citata Direzione Generale, predisposte secondo le Specifiche Tecniche e Linee Guida definite da questo Ministero e consultabili nel portale delle Valutazioni Ambientali: www.va.minambiente.it alla sezione "Dati e strumenti".

Copia della documentazione richiesta dovrà, inoltre, essere inoltrata a tutte le Amministrazioni competenti per il procedimento di cui trattasi. Ai sensi del comma 5, dell'art. 24, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., e nel rispetto dell'articolo 6, paragrafo 7, della Direttiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011 concernente la Valutazione dell'Impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati, si chiede a codesta Società di **trasmettere alla Direzione Generale un nuovo avviso al pubblico**, predisposto in conformità al comma 2 del predetto articolo, da pubblicare a cura della medesima Direzione Generale sul portale delle Valutazioni Ambientali e dalla cui data di pubblicazione decorre il termine per la presentazione delle osservazioni e la trasmissione dei pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici che hanno ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 23, comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. IL PRESIDENTE Cons. Massimiliano Atelli (documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

- Con nota prot. 1605 del 17.03.2022 il MITE – Commissione Tecnica PNRR-PNIEC – trasmetteva al proponente RFI (ed a tutti gli Enti interessati tra i quali il Comune di Manoppello) le richieste di integrazioni riferite al progetto ID 7940 di raddoppio ferroviario Roma Pescara Lotto 2 – Tratta Manoppello – Scafa”,le quali ricalcano quelle di cui alla precedente nota e quindi non vengono richiamate”
- In riscontro alle soprarichiamate note MITE – Commissione PNRR-PNIEC – (prot. 1605/2022 ed 1606/2022) RFI, a firma del l.r.p.t. Ing. A. Borgia, **procedeva in data 09.04.2022** nuovo avviso di deposito documentazione integrativa. Tuttavia detto carteggio, a dispetto di quanto asserito, non risultava ispezionabile (causa blocco informatico c/o il MITE risoltosi solo il 06.05.2022) e di tanto ne dava contestazione l'Amministrazione Comunale con **nota prot. 5206 del 13.04.2022** anche al fine della non decorribilità dei termini assegnati (15 gg.) per la presentazione da parte del Comune delle proprie ulteriori osservazioni,
- Ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 44 e 46 D.L. 31.05.2021 n. 77 convertito in L. 29.07.2021 n. 108, nonché sulle raccomandazioni n. 1 del 15.06.2021 e n. 2 del 06.09.2021, in data 23.12.2021 veniva avviato il processo denominato di **“Dibattito Pubblico”**, istituito previsto dalla normativa vigente ex plurimis dall'art. 22 D.Lgs. 50/2016, esperito con il deposito (21.04.2022), a cura della Coordinatrice Arch. Iolanda ROMANO, della relazione conclusiva dalla

quale emergono gli aspetti propedeutici, ai fini della presente deliberazione, ovvero che, a fronte delle pressanti, reiterate, e molteplici rappresentate dal territorio - Amministrazioni di Chieti e Manoppello, associazioni e comitati, singoli cittadini - in sede di incontri, tavoli tecnici (11) e quaderni (58), di modificare il tracciato ferroviario, i rappresentanti di Rfi replicavano indicando elementi ostativi di carattere ambientale, idrogeologico, tecnico-realizzativo ed economico, confermando, *per facta concludentia*, **l'indisponibilità del proponente ad accogliere dette proposte e quindi a redigere una nuova PFTE aderente alle richieste pervenute.** Nel dettaglio si riporta in estratto quanto contenuto nella relazione conclusiva DP”:

1) VARIANTE MANOPPELLO 2006

Una di queste, la “Variante Manoppello 2006” (tracciato in magenta nella figura 2) riprende sostanzialmente un progetto del 2006-7, con passaggio a raso immediatamente a nord dell'autostrada e non risulta più realizzabile per due ordini di motivi:

- gli standard ferroviari attuali, che prevedono almeno un doppio binario per le nuove linee;
- non meno importante, l'entrata in vigore delle Norme tecniche per le costruzioni (Ntc) del 2018 e della relativa Circolare 21/01/2019. I risultati degli studi idraulici condotti in ottemperanza a quanto in esse previsto (vedere box) mostrano **secondo Rfi come gran parte del tracciato a raso previsto nel 2006 ricada in zona esondabile.**

2) VARIANTE MANOPPELLO 2022

L'altra ipotesi, la “Variante Manoppello 2022” (tracciato in rosso nella figura 2), risponde a queste criticità prevedendo lo scavalco dell'A25 e un lungo viadotto fino ad attraversare lo svincolo autostradale e il fiume e a porsi in affiancamento alla linea attuale a ovest dell'area industriale di Alanno.

Tuttavia questa **soluzione presenta alcune problematiche ritenute da Rfi troppo onerose, se rapportate al tracciato scelto:**

- l'interferenza con la viabilità dell'Interporto, sulla cui area verrebbe a ricadere anche la futura stazione di Manoppello; • l'impatto sul territorio di un viadotto lungo 7,8 km e con altezze tra i 10 e i 19,5 metri sul piano campagna; • l'aumento dei costi e dei tempi di realizzazione;
- la viabilità di progetto che verrebbe a trovarsi in zona esondabile;
- il doppio passaggio a scavalco della SP84 che da Alanno Scalo passa dal territorio di Rosciano e prosegue per Pescara;
- la demolizione di 9 edifici (di cui 2 attività produttive) nel Comune di Chieti e di 18 (di cui 10 attività produttive) nel Comune di Manoppello. Con queste premesse, anche questa alternativa non viene sviluppata da Rfi e il tracciato sottoposto a dibattito pubblico “non passa per l'Interporto di Manoppello, ma si sviluppa in affiancamento alla linea storica” (vedere dossier di progetto, pagg. 49-51).

Nella sezione Faq sul sito del dibattito pubblico si è ritenuto utile chiarire la normativa di riferimento circa la pericolosità e il rischio idraulico, rappresentata dal Piano stralcio difesa alluvioni (Psda) con le relative mappe e dalle Norme tecniche di attuazione (Nta). Come richiesto dalla normativa sia regionale (art. 8 Nta del Psda), sia nazionale (Ntc 2018, cap. 5) Rfi in occasione della progettazione del tracciato, oltre a tenere conto di quanto prescritto nel Psda, ha dovuto sviluppare un ulteriore studio idraulico di dettaglio del fiume. Lo studio svolto ha evidenziato aree di esondazione più estese di quelle riportate nel Psda, ma in linea con quelle determinate nell'ambito di un altro studio idraulico, commissionato dalla Regione Abruzzo, a supporto del progetto esecutivo delle casse di espansione in via di realizzazione sul fiume Pescara.

3) VARIANTE CHIETI – MANOPPELLO

Alle scelte e alle relative motivazioni addotte nel dossier di progetto, illustrate al pubblico nel primo incontro informativo del 25 febbraio, hanno fatto seguito varie proposte di ulteriori varianti da parte di enti locali e cittadini. La principale - per intensità delle preferenze espresse, dimensioni, impegno dedicato nel corso del dibattito pubblico al suo sviluppo progettuale - è quella presentata dai Comuni di Chieti e Manoppello e denominata dai due sindaci Variante dei cittadini, di seguito “Variante Chieti-Manoppello”.

La proposta, annunciata dal sindaco di Manoppello nel tavolo tecnico del 28 febbraio unitamente alla richiesta di un tavolo tecnico dedicato, viene illustrata ai tecnici Rfi e Italferr il 3 marzo, presso la sede di Interporto d'Abruzzo e in una parte itinerante dell'incontro che consente di realizzare sopralluoghi nelle aree interessate.

La differenza più evidente di questa variante rispetto alla “Variante Manoppello 2022” presente nel dossier di progetto è nel tratto tra Bivio Brecciarola e Interporto e in particolare nell'attraversamento dell'autostrada A25 con passaggio in galleria invece che in viadotto. **Questa soluzione infatti valuta diversamente da Rfi il problema dell'esondabilità della zona** - riscontrato come si è visto sia dallo studio di Italferr, sia dal progetto di casse di espansione della Regione - **limitandosi a considerare le prescrizioni del Psda vigente.** I Comuni di Chieti e Manoppello sostengono, in pratica, l'attendibilità e l'applicabilità della cartografia del Piano stralcio difesa alluvioni (Psda) formalmente in vigore, sebbene dalla fine del 2020 sia in fase di revisione da parte dell'Autorità di bacino su formale richiesta della Regione Abruzzo (delibera Giunta regionale n. 725 del 23/11/2020 e lettera del 15/12/2020). I due Comuni propongono così un percorso che partendo da Brecciarola passa sotto l'autostrada, prosegue in parallelo al binario di servizio che conduce all'Interporto e a raso fino all'area in cui si collocherebbe la nuova stazione (in rosa nella figura 3) poco oltre gli edifici interportuali, per poi innalzarsi e passare sopra l'area fluviale con due viadotti rispettivamente di 200 e 400 metri verso località Zio Tom, nei pressi della quale si affiancherebbe alla linea attuale.

4) VARIANTE CHIETI - MANOPPELLO INGEGNERIZZATA

”Fiduciosi della fattibilità di massima di quanto proposto, i Comuni di Chieti e Manoppello chiedono di approfondirne lo studio – definito “ingegnerizzazione” del tracciato – in modo da ottenere un'alternativa di progetto confrontabile con il tracciato proposto da Rfi.

Nell'arco di 14 giorni Italferr, su mandato di Rfi, produce l'ingegnerizzazione della proposta dei due Comuni, consistente nell'inserimento del tracciato su una mappa quotata e nell'identificazione del suo profilo altimetrico, secondo le norme vigenti e le regole per una buona progettazione ferroviaria.

I risultati di questo approfondimento sono esposti in un nuovo tavolo tecnico svolto il 17 marzo presso la sala Europa dell'Aurum di Pescara alla presenza di tutti i Comuni interessati, la Regione e i rappresentanti dei comitati di cittadini interessati (ComFer e Variante No Mulino)⁸. Nel tavolo tecnico vengono prese in esame tutte le criticità del tracciato, una volta calato nel contesto dell'area interportuale e della Val Pescara.

Si nota innanzitutto che l'ingegnerizzazione ha richiesto una modifica di tracciato per diminuirne l'incidenza sull'area ambientalmente più sensibile, con un attraversamento dell'area fluviale più breve di quello previsto dalla proposta dei due Comuni. Ciò comporta un allontanamento dall'area abitata di località Zio Tom, ma un prolungamento del viadotto fino alla SP84, con un notevole impatto sul territorio comunale di Rosciano. Il tracciato sarebbe in viadotto per 2,8 km, a un'altezza media di 10-12 metri (15 metri per il passaggio sul fiume Pescara).

Rispetto alla "Variante Chieti-Manoppello" originaria, infine, la stazione di Manoppello con relativa viabilità sarebbe da spostare nell'unica area libera da rischio idraulico tra l'Interporto e l'autostrada e probabilmente andrebbe abbattuto un fabbricato industriale nella zona.

Secondo Italferr sussisterebbero tuttavia almeno tre problematiche concentrate nel tratto tra Bivio Brecciarola e Interporto:

- la galleria sotto l'autostrada è in area esondabile secondo gli studi di Rfi, ma anche secondo la cartografia regionale citata, come mostrato nella fig. 5;
- l'affiancamento dell'autostrada per un tratto di circa 3 km è a una distanza minore dei 60 metri previsti dalla normativa, per il superamento della quale sarebbe necessaria una deroga da parte ministeriale;
- il passaggio vicino a un impianto per il gas metano non rispetta la direttiva Seveso III quando prescrive all'art.22 di prevedere e mantenere opportune distanze di sicurezza tra gli stabilimenti e le principali vie di trasporto. (per quest'aspetto in particolare piaccia considerare che nel PFTE Lotto 2 - ex plurimis planimetria WSB tavola 1-2 nr. IA9700R29P5IF001101B- si evince come il tracciato non costeggia ma attraversa per intero il sito/deposito di stoccaggio Alanno Gas, con buona pace delle zelanti quanto contraddittorie obiezioni sollevate nella soluzione alternativa)

5) VARIANTE PLUS

Per risolvere le tre criticità evidenziate della "Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata", Italferr nello stesso tavolo tecnico del 17 marzo presenta una proposta ulteriore che PER IL PASSAGGIO SUL FIUME MANTIENE IL PERCORSO DI QUESTA VERSIONE DELLA VARIANTE, MENTRE per il tratto Brecciarola-Interporto ripropone il passaggio sopra l'autostrada, già previsto nella soluzione "Manoppello 2022" presente nel dossier di progetto.

Ne risulta PER QUEST'ULTIMO TRATTO UN CAMBIAMENTO DI PERCORSO E ALTIMETRIA come mostrato nella figura 6. Questa soluzione, denominata per brevità "Variante Plus", è caratterizzata da un **lungo viadotto di circa 7 km**. Infatti, scavalcata l'autostrada a Brecciarola, il tracciato non ha lo spazio per scendere in corrispondenza della stazione di Manoppello - che diventerebbe quindi sopraelevata - e prosegue in quota verso ovest secondo quanto previsto dalla "Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata", senza interferire con l'area industriale di Alanno10.

La sostanziale fattibilità dal punto di vista tecnico della "Variante Plus" riscuote gli immediati favori di cittadini e amministratori di Chieti e Manoppello. Questi ultimi ne richiedono subito un ulteriore approfondimento rispetto a costi e tempi di realizzazione ed è chiaro che la soluzione può rappresentare secondo i promotori, e secondo varie posizioni che seguiranno, un'alternativa in grado di bypassare i problemi connessi alla viabilità, agli espropri di fabbricati e aree, nonché alla collocazione delle barriere antirumore previste dal tracciato Rfi.

Permangono tuttavia alcune criticità:

- la realizzazione di una stazione sopraelevata il cui attacco a terra si verrebbe a trovare nell'unica area non esondabile della zona - peraltro già destinata a un campo fotovoltaico - e comporterebbe quindi di realizzare le strade di accesso in condizioni di rischio perché in parte su aree a rischio esondazione;
- l'interferenza con la viabilità interportuale;
- il passaggio nei pressi della frazione Mulino, dove già da tempo è presente il Comitato No Variante Mulino;
- il raccordo con la linea ferroviaria attuale, che comporta un doppio passaggio sulla strada provinciale nella parte di tracciato che interessa il Comune di Rosciano sulla sinistra orografica del fiume

Quest'ultimo nodo rappresenta una criticità insormontabile per il sindaco di Rosciano, che richiede un nuovo tavolo tecnico dedicato alle possibili mitigazioni e compensazioni di una soluzione ritenuta particolarmente impattante a livello visivo e ambientale.

