

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

PROGETTO FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA

LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTE INTERPORTO D'ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO – SCAFA

Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I A 9 X 0 0 R 2 2 R G M D 0 0 0 0 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE DEFINITIVA	U.O. varie	Agosto 2022	G. Dajelli	Agosto 2022	T. Paoletti	Agosto 2022	C. Ercolani Agosto 2022
		Formato / Paoletti		<i>Dajelli</i>		<i>Paoletti</i>		

ITALFERR S.p.A.
Dot.ssa Carolina Ercolani
Ordine Agrotecnico Agronomo Ispes
di Roma, Chieti e Viterbo
n. 445


File:

n. Elab.:

INDICE

1.	PREMESSA.....	4
2.	ANALISI PARERE COMUNE DI MANOPPELLO.....	6
2.1	NOTA PROT. 3519 DEL 12.03.2022 (LOTTO 1).....	6
	2.1.1 <i>INSOSTENIBILITA' DELL'OPERA - ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT.....</i>	6
	2.1.2 <i>INCONCILIABILITA' DELL'OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE.....</i>	9
	2.1.3 <i>MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA' AMBIENTALI</i>	10
	2.1.4 <i>MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE.....</i>	12
	2.1.5 <i>IMPATTO ACUSTICO E VIBRAZIONALE.....</i>	15
	2.1.6 <i>[omissis].....</i>	16
	2.1.7 <i>CONFORMITA' DEL PROGETTO ALLA PIANIFICAZIONE COMUNALE (focalizzando la conformità al vigente PRG e al vigente PRP).....</i>	16
	2.1.8 <i>[omissis].....</i>	17
	2.1.9 <i>IMPATTO SULLA VIABILITA'.....</i>	17
2.2	NOTA PROT. 3520 DEL 12.03.2022 (LOTTO 2).....	19
	2.2.1 <i>INSOSTENIBILITA' DELL'OPERA – ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT.....</i>	20
	2.2.2 <i>INCONCILIABILITA' DELL'OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE.....</i>	20
	2.2.3 <i>MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA' AMBIENTALI</i>	20
	2.2.4 <i>MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE.....</i>	20
	2.2.5 <i>IMPATTO ACUSTICO E VIBRAZIONALE.....</i>	20
	2.2.6 <i>CONSIDERAZIONI GENERALI SULL'IMPATTO URBANISTICO.....</i>	20
	2.2.7 <i>CONFORMITA' DEL PROGETTO ALLA PIANIFICAZIONE COMUNALE (focalizzando la conformità al vigente PRG e al vigente PRP).....</i>	21
	2.2.8 <i>EFFETTI SUL SISTEMA LOGISTICO – INTERPORTUALE.....</i>	21
	2.2.9 <i>OSSERVAZIONI PFTE - VIABILITA'.....</i>	22

TITOLO ELABORATO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	3 di 35
2.3	NOTA PROT. 411 DEL 14.03.2022					22
2.4	NOTA PROT. 1606 DEL 17.03.2022 (LOTTO 1)					23
2.5	NOTA PROT. 1605 DEL 17.03.2022 (LOTTO 2)					24
2.6	NOTA PROT. 4892 DEL 06.04.2022					24
2.7	NOTA PROT. 7139 DEL 20.05.2022 (LOTTO 1)					25
2.8	NOTA PROT. 7140 DEL 20.05.2022 (LOTTO 2)					27
2.9	NOTA PROT. 7141 DEL 20.05.2022					27
3.	ANALISI PARERE COMUNE DI CHIETI					30
3.1	25/05/2022					30
3.2	23/05/2022					30
3.2.1	NON CONFORMITÀ ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE E AL SISTEMA DEI VINCOLI					30
3.2.2	NON CONFORMITÀ AGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE DI SETTORE					31
3.2.3	NON CONFORMITÀ PER ASSENZA DELLO STUDIO DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA					31
3.2.4	NON CONFORMITÀ AL VINCOLO IDROGEOLOGICO					32
3.2.5	NON CONFORMITÀ ALLO STUDIO DI MICROZONAZIONE SISMICA					32
3.2.6	NON CONFORMITÀ AL D.LGS 42/2004					32
3.2.7	NON CONFORMITÀ ALLA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE					33
3.2.8	ASPETTI INFRASTRUTTURALI					34
3.2.9	INSOSTENIBILITÀ DELL'OPERA – ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT					35
3.2.10	INCONCILIABILITÀ DELL'OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE					35
3.2.11	MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITÀ AMBIENTALI					35
3.2.12	MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE					35

	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D'ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 4 di 35

1. **PREMESSA**

Con riferimento ai procedimenti di Valutazione di Impatto Ambientale (ai sensi dell'art.23, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) relativi al progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della velocizzazione della linea ferroviaria Roma – Pescara: lotto 1 raddoppio della tratta Interporto d’Abruzzo – Manoppello e lotto 2 raddoppio della tratta Manoppello – Scafa (ID 7941 e ID 7940, rispettivamente), si rappresenta quanto segue.

Con note prot. RFI-DIN-DIC.RP\PEC\P\2022\0000009 e prot RFI-DIN-DIC.RP/PEC/P/2022/10 del 24/01/2022, sono stati avviati i procedimenti di cui sopra.

La Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, con note prot. amte.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001606 e prot. m amte.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001605 del 17/03/2022, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica effettuate e in considerazione anche delle richieste della Soprintendenza Speciale per il PNRR del 14/03/2022 (prot. n. 410-P e prot. n. 411-P), ha ritenuto necessario richiedere integrazioni ai fini del completamento dell’istruttoria, come prevista dall’art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

RFI, con nota del 9/04/2022, a seguito di una richiesta di sospensione dei termini di 15 gg, ha fornito riscontro ad entrambe le richieste.

In data 27/05/2022 la Soprintendenza speciale per il PNRR, anche sulla base dell’istruttoria condotta dalla Soprintendenza ABAP per le Province di Chieti e Pescara, ha comunicato a RFI la non esaustività della documentazione integrativa trasmessa con nota del 09/04/2022.

In data 08/06/2022 RFI ha chiesto la sospensione dei procedimenti di Valutazione di Impatto ambientale, per effettuare gli approfondimenti tecnici finalizzati a cercare di superare le criticità evidenziate dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR, chiedendo un incontro congiunto con la Soprintendenza e i rappresentanti della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, che si è tenuto il giorno 27/06/2022.

La Regione Abruzzo in data 21/07/2022 ha rappresentato, ai sensi dall’art. 8, comma 2- bis del D.Lgs. 152/2006, il concorrente interesse regionale, chiedendo l’integrazione all’interno della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC di un Commissario regionale.

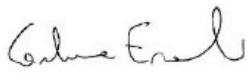

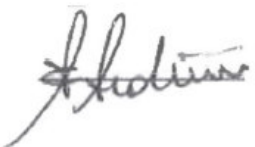


In data 26/07/2022 si è tenuto un incontro con la Commissione tecnica PNRR-PNIEC, la Soprintendenza Speciale per il PNRR e i rappresentanti della Regione Abruzzo per illustrare gli approfondimenti condotti da RFI. Nel corso della riunione è stato chiesto da parte dei rappresentati della Regione Abruzzo di fornire le controdeduzioni alle osservazioni del Comune di Manoppello e del Comune di Chieti pubblicate sul sito delle Valutazioni Ambientali (<https://va.mite.gov.it/>).

