



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

Manoppello (PE) li 23 agosto 2022 prot. 12037

**MINISTERO DELLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA CRESS Direzione Generale per la
Crescita e la Qualità Sviluppo**
Via Cristoforo Colombo n. 44
00174 ROMA
Indirizzo p.e.c.
va@pec.mite.gov.it

e p.c. Spett.le
**MINISTERO INFRASTRUTTURE E DELLA
MOBILITA' SOSTENIBILE COMITATO
SPECIALE CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP**
via Nomentana n. 2 – 00161 ROMA
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

“ Spett.le
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE**
**Direzione Generale per il Trasporto e
le Infrastrutture Ferroviarie**
via Nomentana n. 2 – 00161 ROMA
dq.tf@pec.mit.gov.it

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

“ Spett.le



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

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

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

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

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

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

2

Oggetto: ID 7940 – Procedura V.I.A. /PNRR ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. 152/2006 – Progetto di fattibilità tecnico-economica della velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 2: raddoppio tratta Manoppello - Scafa con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017. REPLICHE ALLE CONTRODEDUZIONI RFI DEL 9.08.2022 ex art. 23/c. 5 D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.

P.zza Cipressi,1 65024 Manoppello (PE)

Email: manoppello.lp@alice.it

Pec : comunemanoppelloprotocollo@legalmail.it

Tel 085/8590003-4-5-6

Fax.085/8590895

Cod. Fisc. : 81000530683

P. IVA : 00947010682



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

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

PREMETTE QUANTO SEGUE

- a) con **nota trasmessa al MITE in data 26/01/2022**, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Direzione Investimenti ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli artt. 23 e 25, c. 2-bis, del D.Lgs. 152/2006, per il progetto "*Progetto di fattibilità tecnico ed economica. Velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 2: raddoppio tratta Manoppello-Scafa*", *comprensivo del procedimento di verifica del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art 9, del D.P.R. 120/2017*";
- b) con **nota del 10.02.2022** il MITE – Direzione Gen. Valutazioni Impatti Ambientali – ha comunicato la procedibilità dell'istanza, la pubblicazione della documentazione e la nomina del responsabile del procedimento;
- c) il Comune di Manoppello ha trasmesso in data **12.03.2022** il proprio parere negativo secondo quanto richiesto dall'art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006;
- d) **con nota prot. 1605 del 17.03.2022**, il MITE nella persona del Presidente della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC ha avanzato ad RFI richiesta di integrazioni su una serie di elementi del PFTE (1- *caratteristiche e sostenibilità del progetto*; 2- *aspetti progettuali*; 3- *elettrodotto e campi magnetici*; 4- *aria e clima*; 5- *opere a verde*; 6) *acque superficiali*; 7- *biodiversità*; 8- *piano di monitoraggio ambientale acque superficiali*; 9- *piano di monitoraggio ambientale suolo*; 10- *piano di monitoraggio ambientale biodiversità*; 11- *valutazione di incidenza*; 12- *paesaggio*; 13- *componente rumore*; 13- *componente vibrazioni*; 15- *piano utilizzo terre*; 16- *siti potenzialmente contaminati interferenti con le opere in progetto*) disponendo a carico del soggetto proponente la trasmissione dell'integrazione e l'inoltro di nuovo avviso pubblico, da cui far decorrere i termini di cui all'art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006;
- e) RFI ha provveduto ad emanare successivo avviso pubblico, la cui documentazione integrativa è stata resa accessibile presso il sito istituzionale del MITE solo a far data del **6.05.2022**;



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

- f) Il Comune di Manoppello ha trasmesso in data **20.05.2022 prot. 7140** nota confermativa riguardo il parere negativo (ex art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006) che qui abbiansi per richiamata;
- g) Successivamente lo stesso ha fatto pervenire a diversi indirizzari, tra i quali il MITE, **nota prot. 9093 del 21.06.2022** compiegandovi **delibera C.C. nr. 43 del 20.06.2022** avente ad oggetto: *"Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (P.F.T.E) raddoppio ferroviario Roma-Pescara cod. 0388 Lotto 1 (Brecciarola – Interporto Valpescara) e Lotto 2 (Interporto Valpescara – Scafa). Diniego realizzazione intervento e conseguenti determinazioni."*
- h) In data **09.08.2022** è stata pubblicata sul sito MITE VIA-VAS la documentazione integrativa prodotta da RFI costituita da controdeduzioni al Comune di Manoppello, confronto vecchia-nuova soluzione (planimetria-prospetti) e relazione comparativa PFTE ed alternative proposte.

§§§§§§

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

NEGATIVO

riportandosi integralmente alle proprie deduzioni già esposte nel precedente invio del 12.03.2022, del 20.05.2022 della delibera C.C. n. 43 del 20.06.2022, che qui abbiansi per integralmente richiamate e riportate.