Il tavolo si tiene il 24 marzo sul luogo che verrebbe compromesso dal viadotto, in modo da capire quali modifiche potrebbero rendere più accettabile l'infrastruttura. La discussione sortisce la proposta del sindaco di Rosciano, come conditio sine qua non per il proprio assenso sulla "Variante Plus", di realizzare a compensazione del danno subito col doppio passaggio sopra la strada provinciale un collegamento diretto tra il centro abitato e la futura nuova stazione di Manoppello tramite un altro viadotto stradale che dovrebbe attraversare la valle, incrociando e sottopassando il viadotto ferroviario.

COSTI E TEMPI DELLA VARIANTE PLUS

La "Variante Plus" sarà infine oggetto dell'ultimo tavolo tecnico, svolto il 1° aprile on line alla presenza di tutti i Comuni interessati, la Provincia e la Regione Abruzzo, nel quale vengono resi pubblici i risultati dell'ulteriore approfondimento da parte di Italferr sui costi di realizzazione e sui tempi di progettazione.

Per quanto riguarda i primi, **la cifra potrà variare tra gli 80 e i 112 milioni di euro aggiuntivi rispetto al costo di 720 milioni del tracciato originario.**

La forbice è dovuta alle incertezze circa la conformazione, la sismicità e la qualità dei terreni su cui andranno a poggiare i pilastri del viadotto, nonché circa le aree da espropriare, la cantierizzazione e la viabilità, da dipanare con un supplemento di indagine.

Da questa forbice sono detratti i costi di viadotti, adeguamenti viari ed espropri previsti nel progetto originario, mentre non sono compresi i costi relativi sia a possibili richieste di Comuni o enti (compreso Interporto) interferiti dal nuovo tracciato, sia a eventuali imprevidi di carattere geotecnico derivanti da tali richieste. I **tempi di progettazione aggiuntivi** vengono **stimati in 9 mesi**, mentre si chiarisce che solo il completamento delle indagini sopra citate rivelerà la complessità realizzativa dell'opera e permetterà di stimare la durata dei lavori.

Come si è visto sin qui, la "Variante Chieti-Manoppello" nelle sue diverse successive versioni ha assunto enorme rilievo nel dibattito pubblico, sia dal punto di vista tecnico-progettuale in quanto costituisce di fatto una nuova linea, sia dal

punto di vista sociale e simbolico, in quanto rappresenta per molti soggetti una soluzione priva di effetti collaterali su famiglie, tradizioni e imprese locali.

Anche sulla scorta dell'apertura dimostrata dei progettisti verso l'approfondimento di quell'alternativa, il dibattito pubblico ha visto nascere altre **proposte di variante**, che sono state **vagliate attentamente da Rfi e Italferr** e tuttavia non sono state **oggetto di sviluppi progettuali in quanto caratterizzate da incongruenze palesi con le norme vigenti e quindi destinate a non essere approvate dagli enti competenti.**

6) VARIANTE UNITARIA

Infine, un'ulteriore variante a firma della sola consigliera provinciale Fabia Fattore e da lei denominata "Variante unitaria" propone una soluzione per l'intero tratto da Brecciarola a Scafa. Rispetto al tracciato di Rfi sottoposto a dibattito pubblico la linea ferroviaria procede in stretto affiancamento con l'A25 fino all'altezza dell'attuale stazione di Alanno per poi staccarsi, attraversare l'area Sic e il fiume, proseguire verso Scafa passando a fianco dello svincolo autostradale (nei pressi del quale sarebbe collocata la nuova stazione) e attestarsi sulla linea esistente in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello di via Sant'Emidio-via San Rocco. Anche per questa variante i tecnici Italferr hanno riscontrato svariate incongruenze rispetto alla normativa vigente, che ne impediscono l'ingegnerizzazione. In particolare:

- l'attraversamento della zona Sic, con un tracciato che di fatto separa l'area protetta in due zone;
- l'interferenza di parte del tracciato con la zona di esondazione del fiume Pescara;
- la necessità di superare l'attuale sede ferroviaria e poi la sede stradale, realizzando un'opera tutta in area golenale del fiume Pescara. Inoltre sono state riscontrate le seguenti criticità:
 - l'area destinata alla fermata e a tutte le relative pertinenze - quali parcheggi, viabilità, fabbricato viaggiatori -interferisce pesantemente con un capannone industriale da demolire e delocalizzare (anche se nella proposta lo stesso capannone viene indicato come non produttivo);
 - la stessa area di fermata risulta in parte in area Sic e occorrerebbe studiare una opportuna viabilità di accesso;
 - la fermata in quell'area non avrebbe più la vocazione per un servizio metropolitano, essendo di fatto molto vicina a Scafa e distante dall'area urbana di Alanno;
 - il tracciato, una volta attraversata l'area Sic, si pone in affiancamento all'autostrada dalla quale, per norma, deve essere almeno distante 60 metri. Associare a questo vincolo anche la distanza di sicurezza ferroviaria determinata dall'art. 49 del Dpr 753 del 11/luglio/1980 - che impone una fascia di rispetto 30 metri - determinerebbe un tracciato comunque distante dall'infrastruttura esistente e con un'interferenza importante, tutta da valutare con l'ente gestore Enel, con le opere inerenti la diga e l'impianto di produzione di energia.

- Con riferimento alle obiezioni sollevate da RFI sulle varianti proposte in tema opere poste in aderenza (o all'interno) del perimetro di esondazione e PSDA (Piano Stralcio Difesa Alluvioni) Fiume Pescara, con **nota prot. 4892 del 06.04.2022** l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale – Settore sub-distrettuale Regione Abruzzo comunica le sue osservazioni (non preclusive) in ordine alla previsione della variante tracciato ferroviario nell'Interporto Valpescara in sovrapposizione all'attuale PSDA Regione Abruzzo. Si riportano in estratto i seguenti rilievi:"

*Si evidenzia comunque che le **Norme di Attuazione del PSDA consentono la realizzazione di "nuove infrastrutture" in aree a qualsiasi grado di pericolosità idraulica, nel rispetto di determinate condizioni e previa approvazione dello Studio di compatibilità idraulica, di cui all'All. D delle NA del PSDA, eventualmente comprensivo delle "prescrizioni costruttive o azioni compensative finalizzate a ridurre o eliminare l'impatto dell'intervento in progetto" come previste nel medesimo allegato D.....***

*Quale ulteriore considerazione, se consentita, **non si ravvedono per quanto sopra motivi che precludano, nel corso di questa importante fase partecipativa, la possibilità di sottoporre formalmente a RFI l'ipotesi di tracciato indicata congiuntamente dai Comuni di Chieti e Manoppello, così come eventuali ulteriori ipotesi di corridoio a nord-ovest del F. Pescara e/o a sud-est dei centri abitati, che presenterebbero minori criticità rispetto agli obiettivi della sicurezza idraulica e della tutela ambientale.....***

- Nel mentre, con **nota pervenuta al Comune in data 10.03.2022 al prot. 3445**, avente ad oggetto:" **Realizzazione della linea ferroviaria Roma – Pescara Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del "NPP 0388 Lotto 1 raddoppio della tratta Interporto d'Abruzzo – Manoppello". CUP: J84E21001320008**" R.F.I., in qualità di soggetto proponente disponeva la **CONVOCAZIONE CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14-BIS DELLA L. 241/1990 e s.m.i.** in conformità con quanto stabilito dall'art. 44 del D.L. 77/2021 conv. In L. 108/2021 in forma semplificata e in modalità asincrona per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto medesimo assegnando alle Amministrazioni in indirizzo, ai sensi del comma 2, lettera b), dell'art 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i., il termine perentorio di 15 (quindici) giorni a far data dal 10.03.2022, per richiedere, ai sensi dell'art. 2, comma 7, della suddetta legge, integrazioni documentali o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso o non direttamente acquisibili da altre pubbliche amministrazioni, nonché l'ulteriore termine perentorio di 90 (novanta) giorni – a partire dalla scadenza del termine perentorio di 15 giorni sopra individuato ai sensi del comma 2, lettera b), dell'art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i. – per rendere i pareri o atti di assenso comunque denominati di competenza.

In data **18.05.2022 prot. 6924** il Comune di Manoppello significava ad RFI istanza di accesso agli atti finalizzata alla presa visione e rilascio copia del parere Comitato Speciale c/o Consiglio

Superiore LL.PP. n. 2/2021 del 8.02.2022 relativo al PFTE raddoppio ferroviario Roma-Pescara cod. 0388 tratta Interporto d'Abruzzo/Manoppello lotto 1;

In data **18.05.2022 prot. 6925** il Comune di Manoppello significava ad RFI istanza di accesso agli atti finalizzata alla presa visione e rilascio copia del parere Comitato Speciale c/o Consiglio Superiore LL.PP. n. 3/2021 del 8.02.2022 relativo al PFTE raddoppio ferroviario Roma-Pescara cod. 0388 tratta Manoppello/Scafa lotto 2;

Con **nota prot. 7139 del 20.05.2022** il Comune di Manoppello confermava al MITE – Direzione Valutazioni Ambientali – il proprio parere negativo riferito al raddoppio ferroviario linea Roma – Pescara Lotto 1 come di seguito riportato:

§§§§

Manoppello (PE) li 20.05.2022 prot. 7139

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

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 1: raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Manoppello con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017. **CONFERMA PARERE NEGATIVO EX ART. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006.**

Con riferimento all'oggetto in epigrafe, quest'Amministrazione, in persona del Sindaco pro tempore, del Responsabile Area V Urbanistica Arch. Massimo D'ANGELO e dell'incaricato Servizi Legali Avv. Maurizio Sante MINICHILLI,

PREMETTE QUANTO SEGUE

- 4) con nota prot. 9 del 24/01/2022, acquisita al prot. MITE-9128 del 26/01/2022, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Direzione Investimenti Area Centro – Progetti Roma-Pescara e Orte-Falconara ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli artt. 23 e 25, c. 2-bis, del D.Lgs. 152/2006, per il progetto "Progetto di fattibilità tecnico ed economica. Velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 1: raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Manoppello", comprensivo del procedimento di verifica del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art 9, del D.P.R. 120/2017;
- 5) con nota del 10.02.2022 il MITE – Direzione Gen. Valutazioni Impatti Ambientali – ha comunicato la procedibilità dell'istanza, la pubblicazione della documentazione e la nomina del responsabile del procedimento;
- 6) il Comune di Manoppello ha trasmesso in data 12.03.2022 le proprie risultanze secondo quanto richiesto dall'art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006;
- 7) con nota prot. 1606 del 17.03.2022, il MITE nella persona del Presidente della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC ha avanzato ad RFI richiesta di integrazioni su una serie di elementi del PFTE (1- Caratteristiche e sostenibilità del progetto; 2- aspetti progettuali; 3- sottostazione elettrica e campi elettromagnetici; 4- Mobilità elettrica; 5- componente acque superficiali; 6- componente acque sotterranee; 7- aria e clima; 8-componente rumore; 9-componente vibrazione; 10-componente biodiversità; 11- paesaggio; 12- p.m.a. suolo; 13- p.m.a. acque superficiali; 14- p.m.a. biodiversità; 15-opere a verde; 16- piano utilizzo terre; 17-siti potenzialmente contaminati interferenti con le opere di progetto) disponendo a carico del soggetto proponente la trasmissione dell'integrazione e l'inoltro di nuovo avviso pubblico, da cui far decorrere i termini di cui all'art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006;
- 8) RFI ha provveduto ad emanare nuovo avviso pubblico, ma la documentazione integrativa è stata resa accessibile presso il sito istituzionale del MITE solo a far data del 6.05.2022, ragion per cui i termini assegnati agli Enti per la proposizione dei rispettivi pareri scadono il 20.05.2022 (15 gg.).

Tanto premesso e ritenuto, il COMUNE di MANOPPELLO, in ottemperanza a quanto disposto dalla normativa vigente ex art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 6 D.L. n. 152 del 06.11.2021 procede a confermare il proprio parere

NEGATIVO

riportandosi integralmente alle proprie deduzioni già esposte nel precedente invio del 12.03.2022 che qui abbiansi per integralmente richiamato e riportato.

In ordine alle integrazioni richieste dal MITE di cui alla nota prot. 1606 del 17.03.2022, dovendosi constatare che RFI non è stata invitata a fornire alcun chiarimento riguardo le contestazioni sollevate dal Comune di Manoppello nel proprio parere negativo,

INSISTE

affinché il MITE, nella formulazione del proprio giudizio conclusivo da trasmettere alla Conferenza di Servizi, la cui convocazione è stata disposta da RFI con nota 10.03.2022 acquisita al prot. comunale n. 3445, voglia esprimersi in ordine ai motivi di obiezione avanzati dall'Amministrazione (e di cui alla ns. precedente nota 12.03.2022) in tema di:

- 5) **INSOSTENIBILITA' DELL'OPERA – ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH (do not significant harm – non arrecare danno significativo) ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT;**
- 6) **INCONCILIABILITA' DELL'OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE.**
- 17) **MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA' AMBIENTALI**
- 18) **MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE.**
- 19) **IMPATTO ACUSTICO E VIBRAZIONALE**
- 20) **CONFORMITA' DEL PROGETTO ALLA PIANIFICAZIONE COMUNALE (focalizzando la conformità al vigente PRG e al vigente PRP)**
- 21) **EFFETTI SUL SISTEMA LOGISTICO – INTERPORTUALE**
- 22) **IMPATTO SULLA VIABILITA' LOTTO 1**
- 23) **DEPOTENZIAMENTO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Le evidenti e conclamate argomentazioni sollevate dall'Amministrazione Comunale e poste a ragione del parere negativo, oggi confermato, vanno dal MITE evase al fine di prevenire profili di illegittimità, sotto l'aspetto dell'eccesso di potere per carenza motivazionale, del giudizio che l'Ente in indirizzo dovrà inoltrare alla Conferenza di Servizi.

Ad integrazione del proprio parere si formulano le seguenti ulteriori obiezioni riguardo:

A) **MANCATA PREVISIONE NEL PFTE DELL'ANALISI COSTI BENEFICI DELLE VARIE SOLUZIONI ALTERNATIVE (art. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016).**

Come già esposto ampiamente nel diniego espresso in data 12.03.2022, il proponente RFI non ha in alcun modo giustificato un'analisi costi benefici su un alternativa di tracciato, rispetto alla soluzione progettuale prescelta, in contrasto con quanto previsto alle linee guida richiamate nell'art. 48/comma 7 D.L. 77/2021 conv. in L. 108/2021, limitandosi unicamente a compiere delle disamine comparative tra 2 soluzioni, riferite sempre allo stesso tracciato (di cui la prima senza interruzione prolungata e la seconda con interruzione 4 mesi/anno).