Premesso quanto sopra, è stato redatto il presente documento che riporta le controdeduzioni alle suddette osservazioni dei Comuni di Manoppello e Chieti, esclusivamente per quanto riguarda i temi di carattere ambientale.

Tali controdeduzioni riguardano diversi aspetti della progettazione e quindi i relativi riscontri sono frutto di analisi condotte con il contributo delle rispettive strutture specialistiche competenti secondo la matrice delle responsabilità che segue:

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	5 di 35

U.O.	Aspetti di competenza	Quesito/i di competenza	Progettista / responsabile	Firma
Ambiente	Aspetti ambientali	2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.4, 2.1.1.5, 2.1.3, 2.1.5, 2.1.7, 2.2.7, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.4, 3.2.6, 3.2.7, 3.2.8	Dott.ssa C. Ercolani	
Geologia Ambientale e del Territorio	Aspetti ambientali della cantierizzazione e gestione terre e rocce da scavo	2.1.1.3, 2.1.2.2	Ing. S. Padulosi	
Infrastrutture Centro	Opere civili/viabilità/ geotecnica	2.1.2.3, 2.1.7.3, 2.1.9, 2.2.6, 2.2.9, 3.2.5, 3.2.8	Ing F. Arduini	
Opere Civili	Idraulica/viadotti	2.2.6, 2.6, 3.2.3	Ing. A. Vittozzi	
RFI	Analisi Costi Benefici / VIS	2.1.4, 2.3, 2.4, 2.7, 2.9	Ing. A. Borgia	

2. ANALISI PARERE COMUNE DI MANOPPELLO

2.1 NOTA PROT. 3519 DEL 12.03.2022 (Lotto 1)

Con nota **prot. 3519 del 12.03.2022** il Comune di Manoppello trasmetteva a mezzo PEC 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.

2.1.1 INSOSTENIBILITA’ DELL’OPERA - ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT

2.1.1.1

Il PFTE è carente dell’analisi di sostenibilità dell’opera sulle tratte di intervento (lotto 1 e 2) ovvero dei benefici per i 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).

➤ RISCONTRO

La Relazione di Sostenibilità è stata elaborata secondo gli indirizzi delle “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” del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) di luglio 2021”. In particolare, la Relazione di Sostenibilità ha evidenziato i benefici che interessano differenti scale, una scala a livello locale, definita dalle aree interessate dagli interventi, ed una scala più ampia che guarda l’intero asse Roma-Pescara di cui il Progetto è parte integrante. Nello specifico la Relazione è declinata a livello di Global Project in quanto le valutazioni relative ai benefici apportati dall’opera di tipo sociale, economico ed ambientale si riflettono su un perimetro più ampio di quello direttamente interessato dalla realizzazione dell’infrastruttura ferroviaria.

2.1.1.2

*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**);”*

➤ RISCONTRO

La Valutazione DNSH è stata sviluppata conformemente ai documenti di riferimento emessi in ambito Europeo e Nazionale e nello specifico:

- Regolamento (UE) 2020/852 (c.d Regolamento Tassonomia)
- Regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il Dispositivo di Ripresa e Resilienza
- Comunicazione della Commissione Europea “Orientamenti tecnici sull’applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C 58/01)”
- Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 (con specifico riferimento all’allegato 1 - Criteri di Vaglio Tecnico)
- Circolare MEF del 30 dicembre 2021, n. 32 “Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente (DNSH)”

Nella fattispecie la Relazione prodotta ha effettuato una disamina puntuale dei vincoli riportati in ognuno dei documenti di riferimento, verificandone il relativo soddisfacimento, per quanto applicabile al livello progettuale di fattibilità tecnico economica di cui trattasi.

Inoltre, nel più ampio contesto di rispetto dei principi del Regolamento Tassonomia, ha fornito puntuale evidenza degli aspetti progettuali presenti nelle diverse sezioni del PFTE e funzionali a dimostrare che non si arrechi un danno significativo ai sei obiettivi ambientali oggetto di valutazione DNSH (a titolo esemplificativo Studio di Impatto Ambientale, Progetto Ambientale della Cantierizzazione, Idraulica, Geologia), al fine di consentire una lettura integrata del progetto presentato.

2.1.1.3

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).*

➤ RISCONTRO

È stata effettuata una quantificazione delle emissioni relative al cantiere in ton CO2eq al fine di quantificare i benefici relativi al riutilizzo delle terre in qualità di sottoprodotto, riducendo quindi i potenziali impatti legati alle emissioni di gas climalteranti (cfr. paragrafi 6.4.2.3 del PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE - Relazione Generale Cod. IA9600R69RGCA0000002 e IA9700R69RGCA0000002)

2.1.1.4

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

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	8 di 35

inventario effettivamente poste in essere ed il valore finale del contributo delle emissioni, soprattutto quelle indirette, riferite ai lotti di intervento 1 e 2.

➤ **RISCONTRO**

La metodologia per il calcolo dell'impronta climatica delle infrastrutture ferroviarie utilizzata per la stima della carbon footprint di progetto è stata sviluppata ai sensi della norma ISO 14064:2019 e certificata da Organismo Terzo.

La metodologia prevede la predisposizione di un inventario delle emissioni di GHG attraverso il quale è possibile determinare la quantità di gas ad effetto serra prodotta nella realizzazione della stessa, infatti il perimetro della metodologia comprende la produzione dei materiali da costruzione, i trasporti di tali materiali dal luogo di produzione al cantiere, le lavorazioni svolte in cantiere che sono stati stimati sulla base della stima delle quantità dei materiali, delle distanze di approvvigionamento, dei consumi dei mezzi di trasporto e di cantiere e delle lavorazioni di cantiere.

2.1.1.5

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).*

➤ **RISCONTRO**

Il calcolo effettuato per valutare l'impronta di carbonio in fase di esercizio è stato impostato nel rispetto di “*Technical Guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027*” pubblicato in Gazzetta Ufficiale UE 16/09/21 che indica come riferimento principale, per valutare le emissioni di gas a effetto serra. la metodologia per il calcolo dell'impronta di carbonio definita dalla European Investment Bank.

Nello specifico:

- le valutazioni sono state effettuate relativamente all'intero itinerario (Global Project), come da Studio di Trasporto sviluppato
- le valutazioni sono state fatte per il periodo 2026-2050
- il tipo di emissione considerato è quello “Tipo 3: altre emissioni indirette di gas a effetto serra che possono essere considerate una conseguenza delle attività del progetto” in quanto emissioni indirette di gas a effetto serra prodotte dai veicoli che utilizzano le infrastrutture di trasporto, compresi gli effetti di trasferimento modale;

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	9 di 35

- per identificare le emissioni assolute del progetto, derivanti dalla nuova offerta trasportistica, si è partiti dal dato riportato nello studio di trasporto, espresso come quantitativo annuo incrementale di offerta ferroviaria
- per l’individuazione e quantificazione delle emissioni di riferimento sono state effettuate valutazioni tenendo conto della evoluzione del parco veicolare, come meglio dettagliato nello Studio di Impatto Ambientale;

Dalla differenza dei due valori sopra indicato è stato possibile valutare l’emissione di gas climalteranti nel periodo 2026/2050, secondo la metodologia definita dalla EIB e indicata nel documento di riferimento “*Technical Guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027*”

2.1.2 INCONCILIABILITA’ DELL’OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE.

2.1.2.1

- [omissis]

2.1.2.2

- 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);

➤ RISCONTRO

Negli elaborati PIANO DI GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA - Relazione Generale (IA9600R69RGTA0000001 e IA9700R69RGTA0000001) è specificato che i materiali di risulta delle attività di demolizione saranno gestiti nel regime dei rifiuti ai sensi della Parte IV del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.. In particolare, nella presente fase progettuale, si prevede che il 90% di detti materiali sia conferibile ad impianti di recupero e il 10% sia smaltito in discariche per rifiuti inerti.