In ordine alle ulteriori osservazioni, consentite a mente di quanto previsto dall'art. 23/comma 5 D.Lgs. 152/2006 in riscontro, nei termini assegnati (24.08.2022), a quanto prodotto da RFI, con specifico riguardo alle contestazioni sollevate dal Comune di Manoppello nei precedenti pareri negativi, fornisce le seguenti

REPLICHE

affinché il MITE, nella formulazione del proprio giudizio conclusivo da trasmettere alla Conferenza di Servizi, voglia esprimersi in ordine ai motivi di obiezione avanzati dall'Amministrazione (e di cui alla ns. precedente nota 12.03.2022).

INSOSTENIBILITA' DELL'OPERA – ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH (do not significant harm – non arrecare danno significativo) ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT

Controdeduzioni RFI 2.1.1.1



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

2.1.1. 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.

Repliche COMUNE DI MANOPPELLO

Le argomentazioni addotte da RFI non colgono nel segno dal momento che non evadono, né tantomeno soddisfano, i rilievi sollevati dall'Ente, ma circostanza ancor più dirimente, espunti dal parere Comm. Speciale C.S.LLL.PP. c/o MIT dell'8.02.2022 a cui ci si riferisce, (*ex plurimis pag. 14*): “

La soluzione progettuale del Lotto 1 oggetto di PFTE è stata in parte integrata rispetto ai soli aspetti finanziari iniziali con valutazioni economiche, seppure sintetiche, riferite alle esternalità sociali ed ambientali. A questo proposito **i costi dovrebbero trovare riscontro nei prezzi e nella misurazione degli impatti dell'opera attraverso una più approfondita Analisi di Convenienza economica-sociale ed ambientale** quale elemento strategico per selezionare la soluzione progettuale in forza della quale strutturare l'ACB di tipo economico per il calcolo del Valore Attuale Netto Economico (VAN-E).

La stima degli impatti di settore data la natura pubblica dell'opera è ancora carente e va condotta utilizzando prezzi legati all'efficienza e all'efficacia dell'opera, affinché tutti i costi siano ragionevoli, plausibili, commensurati (criteri di valutazione UE). Manca a questo scopo sia il riferimento che la fonte dati e metadati.”

Aggiungiamo che, per quanto concerne la relazione di sostenibilità, nel momento in cui RFI sostiene **che i benefici vadano attenzionati su larga scala** (e non a livello di singolo lotto), ovvero **sull'intera tratta Roma Pescara**, allora è corretto che la misura di sostenibilità sia dimensionata nel raffronto complessivo del Global Project soppesando tali benefici rispetto ai **gravami ambientali, economici, sociali, urbanistici e territoriali che l'opera arrecherà sull'intera direttrice**.

Basti pensare alle gravissime problematiche idrogeologiche, ambientali e vincolistiche riferite alle successive tratte Scafa –Sulmona (basti pensare che sul territorio di Popoli sono allocate tutte le risorse idriche dell'acquedotto Giardino il quale alimenta un'utenza di circa 400.000 abitanti). E così a seguire nella tratta Sulmona-Avezzano il cui tragitto (prevalentemente in galleria) porrà rilevantissimi problemi di impatto ambientale su aree vincolate, di consumi del suolo, riutilizzo di terre e rocce da scavo, emissioni in fase di esecuzione. Identico discorso riguarda la tratta Avezzano-Carsoli-Tivoli. Tutto ciò per stigmatizzare la condotta del Proponente il quale **distorce il concetto di sostenibilità**,



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

parametrando il costo dell'opera sul singolo lotto rispetto al beneficio complessivo, al solo fine di conseguire un *placet* dai verificatori.

CONTRODEDUZIONI R.F.I. 2.1.1.2.

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.

REPLICHE COMUNE DI MANOPPELLO

Anche in tale contesto il proponente non chiarisce in alcun modo il tema del DNSH ovvero della reale portata, consistenza ed articolazione analitica del danno significativo prodotto sia con l'esecuzione dell'opera, sia per quanto concerne la fase post-esercizio, trincerandosi in un sedicente rispetto della norma comunitaria ed una compiutezza della relazione prodotta. Anche in tal caso contraddetta dal parere C.S.C.S.LL.PP. 8/02/2022 il quale a pag. 19 recita:"

La sostenibilità di un'opera ferroviaria come quella in esame è certamente da verificarsi a più livelli. Il primo è certamente connesso alla sua finanziabilità e nello specifico **all'intera verifica del DNSH** e a questo sono dedicati altri e precedenti momenti di verifica per lo più legati a quello che è definito Global project e le cui considerazioni **non si possono ritenere esaustive in termini di verifica del PFTE di un lotto di una singola tratta.**

Per quest'ultima occorre entrare in un livello progettuale di maggior specificità e accertare quali soluzioni sono assunte per dar conto di elementi puntuali che afferiscono agli obiettivi di sostenibilità. Le indicazioni fornite dalle LLGG per i PFTE enunciano una serie di aspetti che occorre verificare per **accertare la sostenibilità dell'opera e una attenta applicazione di questi mette in risalto la necessità di una maggiore attenzione del progetto al raggiungimento puntuale degli obiettivi** che non devono essere declinati in senso generale e assoluto, tanto meno solo legati al così detto Global project. Al riguardo si riscontra che il



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

progetto in esame non ha dettagliato in questa direzione gli atti progettuali se non per uno solo degli obiettivi di sostenibilità che è quello dell'economia circolare.....