Al MITE in indirizzo vengono sottoposte le seguenti ed ulteriori considerazioni sul

A.1) **TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI DALL'INTERPORTO VALPESCARA**

Nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economico di "Raddoppio della Linea Roma – Pescara", R.F.I. conferma, seppure con modifiche rispetto al tracciato originario 2020, la scelta di realizzare l'opera di raddoppio in sede con affiancamento al binario esistente, escludendo qualsivoglia soluzione alternativa, nonostante in sede di dibattito pubblico siano state avanzate dal Comune di Manoppello, nr. 6 proposte alternative (tutte comprendenti lo spostamento del tracciato in affiancamento all'Interporto con conseguente dismissione dell'esistente).

Tuttavia, è il caso di ricordare che i realizzandi binari, in affiancamento agli esistenti, saranno destinati ad accogliere oltre ai servizi regionali, oggetto di fermata alla stazione di Manoppello, anche ulteriori servizi passeggeri quali i regionali veloci, quelli interregionali, nonché quelli destinati alle merci in ragione del fatto che gli standard di progettazione assunti sembrerebbero prevedere anche l'impiego della linea per il trasporto merci combinato.

Grazie allo Studio di Trasporto, sviluppato da RFI nell'ambito del PFTE, è possibile valutare che per la stazione di Manoppello, dei numerosi transiti giornalieri previsti a regime per l'anno 2040, ovvero 128 treni bidirezionali passeggeri e 4 merci, al massimo 64 treni interessati alla fermata nella stazione (ovvero meno di 64 nel caso che non tutti i regionali veloci siano programmati per la fermata a Manoppello).

Inoltre dei circa 700 passeggeri giornalieri totali previsti in salita / discesa tra Chieti e Manoppello (vedi il medesimo Studio a pag. 112), solo il 15 %, ovvero circa 100 passeggeri/giorno, saranno interessati alla stazione di Manoppello.

Ergo, bisogna tener conto che:

- 3) **per la contrada Brecciarola di Chieti non è prevista alcuna fermata;**
- 4) **che le nr. 6 soluzioni proposte dai Comuni di Manoppello e di Chieti, in sede di Dibattito Pubblico, ovvero il raddoppio in variante di linea con realizzazione della nuova fermata di Manoppello, comporterebbero l'indubbio vantaggio (anche sotto il profilo ambientale) di migliorare l'accessibilità al servizio per il Comune di Rosciano e per più frazioni dei vari Comuni (oggi non serviti) dislocati nel perimetro di intervento;**

- 5) che la nuova fermata di Manoppello, posizionata sulla variante, avrebbe un migliore livello di accessibilità dell'intero abitato, rispetto all'attuale posizione della stazione, da dismettere, con conseguente maggiore fruizione da parte dell'intero comprensorio (con un incremento d'utenza in alternativa alle attuali percorrenze su gomma);
- 6) che da Manoppello Scalo (grazie al potenziamento di piste ciclabili e pedonali) la nuova fermata potrebbe essere raggiunta non solo con mezzi motorizzati, ma anche in bicicletta tenuto conto delle attuali realizzazioni di percorsi ciclo pedonali da parte dell'Amministrazione Comunale di collegamento dalle frazioni periferiche (da Brecciarola a Ponte Alba).

Ciò considerato, questo Comune ribadisce come la soluzione di variante in affiancamento dell'Interporto sia, indubbiamente, migliorativa rispetto all'attuale previsione di raddoppio tracciato esistente, consentendo un maggiore e più funzionale utilizzo del trasporto passeggeri.

Ad abundantiam le due soluzioni non sono equivalenti se consideriamo il futuro traffico merci, ampiamente sottostimato nello Studio RFI appena citato.

Infatti, nel paragrafo 8.1 "Risultati per il trasporto merci", vengono riportati gli esiti degli scenari di simulazione per il trasporto ferroviario combinato, con indicazione delle tonnellate annue previste in capo all'interporto d'Abruzzo, ovvero circa 593.000 per l'anno 2029, 616.700 per l'anno 2032 e 657.300 per l'anno 2040 (vedi tabella seguente):

Tabella 8-3 – Treni annui Interporto d'Abruzzo

TRENI ANNUI di UCT - BIDIREZIONALI								
TERMINAL	DIREZIONE	SCENARIO BASE	SCENARI DI RIFERIMENTO			SCENARI DI PROGETTO		
		2019	2029	2032	2040	2029	2032	2040
INTERPORTO D'ABRUZZO	Nord (Piemonte, Lombardia, ER)	342	347	361	385	706	735	784
INTERPORTO D'ABRUZZO	Sud (Puglia)	0	0	0	0	479	498	531

In effetti però, la progressione reale dei traffici dell'Interporto d'Abruzzo appare diversa e maggiore di quella stimata.

Infatti da tempo la soc. IFR Srl ha avviato il servizio di treni merci combinati diretti e provenienti dall'Interporto di Novara (CIM SpA), servizio che prevede la prosecuzione dei carichi unitizzati per le destinazioni dell'Europa settentrionale, prevalentemente occidentale. Orbene, detto servizio ha già prodotto lo scorso anno traffici pari a 420.000 ton., che unitamente ad altri servizi general cargo, hanno portato ad un rendiconto annuo di 612 treni terminalizzati.

Inoltre, recentemente sono intervenuti fatti nuovi di rilevante interesse, ovvero:

- 9) l'acquisizione del trasporto combinato per l'Interporto di Novara da parte della svizzera Hupac, che ha già incrementato i servizi su detta direttrice e provvederà a breve ad avviare nuovi treni diretti verso l'Europa Settentrionale-orientale, via Brennero;
 - 10) la Soc. Stante logistic ha già avviato per conto della Stellantis, treni combinati da Slowkow (Polonia) per l'Interporto d'Abruzzo e viceversa, in quanto la piattaforma logistica abruzzese funge da terminale per la SEVEL in Val di Sangro e che in partnership con il carrier ARCESE dovrebbe, secondo il RAMP-UP, arrivare a gestire, già durante l'estate, 9 coppie di treni a settimana da e per la Polonia;
 - 11) molti altre aziende logistiche hanno recentemente mostrato interesse per i servizi effettuati dell'Interporto d'Abruzzo;
Tanto, che la stessa società interportuale (come ci riferisce) ha stimato, grazie all'andamento dei traffici, per l'anno in corso 776.000 ton. di merce trasportata (valore quest'ultimo già superiore a quelli stimati dallo Studio per l'anno 2029);
- Nei 2-3 anni a seguire, quindi anche in questo caso molto prima dell'anno 2029 preso quale primo riferimento dello Studio, verrà raggiunto l'entità 1.640.000 tonn./anno, ovvero il 150 % in più di quanto stimato da RFI per l'anno 2040.

Quindi, è di tutta evidenza che nella tratta Scafa – Chieti Scalo, ma anche per intera linea, l'obiettivo di traffico più importante è quello di garantire un agevole accesso alla piattaforma logistica nazionale di Manoppello, ciò tenuto conto:

- della accelerazione nella dinamica di crescita dei traffici, come appena evidenziato;
- della maggiore competitività che potrà acquisire nei prossimi decenni il trasporto ferroviario rispetto il tutto strada. Tale traguardo potrà e dovrà necessariamente verificarsi prossimamente, in ragione

delle nuove "politiche" incentivanti da applicare al trasporto combinato, a fronte di quelle disincentivanti da applicare al trasporto tutto gomma, allo scopo di contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni in atmosfera.

Quanto sopra ci consente di sostenere che la suddivisione stabilita nello Studio, ovvero la previsione di traffici ferroviari merci diretti o provenienti dall'Interporto d'Abruzzo solo da e verso la direttrice ferroviaria Adriatica e traffici diretti o provenienti dal Centro merci della Marsica solo da e verso il Tirreno (vedi il paragrafo 8.1), per quanto attendibile nella situazione attuale, in ragione delle reciproche condizioni di costo dei due servizi concorrenti, potrà e dovrà modificarsi sensibilmente nel medio – lungo periodo, tanto da dover oggi necessariamente preferire soluzioni programmatiche di pari accessibilità da e verso entrambe le direttrici, soprattutto per la piattaforma logistica nazionale posta a Manoppello.

Per il combinato disposto delle considerazioni sopra espresse, il giudizio di V.I.A. non potrà non valutare (e ponderare) con la dovuta meticolosità il miglior rapporto costi benefici (soprattutto ambientali) della soluzione alternativa proposta (ma totalmente disattesa da RFI) di raddoppio in variante nella tratta presa in esame, piuttosto che l'affiancamento all'attuale tracciato.

Peraltro, tale tipologia di potenziamento (in variante ma non in affiancamento all'esistente) è stata autonomamente adottata da RFI per la tratta laziale in variante da Mandela con l'interconnessione della linea AV Napoli – Roma.

La variante laziale, rispetto la soluzione di variante in Val Pescara che ha una lunghezza di circa 9,5 Km. così come sviluppata da RFI per la cosiddetta "Proposta cittadini", ha ben altre conseguenze sul piano dei costi, ciò in ragione;

- della sua lunghezza di circa 23 Km.;
- per il fatto che va realizzata con alimentazione a 25KV c.a.;
- per la conseguente necessità di impiegare per treni effettuati sull'intera tratta Pescara – Roma e Avezzano – Roma, locomotori interoperabili con alimentazione 3KV c.c e 25KV c.a..

A.2. - FATTIBILITA' AMBIENTALE SOLUZIONE ALTERNATIVA VARIANTE TRACCIATO FERROVIARIO RFI/ITALFER, ha dichiarato, in sede di dibattito pubblico, che il PFTE, come elaborato, scaturisce da esigenze multidisciplinari, tra cui quella di natura ambientale.

Partendo da uno studio sul rischio di esondazione del fiume Pescara, predisposto appositamente per i progetti in discussione, i cui esiti hanno definito un grado di rischio ben più elevato di quello assunto a base del PSDA vigente, approvato dalla Regione Abruzzo, ha ritenuto che, per il raddoppio della linea Roma Pescara, si dovesse scongiurare ogni nuovo intervento, in conflitto con la carta del rischio redatta in seno al progetto.

Con riferimento a detta obiezione sollevata da RFI riguardo opere poste in aderenza (o all'interno) del perimetro di esondazione e PSDA (Piano Stralcio Difesa Alluvioni) Fiume Pescara, con nota prot. 4892 del 06.04.2022 l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale – Settore sub-distrettuale Regione Abruzzo ha comunicato le sue osservazioni (non preclusive) in ordine alla sovrapposizione della variante tracciato ferroviario nell'Interporto Valpescara in sovrapposizione all'attuale PSDA Regione Abruzzo. Si riportano in estratto i seguenti rilievi:"

Si evidenzia comunque che le Norme di Attuazione del PSDA consentono la realizzazione di "nuove infrastrutture" in aree a qualsiasi grado di pericolosità idraulica, nel rispetto di determinate condizioni e previa approvazione dello Studio di compatibilità idraulica, di cui all'All. D delle NA del PSDA, eventualmente comprensivo delle "prescrizioni costruttive o azioni compensative finalizzate a ridurre o eliminare l'impatto dell'intervento in progetto" come previste nel medesimo allegato D.....

Quale ulteriore considerazione, se consentita, non si ravvedono per quanto sopra motivi che precludano, nel corso di questa importante fase partecipativa, la possibilità di sottoporre formalmente a RFI l'ipotesi di tracciato indicata congiuntamente dai Comuni di Chieti e Manoppello, così come eventuali ulteriori ipotesi di corridoio a nord-ovest del F. Pescara e/o a sud-est dei centri abitati, che presenterebbero minori criticità rispetto agli obiettivi della sicurezza idraulica e della tutela ambientale..... "

Or dunque una scelta (quella di escludere qualsiasi disamina puntuale di variante del tracciato) aprioristicamente preconcepita, soprattutto in termini ambientali, se si considera, in un progetto complesso come questo ed in un contesto fortemente antropizzato come il nostro, le molteplici criticità le implicazioni che si riscontrano anche a livello sociale e urbanistico.

Il Comune, così come la cittadinanza riunitasi in Comitato Cittadino (Comferr), ha ampiamente documentato le ricadute negative della soluzione progettuale di fattibilità approntata dal proponente.

Gli effetti dirompenti delle trasformazioni conseguenti il raddoppio in affiancamento che si prefigurano nel centro urbano di Manoppello Scalo per le opere previste nel lotto 1, l'impatto paesaggistico del mega viadotto di attraversamento della vallata previsto in Variante al tracciato esistente, nel lotto 2, la violazione della normativa Seveso circa la mancata distanza di sicurezza del nuovo tracciato presso l'impianto industriale "ALANNO GAS", stanno a testimoniare previsioni, a dir poco perniciose, nel caso in cui il PFTE di RFI venga portato a compimento.

A parere del Comune i progetti presentati (lotti 1 e 2) risentono di una impostazione mono-settoriale (trasportistica) secondo cui si progetta l'infrastruttura e poi secondariamente si prende atto delle modificazioni prodotte sul territorio.

Tale impostazione, oltre a venir meno ad uno dei requisiti richiesti all'interno della procedura di VIA , evidenzia un ulteriore limite di contenuto della proposta presentata in quanto l' assenza di termini di confronto, non permette di verificare adeguatamente la sostenibilità della proposta.

Ogni soluzione presenta un diverso quadro di pro e contro sugli aspetti salienti di natura ambientale e quindi è proprio la condizione del confronto tra diverse proposte che permette di ponderare al meglio la soluzione da perseguire.

B) PEGGIORAMENTO DELLA RETE VIARIA COMUNALE CON INCREMENTO QUADRO EMISSIVO PER MAGGIORI VEICOLI PRIVATI IN CIRCOLAZIONE

Richiamandosi a quanto già ampiamente documentato nelle osservazioni del 12.03.2022 (con tanto di report fotografico e planimetria), il P.F.T.E. prevede la soppressione di nr. 2 P.L. interni allo Scalo, con una previsione di viabilità surrettizia solo per la chiusura del transito in via Amendola (tra l'altro con la realizzazione di un cavalcavia in zona sottoposta a vincolo paesaggistico assoluto).

Detti interventi, senza alcuna preventiva valutazione in loco, comporteranno ove realizzati l'impedimento al transito del trasporto pubblico locale all'interno del centro abitato, non essendo consentito ai mezzi pubblici in ingresso la fruizione di alcuno sbocco su vie secondarie e del tutto impercorribili (a meno che non si vogliano prevedere ulteriori demolizioni, allo stato non contemplate nel piano di demolizione).