In fase di sviluppo dei PFTE è stata analizzata la disponibilità sul territorio di siti (impianti di recupero e discariche) per il conferimento dei materiali di risulta derivanti dalle lavorazioni che si prevede di gestire in qualità di rifiuti. Si rimanda agli elaborati SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO - Relazione Generale (IA9600R69RGCA0000001 e IA9600R69RGCA0000001), a cui sono allegate le autorizzazioni di tutti gli impianti individuati per il recupero/lo smaltimento dei materiali di risulta, e agli elaborati grafici correlati (cfr. IA9600R69C1CA0000001 e IA9700R69C1CA0000001 – Corografia individuazione siti di approvvigionamento e smaltimento).

2.1.2.3

- 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’obiettiva impossibilità di accesso carrabile (non altrimenti raggiungibile) per le abitazioni prospicienti, le quali vengono di fatto rese inagibili o comunque non fruibili;

➤ RISCONTRO

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	10 di 35

Allo scopo, è stato prodotto un documento denominato “Studio di trasporto – Analisi delle viabilità” (IA9X00R16RGTS0003001B); inoltre, il progetto delle nuove viabilità nasce, in primis, per garantire continuità di accesso agli edifici ed alle aree interferenti.

2.1.3 MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA’ AMBIENTALI

2.1.3.1

Contrariamente a quanto sostenuto da RFI 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/I/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.


➤ RISCONTRO

La procedura di VincA è endoprocedimentale alla VIA. Non è stato prodotto solo il format proponente a cui si fa riferimento, ma anche una relazione di supporto. Nel dossier di risposta al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) è stato meglio esplicitato il perché l’analisi è stata condotta solo sui siti indicati, in quanto sono presenti barriere naturali e/o artificiali tra il progetto e le aree protette menzionate. Nella procedura di VIA non sono state richieste ulteriori valutazioni

2.1.3.2

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.

➤ RISCONTRO

	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D'ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 11 di 35

In risposta alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), è in corso di redazione la carta della vegetazione rilevata, che quindi rientrerà tra gli elaborati del progetto che sarà appaltato.

2.1.3.3

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).

➤ **RISCONTRO**

Le specie che saranno impiantate sono individuate all'interno della relazione di opere a verde e si è previsto l'utilizzo di specie autoctone

2.1.3.4

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.

➤ **RISCONTRO**

Il livello progettuale corrente è quello della fattibilità tecnico economica; la scala adottata è quella adeguata a tale livello progettuale.

2.1.3.5

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).

➤ **RISCONTRO**

Per la redazione del progetto sono state utilizzate fonti ufficiali. Nell'ambito delle integrazioni al CSLLPP, è stata fatta una sovrapposizione tra il progetto e i dati del Corine Land Cover (CLC)

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	12 di 35

2.1.3.6

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 cavalcaferrovia (IV02) ed un tratto di viabilità con rotonda 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)

➤ **RISCONTRO**

Come illustrato a MiC e MiTE nel corso di alcune interlocuzioni e di un sopralluogo, è stata proposta una variazione dell’intervento per minimizzare l’impatto sul territorio, mantenendo la stessa impronta planimetrica, ma passando da una soluzione in cavalcaferrovia ad una in sottoattraversamento (per un maggiore dettaglio sulla soluzione si faccia riferimento al documento IA9600R22RHIM000X002A, pubblicato sul sito del MiTE insieme alla presente nota)

2.1.4 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.

RFI non ha tenuto in alcuna considerazione la soluzione alternativa dalla stessa prevista nel 2007

➤ **RISCONTRO**

Il nuovo codice degli appalti e la successiva normativa hanno ridefinito i livelli di approfondimento progettuale eliminando il progetto preliminare ed introducendo il progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE). Il PFTE ha lo scopo di verificare la fattibilità tecnica dell’opera ed individuare, tra più soluzioni, quella che preferibile, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire.

In accordo con le indicazioni del nuovo Codice degli Appalti, le diverse alternative devono essere sempre prese in considerazione e valutate in modo da verificare se ci sono modalità più efficienti e/o efficaci per rispondere a quell’esigenza specifica in esame.

Per gli investimenti superiori alla soglia dei 10 mln o per quelli che prevedono una tariffazione del servizio, le “Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti” (D. Lgs. 228/2011) del giugno 2017 hanno individuato lo strumento dell’Analisi Costi Benefici per l’analisi delle alternative.

Le Linee Guida precisano che il PFTE dovrà sviluppare un’attenta analisi delle alternative finalizzata a fornire riscontro sui seguenti aspetti:

- le alternative di tracciato plano-altimetrico dell’opera in esame;
- le alternative modali che potrebbero rispondere al fabbisogno rilevato;
- le opzioni di potenziamento dei servizi;
- le diverse soluzioni tecnologiche e di processo costruttivo;
- le possibili soluzioni gestionali.

Con riferimento al PFTE del raddoppio della linea Pescara-Roma per le tratte prioritarie finanziate dal Piano

Nazionale Ripresa e Resilienza, occorre rilevare che, per le ragioni riferibili alla programmazione strategica nazionale, la scelta della modalità di trasporto ferroviaria è stata effettuata a priori, rendendo non più percorribili alcune delle opzioni suggerite dalle citate Linee Guida nazionali.

Per quanto attiene alle alternative di tracciato plano-altimetriche si deve registrare che le differenze nella configurazione dei raddoppi per le tratte Interporto d’Abruzzo-Manoppello e Manoppello-Scafa non consentono una utile applicazione delle consuete metodologie di analisi dei benefici di carattere trasportistico che sono alla base delle valutazioni economico-sociali.

L’Analisi Costi Benefici di investimenti del settore trasporto, a maggior ragione per investimenti finanziati da contributi comunitari, deve essere redatta in conformità alle “Linee Guida all’analisi costi-benefici dei progetti d’investimento” della Commissione Europea - Direzione generale della Politica regionale e urbana – del 2014, che prevede le seguenti tipologie di benefici.

Table 3.3 Typical economic benefits (costs) of transport project

Effect	Valuation method
Travel time savings	- Stated preferences - Revealed preferences (multi-purpose household/business surveys) - Cost saving approach
Vehicle Operating Costs savings	- Market value
Operating costs of carriers	- Market value
Accidents savings	- Stated preferences - Revealed preferences (hedonic wage method) - Human capital approach
Variation in noise emissions	- WTP/WTA compensation - Hedonic price method
Variation in air pollution	- Shadow price of air pollutants
Variation in GHG emissions	- Shadow price of GHG emissions

Source: Authors

Secondo le indicazioni della commissione europea l’Analisi Costi Benefici è uno strumento analitico utilizzato per stimare i vantaggi o gli svantaggi generati da un investimento, valutandone i costi e i benefici come misura dell’impatto sul benessere sociale, che deve essere improntato ad un approccio microeconomico. Tramite il calcolo degli indicatori di performance economici, l’ACB consente di valutare l’impatto del progetto sulla società nel suo complesso, fornendo quindi una valutazione dei cambiamenti attesi sul benessere sociale.

Alla base della valutazione economico-sociale di ogni scenario ci deve essere uno Studio di Traffico.

Lo Studio di Traffico parte dalla migliore riproduzione della situazione attuale degli spostamenti di tutte le modalità in una determinata area di studio sulla base di una molteplicità di elementi informativi connessi alle Origini/Destinazioni, ai flussi di traffico rilevati, alle categorie di utenti, ai motivi di spostamento.

Obiettivo dello Studio di Traffico è la previsione della domanda di trasporto connessa all’attuazione di un investimento che modifica la configurazione dei sistemi di trasporto, riproducendo il comportamento di scelta degli utenti.

Per questo, una volta calibrato l’insieme dei modelli di traffico sulla situazione effettivamente registrata su scala

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	14 di 35

multimodale, viene effettuata una proiezione in scenari futuri che comprendono (Situazione di progetto) o non comprendono (situazione di riferimento) l’investimento infrastrutturale. Questo complesso strumento consente di mettere a confronto le diverse modalità di trasporto ed effettuare una previsione quantitativa dell’effetto sulla competitività di un sistema di trasporto per effetto del suo potenziamento.

In coerenza con il criterio incrementale della valutazione degli investimenti, gli indicatori trasportistici vengono calcolati sulla base della differenza delle previsioni tra questi due scenari futuri.

Si consideri che lo Studio di Traffico per il segmento passeggeri ha riguardato:

- la provincia di Roma per la Regione Lazio;
- le province di Pescara, Chieti, L’Aquila e Teramo per la Regione Abruzzo.

Le soluzioni planoaltimetriche alternative individuate nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica per i raddoppi Interporto d’Abruzzo – Manoppello e Manoppello-Scafa, hanno carattere più circoscritto e sono le seguenti.

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. Pertanto, le valutazioni hanno riguardato le modalità realizzative più di dettaglio che hanno condotto a preferire la soluzione che utilizza il fornace 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.

Per il lotto 2 - Raddoppio Manoppello – Scafa sono state effettuate valutazioni in merito al tracciato per:

- evitare interferenze con l’area protetta Sito Rete Natura 2000 SIC/ZSC IT7130105 Rupe di Turrivalignani e Fiume Pescara
- risolvere una importante criticità idraulica dell’attuale linea ferroviaria nel tratto di attraversamento del fiume Pescara a partire dal sottoattraversamento del viadotto autostradale A25.

Partendo da una precedente soluzione progettuale individuata nel 2020, sono state studiate n.3 diverse alternative (ITF1, ITF2 e ITF3). Tutte le nuove soluzioni risolvono l’interferenza con l’area protetta estendendo il tratto di raddoppio in stretto affiancamento all’attuale linea ferroviaria fino alla fermata di Alanno.

Le tre alternative differiscono invece nella modalità di attraversamento della valle del Pescara e dell’interferenza con l’autostrada A25.



È stata scelta la soluzione evidenziata in giallo nello schema grafico che, diversamente dalle altre, non prevede demolizioni e risolve in maniera ottimale l’esistente problematica idraulica.

L’analisi delle alternative planoaltimetriche non è stata effettuata con l’Analisi Costi Benefici in quanto si tratta di soluzioni progettuali che non producono effetti trasportistici significativi alla scala territoriale delle analisi trasportistiche e che siano misurabili con gli strumenti modellistici alla base dello studio di traffico e delle relative previsioni di diversione modale.

Per questo motivo si è ritenuto di poter far ricorso a strumenti metodologici più speditivi, quale l’analisi multicriteri, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative. In particolare, le alternative progettuali a confronto sono state valutate relativamente alle seguenti categorie:

1. Complessità Infrastrutturale;
2. Sostenibilità Tecnico – Funzionale;
3. Realizzazione.

Ciascuna categoria è stata a sua volta suddivisa in criteri di valutazione per i quali sono stati definiti uno o più indicatori attraverso cui poter realizzare il confronto. Ad ogni indicatore, dunque, è stato associato un “giudizio” articolato secondo opportuni parametri di valutazione. In particolare, gli indicatori rappresentativi di condizioni di criticità sono contrassegnati da quattro livelli di giudizio che vanno da Poco Critico a Molto Critico; gli indicatori rappresentativi di condizioni di opportunità sono contrassegnati da quattro livelli di giudizio che vanno da Alta a Bassa. Si rimanda al documento progettuale “Analisi delle Alternative Progettuali e Analisi Multicriteria” per maggiori approfondimenti.

Tale approccio trova il suo riconoscimento metodologico nelle “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 (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108)” emesse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel luglio 2021, che, pur riconoscendo che l’analisi costi benefici è il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali, ammette strumenti metodologici più speditivi (quali l’analisi multicriteri e l’analisi costi-efficacia) laddove ne ricorrano le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative.

2.1.5 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*

➤ RISCOントRO

	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D’ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 16 di 35

È stato redatto lo studio acustico di dettaglio secondo la normativa vigente

2.1.6 [omissis]

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

2.1.7.1

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.

➤ **RISCONTRO**

Trattandosi di opera pubblica la conformità urbanistica verrà acquisita in CdS


2.1.7.2

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’intero 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 **contrastata** con le previsioni del P.d.L. vigente e del PRG – art. 45 NTA.

➤ **RISCONTRO**

	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D'ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 17 di 35

Al fine di ridurre l'impatto paesaggistico con l'area vincolata, si è deciso di cambiare tipologia di opera passando da cavalcaferrovia a sottovia. Trattandosi di opera pubblica la conformità urbanistica verrà acquisita in CdS

2.1.7.3

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).

➤ **RISCONTRO**

Nell'ambito della CdS è stato già espresso preliminarmente parere positivo su questo aspetto "... in quanto le lavorazioni previste sono riferite a adeguamenti di infrastrutture esistenti, che si possono ritenere ammissibili anche all'interno della zona vincolata dall'infrastruttura autostradale" (cfr. nota M_INF_SVCA.REGISTRO UFFICIALE.U.0014779.09-06-2022 e nota M_INF_SVCA.REGISTRO UFFICIALE.U.0014780.09-06-2022).

2.1.7.4

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.

➤ **RISCONTRO**

Per tale edificio, anche a seguito di richiesta del MiC, sarà eseguito il processo della anastilosi

2.1.8 [omissis]

2.1.9 IMPATTO SULLA VIABILITA'

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 rotatoria 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).

(NV05) Con la soppressione del passaggio a livello di Via XX Settembre (PL01), l'arteria viaria principale di Manoppello Scalo

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	18 di 35

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.

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.

(NV06) 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.

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.

(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.

(NV08) 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”5**, 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).

➤ **RISCONTRO**

Di seguito vengono riscontrate le osservazioni alle singole viabilità evidenziate:

- **NV05:** in fase di sviluppo del PFTE, è stata verificata la possibilità di realizzare un sottopasso carrabile in sostituzione del passaggio al livello su via XX Settembre; i ridotti spazi a disposizione e la forte urbanizzazione hanno portato ad escludere tale soluzione perché avrebbe comportato un aumento delle demolizioni dei fabbricati esistenti, sia perché interferenti direttamente con la nuova opera, sia perché verrebbero interdetti molteplici accessi privati e pubblici.