Sottrarre alla cittadinanza la possibilità di utilizzare i mezzi pubblici locali per recarsi vs. Pescara o Chieti da parte di pendolari lavorativi e/o scolastici (né del resto è pensabile che questi debbano percorrere a piedi il più vicino punto di fermata lungo la variante esterna dell'abitato (S.S. Tiburtina Valeria) determinerà come diretta conseguenza il maggior ricorso all'impiego di mezzi privati (autovetture e ciclomotori) con conseguente incremento esponenziale del traffico veicolare ed aumento delle emissioni (esattamente il contrario del beneficio a cui detta opera dovrebbe essere vocata).

Nè del resto è verosimile la fruizione alternativa del trasporto ferroviario considerando il ridotto nr. di soste nella locale stazione ed il fatto, ancor più dirimente, che il tracciato ferroviario non ha quella capillarità (e frequenza) propria del trasporto pubblico locale.

Orunque la Commissione Tecnica MITE – PNRR CNIEP – è chiamata a verificare tale incipiente pregiudizio ambientale, come quelli precedenti obiettati, né del resto RFI ha fornito alcun chiarimento, nonostante avesse avuto la possibilità di disaminare il parere già espresso dal Comune in data 12.03.2022, oltre ad aver ricevuto ampie e circostanziate indicazioni (tutte disattese) nel corso del dibattito pubblico.

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

§§§§

Con **nota prot. 7140 del 20.05.2022** il Comune di Manoppello confermava al MITE – Direzione Valutazioni Ambientali – il proprio parere negativo riferito al raddoppio ferroviario linea Roma – Pescara Lotto 2 come di seguito riportato:

§§§§

Manoppello (PE) li 20.05.2022 prot. 7140

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

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. **CONFERMA PARERE NEGATIVO EX ART. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006.**

Con riferimento all'oggetto in epigrafe, quest'Amministrazione, in persona del Sindaco pro tempore, del Responsabile Area V Urbanistica Arch. Massimo D'ANGELO e dell'incaricato Servizi Legali Avv. Maurizio Sante MINICHILLI,

PREMETTE QUANTO SEGUE

1) con nota del 24/01/2022, acquisita al MITE in data 26/01/2022, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Direzione Investimenti Area Centro – Progetti Roma-Pescara e Orte-Falconara ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli artt. 23 e 25, c. 2-bis, del D.Lgs. 152/2006, per il progetto "Progetto di fattibilità tecnico ed economica. Velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 2: raddoppio tratta Manoppello-Scafa",

comprensivo del procedimento di verifica del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art 9, del D.P.R. 120/2017;

2) con nota del 10.02.2022 il MITE – Direzione Gen. Valutazioni Impatti Ambientali – ha comunicato la procedibilità dell'istanza, la pubblicazione della documentazione e la nomina del responsabile del procedimento;

3) il Comune di Manoppello ha trasmesso in data 12.03.2022 le proprie risultanze secondo quanto richiesto dall'art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006;

4) con nota prot. 1605 del 17.03.2022, il MITE nella persona del Presidente della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC ha avanzato ad RFI richiesta di integrazioni su una serie di elementi del PFTE (1- Caratteristiche e sostenibilità del progetto; 2- aspetti progettuali; 3- elettrodotto e campi elettromagnetici; 4- Aria e Clima; 5- Opere a verde; 6- acque superficiali; 7- biodiversità; 8- Piano di monitoraggio ambientale acque superficiali; 9- Piano monitoraggio ambientale suolo; 10- Piano di monitoraggio ambientale biodiversità; 11- Valutazione di incidenza; 12- Paesaggio; 13- Componente rumore; 14- Componente vibrazioni; 15- Piano utilizzo terre; 16- Siti potenzialmente contaminati interferenti con le opere in progetto) disponendo a carico del soggetto proponente la trasmissione dell'integrazione e l'inoltro di nuovo avviso pubblico, da cui far decorrere i termini di cui all'art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006;

5) RFI ha provveduto ad emanare nuovo avviso pubblico, ma la documentazione integrativa è stata resa accessibile presso il sito istituzionale del MITE solo a far data del 6.05.2022, ragion per cui i termini assegnati agli Enti per la proposizione dei rispettivi pareri scadono il 20.05.2022 (15 gg.).

Tanto premesso e ritenuto, il COMUNE di MANOPPELLO, in ottemperanza a quanto disposto dalla normativa vigente ex art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 6 D.L. n. 152 del 06.11.2021 procede a confermare il proprio parere

NEGATIVO

riportandosi integralmente alle proprie deduzioni già esposte nel precedente invio del 12.03.2022 che qui abbiansi per integralmente richiamato e riportato.

In ordine alle integrazioni richieste dal MITE di cui alla nota prot. 1605 del 17.03.2022, dovendosi constatare che RFI non è stata invitata a fornire alcun chiarimento riguardo le contestazioni sollevate dal Comune di Manoppello nel proprio parere negativo del 12.03.2022, si

INSISTE

affinché il MITE, nella formulazione del proprio giudizio conclusivo da trasmettere alla Conferenza di Servizi, la cui convocazione è stata disposta da RFI con nota 10.03.2022 acquisita al prot. comunale n. 3446, voglia esprimersi in ordine ai motivi di obiezione avanzati dall'Amministrazione (e di cui alla ns. precedente nota 12.03.2022) in tema di:

- 7) **INSOSTENIBILITA' DELL'OPERA – ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH (do not significant harm – non arrecare danno significativo) ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT;**
- 24) **INCONCILIABILITA' DELL'OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE.**
- 25) **MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA' AMBIENTALI**
- 26) **MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE.**
- 27) **IMPATTO ACUSTICO E VIBRAZIONALE**
- 28) **CONSIDERAZIONI GENERALI SULL'IMPATTO URBANISTICO**
- 29) **CONFORMITA' DEL PROGETTO ALLA PIANIFICAZIONE COMUNALE (focalizzando la conformità al vigente PRG e al vigente PRP)**
- 30) **EFFETTI SUL SISTEMA LOGISTICO INTERPORTUALE**
- 31) **OSSERVAZIONI PFTE – VIABILITA'**
- 32) **CRITICITA' SULL'ADEGUAMENTO VIABILITA' S.S. TIBURTINA VALERIA**

Le evidenti e conclamate argomentazioni sollevate dall'Amministrazione Comunale e poste a ragione del parere negativo, oggi confermato, vanno dal MITE evase al fine di prevenire profili di illegittimità, sotto l'aspetto dell'eccesso di potere per carenza motivazionale, del giudizio che l'Ente in indirizzo dovrà inoltrare alla Conferenza di Servizi.

Ad integrazione del proprio parere si formulano le seguenti obiezioni riguardo:

A) **MANCATA PREVISIONE NEL PFTE DELL'ANALISI COSTI BENEFICI DELLE VARIE SOLUZIONI ALTERNATIVE (art. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016).**

Come già esposto ampiamente nel diniego espresso in data 12.03.2022, il proponente RFI non ha in alcun modo giustificato un'analisi costi benefici su un alternativa di tracciato, rispetto alla soluzione progettuale prescelta, in contrasto con quanto previsto alle linee guida richiamate nell'art. 48/comma 7 D.L. 77/2021 conv. in L. 108/2021, limitandosi a compiere delle esclusive disamine tra 2 soluzioni, riferite sempre allo stesso tracciato (di cui la prima senza interruzione prolungata e la seconda con interruzione 4 mesi/anno).

Al MITE in indirizzo vengono sottoposte le seguenti ed ulteriori considerazioni sul:

A.1) **TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI DALL'INTERPORTO VALPESCARA**

Nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economico di “Raddoppio della Linea Roma – Pescara”, R.F.I. conferma, seppure con modifiche rispetto al tracciato originario 2020, la scelta di realizzare l’opera di raddoppio in sede con affiancamento al binario esistente, escludendo qualsivoglia soluzione alternativa, nonostante in sede di dibattito pubblico siano state avanzate dal Comune di Manoppello, nr. 6 proposte alternative (tutte comprendenti lo spostamento del tracciato in affiancamento all’Interporto con conseguente dismissione dell’esistente).

Tuttavia, è il caso di ricordare che i realizzandi binari, in affiancamento agli esistenti, saranno destinati ad accogliere oltre ai servizi regionali, oggetto di fermata alla stazione di Manoppello, anche ulteriori servizi passeggeri quali i regionali veloci, quelli interregionali, nonché quelli destinati alle merci in ragione del fatto che gli standard di progettazione assunti sembrerebbero prevedere anche l’impiego della linea per il trasporto merci combinato.

Grazie allo Studio di Trasporto, sviluppato da RFI nell’ambito del PFTE, è possibile valutare che per la stazione di Manoppello, dei numerosi transiti giornalieri previsti a regime per l’anno 2040, ovvero 128 treni bidirezionali passeggeri e 4 merci, al massimo 64 treni interessati alla fermata nella stazione (ovvero meno di 64 nel caso che non tutti i regionali veloci siano programmati per la fermata a Manoppello).

Inoltre dei circa 700 passeggeri giornalieri totali previsti in salita / discesa tra Chieti e Manoppello (vedi il medesimo Studio a pag. 112), solo il 15 %, ovvero circa 100 passeggeri/giorno, saranno interessati alla stazione di Manoppello.

Ergo, bisogna tener conto che:

- 1) per la contrada Brecciarola di Chieti non è prevista alcuna fermata;
- 2) che le nr. 6 soluzioni proposte dai Comuni di Manoppello e di Chieti, in sede di Dibattito Pubblico, ovvero il raddoppio in variante di linea con realizzazione della nuova fermata di Manoppello, comporterebbero l’indubbio vantaggio (anche sotto il profilo ambientale) di migliorare l’accessibilità al servizio per il Comune di Rosciano e per più frazioni dei vari Comuni (oggi non serviti) dislocati nel perimetro interportuale;
- 3) che la nuova Fermata di Manoppello, posizionata nella variante, avrebbe un migliore livello di accessibilità dell’intero abitato, rispetto l’attuale posizione della stazione, da dismettere, con conseguente maggiore fruizione da parte dell’intero comprensorio (con un incremento d’utenza in alternativa alle attuali percorrenze su gomma);
- 4) che da Manoppello Scalo (grazie al potenziamento di piste ciclabili e pedonali) la nuova fermata potrebbe essere raggiunta non solo con mezzi motorizzati, ma anche in bicicletta tenuto conto delle attuali realizzazioni di percorsi ciclo pedonali da parte dell’Amministrazione Comunale di collegamento dalle frazioni periferiche (da Brecciarola a Ponte Alba).

Ciò considerato, questo Comune ribadisce come la soluzione di variante in affiancamento dell’Interporto sia, indubbiamente, migliorativa rispetto all’attuale previsione di raddoppio tracciato esistente, consentendo un maggiore e più funzionale utilizzo del trasporto passeggeri. Ad abundantiam le due soluzioni non sono equivalenti se consideriamo il futuro traffico merci, ampiamente sottostimato nello Studio RFI appena citato. Infatti, nel paragrafo 8.1 “Risultati per il trasporto merci”, vengono riportati gli esiti degli scenari di simulazione per il trasporto ferroviario combinato, con indicazione delle tonnellate annue previste in capo all’Interporto d’Abruzzo, ovvero circa 593.000 per l’anno 2029, 616.700 per l’anno 2032 e 657.300 per l’anno 2040 (vedi tabella seguente):

Tabella 8-3 – Treni annui Interporto d’Abruzzo

TRENI ANNUI di UCT - BIDIREZIONALI								
TERMINAL	DIREZIONE	SCENARIO BASE	SCENARI DI RIFERIMENTO			SCENARI DI PROGETTO		
		2019	2029	2032	2040	2029	2032	2040
INTERPORTO D’ABRUZZO	Nord (Piemonte, Lombardia, ER)	342	347	361	385	706	735	784
INTERPORTO D’ABRUZZO	Sud (Puglia)	0	0	0	0	479	498	531

In effetti però, la progressione reale dei traffici dell’Interporto d’Abruzzo appare diversa e maggiore di quella stimata. Infatti da tempo la soc. IFR Srl ha avviato il servizio di treni merci combinati diretti e provenienti dall’Interporto di Novara (CIM SpA), servizio che prevede la prosecuzione dei carichi unitizzati per le destinazioni dell’Europa settentrionale, prevalentemente occidentale. Orbene, detto servizio ha già prodotto lo scorso anno traffici pari a 420.000 ton., che unitamente ad altri servizi general cargo, hanno portato ad un rendiconto annuo di 612 treni terminalizzati.

Inoltre, recentemente sono intervenuti fatti nuovi di rilevante interesse, ovvero:

1) l'acquisizione del trasporto combinato per l'Interporto di Novara da parte della svizzera Hupac, che ha già incrementato i servizi su detta direttrice e provvederà a breve ad avviare nuovi treni diretti verso l'Europa Settentrionale-orientale, via Brennero;

2) la Soc. Stante logistic che ha già avviato per conto della Stellantis, treni combinati da Slowkow (Polonia) per l'Interporto d'Abruzzo e viceversa, in quanto la piattaforma logistica abruzzese funge da terminale per la SEVEL in Val di Sangro e che in partnership con il carrier ARCESE dovrebbe, secondo il RAMP-UP, arrivare a gestire, già durante l'estate, 9 coppie di treni a settimana da e per la Polonia;

3) molti altre aziende logistiche hanno recentemente mostrato interesse per i servizi effettuati dell'Interporto d'Abruzzo;

Tanto, che la stessa società interportuale (come ci riferisce) ha stimato, grazie all'andamento dei traffici, che per l'anno in corso raggiungerà le 776.000 tonn. (valore quest'ultimo già superiore a quelli stimati dallo Studio per l'anno 2029).

Nei 2-3 anni a seguire, quindi anche in questo caso molto prima dell'anno 2029 preso quale primo riferimento dello Studio, verrà raggiunto l'entità 1.640.000 tonn./anno, ovvero il 150 % in più di quanto stimato da RFI per l'anno 2040.

Quindi, è di tutta evidenza che nella tratta Scafa – Chieti Scalo, ma anche per intera linea, l'obiettivo di traffico più importante è quello di garantire un agevole accesso alla piattaforma logistica nazionale di Manoppello, ciò tenuto conto:

- della accelerazione nella dinamica di crescita dei traffici, come appena evidenziato;
- della maggiore competitività che potrà acquisire nei prossimi decenni il trasporto ferroviario rispetto il tutto strada. Tale traguardo potrà e dovrà necessariamente verificarsi prossimamente, in ragione delle nuove "politiche" incentivanti da applicare al trasporto combinato, a fronte di quelle disincentivanti da applicare al trasporto tutto gomma, allo scopo di contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni in atmosfera.