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	19 di 35

Inoltre, nel caso in esame è importante evidenziare come la viabilità SS5 Tiburtina Valeria funga già ora da “tangenziale” per il centro di Manoppello Scalo, evitando così la presenza di traffico di attraversamento all’interno del centro urbano, il quale continuerà ad essere interessato solo da traffico locale.

- **NV06:** per quanto riguarda gli interventi in progetto su via Staccioli (NV05-ASSE1), si ricorda che è prevista solamente la ripavimentazione dell’esistente (piattaforma a senso unico da 5.50 m, realizzata in adiacenza all’esistente marciapiede destro). Anche per via Barbanera, è prevista la sola ripavimentazione dell’esistente (con leggere rettifica), senza prevedere marciapiedi laterali, i quali avrebbero comportato espropri e/o demolizioni.

Inoltre, preme evidenziare che le viabilità in esame, in virtù della presenza della viabilità SS5 Tiburtina Valeria, continueranno ad essere interessate da traffico locale e non di attraversamento; inoltre, le stesse, non saranno interessate dal transito di mezzi per il TPL.

- **NV07:** nella fase di studio il presente tracciato è stato individuato come quello che produceva il minor numero di demolizioni sul tessuto urbano esistente. Per un refuso meramente rappresentativo non è stata riportata la demolizione del fabbricato su via Galileo Galilei; nell’aggiornamento del progetto prima del bando di gara verrà risolta l’incongruenza.
- **NV08:** la viabilità stradale in oggetto nasce dalla necessità di sopprimere, per motivi di sicurezza legati al raddoppio della sede ferroviaria, l’attuale passaggio a livello di Via Amendola. La realizzazione di tale viabilità alternativa garantirà un collegamento diretto e sicuro tra le due porzioni del centro abitato di Manoppello Scalo; inoltre, in linea con la categoria funzionale individuata per la viabilità oggetto di analisi (cat. E), l’opera continua a garantire possibilità di transito dei mezzi provenienti dagli stabilimenti siti nel versante sud di Manoppello Scalo.

Si precisa infine che, a seguito di interlocuzioni con il MIC e con la Soprintendenza territorialmente competente, è stata proposta una soluzione alternativa che prevede il sottoattraversamento della ferrovia al fine di ridurre l’impatto sul territorio. Per un maggior approfondimento sul tema si può fare riferimento alla nota IA9600R22RHIM000X002A, pubblicata sul sito del MiTE insieme alla presente.

2.2 NOTA PROT. 3520 DEL 12.03.2022 (Lotto 2)

Con **nota prot. 3520 del 12.03.2022** il Comune di Manoppello trasmetteva a mezzo 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:”

A seguire si fornisce un riscontro per i soli punti che si diversificano rispetto a quelli precedentemente analizzati, nell’ambito della nota prot. 3519, relativa al lotto 1

2.2.1 INSOSTENIBILITA’ DELL’OPERA – ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT.

Si veda § 2.1.1

2.2.2 INCONCILIABILITA’ DELL’OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE.

Si veda § 2.1.2

2.2.3 MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA’ AMBIENTALI

Si veda § 2.1.3

2.2.4 MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE

Si veda § 2.1.4

2.2.5 IMPATTO ACUSTICO E VIBRAZIONALE

Si veda § 2.1.5

2.2.6 CONSIDERAZIONI GENERALI SULL’IMPATTO URBANISTICO

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.

➤ RISCONTRO

La scelta di ricorrere ad un unico viadotto è stata dettata da alcuni vincoli che hanno individuato l’unico corridoio possibile in cui far passare l’opera, ossia la presenza di due importanti infrastrutture e del fiume Pescara, la necessità di rispettare le aree di esondazione e di attraversare il fiume il più possibile in retto (come richiesto da normativa), la salvaguardia dell’area industriale di Alanno, la necessità di garantire le distanze minime previste da normativa dallo stabilimento di Alanno Gas. L’altezza ed estensione dell’opera, inoltre, è vincolata al rispetto delle pendenze massime prevedibili per una infrastruttura ferroviaria.

Per quanto riguarda l’impatto dell’opera di scavalco (viadotto VI21), come riportato nella nota IA9700R22RHIM000X002A (pubblicata sul sito del MiTE contestualmente alla presente), sono state introdotte

	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D’ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 21 di 35

alcune modifiche rispetto al progetto originario (sostituzione degli impalcati a travata reticolare, modifica della geometria delle pile, inserimento di velette di finitura sugli impalcati).

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

*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 **contrasta** con quanto previsto dal PRP.*

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.

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

➤ RISCONTRO


Le interferenze tra Pianificazione comunale e PRP sono state analizzate sia all’interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) che nella Relazione Paesaggistica. L’NV08 interferisce in minima parte con aree classificate dal PRP come A2 “a conservazione parziale”. L’ottimizzazione progettuale proposta, ossia di sostituire il cavalcaferrovia con un sottovia, minimizza il possibile impatto paesaggistico dell’opera.

Trattandosi di opera pubblica la conformità urbanistica verrà acquisita in CdS.

È prevista anche l’ottimizzazione del SL21 al fine di rendere tale opera più permeabile e ridurre l’impatto paesaggistico.

2.2.8 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).*

	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D'ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 22 di 35

➤ **RISCONTRO**

Si veda § **Errore**. L'origine riferimento non è stata trovata.

2.2.9 OSSERVAZIONI PFTE - VIABILITA'

(NV21) 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.

➤ **RISCONTRO**

L'asse 2 della viabilità NV21 è una strada a destinazione particolare e progettata prendendo a riferimento le caratteristiche minime sia in termini di sezione tipo, sia in termini di andamento geometriche e funzionali previste dal DM 05/11/2001 (aspetti tecnici già valutati dal Comitato Speciale). Si precisa, inoltre, che la viabilità si sviluppa per la maggior parte in adiacenza alla nuova SS5 minimizzando l'occupazione di suolo.

Il pendio su cui ricade l'opera non risulta particolarmente acclive, ma per garantirne la stabilità con margini di sicurezza adeguati è stato necessario prevedere delle specifiche opere di presidio. L'opera non risulta particolarmente impattante in quanto in un primo tratto è formata da una paratia di pali profondi 15 m e completamente interrata e da un muro ad U anch'esso in trincea. In un secondo tratto la viabilità è in rilevato e adiacente alla SS5 supportata lato Tiburtina da un muro di sostegno di altezza massima 5 m.

Infine, si fa presente che Via Aterno non interferisce con le strutture in elevazione dell'opera ferroviaria.

2.3 NOTA PROT. 411 del 14.03.2022

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

➤ **RISCONTRO**

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D’ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 23 di 35

Con nota prot RFI-DIN-DIC.RP/PEC/P/2022/10 del 24/01/2022 è stata avviata la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. - relativa al progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della velocizzazione della linea ferroviaria Roma – Pescara: lotto 2 raddoppio tratta Manoppello – Scafa.

Con nota prot. m amte.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U. 1605.17-03-2022 è stata trasmessa la richiesta di integrazioni formulata dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, a seguito della quale la scrivente Società con nota del 28/03/2022 ha chiesto una sospensione dei termini di 15 giorni per trasmettere la documentazione di riscontro, fissando all’11/04/2022 la consegna delle integrazioni richieste. Il MiTE ha concesso la suddetta sospensione dei termini con nota prot m amte.MiTE.REGISTRO UFFICIALE.43170 del 4/04/2022.