Quanto sopra ci consente di sostenere che la suddivisione stabilita nello Studio, ovvero la previsione di traffici ferroviari merci diretti o provenienti dall'Interporto d'Abruzzo solo da e verso la direttrice ferroviaria Adriatica e traffici diretti o provenienti dal Centro merci della Marsica solo da e verso il Tirreno (vedi il paragrafo 8.1), per quanto attendibile nella situazione attuale, in ragione delle reciproche condizioni di costo dei due servizi concorrenti, potrà e dovrà modificarsi sensibilmente nel medio – lungo periodo, tanto da dover oggi necessariamente preferire soluzioni programmatiche di pari accessibilità da e verso entrambe le direttrici, soprattutto la piattaforma logistica nazionale posta a Manoppello.

Per il combinato disposto delle considerazioni sopra espresse, il giudizio di V.I.A. non potrà non valutare (e ponderare) con la dovuta meticolosità il miglior rapporto costi benefici (soprattutto ambientali) della soluzione alternativa proposta (ma totalmente disattesa da RFI) di raddoppio in variante nella tratta presa in esame, piuttosto che l'affiancamento all'attuale tracciato.

Peraltro, tale tipologia di potenziamento (in variante ma non in affiancamento all'esistente) è stata autonomamente adottata da RFI per la tratta laziale in variante da Mandela con l'interconnessione della linea AV Napoli – Roma.

La variante laziale, rispetto la soluzione di variante in Val Pescara che ha una lunghezza di circa 9,5 Km. così come sviluppata da RFI per la cosiddetta "Proposta cittadini", ha ben altre conseguenze sul piano dei costi, ciò in ragione;

- della sua lunghezza di circa 23 Km.;
- per il fatto che va realizzata con alimentazione a 25KV c.a.;
- per la conseguente necessità di impiegare per treni effettuati sull'intera tratta Pescara – Roma e Avezzano – Roma, locomotori interoperabili con alimentazione 3KV c.c e 25KV c.a..

A.2. - FATTIBILITA' AMBIENTALE SOLUZIONE ALTERNATIVA VARIANTE TRACCIATO FERROVIARIO RFI/ITALFER, ha dichiarato, in sede di dibattito pubblico, che il PFTE, come elaborato, scaturisce da esigenze multidisciplinari, tra cui quella di natura ambientale.

Partendo da uno studio sul rischio di esondazione del fiume Pescara, predisposto appositamente per i progetti in discussione, i cui esiti hanno definito un grado di rischio ben più elevato di quello assunto a base del PSDA vigente, approvato dalla Regione Abruzzo, ha ritenuto che, per il raddoppio della linea Roma Pescara, si dovesse scongiurare ogni nuovo intervento in conflitto con la carta del rischio redatta in seno al progetto.

Con riferimento a detta obiezione sollevata da RFI riguardo opere poste in aderenza (o all'interno) del perimetro di esondazione e PSDA (Piano Stralcio Difesa Alluvioni) Fiume Pescara, con nota prot. 4892 del 06.04.2022 l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale – Settore sub-distrettuale Regione Abruzzo ha comunicato le sue osservazioni (non preclusive) in ordine alla sovrapposizione della variante tracciato ferroviario nell'Interporto Valpescara in sovrapposizione all'attuale PSDA Regione Abruzzo. Si riportano in estratto i seguenti rilievi:"

Si evidenzia comunque che le Norme di Attuazione del PSDA consentono la realizzazione di "nuove infrastrutture" in aree a qualsiasi grado di pericolosità idraulica, nel rispetto di determinate condizioni e previa

approvazione dello Studio di compatibilità idraulica, di cui all'All. D delle NA del PSDA, eventualmente comprensivo delle "prescrizioni costruttive o azioni compensative finalizzate a ridurre o eliminare l'impatto dell'intervento in progetto" come previste nel medesimo allegato D.....

Quale ulteriore considerazione, se consentita, non si ravvedono per quanto sopra motivi che precludano, nel corso di questa importante fase partecipativa, la possibilità di sottoporre formalmente a RFI l'ipotesi di tracciato indicata congiuntamente dai Comuni di Chieti e Manoppello, così come eventuali ulteriori ipotesi di corridoio a nord-ovest del F. Pescara e/o a sud-est dei centri abitati, che presenterebbero minori criticità rispetto agli obiettivi della sicurezza idraulica e della tutela ambientale.....

Or dunque una scelta (quella di escludere qualsiasi disamina puntuale di variante del tracciato) aprioristicamente preconcepita, soprattutto in termini ambientali, se si considera, in un progetto complesso come questo ed in un contesto fortemente antropizzato come il nostro, le molteplici criticità e le implicazioni che si riscontrano anche a livello sociale e urbanistico.

Il Comune, così come la cittadinanza riunitasi in Comitato Cittadino (Comferr), ha ampiamente documentato le ricadute negative della soluzione progettuale di fattibilità approntata dal proponente.

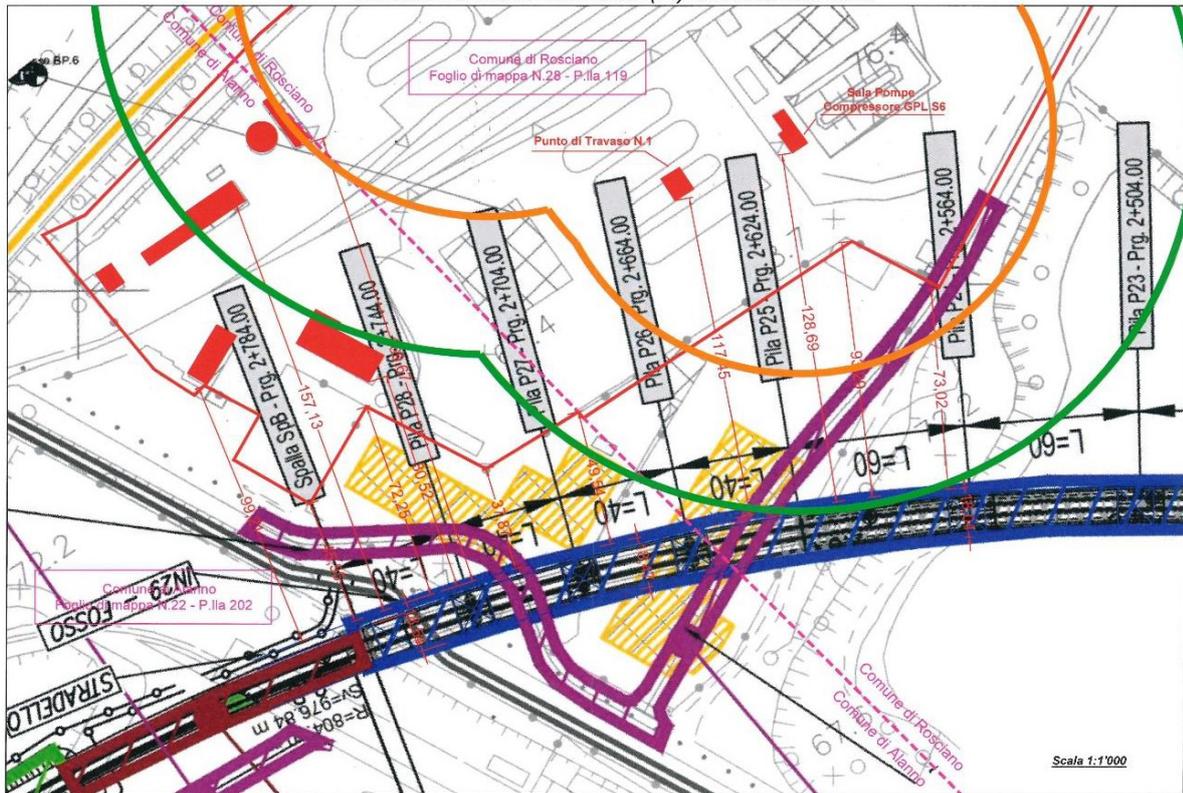
Gli effetti dirimpenti delle trasformazioni conseguenti il raddoppio in affiancamento che si prefigurano nel centro urbano di Manoppello Scalo per le opere previste nel lotto 1, l'impatto paesaggistico del mega viadotto di attraversamento della vallata previsto in Variante al tracciato esistente, nel lotto 2, la violazione della normativa Seveso circa la mancata distanza di sicurezza del nuovo tracciato presso l'impianto industriale "ALANNO GAS", stanno a testimoniare previsioni, a dir poco perniciose, nel caso in cui il PFTE di RFI venga realizzato come proposto.

A parere del Comune i progetti presentati (lotti 1 e 2) risentono di una impostazione mono-settoriale (trasportistica) secondo cui si progetta l'infrastruttura e poi secondariamente si prende atto delle modificazioni prodotte sul territorio.

Tale impostazione, oltre a un venir meno ad uno dei requisiti richiesti all'interno della procedura di VIA, evidenzia un ulteriore limite di contenuto della proposta presentata in quanto l'assenza di termini di confronto, non permette di verificare adeguatamente la sostenibilità della proposta. Ogni soluzione presenta un diverso quadro di pro e contro sugli aspetti salienti di natura ambientale, e quindi è proprio la condizione del confronto tra diverse proposte che permette di ponderare al meglio la soluzione da perseguire.

B) VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA SEVESO III (Direttiva 2012/18/UE recepita con D. Lgs. 26.06.2015 nr. 105).

Con riferimento al transito del nuovo tracciato ferroviario (richiamasi P.F.T.E. RFI Lotto 2, ex plurimis, planimetria WSB tavola 1-2 nr. IA9700R29P5IF001101B) – questi viene previsto in prossimità ed adiacenza con il sito/deposito di stoccaggio della ditta Alanno Gas Srl, per l'imbottigliamento, la lavorazione e lo stoccaggio di GPL, venendo comunque ad oltrepassare il cd. raggio di letalità, per il quale si palesa, un grave rischio per l'incolumità di cose e persone (nella specie dei convogli transitanti in adiacenza al sito) in caso di esplosioni e fuoriuscite di materiale infiammabile ed esplosivo.



A tal proposito il P.F.T.E. riferito al lotto 2 non contiene in alcun punto una previsione in ordine alle ottemperanze richieste dalla vigente normativa in materia di sicurezza e prevenzione da rischi di gravi incidenti (cd. Seveso III come introdotta dalla Direttiva 2012/18/UE recepita con D.Lgs. 26.06.2015 nr. 105). Il tutto, circostanza ancor più dirimente, nonostante la stessa ditta abbia sollevato detta problematica in sede di Dibattito Pubblico (in tal senso allegasi quaderno DP Sig. Vincenzo Ricci Amm.re Delegato Alanno Gas). In buona sostanza, tale incipiente elemento preclusivo determina comunque una necessità di revisione del tracciato (a meno che RFI non voglia prevedere la dismissione del sito di deposito GPL, non contemplato nel piano di demolizioni), correzione la quale non può annoverarsi come mera variante tecnica, bensì dovendo il Proponente redigere un nuovo PFTE riferito al Lotto 2, con conseguente riavvio dell'intero iter autorizzativo (ivi compreso il Dibattito Pubblico).

Orunque la Commissione Tecnica MITE – PNRR CNIEP – è chiamata a verificare tale incipiente pregiudizio ambientale, come quelli precedenti obiettati - né del resto RFI ha fornito alcun chiarimento, nonostante avesse avuto la possibilità di disaminare il parere già espresso dal Comune in data 12.03.2022, oltre ad aver ricevuto ampie sollecitazioni nel corso del dibattito pubblico da parte dei portatori di interesse.

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

§§§§

Con nota prot. 7141 del 20.05.2022 il Comune di Manoppello formulava al MITE – Direzione Valutazioni Ambientali – il proprio parere negativo dal punto di vista della Valutazione Impatto Sociale (VIS) riferito al raddoppio ferroviario linea Roma – Pescara Lotti 1 e 2 come di seguito riportato:

§§§§§

Manoppello (PE) li 20.05.2022 prot. 7141

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

Oggetto: ID 7941 – Procedura V.I.A. /PNRR - Progetto di fattibilità tecnico-economica della velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 1 raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Manoppello e Lotto 2 raddoppio tratta Manoppello/Scafa. PARERE NEGATIVO sulla base di una prima valutazione di impatto sociale (VIS).

Premesse

In riferimento al progetto in argomento, è necessario fare un'analisi di quelle che saranno le ripercussioni sul tessuto sociale di Manoppello considerando anche che nell'ultimo triennio già si è manifestato un significativo incremento del disagio sociale dovuto all'emergenza sociosanitaria della pandemia da Covid-19. Una vera e propria emergenza sociale che ha investito una larga fascia della cittadinanza ed in modo più significativo le persone e i nuclei familiari più fragili che già presentano criticità dovute a carichi familiari e assistenziali riguardanti minori, diversamente abili, persone con disagio psichico e psichiatrico e gli anziani.

Criticità potenziali delle attività progettuali in ambito sociale

Dalle premesse di contesto sociale sinteticamente rappresentate emergono con forza potenziali criticità aggiuntive che possono compromettere significativamente il già precario equilibrio psicofisico dei cittadini, con particolare attenzione a quelli con maggiori fragilità e ai loro nuclei familiari di riferimento. In modo particolare possono manifestare rischi le seguenti categorie della cittadinanza:

1. Minori in età scolare e adolescenti. Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, così come elaborato da Italferr per RFI, prevede una divisione netta del centro abitato di Manoppello Scalo. Nello specifico il Lotto 1 nella zona che interessa le principali Vie Aldo Moro, Galileo Galilei, XX Settembre, Verdi (e le relative traverse) impatta notevolmente sull'attuale viabilità nonché sugli importanti collegamenti di trasporto pubblico locale di cui usufruiscono quotidianamente i ragazzi minori in età scolare ed adolescenti; il trasporto pubblico rappresenta ad oggi un importante momento di socializzazione nell'arco della giornata, considerando che la categoria in oggetto ha già subito uno "spaesamento" e sconvolgimento della vita quotidiana dovuta ai cambiamenti degli stili di vita in ambito familiare e scolastico (esempio la DAD e le sospensioni della didattica con una significativa riduzione degli spazi di relazioni e socializzazione). E' da sottolineare come Manoppello sia una delle realtà della Val Pescara meglio collegata con le Città di Chieti e Pescara in quanto si contano numerose corse (oltre 40 giornaliere) sia degli autobus ex ARPA che delle linee 3 e 3/ della Panoramica, corse che verrebbero meno o che sarebbero amputate con la realizzazione del Progetto così come presentato;

2. Persone con disabilità. Sarebbero coinvolte dal progetto con ripercussioni significativamente negative dovute al cambiamento del sistema locale dei trasporti, al cambiamento dello spazio abitativo dovuto agli espropri, demolizioni e all'inserimento di barriere antirumore; tutti aspetti che vengono amplificati proprio nelle persone che presentano maggiori fragilità e difficoltà psicofisiche e cognitive in quanto verrebbero meno le certezze degli ambienti di vita quotidiana e sociale. E' da sottolineare come questa fascia di popolazione ha maggiormente subito le negative ripercussioni dell'isolamento forzato con una negativa ricaduta sulle capacità residuali psicofisiche e di autonomia personale e relazionale;

3. Anziani sia autosufficienti che non autosufficienti. Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui trattasi, prevede una radicale mutazione degli spazi abitativi. Dunque gli anziani rappresentano un'altra categoria fortemente a rischio in quanto sono dei veri e propri custodi delle loro abitazioni, con tutti gli aspetti relativi affettivi ed emozionali legati al trascorso di vita in cui la casa è il maggior punto fermo della persona anziana. I cambiamenti radicali previsti dal Progetto possono pertanto fortemente mettere in discussione le certezze delle persone anziane che hanno già vissuto il disagio dovuto al periodo pandemico. Una vera e propria rivoluzione dello spazio e degli stili di vita consolidati.