Premesso quanto sopra, con nota del 09/04/2022, è stata trasmessa la documentazione tecnica di riscontro prodotta che risponde alle tematiche di seguito indicate: caratteristiche e sostenibilità del progetto, aspetti progettuali, elettrodotto e campi elettromagnetici, aria e clima, opere a verde, acque superficiali, biodiversità, Piano di Monitoraggio Ambientale (acque superficiali, suolo, biodiversità), Valutazione di Incidenza, paesaggio, rumore e vibrazioni, Piano di utilizzo terre e rocce da scavo, siti potenzialmente contaminati. Le integrazioni prodotte rispondono anche alla richiesta formulata dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con nota prot. MIC_SS-PNRR 411-P del 14/03/2022.

2.4 NOTA PROT. 1606 del 17.03.2022 (Lotto 1)

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 richieste di integrazioni riferite al progetto ID 7941 di raddoppio ferroviario Roma Pescara Lotto 1 – Tratta Interporto d’Abruzzo Manoppello

➤ RISCONTRO

Con nota prot RFI-DIN-DIC.RP/PEC/P/2022/9 del 24/01/2022 è stata avviata la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - ai sensi dell’art. 23, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. - relativa al progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della velocizzazione della linea ferroviaria Roma – Pescara: lotto 1 raddoppio della tratta Interporto d’Abruzzo – Manoppello.

Con nota prot. m amte.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U. 1606.17-03-2022 è stata trasmessa la richiesta di integrazioni formulata dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, a seguito della quale la scrivente Società, con nota del 28/03/2022, ha chiesto una sospensione dei termini di 15 gg per trasmettere la documentazione integrativa, fissando all’11/04/2022 la consegna delle integrazioni richieste. Il MiTE ha concesso proroga con nota prot m amte.MiTE.REGISTRO UFFICIALE.43178 del 4/04/22.

Premesso quanto sopra, in data 09/04/2022 è stata trasmessa la documentazione tecnica di riscontro prodotta che risponde alle tematiche di seguito indicate: caratteristiche e sostenibilità del progetto, aspetti progettuali, sottostazione elettrica e campi elettromagnetici, mobilità elettrica, acque superficiali, acque sotterranee, aria e clima, rumore e vibrazioni, biodiversità, paesaggio, Programma di Monitoraggio Ambientale (suolo, acque superficiali, biodiversità), opere a verde, Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, siti potenzialmente contaminati. Le integrazioni prodotte rispondono anche alla richiesta formulata dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con nota prot. MIC_SS-PNRR 410-P del 14/03/2022.

	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D'ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 24 di 35

2.5 NOTA PROT. 1605 del 17.03.2022 (Lotto 2)

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”.

➤ RISCONTRO

Si veda riscontro al punto 2.3.

2.6 NOTA PROT. 4892 del 06.04.2022

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.....***

➤ RISCONTRO

Con riferimento alle NA del PSDA, ad integrazione di quanto già osservato dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, si riporta anche l'estratto dell'art. 19 - comma 1.c e 1.d - che asserisce:

Fermo restando quanto stabilito negli articoli 7, 8, 9 e 10, nelle aree di pericolosità idraulica molto elevata in materia di infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico sono consentiti esclusivamente:

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D'ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 25 di 35

c. le nuove infrastrutture a rete previste dagli strumenti di pianificazione territoriale, che siano dichiarate essenziali e non altrimenti localizzabili;

d. l'ampliamento e la ristrutturazione di infrastrutture a rete e puntuali, destinate a servizi pubblici essenziali non delocalizzabili e prive di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili;

anch'esso preso in considerazione nella definizione del tracciato di progetto presentato (tenendo conto che l'attuale linea ferroviaria, tra *Bivio Brecciarola* e *Manoppello*, non è interessata o interessa aree a pericolosità idraulica). In ogni caso, dal punto di vista idraulico, si ribadisce che nulla osta alla valutazione di ulteriori ipotesi di tracciato, che sebbene interessate da aree a pericolosità idraulica possono, previo studio di compatibilità, essere comunque ammesse. Tuttavia, oltre agli aspetti di carattere idraulico, devono essere presi in considerazione (e il tracciato di progetto presentato discende già dalla necessità di soddisfare più esigenze) anche aspetti di carattere ambientale/paesaggistico, economico e legati ai tempi di realizzazione/esecuzione (rientrando il progetto di raddoppio nell'ambito dei finanziamenti del PNRR).

2.7 NOTA PROT. 7139 del 20.05.2022 (Lotto 1)

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

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

2.7.1.1

A) MANCATA PREVISIONE NEL PFTE DELL'ANALISI COSTI BENEFICI DELLE VARIE SOLUZIONI

ALTERNATIVE (art. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016).

Con riferimento al rilievo 2.7.1.1 sulla mancata redazione nel PFTE dell'analisi costi benefici delle varie soluzioni alternative (art. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016), si rimanda al § 2.1.4

2.7.1.2

A.1) [omissis]

2.7.1.3

3) [omissis]

2.7.1.4

4) [omissis]

2.7.1.5

5) [omissis]

2.7.1.6

6) [omissis]

2.7.1.7

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

➤ **RISCONTRO**

Con riferimento al rilievo 2.7.1.7 circa la presunta sottostima dei traffici previsti per l’Interporto d’Abruzzo, si rileva quanto segue:

Lo Studio di Trasporto ha assunto quale anno base di costruzione del modello di simulazione il 2019, anno in cui i volumi di traffico dell’Interporto d’Abruzzo erano effettivamente inferiori a quanto menzionato (420'000 ton di solo traffico intermodale nell’ultima annualità); allo stesso tempo si rileva che, in sede di valutazione degli scenari futuri, nello studio è stato considerato il potenziale di crescita dello scalo, avendo previsto al primo orizzonte temporale di analisi (2029) un traffico intermodale annuo pari a 593'000 t/anno, e quindi del tutto compatibile con i traffici effettivamente registrati dell’ultimo anno.

2.7.1.8

A.2. - FATTIBILITA' AMBIENTALE SOLUZIONE ALTERNATIVA VARIANTE TRACCIATO FERROVIARIO

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.....

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.

➤ RISCANTRO

Si veda il riscontro riportato al § 2.6

Per quanto riguarda il tema di Alanno Gas, la problematica è stata già risolta con integrazioni volontarie presso il MiTE (pubblicate sul sito del MiTE stesso) e relativa modifica del progetto

2.7.1.9

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

➤ RISCANTRO

Il progetto prevede la modifica di alcune viabilità garantendo comunque la circolazione viaria comunale. Inoltre, ha razionalizzato la circolazione trasferendo una parte del traffico sulla parte esterna del centro abitativo. All'interno del centro abitato è stata sempre garantita la circolazione pedonale.

Più in generale, comunque, il potenziamento del servizio ferroviario, soprattutto se a carattere metropolitano, porta ad una riduzione del traffico veicolare.

2.8 NOTA PROT. 7140 del 20.05.2022 (Lotto 2)

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.

Il parere è del tutto analogo a quello relativo al lotto 1, pertanto per il riscontro si veda il § 2.7.