L'impatto sociale dovuto alla eventuale realizzazione del progetto in discussione andrebbe sicuramente a minare i già precari equilibri socio-familiari e cognitivi delle persone con maggiori criticità che vivrebbero ogni cambiamento in ambito quotidiano come un vero e proprio "sradicamento" dal contesto sociale di vita, un'azione alienante che avrebbe sicuramente una ripercussione negativa sullo stato di salute psico-fisico.

Inoltre si tenga conto che tutti gli indirizzi e la letteratura scientifica in ambito sociale e sociosanitario prevedono quale elemento essenziale per la tutela delle persone con maggiore fragilità il mantenimento di uno spazio di vita quotidiana e relazionale idoneo e rispondente ai bisogni individuali e dei nuclei familiari.

Lo stesso PNRR, nelle Missioni 5 (SOCIALE) e 6 (SALUTE), rimarca quale elemento fondamentale programmatico e progettuale a livello locale la riqualificazione sociale e sociosanitaria del territorio

incentrata sulla capacità di garantire servizi di prossimità vicini al cittadino, con particolare riferimento a tre fattori qualificanti:

1. La tutela della persona fragile in ambito familiare e socio-relazionale che permetta di mantenere la propria autonomia personale nel proprio contesto di vita quotidiana, quale aspetto essenziale per ridurre i rischi di istituzionalizzazione e ospedalizzazione impropria;
2. Ridurre il più possibile i fattori che possono comportare un rischio di sradicamento e riduzione delle certezze sociali e familiari soprattutto per le fasce con maggiori fragilità quali i minori, le persone con disabilità e non autosufficienza e le persone anziane;
3. La necessità di garantire servizi e interventi di tutela e coesione sociale di "prossimità" attraverso progetti e azioni di rafforzamento ed efficientamento in ambito sociale, sociosanitario, socio-lavorativo e dell'istruzione e della formazione.

Queste azioni qualificanti e rimarcate con forza proprio dalle succitate Missioni del PNRR vanno in **forte contraddizione** con quanto è previsto dal Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica elaborato da Italfer per RFI seppur finanziato con fondi PNRR.

Conclusioni

Pertanto, il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica di cui trattasi, deve tener conto delle considerazioni di carattere sociale e sociosanitario riportate nella presente relazione, anche in considerazione del fatto che proprio gli indirizzi specifici e più significativi del PNRR, rivolti alle categorie più fragili della cittadinanza, hanno la finalità di garantire servizi che devono **promuovere e rafforzare le buone prassi in ambito locale atte a garantire maggiore tutela e coesione sociale.**

Manoppello, 20 maggio 2022

Il Sociologo Responsabile Ufficio di Piano ECAD 17 Dott. Massimiliano Esposito

Il Sindaco Giorgio De Luca

§§§

In data **23.05.2022 prot. 7162** pervenivano al Comune di Manoppello da parte di RFI i pareri del Comitato Speciale Consiglio Superiore Lavori Pubblici (MIT) nr. 2/2022 e nr. 3/2022 dell'8.02.2022 le cui risultanze, rispetto alle richieste integrazioni del 03.01.2022 ed alle repliche del proponente significate il successivo 18.03.2022, necessitano, seppur in estrema sintesi, di essere compendiate come segue:

(si riportano in estratto i passaggi relativi al parere 2/2022 Lotto 1 considerando che quello successivo n. 3/2022 Lotto 2 è specularmente corrispondente)

§§§§§§§§

(Pag. 14) Analisi Costi Benefici - Considerazioni conclusive

A questo proposito i costi dovrebbero trovare riscontro nei prezzi e nella misurazione degli impatti dell'opera attraverso una più approfondita Analisi di Convenienza economica-sociale ed ambientale quale elemento strategico per selezionare la soluzione progettuale in forza della quale strutturare l'ACB di tipo economico per il calcolo del Valore Attuale Netto Economico (VAN-E).

Tale Analisi, per quanto sintetica, ha comunque tenuto conto degli aspetti giudicati "irrinunciabili" per accedere al finanziamento PNRR, inclusi quelli della valutazione di occupabilità con particolare riferimento a quella femminile (40%) e alle fasce giovani (24-35 anni).

La stima degli impatti di settore data la natura pubblica dell'opera è ancora carente e va condotta utilizzando prezzi legati all'efficienza e all'efficacia dell'opera, affinché tutti i costi siano ragionevoli, plausibili, commensurati (criteri di valutazione UE). Manca a questo scopo sia il riferimento che la fonte dati e metadati. L'ACB del PFTE Lotto 1 dovrebbe inoltre essere correlata a differenti fasi temporali, tra cui centrale appare la valutazione dello scenario in cui si colloca il completamento dell'opera rispetto alle regole PNRR, cioè giugno 2026.

(pag. ne 18-19) Aspetti relativi alla sostenibilità dell'opera - Considerazioni conclusive

Accertata, secondo il progettista, la valenza in termini di sostenibilità del progetto generale nel quale i lotti sembra necessario in ogni caso comprendere il reale valore di sostenibilità delle tratte (lotto 1 e 2) afferenti all'attuale fase di verifica.

Poiché "gli aspetti urbanistici" sono considerati "in deroga" nell'ambito dei progetti PNRR oggetto della presente istruttoria, si suggerisce di considerare misure mitigative nell'ambito dell'analisi di sostenibilità, rendendo tuttavia coerenti i contenuti con i vincoli di natura ambientale e sociale-insediativa e con l'obiettivo della DSNH.

Gli altri obiettivi sono tratti in modo complessivo e non puntuale a scala di singolo lotto funzionale. In fase di sviluppo del progetto di questi ultimi, si ritiene invece necessario che siano definite le soluzioni tecniche e/o gestionali idonee per dar conto degli altri obiettivi di sostenibilità ed in primis quelli relativi ai cambiamenti climatici. Al riguardo si osserva che viene eseguito il calcolo delle emissioni di CO2 equivalente generate dalle attività di realizzazione pervenendo alla quantificazione dell'inventario delle emissioni per circa 130.000 t di CO2e per il lotto 1 e per circa 310.000 t per il lotto2 per un totale di circa 440.000 t di CO2e

Tale valore, non del tutto trascurabile, non è oggetto di alcun intervento di sostenibilità, ovvero si basa, come dichiarato nelle integrazioni, su valutazioni e stime derivanti da "esperienza maturata da Italferr in oltre 30 anni di attività" ovvero riferendosi "all'esperienza maturata dalla Società in moltissimi anni di attività di Direzione Lavori, di Supervisione lavori, di progettazione e controllo della cantierizzazione". In altre parole, su dati pregressi e bibliografici. Gli obiettivi di sostenibilità invece non guardano il passato ma sono mirati a dar conto di soluzioni che consentono di mettere a disposizione delle future generazioni condizioni migliori e si auspicano, ad esempio, contributi verso la mitigazione dei cambiamenti climatici (settore di riferimento dell'impronta carbonica) orientati a ridurre all'orizzonte 2050/70 i contributi stessi. A tal fine quindi il progetto "sostenibile" non può esimersi da verificare come è possibile migliorare la Carbon Footprint della fase di costruzione che è stata indicata dal progettista come la fase che produrrà il maggior contributo dell'intero ciclo di vita dell'opera.

(pag.ne 27-28) Aspetti Ambientali – Considerazioni Conclusive

Dalle risposte ricevute emerge chiaramente che si intende spostare nella fase del monitoraggio ambientale gran parte delle azioni che erano state richieste.

Resta inoltre inevasa la richiesta di basare le considerazioni di carattere ambientali su basi conoscitive attuali e di grande dettaglio. Le cartografie tematiche adottate fanno riferimento ad una scala compresa tra 1:50.000 e 1:25.000 . Si tratta di scale utili per inquadramenti territoriali di area vasta, ma non adeguate per valutare interferenze con l'eventuale presenza di popolazioni e habitat di elevato valore conservazionistico che spesso si trovano su spazi e territori arealmente molto limitati. Si ricorda in proposito ad esempio che nella cartografia del CLC nazionale tutto ciò che occupa una superficie inferiore a 25 ettari viene classificato in coerenza con gli elementi contigui.

Ad esempio, nel caso di un bosco di 24 ettari, prossimo a un'area industriale molto vasta, il bosco viene classificato come 'area industriale'.

In sintesi, contrariamente a quanto affermato, lo studio non è stato condotto a scala adeguata rispetto alla fase progettuale.

L'individuazione delle unità ambientali e di paesaggio essenziali per riconoscere le tipologie di vegetazione potenziali non corrispondono ai poligono di uso del suolo. Rispetto alla scelta di alberi e arbusti previsti negli interventi a verde si dice che fanno riferimento alla vegetazione potenziale senza però aver definito una cartografia di dettaglio relativo a questo tematismo.

Anche relativamente alla rete ecologica territoriale si richiama quanto elaborato dalla regione Abruzzo, successivamente approfondito mediante la Carta dell'uso del suolo della Regione Abruzzo.

Ancora un documento regionale che ovviamente non è sufficiente per elaborare la rete ecologica di dettaglio utile per l'area che dovrà ospitare l'intervento.

(Pag.ne 33-34) – Aspetti paesaggistici, archeologici e dei beni culturali – Cons. concl.

Paesaggio e Beni culturali

Relativamente al punto 1 - Approfondimenti delle soluzioni progettuali e individuazione di alternative e ottimizzazioni, non ha prodotto le integrazioni richieste limitandosi a fornire alcune informazioni aggiuntive.

Tali approfondimenti erano stati richiesti in quando dalla valutazione del PFTE alcuni interventi mostravano particolari criticità per quanto riguarda la tutela del patrimonio culturale e del paesaggio e, pertanto, risultava indispensabile apportare miglioramenti progettuali tali da ridurre gli impatti e risolvere le criticità rilevate.

A riscontro del punto 1a, relativo alla nuova viabilità NV02 e IV01, RFI ha rappresentato che "L'area in cui realizzare tali opere è stata individuata cercando di limitare l'impatto sul nucleo urbano esistente (fabbricati civili e produttivi).

Durante lo sviluppo della progettazione è stata analizzata, parallelamente alla soluzione in scavalco, anche una soluzione con sottoattraversamento della sede ferroviaria. Da un confronto tra tali soluzioni progettuali è emerso che l'occupazione di nuovo territorio sarebbe stata sostanzialmente di egual misura; infatti, anche nel caso di un sottovia, le rampe di approccio (trincee) avrebbero un'estensione importante con l'aggravante di "tagliare" il territorio, non permettendo più il passaggio sul sedime dei tratti in trincea.

Altre motivazioni che hanno portato a non perseguire quest'ultima soluzione sono dovute alla scelta di evitare di interferire sul reticolo idrografico esistente, e di non avere un impianto di sollevamento per le acque meteoriche (necessario in presenza di un tracciato stradale in "corda molle", ovvero di un punto di minimo altimetrico all'interno del sottopasso)."

Al riguardo, preso atto delle considerazioni rappresentate da RFI, che si ritengono parziali in quanto non considerano adeguatamente gli aspetti di tutela del paesaggio, si ribadiscono le criticità già segnalate, confermate anche dall'ulteriore fotoinserimento elaborato da RFI, e la necessità di provvedere ad individuare soluzioni differenti per l'attraversamento della ferroviaria che possano garantire la conservazione dell'ambito interessato e delle specifiche componenti agrarie e arboree, con un minore impatto visivo, una minore frammentazione del contesto e un limitato consumo di suolo. Pertanto non si ritiene la documentazione integrativa esaustiva di quanto richiesto

A riscontro del punto 1b, relativo alla nuova viabilità NV08 e IV02, RFI ha rappresentato che "La nuova viabilità stradale NV08, ed il relativo cavalcaferrovia IV02 posto al km 0+271,581, nascono come intervento per la risoluzione della soppressione del PL esistente di Via Amendola all'ingresso della stazione di Manoppello Scalo. La zona individuata per realizzare il nuovo collegamento stradale rappresenta l'unica area meno antropizzata e quindi con minori impatti sull'abitato esistente di Manoppello. Come già evidenziato per la viabilità stradale NV02, una soluzione con un sottoattraversamento della linea ferroviaria non risulta migliorativa in quanto presenta un'occupazione di una stessa fascia di nuovo territorio con in più il vincolo rappresentato dai tratti in trincea assimilabili ad "un taglio" definitivo del territorio."

Al riguardo, preso atto delle considerazioni rappresentate da RFI, che si ritengono parziali in quanto non considerano adeguatamente gli aspetti di tutela del paesaggio, si ribadiscono le criticità già segnalate, confermate in parte anche dagli ulteriori fotoinserimenti elaborati da RFI, e la necessità di provvedere ad individuare soluzioni differenti per l'attraversamento della ferroviaria che escludano l'interessamento delle aree paesaggisticamente tutelate, con un minore impatto visivo, una minore frammentazione del contesto e un limitato consumo di suolo.

Pertanto non si ritiene la documentazione integrativa esaustiva di quanto richiesto.

A riscontro del punto 1c, relativo alla Stazione di Manoppello, RFI ha rappresentato che "Come si evince dallo stralcio riportato di seguito la Stazione di Manoppello non interferisce con alcun vincolo paesaggistico.