2.9 NOTA PROT. 7141 del 20.05.2022

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:

Criticità potenziali delle attività progettuali in ambito sociale

- 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

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	29 di 35

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.

➤ **RISCONTRO**

Considerato che:

- il progetto, fatta eccezione per il breve tratto di attraversamento del fiume Pescara, dell’autostrada A25 e della Tiburtina tra Manoppello ed Alanno, si sviluppa in stretto affiancamento all’infrastruttura ferroviaria già esistente;
- i sottopassi pedonali e/o carrabili attualmente esistenti che vengono chiusi, sono stati in ogni caso ripristinati con cavalcaferrovia o sottopassi e che, con particolare riferimento ai sottopassi ciclo-pedonali il progetto prevede di implementarli aumentando di fatto la permeabilità dell’attuale infrastruttura ferroviaria a questo tipo di traffico;
- nel caso di chiusura di un passaggio a livello, è stato sempre garantito un passaggio alternativo a monte e a valle della ferrovia;

si ritiene che il progetto non vada a costituire “una divisione netta del centro abitato di Manoppello Scalo”, che è già presente sul territorio nella forma dell’attuale linea in esercizio, peraltro pre-esistente allo sviluppo urbanistico che hanno contraddistinto le aree in oggetto, ma per certi aspetti ne vada a migliorare la permeabilità.

3. ANALISI PARERE COMUNE DI CHIETI

3.1 25/05/2022

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.**

- *Ns. nota PEC prot. 18383 del 23.03.2022: Rilascio del parere “NEGATIVO” ai sensi dell’art. 24/comma 3 D.Lgs. 152/2006 s.m.i. e dell’art. 6 del D.L. 152 del 06.11.2021*

Riconferma del parere negativo ai sensi dell’art. 24/comma 3 D.Lgs. 152/2006 s.m.i. e dell’art. 6 del D.L. 152 del 06.11.2021 e integrazioni

➤ RISCONTRO

Nella delibera sono riportati gli stessi commenti del Comune di Manoppello, pertanto per i riscontri si faccia riferimento al capitolo precedente

3.2 23/05/2022

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 s.m.i. e dell’art. 6 del D.L. 152 del 06.11.2021.

3.2.1 NON CONFORMITÀ ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE E AL SISTEMA DEI VINCOLI

- il PRG vigente (“Piano Tintori” e “Variante Generale al PRG-Piano dei Servizi”) assegna per l’esistente tracciato ferroviario la destinazione a “Impianti FF.SS.” stabilendo una dimensione trasversale riferita alla fascia di ingombro d un solo binario ; si evidenzia la **non conformità del PFTE al PRG per le dimensioni del tracciato ferroviario in termini di ingombro, in termini di nuove connesse previsioni di viabilità** per realizzazione di rotatorie, cavalcaferrovia, ecc. nonché per le aree oggetto di espropriazione (Piano particellare di esproprio, Tav. 1 e 2). **Non conformità al PRG per la ridefinizione delle nuove fasce di rispetto** all’infrastruttura ferroviaria sia in termini di dimensioni che di normativa;

➤ RISCONTRO

Poiché si tratta di un’opera pubblica, la conformità urbanistica sarà acquisita in sede di conferenza dei servizi.

TITOLO ELABORATO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IAXX	00 R XX	XX	XXXXXX XXX	A	31 di 35

3.2.2 NON CONFORMITÀ AGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE DI SETTORE

- non conformità agli strumenti di programmazione di settore PUMS, Piano del Traffico, ecc., ed a tale proposito sarebbe opportuno un approfondimento degli aspetti di mobilità valutati alla luce dei suddetti Piani;

➤ **RISCONTRO**

I piani saranno approvati dalle autorità competenti a valle dell’approvazione del progetto

3.2.3 NON CONFORMITÀ PER ASSENZA DELLO STUDIO DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA

- parte del tracciato del raddoppio ferroviario, in zona bivio Brecciarola, ricade nelle fasce di tutela del PSDA (a pericolosità moderata): **non conformità per assenza dello Studio di compatibilità idraulica** previsto dalle relative NTA e assenza della approvazione della Regione-Autorità di Bacino;

➤ **RISCONTRO**

Con riferimento alle NTA del PSDA, in particolare all’art. 8, devono essere accompagnati da uno studio di compatibilità idraulica “*tutti i progetti proposti per l’approvazione nelle aree di pericolosità idraulica molto elevata ed elevata...*”. A tal proposito, si precisa che l’intervento in progetto **non interferisce** con le aree di pericolosità idraulica definite nell’ambito del PGRA/PSDA. Tuttavia, ai fini della verifica/conferma delle aree di pericolosità idraulica definite nell’ambito della pianificazione di bacino vigente, è stato comunque sviluppato lo studio idrologico-idraulico del Fiume Pescara, i cui risultati sono descritti all’interno degli elaborati progettuali sotto-elencati. Nella relazione idraulica IA9600R09ID0002001B è riportato anche il capitolo “*Valutazione della compatibilità idraulica*” nel quale è valutata e dichiarata la compatibilità idraulica dell’intervento di raddoppio in progetto, in ottemperanza delle NTA della pianificazione di bacino vigente.

Relazione Idrologica	I	A	9	6	0	0	R	0	9	R	I	I	D	0	0	0	1	0	0	1	B
Relazione idraulica - Studio idraulico bidimensionale del Fiume Pescara	I	A	9	6	0	0	R	0	9	R	I	I	D	0	0	0	2	0	0	1	B
Corografia dei bacini idrografici - Fiume Pescara	I	A	9	6	0	0	R	0	9	C	Z	I	D	0	0	0	1	0	0	1	B
Planimetria aree di pericolosità idraulica P.G.R.A. - Tav. 1 di 2	I	A	9	6	0	0	R	0	9	N	5	I	D	0	0	0	2	0	0	1	B
Planimetria aree di pericolosità idraulica P.G.R.A. - Tav. 2 di 2	I	A	9	6	0	0	R	0	9	N	5	I	D	0	0	0	2	0	0	2	B
Planimetria livelli idrici Fiume Pescara - Modello 2D - Tr 200 anni - Tav. 1 di 3	I	A	9	6	0	0	R	0	9	P	6	I	D	0	0	0	2	0	0	1	B
Planimetria livelli idrici Fiume Pescara - Modello 2D - Tr 200 anni -Tav. 2 di 3	I	A	9	6	0	0	R	0	9	P	6	I	D	0	0	0	2	0	0	2	B
Planimetria livelli idrici Fiume Pescara - Modello 2D - Tr 200 anni -Tav. 3 di 3	I	A	9	6	0	0	R	0	9	P	6	I	D	0	0	0	2	0	0	3	B

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D'ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 32 di 35

3.2.4 NON CONFORMITÀ AL VINCOLO IDROGEOLOGICO

- **non conformità al vincolo idrogeologico** (R.D. n. 3267 del 30.12.1923) ai sensi dell'Art. 30 della L.R. 3/2014 e s.m.i. per assenza della relativa autorizzazione per il Vincolo Idrogeologico per i movimenti di terra relativo ai seguenti oggetti: nuovo svincolo sulla Tiburtina Valeria e parte del cavalcaferrovia nonchè per le aree di cantiere, il tutto previsto in località Brecciarola;

➤ RISCONTRO

Verrà richiesto nulla osta nell'ambito della CdS

3.2.5 NON CONFORMITÀ ALLO STUDIO DI MICROZONAZIONE SISMICA

- **non conformità allo Studio di Microzonazione Sismica**, validato dalla Regione Abruzzo con Attestato del 23.06.2015 (Delibera di C.C. n. 61 del 23.11.2015) per approfondimento del progetto rispetto a fenomeni di liquefazione dei suoli secondo quanto sancito dalle NTC 2018;

➤ RISCONTRO

Gli aspetti legati ai fenomeni di liquefazione sui terreni attraversati dalle opere sono stati approfonditi con indagini puntuali, quali sondaggi e CPT, in particolar modo analizzando le prove in foro (SPT) e le resistenze alla punta delle prove penetrometriche. Le risultanze sono state argomentate in maniera dettagliata nel capitolo 12 delle rispettive relazioni geotecniche generali: lotto 1 "IA9600R29GEGE0006001A" e lotto 2 "IA9700R29GEGE0006001A"

3.2.6 NON CONFORMITÀ AL D.LGS 42/2004

- **non conformità al D.Lgs 42/2004** per assenza del parere della "Commissione Tecnica comunale per la tutela e valorizzazione dei beni culturali, della qualità architettonica e del paesaggio" per i tratti ferroviari interessati dalle fasce di rispetto dei corsi d'acqua;

➤ RISCONTRO

Vista l'interferenza con il vincolo, è stata redatta la relazione paesaggistica ai sensi del DM 12/12/2005

3.2.7 NON CONFORMITÀ ALLA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE

- **non conformità alla Classificazione Acustica del territorio comunale** approvata con D.C.C. n. 798 del 30.03.2015, che individua l'intera tratta ferroviaria ed aree adiacenti in "Classe III" ed inserisce in "Classe II" il centro abitato di Brecciarola e Frazione di Brecciarola; il Progetto determina impatto acustico e vibrazioni in tutta la zona edificata circostante; sono assenti rilevamenti fonometrici finalizzati ad accertare:
 - 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);
 - 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.);
 - il clima acustico ante operam e post operam per caratterizzare le sorgenti di rumore provenienti dall'esecuzione dei lavori e nelle aree di cantiere individuate;
- L'Assenza dei rilievi fonometrici e degli studi di cui sopra rende carente anche la progettazione delle barriere acustiche.

➤ RISCONTRO

Per quanto concerne la disciplina del rumore ferroviario, il D.P.C.M del 14/11/97, coerentemente con quanto previsto dalla Legge Quadro 447/95, rimanda pertanto al D.P.R. n. 459 del 18/11/98.

Per le Infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione, a partire dalla mezzzeria dei binari esterni e per ciascun lato, è considerata una fascia di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria di ampiezza pari a 250 m.

All'interno di tali fasce sono definiti i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dalla sola infrastruttura ferroviaria, oltre la fascia di pertinenza, valgono i limiti previsti dai piani di zonizzazione acustica comunali

3.2.8 ASPETTI INFRASTRUTTURALI

Il Progetto di velocizzazione della tratta Pescara-Roma è stato sviluppato utilizzando il tracciato della linea ferroviaria esistente determinando lo stravolgimento dei centri urbani attraversati e la separazione delle aree urbane.

Nella zona di Brecciarola è prevista la chiusura di sottopassi carrabili e pedonali; al fine di risolvere le problematiche di mobilità così generate tra le zone urbane poste a monte del tracciato e quelle a valle (in corrispondenza della Tiburtina), il PFTE inserisce un cavalcaferrovia che partendo da una nuova rotonda sulla Tiburtina, attraverso una struttura su piloni, raggiunge la zona a nord così da garantire il collegamento viario con Via Giovenco e Via Avello.

Tale nuova infrastruttura è finalizzata a creare il raccordo con le strade esistenti che non è più possibile garantire attraverso l'utilizzo dei sottopassi; si chiede uno studio sulla mobilità ed un rilievo effettuato ad hoc e non la semplice estrapolazione utilizzando studi statistici di google maps. La soluzione trasportistica di cui sopra (chiusura sottopassi e realizzazione cavalcaferrovia) ha come conseguenza, a livello urbano, l'allungamento dei percorsi in termini di durata tra la zona Nord e la zona Sud del tracciato ferroviario, con un percorso più lungo e con l'aumento dei livelli di inquinamento prodotto dal traffico veicolare e peggioramento della qualità dell'aria.

Inoltre l'impatto paesaggistico generato dal nuovo cavalcaferrovia va rappresentato in termini di sezione e prospetti estesi al contesto territoriale ed ambientale circostante; a tale proposito manca l'autorizzazione della Soprintendenza.

➤ RISCONTRO


Per quanto riguarda la viabilità locale di Brecciarola non si registrano chiusure che alterino l'accessibilità della zona. In particolare, il sottopasso carrabile di via Giovenco viene sostituito dal cavalcaferrovia IV01, mentre il sottopasso pedonale, al momento chiuso, verrà ripristinato con una nuova opera (SL04), come richiesto anche dal CSLPP.

Inoltre, come illustrato a MiC e MiTE nel corso di alcune interlocuzioni e di un sopralluogo, è stata proposta una variazione dell'intervento (NV02+IV01) per minimizzare l'impatto sul territorio.

La nuova soluzione, pur dovendo necessariamente prevedere un'opera di scavalco delle tre infrastrutture presenti (S.S.5 "Tiburtina Valeria", Linea ferroviaria e Via Giovenco), non contemplerà più la realizzazione di ulteriori due nuovi assi viari, ma, in alternativa, prevederà l'adeguamento di una viabilità esistente (via Avello), oggi caratterizzata da una sezione ridotta e da geometrie non a norma.

Tale configurazione consentirà di dotare il territorio di una nuova connessione diretta tra i diversi raggruppamenti abitativi che costituiscono la frazione di Brecciarola (via Avello), caratterizzata da un'adeguata sezione trasversale e da geometrie rispondenti ai dettami previsti dalla vigente normativa in materia.

Per la rappresentazione della soluzione alternativa, si faccia riferimento al documento IA9600R22RHIM000X002A, pubblicato sul sito del MiTE insieme alla presente nota.

	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. LOTTI 1 e 2: RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA INTERPORTO D'ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO - SCAFA Controdeduzioni, afferenti i profili ambientali, ai pareri dei Comuni di Manoppello e Chieti					
TITOLO ELABORATO	COMMESSA IAXX	LOTTO 00 R XX	CODIFICA XX	DOCUMENTO XXXXXX XXX	REV. A	FOGLIO 35 di 35

3.2.9 INSOSTENIBILITA' DELL'OPERA – ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT

Si veda riscontro relativo al Comune di Manoppello

3.2.10 INCONCILIABILITÀ DELL'OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE

Si evidenziano, a tale proposito, i seguenti elementi di criticità ostativa all'opera:

- il considerevole piano di demolizioni proposto dall'Appaltatore è del tutto inconferente rispetto al 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 dei centri urbani 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 è di fatto superata dalle varie integrazioni sul recupero del patrimonio edilizio esistente (*ex plurimis* L.R. 01.08.2017 n. 40);

Si veda riscontro relativo al Comune di Manoppello

3.2.11 MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA' AMBIENTALI

Si veda riscontro relativo al Comune di Manoppello

3.2.12 MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE

Si veda § 2.1.4