Al riguardo, si deve precisare che diversamente da quanto dichiarato da RFI nel riscontro sopra richiamato, gli interventi previsti per la Stazione di Manoppello interferiscono parzialmente con il vincolo ex art. 136 relativo allo storico e monumentale complesso della abbazia di Santa Maria d'Arabona (DM 21.06.1985).

Tale interferenza viene peraltro dichiarata da RFI nella Relazione Paesaggistica (cfr. IA9600R22RGIM0002001B, pag. 11, pag. 71, pag. 104), e si evince anche dallo stralcio sopra riportato (area marrone) da cui emergono anche le interferenze delle aree di cantiere (in rosso rigato) con l'area tutelata in questione.

Pertanto, non ritenendo la documentazione integrativa esaustiva di quanto richiesto, si ribadiscono le criticità già segnalate, confermate anche dagli ulteriori fotoinserimenti elaborati da RFI, e la necessità di approfondire la soluzione compositiva ponendo una maggiore attenzione all'inserimento paesaggistico dell'intervento, verificando il rapporto tra i volumi e gli spazi anche attraverso sezioni ambientali, evitando la formazione di aree residuali e studiando le sistemazioni a verde in connessione con il più ampio sistema vegetazionale del contesto.

Relativamente al punto 2 - Approfondimento della Relazione paesaggistica e dei relativi elaborati cartografici, nel prendere atto che RFI ha prodotto alcuni documenti integrativi, si evidenzia che gli stessi non possono ritenersi esaustivi rispetto a quanto richiesto, né ad un livello di approfondimento e caratterizzazione tale da permettere una adeguata valutazione circa la compatibilità paesaggistica dell'intervento proposto. Pertanto, nel ribadire e confermare le richieste di integrazioni già formulate, si ritiene fondamentale che le stesse debbano essere sviluppate, in maniera completa e secondo le indicazioni fornite, nelle successive fasi procedurali andando ad integrare e aggiornare la

Relazione paesaggistica di cui al DPCM 12 dicembre 2005 che dovrà essere predisposta ai fini della procedura di Valutazione di impatto ambientale.

Si deve inoltre evidenziare che rispetto al quadro vincolistico esistente nella documentazione RFI vi sono contraddizioni e interpretazioni non coerenti, come sopra segnalate, e ciò denota una grave carenza della lettura dei luoghi e dei valori tutelati, rendendo difatti impossibile valutare in maniera puntuale le effettive interferenze dirette e indirette dell'opera sul paesaggio e sul patrimonio culturale, per le quali spesso RFI si limita ad ipotizzare genericamente che l'opera "non sembra poter alterare i caratteri dei luoghi".

Si specifica nuovamente che la verifica degli impatti va condotta sia rispetto ai vincoli presenti, con riferimento ai contenuti dei dispositivi di tutela e agli specifici valori tutelati, e anche con riferimento ai valori del sistema paesaggio anche non sottoposto a specifici dispositivi di tutela, in particolare verificandolo che gli interventi siano coerenti con quanto disposto dal piano paesaggistico regionale. Anche rispetto a questo ultimo aspetto si rileva che la documentazione RFI riporta in maniera compilativa e non esaustiva i riferimenti alle norme tecniche del Piano Regionale Paesistico della Regione Abruzzo, e al momento non si può escludere una incompatibilità di alcuni interventi rispetto alla normativa di pianificazione sovraordinata.

(Pag. 41) Aspetti Stradali – Raccomandazioni

In relazione alla classificazione funzionale delle strade in progetto si raccomanda di avviare un percorso di interlocuzione e CONDIVISIONE con le istituzioni territorialmente e funzionalmente competenti alla loro gestione

(Pag. 44) Aspetti geologici ed idrogeologici – Considerazioni conclusive

Con riferimento alle richieste di precisazioni ed integrazioni, solo per alcune sono state fornite risposte esaustive. Si ritiene pertanto che le richieste di chiarimento formulate che non hanno ricevuto un'adeguata risposta debbano costituire specifiche prescrizioni.

(Pag. 47-48) Aspetti geotecnici – Considerazioni conclusive

Dai riscontri su riportati è evidente che le richieste di integrazioni/chiarimenti, seppure condivise dal Proponente, sono state in parte rimandate alla fase di arricchimento del PTFE. Si sottolinea pertanto la necessità di verificare che gli approfondimenti richiesti vengano effettivamente condotti nella suddetta fase di arricchimento, e non in quelle successive. Ulteriori considerazioni -

Nelle successive fasi progettuali occorre eseguire i sondaggi in corrispondenza di alcune importanti opere d'arte che ne sono carenti (es: cavalcaferrovia IV 02), e integrare le indagini geofisiche eseguendo almeno una prova down-hole per ciascun ponte/viadotto del lotto. -

Il lotto comprende n.3 viadotti e n.3 cavalcaferrovia, per le cui fondazioni sono previsti pali di grande diametro (ϕ 1200 e ϕ 1500). Dalle tavole agli atti appare chiaro che le lunghezze di detti pali sono generalmente correlate alle lunghezze delle campate e alla massima altezza delle pile di ciascun viadotto, e non alla specifica stratigrafia del sottosuolo riscontrata dalle indagini. Questo approccio, seppure comprensibile nella presente fase progettuale, può condurre a un significativo incremento dei costi e dei tempi realizzativi delle fondazioni del lotto.

(Pag. 52) Aspetti idrogeologici ed idraulici – Considerazioni conclusive

Molti aspetti delle osservazioni fatte non risultano adeguatamente chiariti. Si rimanda alla successiva tabella per le prescrizioni e raccomandazioni ritenute necessarie.

(pag. 80-81) INDIRIZZI METODOLOGICI PER IL DISPOSITIVO FINALE

La piena consapevolezza del carattere di straordinarietà che caratterizza i procedimenti amministrativi "in parallelo" dei progetti delle opere del PNRR di Allegato IV della Legge n. 108/2021 (carattere che implica una modulazione dei tempi altrettanto straordinaria, al fine del raggiungimento degli obiettivi previsti entro il 2026) conduce responsabilmente questo Comitato alla formulazione di un dispositivo finale che possa: - da un lato, consentire l'utile prosieguo del procedimento ex art. 44 della Legge n. 108/2021 (tenuto conto delle "preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR" di cui al comma 6 del medesimo articolo di legge);

- dall'altro, offrire garanzie riguardo l'avvenuta ottemperanza a quelle prescrizioni, contenute nel presente parere, relative al perfezionamento della attività conoscitiva del terreno e del territorio nel quale le opere sono inserite.

Detta ottemperanza deve avvenire prima dell'avvio della seconda fase del procedimento di competenza di questo Comitato (ai sensi dell'art. 44 - comma 6 della Legge n. 108/2021).

Dalle risultanze della prescritta attività conoscitiva complementare ne potranno derivare dirette conseguenze sui contenuti del PFTE:

- su un piano economico, pervenendo alla stima dell'opera mediante un appropriato computo metrico estimativo, così come previsto dalle "Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC";

- su un piano tecnico, pervenendo:

a) alla eventuale conferma delle originarie scelte progettuali;

b) ovvero alla loro parziale ricalibrazione (modifiche non sostanziali);

c) ovvero alla variazione di alcune delle originarie scelte progettuali (modifiche sostanziali), dove per "modifiche sostanziali" si intendono quelle tali da rendere necessaria una riformulazione del parere tecnico già espresso.

A tal fine, il Soggetto richiedente parere, prima dell'avvio della seconda fase del procedimento di competenza di questo Comitato, dovrà responsabilmente dichiarare in quale delle tre fattispecie (di cui alle lettere a), b) o c)) ricade il progetto, così come modificato ed integrato a seguito della ottemperanza alle prescrizioni relative al perfezionamento della attività conoscitiva del terreno e del territorio.

Nella fattispecie di cui alla lettera c), la prima fase del procedimento di competenza di questo Comitato (espressione di parere) dovrà essere riavviata nei riguardi di quella parte del PFTE oggetto di "modifiche sostanziali".

A seguito di detta dichiarazione, farà corso una specifica valutazione da parte di questo Comitato. Da quanto sopra considerato, si rintracciano le motivazioni che spingono questo Comitato alla adozione di un dispositivo finale che tenga conto, al tempo stesso, delle distinte esigenze di procedibilità e di garanzia della qualità e completezza della progettazione di fattibilità tecnica ed economica da porre a base della procedura di affidamento.

Pertanto, si sottolinea ancora una volta, prima dell'avvio della seconda fase del procedimento di competenza di questo Comitato occorre che sia necessariamente definita la natura e la portata dei contenuti della progettazione di fattibilità tecnica ed economica, in relazione al completamento dell'attività conoscitiva relativa al presente livello di progettazione.

Se così non fosse, questo Comitato non avrebbe la possibilità di esercitare, con il necessario livello di conoscenza e di correlata consapevolezza, le attività di cui all'art. 44 comma 6 della Legge n. 108/2021.

Si rammenta che dette conclusive attività, a valle dell'iter autorizzativo di legge, sono quelle finalizzate al riconoscimento delle specifiche condizioni per la trasmissione del PFTE alla Segreteria tecnica presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, in uno con il ricalibrato corredo delle ulteriori prescrizioni associate al progetto, così come impartite all'interno dei procedimenti autorizzativi di cui al già richiamato art. 44 della Legge n. 108/2021.

(pag. 82) DISPOSITIVO FINALE

Tutto ciò premesso e considerato, Il Comitato Speciale, all'unanimità, è del
PARERE

che il progetto di fattibilità tecnica ed economica di che trattasi possa proseguire, sulla base delle considerazioni sopra esposte, nell'iter previsto all'art.44 del D.L. 31 maggio 2021, n.77 così come convertito dalla Legge 29 luglio 2021 n.108.

L'ottemperanza alle prescrizioni contenute nel presente parere, tenendo anche conto delle raccomandazioni e delle osservazioni in esso riportate, deve essere effettuata secondo le rispettive tempistiche di cui alle tabelle sopra riportate e secondo quanto contenuto nel paragrafo 3. "indirizzi metodologici per il dispositivo finale".

Il sistema prescrittivo del presente parere è integrato dalla più generale prescrizione legata al rigoroso rispetto di tutte le condizionalità che hanno consentito l'approvazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) da parte della Commissione Europea, con particolare riferimento al programma di interventi infrastrutturali di cui alla Missione 3 - Componente 1 - Linea di Azione "Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese", della quale il presente progetto fa parte.

Più in particolare, ci si riferisce al rispetto delle condizionalità che hanno consentito: - la verifica del soddisfacimento dei Criteri di Vaglio Tecnico riportati nel par. 6.14 (Infrastrutture per il trasporto ferroviario) dell'Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione, in quanto "l'esecuzione dell'opera fornisce contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici"; - la

verifica del soddisfacimento del criterio del “do no significant harm” (DNSH) per gli altri 5 obiettivi di ecosostenibilità di cui al Regolamento 852/2020 UE (segnatamente: adattamento ai cambiamenti climatici; transizione verso una economia circolare; uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine; prevenzione e limitazione degli impatti sulla qualità dell’aria, dell’acqua e del suolo; protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi).

Dette condizionalità “ab origine”, in tema di sostenibilità ambientale, si intendono integrate dalle prescrizioni contenute nel paragrafo 2.3 “aspetti relativi alla sostenibilità dell’opera” di cui al presente parere. Infine, si rammenta che le rilevate “carenze, di natura formale o sostanziale, (...) afferenti gli aspetti ambientali, paesaggistici e culturali” contenute nel presente parere, saranno tenute in conto dai Soggetti pubblici competenti in materia, nell’ambito dei relativi procedimenti amministrativi di cui al precitato art. 44 del D.L. 31 maggio 2021, n.77 così come convertito dalla Legge 29 luglio 2021 n.108.

SSSSSSSSSS

- Con nota **del 24.05.2022** il Comune di Manoppello, in persona del Sindaco p.t., significava al Presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP) Dott.ssa Caterina CITTADINO ed al Capo di Gabinetto MIT Cons. Alberto Stancanelli formale doglianza per non aver reso edotto l’Ente ed il Dibattito Pubblico avviato, pur essendone a conoscenza sin dal 10.02.2022, dei pareri soprarichiamati CSCSLLPP n. 2/2021 e 3/2021, **la cui essenzialità ai fini dello svolgimento e delle conclusioni del DP** sono risultate (purtroppo tardivamente) di tutta evidenza rispetto alle contestazioni mosse dal territorio sul PFTE presentato da RFI;
- Con nota **prot. 1933 del 25.05.2022, acquisita al Comune in pari data al prot. 7374**, il Presidente del CNDP Dott.ssa CITTADINO trasmetteva alla coordinatrice Arch. Iolanda ROMANO richiesta di chiarimenti (a tutt’oggi rimasta inevasa);
- Con nota **prot. 964-P del 27.05.2022** (acquisita al MITE il 30.05.2022 prot. 67509) il Ministero della Cultura – Sovrintendenza Speciale per il PNRR –, in ordine alle richieste integrazioni del 14.03.2022, evase da RFI in data 13.04.2022, comunicava quanto appresso: *“tale documentazione non consideri adeguatamente né le criticità puntualmente rappresentate nella nota di richiesta di integrazione di questa SS-PNRR, né le richieste formulate, in particolare quelle relative alle modifiche ed ottimizzazioni progettuali ritenute necessarie ai fini della compatibilità dell’opera per quanto riguarda i profili di competenza. Tanto premesso, qualora non si provvedesse a trasmettere quanto richiesto, questa SS-PNRR provvederà a concludere la valutazione di competenza sulla base degli atti depositati”.*

CONSIDERATO CHE

- le argomentazioni **tecniche, vincolistiche, economiche, ambientali, urbanistiche e sociali** sopra rappresentate vanno fatte proprie dal Consiglio Comunale e rappresentate alla **REGIONE ABRUZZO**, affinché quest’ultima assuma ogni occorrente delibazione finalizzata alla formulazione del **PARERE NEGATIVO/DINIEGO QUALIFICATO in sede di Conferenza di Servizi**, convocata da RFI ai sensi dell’art. 14-bis L. 241/1990, in ragione del fatto che il P.F.T.E. cod. 0388 Lotti 1 e 2 di Raddoppio Ferroviario Roma Pescara – Tratta Brecciarola/Scafa – per le seguenti ragioni ostative:

A) interferenza con l’area tutelata dall’art. 136 del D.Lgs. 42/2004 ed aree tutelate ai sensi dell’art. 142 lett.re c) ed m) e con gli ambiti del P.R.P., come già osservato dal Comitato Speciale c/o il Consiglio Superiore LL.PP. nella comunicazione ad RFI;

B) violazione del Piano Regionale dei Trasporti, approvato con L.R. n. 64 del 13.06.2016 il quale nei suoi allegati ed elaborati grafici (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.ne 186 e 290, scheda infrastrutture puntuali pag. 5*) indica espressamente che il potenziamento ferroviario nell’asse Roma-Pescara debba necessariamente comprendere la valorizzazione dell’Interporto Valpescara (struttura logistica nazionale di interesse

strategico) con prevedendo il transito del tracciato in affiancamento allo stesso (*secondo le molteplici soluzioni di variante indicate dal territorio in sede di dibattito pubblico*);

C) Inattuabilità opere di riqualificazione e rigenerazione urbana finanziati dalla Regione Abruzzo con fondi A.P.Q.7 per l'ammontare di € 10.318.003 giusta convenzione stipulata con il Comune di Manoppello in data 9.09.2005, per il cui completamento ed ultimazione la Regione ha comunicato al Comune in data 28.01.2021 l'avvenuta concessione dell'ulteriore proroga di 3 (tre anni) da parte dell'Agenzia di Coesione in data 06.11.2020. In tal senso l'assetto viario proposto da RFI nel PFTE, ove dovesse essere attuato renderebbe del tutto impraticabile tutti quegli interventi già definiti, riportati nei propri atti tecnico-amministrativi, in ultimo quelli richiamati nella D.G.C. nr. 46 del 07.04.2020;

D) MANCATA VERIFICA DELL'INCIDENZA AMBIENTALE SUI siti indicati nel SIA dei lotti 1 e 2 ovvero:

- **SIC/ZSC IT 7130031 Fonte di Papa**

- **ZPS IT7140129 Parco Nazionale della Maiella**

- **ZPS IT7140202 Maiella**

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

La Regione Abruzzo è tenuta a contestare ad RFI la mancata individuazione e valutazione sullo stato di conservazione degli ecosistemi, degli habitat e delle specie di interesse conservazionistico, sebbene a distanza superiore di 3.000, tenendo a mente quanto riportato nella Direttiva Habitat e nei diversi documenti di indirizzo, incluse le linee guida italiane, i quali non prevedono la delimitazione di aree buffer in modo aprioristico ma il livello di interferenza del progetto dev'essere valutato caso per caso (*anche in tale circostanza detti rilievi sono stati sollevati dal Comitato Speciale c/o il Consiglio Superiore LL.PP. nelle osservazioni ad RFI del 03.01.2022 e nei successivi pareri n. 2/2021 e n. 3/2021 del 8.02.2022*).

C) Violazione della normativa cd. SEVESO III (Direttiva 2012/18/UE recepita con D.Lgs. 26.06.2015 nr. 105) con riferimento al transito del nuovo tracciato ferroviario (richiamasi P.F.T.E. RFI Lotto 2, *ex plurimis*, planimetria WSB tavola 1-2 nr. IA9700R29P5IF001101B) – in prossimità ed adiacenza con il sito/deposito di stoccaggio Alanno Gas (*veggasi a tal proposito quaderno Dibattito Pubblico a firma del Responsabile Stabilimento AlannoGas Sig. Vincenzo RICCI del 21.03.2022*)

RILEVATO INOLTRE CHE:

- Il Comune di Manoppello, in tutte le circostanze istituzionali e non, ha dichiarato che adotterà tutte le misure del caso per indirizzare il progetto RFI e i fondi PNRR relativi ai lotti 1 e 2 per dare attuazione alla **delocalizzazione del tracciato ferroviario** secondo quanto previsto dal PRG, dagli Accordi di Programma con la Regione e dal Piano Regionale dei Trasporti;
- Il Comune di Manoppello, unitamente al Comune di Chieti, in vista della formulazione dei rispettivi pareri conclusivi alla convocanda C.d.S., per quanto scaturito dal D.P., si impegna a confermare e ribadire le ragioni di contrarietà al progetto presentato da RFI per il lotto 1 e 2 affinché la stessa C.d.S. non approvi il progetto;
- Il Comune di Manoppello, unitamente al Comune di Chieti, in vista della C.d.S., per quanto scaturito dal D.P., si impegna ad avanzare il livello tecnico di definizione e il grado di condivisione, da parte dei territori interessati, della cosiddetta Variante dei cittadini, nella convinzione che contrapporre al progetto presentato una soluzione alternativa credibile e condivisa, costituisca da un lato forte argomento a sostegno della non approvazione del progetto RFI e dall'altra una seria indicazione per RFI e per una revisione del progetto presentato;

RITENUTO CHE

L'Amministrazione Comunale debba esperire ogni e qualsivoglia iniziativa affinché la **Regione Abruzzo si impegni a sostenere le iniziative dei Comuni di Chieti e Manoppello** secondo quanto riportato nel presente atto, nell'interesse dell'intera Regione e al fine di conciliare al meglio la natura del progetto con le esigenze e la qualità del territorio;

TENUTO CONTO CHE

L'Amministrazione Comunale, qualora l'esito della C.d.S. e le procedure previste in attuazione del PNRR dovessero dare il via libera al progetto presentato da RFI, si impegna si da ora a individuare ogni mezzo di natura tecnico-giuridica affinché il progetto RFI non venga realizzato, ivi incluso quello di incaricare appositi esperti per la redazione di uno studio comparativo sull'Analisi Costi Benefici dell'intero raddoppio ferroviario Roma-Pescara

VISTO

- l'art. 117 della Costituzione
- la legge 7/8/1990, n.241
- il Regolamento comunale per l'ordinamento degli uffici e dei servizi, approvato con delibera G.C.n.260/1998 e successive modifiche ed integrazioni;
- lo Statuto comunale ed il vigente Regolamento comunale di contabilità;
- il T.U. delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, emanato con Decreto Legislativo 18/8/2000, n.267;
- Il vigente regolamento di contabilità;
- l'art. 12 del vigente Statuto Regionale

Uditi gli interventi e le dichiarazioni di voto, come da verbale che verrà successivamente pubblicato;

Visti i n° 3 emendamenti apportati al testo della presente proposta deliberativa con votazione unanime favorevole;

Acquisito il parere favorevole di regolarità tecnica ai sensi dell'Art.49 del D.Lgs 267/2000

Con voti n°12 favorevoli su n°12 Consiglieri presenti e votanti,

DELIBERA

1. La narrativa forma parte integrante e sostanziale della presente;
2. di **CONFERMARE e RIBADIRE la PIENA CONTRARIETA'** dell'Amministrazione Comunale al progetto di realizzazione del raddoppio ferroviario Roma-Pescara cod. 0388 Lotti 1 e 2 tratta Brecciarola – Scafa, nei termini e secondo quanto al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica predisposto da R.F.I. e in corso di istruttoria nella Conferenza di Servizi indetta ai sensi dell'art. 14-bis L. 241/1990,
3. **DI RIBADIRE ED ESPRIMERE** la piena disponibilità al riavvio dell'iter di approvazione del PFTE con una soluzione di tracciato diversa da quella esistente, condivisa con l'Amministrazione Comunale ed il territorio, sulla scorta delle soluzioni e proposte già formulate in sede di Dibattito Pubblico;
4. di **RICHIEDERE** si da subito, alla Regione Abruzzo un rinnovato e maggiore impegno, a sostegno delle attività dei Comuni di Manoppello e Chieti tese ad avanzare il livello tecnico di definizione e il grado di condivisione, della cosiddetta Variante dei cittadini;
5. di **RICHIEDERRE** alla **REGIONE ABRUZZO** acchè proceda, **avvalendosi delle sue prerogative attribuitegli in via esclusiva dall'art. 117 della Costituzione**, a **formulare il proprio parere NEGATIVO e/o DISSENSO QUALIFICATO in sede di Conferenza di Servizi** alla realizzazione del raddoppio ferroviario Roma-Pescara cod. 0388 Lotti 1 e 2 tratta Brecciarola – Scafa, nei termini e secondo quanto al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica predisposto da R.F.I sulla base delle argomentazioni già esposte in premessa e che qui si compendiano:
 - interferenza con l'area tutelata dall'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 ed aree tutelate ai sensi dell'art. 142 lett.re c) ed m) e con gli ambiti del P.R.P.

- violazione del Piano Regionale dei Trasporti, approvato con L.R. n. 64 del 13.06.2016;
 - Interferenza con opere di riqualificazione e rigenerazione urbana finanziati dalla Regione Abruzzo con fondi A.P.Q.7;
 - Mancata verifica dell'Incidenza Ambientale sui siti indicati nel SIA dei lotti 1 e 2 ovvero:
SIC/ZSC IT 7130031 Fonte di Papa
ZPS IT7140129 Parco Nazionale della Maiella
ZPS IT7140202 Maiella
ZPS IT7110128 Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga.
 - Violazione della normativa cd. SEVESO III (Direttiva 2012/18/UE recepita con D.Lgs. 26.06.2015 nr. 105) con riferimento al transito del nuovo tracciato ferroviario interferente con il sito/deposito di stoccaggio Alanno Gas
- di **IMPARTIRE**, sin da ora, nella circostanza in cui l'esito della C.d.S. e le procedure previste in attuazione del PNRR, dovessero dare il via libera al progetto presentato da RFI, l'indirizzo alla G.C. ed agli Uffici Preposti di individuare ogni mezzo di natura tecnico-giuridica, **ivi incluso l'affidamento di incarichi anche a professionisti qualificati nel settore del trasporto ferroviario per la verifica della fondatezza e correttezza dell'opera e per l'analisi costi-benefici**, affinché il progetto RFI venga contestato ed opposto in ogni sede competente.
 - **DI DISPORRE** che la presente deliberazione venga trasmessa, unitamente alla Regione Abruzzo ed agli Enti attenzionati dalla presente procedura, al proponente e promotore della Conferenza di Servizi, affinché costituisca **formulazione del COMUNE di MANOPPELLO di PARERE NEGATIVO** espresso al progetto di raddoppio ferroviario Roma-Pescara Lotti 1 e 2 come predisposto e redatto da RFI nel PFTE presentato ed in esame;
 - Infine il Consiglio Comunale con voti n°12 favorevoli su n°12 Consiglieri presenti e votanti, dichiara la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134/comma 4 D.Lgs. 267/2000.

Al Sindaco
Al Presidente del Consiglio Comunale
SEDE

Oggetto: Emendament1 alla proposta di deliberazione n. 45 del 16/06/2022

I sottoscritti consiglieri comunali Barbara Toppi, Stefano Mancini, Anna Giuseppina Ilario e Lucio Di Bartolomeo, ai sensi dell'art. 19, c. 2, del Regolamento del Consiglio Comunale, presentano i seguenti emendamenti alla proposta di D.C.C. n. 45 del 16/06/2022.

EMENDAMENTO 1

Nella premessa, prima del 1° páragrafo, aggiungere il seguente:

“Premesso che:

- in data 12/04/2021 il Sindaco è venuto a conoscenza, grazie ad una interrogazione presentata dai consiglieri comunali di minoranza, di un documento di pre-fattibilità tecnico-economico per il raddoppio della tratta ferroviaria Interporto-Scafa, nell'ambito del progetto di velocizzazione e potenziamento della linea Roma-Pescara, reperibile sul sito della Camera dei Deputati;”

EMENDAMENTO 2

Nella parte dispositiva, sostituire al 5° punto, le parole “di INVITARE E RACCOMANDARE alla REGIONE ABRUZZO” con le parole “di RICHIEDERE alla REGIONE ABRUZZO”.

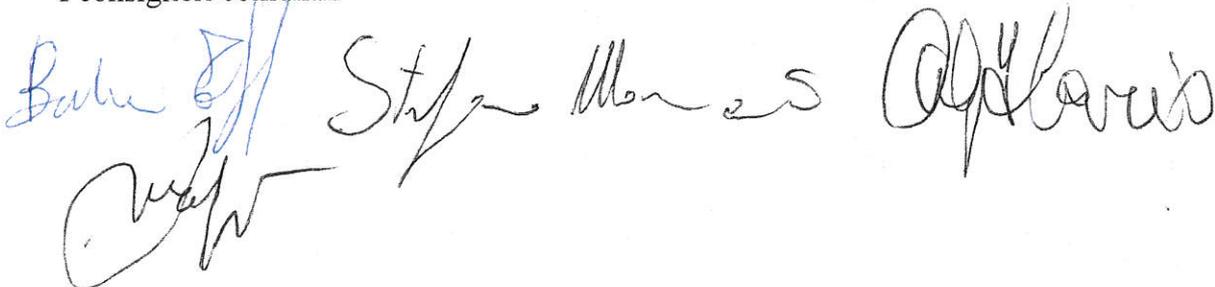
EMENDAMENTO 3

Nella parte dispositiva, sostituire il 6° punto, con il seguente:

“di IMPARTIRE, sin da ora, nella circostanza in cui l'esito della C.d.S. e le procedure previste in attuazione del PNRR, dovessero dare il via libera al progetto presentato da RFI, l'indirizzo alla G.C. ed agli Uffici preposti di individuare ogni mezzo di natura tecnicogiuridica, **ivi incluso l'affidamento di incarichi anche a professionisti qualificati nel settore del trasporto ferroviario per la verifica della fondatezza e correttezza dell'opera e per l'analisi costi-benefici, affinché il progetto RFI venga contestato ed opposto in ogni sede competente**

Manoppello, 20/06/2022

I consiglieri comunali



Letto, approvato e sottoscritto:

IL PRESIDENTE
F.to ROBERTO CAVALLO

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to ANNA MARIA D'ALOIA

ATTESTATO DI COPIA CONFORME

Copia conforme all'originale per uso amministrativo

addi' 20 GIU. 2022



IL SEGRETARIO COMUNALE
ANNA MARIA D'ALOIA

ATTESTATO DI INIZIO PUBBLICAZIONE

No. Reg. 852

Addi 12 1 GIU. 2022

La presente deliberazione viene pubblicata sull'Albo Pretorio on-line di questo Comune per 15 giorni consecutivi a partire dalla data odierna.

L'ADDETTO ALLE PUBBLICAZIONI
F.to MARCO ILARIO

Il sottoscritto, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTATO DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

che la presente deliberazione:

- è stata affissa all'Albo Pretorio on-line comunale per 15 giorni consecutivi dal _____ al _____ come prescritto dall'art.124 del D.L.gs. 267/2000, senza reclami.

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

- La presente Deliberazione e' stata dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134 comma 4 D.Lgs. 267/2000). E' divenuta esecutiva in data _____ essendo trascorsi 10 giorni dalla data di pubblicazione (art. 134, c.3, del D.Lgs.267/2000).

Dalla Residenza Municipale, li _____

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to ANNA MARIA D'ALOIA