Gli altri obiettivi sono tratti in modo complessivo e non puntuale a scala di singolo lotto funzionale. In fase di sviluppo del progetto di questi ultimi, si ritiene invece necessario che siano definite le soluzioni tecniche e/o gestionali idonee per dar conto degli altri obiettivi di sostenibilità ed in primis quelli relativi ai cambiamenti climatici"

Poiché si fa reiterato utilizzo (a volte più per eloquio che per sostanza) del Principio di Tassonomia, ci corre l'obbligo di richiamare quanto espressamente contenuto nel **reg. UE 2020/852 del 18.06.2020** in tema di investimenti sostenibili, i cui obiettivi da perseguire (ivi inclusi quelli di cui alla presente opera) sono quelli enucleati dall'art. 9:

- a) mitigazione dei cambiamenti climatici
- b) adattamento ai cambiamenti climatici
(non vi è alcun documento che provi siffatta opera determini il conseguimento degli obiettivi di cui sopra)
- c) uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine *(l'intera tratta, a partire dalle opere di attraversamento del fiume Pescara interferisce, se non compromette, il patrimonio idrico regionale);*
- d) transizione verso un'economia circolare;
- e) prevenzione e riduzione dell'inquinamento *(il dirottamento della mobilità abruzzese da gomma a ferro, tutta da dimostrare, sul 2050, ha effetti marginali così come ingiustificatamente ottimistica risulta la previsione di incremento flusso turistico su rotaia)*
- f) protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

CONTRODEDUZIONI R.F.I. 2.1.1.3.

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 IA9700R69RGCA0000002B)

REPLICHE COMUNE DI MANOPPELLO

Dalla disamina della Relazione Generale – elaborato cod. IA9700R69RGCA0000002B paragrafo 6.5 (pag.ne 206-210) possiamo espungere i seguenti dati:"

Le aree tecniche AT.01, AT02 e AT.03 si sviluppano su una superficie, rispettivamente, di 5.000 mq, 19.600 mq e di 1.500 mq e fungono da base per la costruzione di singole opere d'arte e per l'assemblaggio e varo delle opere metalliche. L'area si trova lungo la linea ferroviaria nel comune di Manoppello (CH).



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

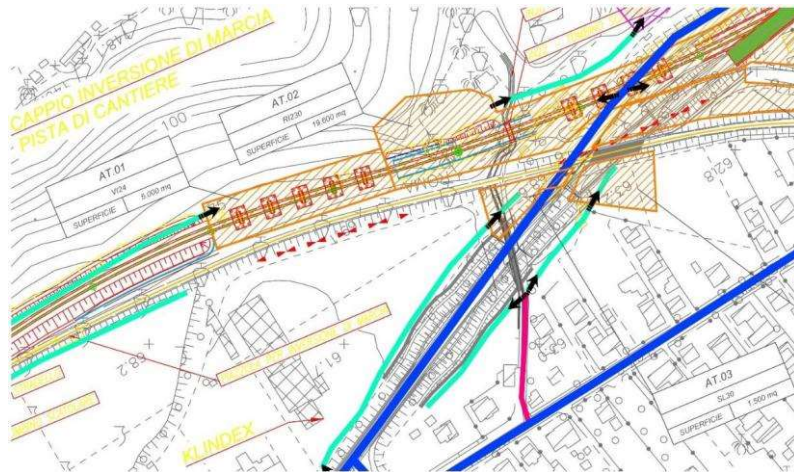


Tabella 6-31 Elenco delle aree di cantiere oggetto della valutazione

ID	Descrizione	Superficie Cantiere
AT.01	Area Tecnica	5.000 mq
AT.02	Area Tecnica	19.600 mq
AT.03	Area Tecnica	1.500 mq
AS.10	Area Stoccaggio	2.400 mq
AT.31	Area Tecnica	2.600 mq

8

Nella tabella seguente è riportata una prima indicazione di massima dei flussi medi giornalieri riferiti ai diversi interventi. I valori medi stimati ricadono sulla rete viaria rappresentata nelle tavole grafiche di cantierizzazione, interessando maggiormente le seguenti viabilità: SS5/Tiburtina, SP64, via Fiume Pescara, via Aldo Moro/XX Settembre, via Amendola e via Benedetto Croce.

Lotto 2	IN	90-120 vv/gg
	OUT	80-100 vv/gg



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

Metodologia di modellazione per cumuli stoccati

I materiali principali (dal punto di vista quantitativo e di flussi di cantiere) coinvolti nella realizzazione delle opere civili oggetto dell'appalto sono costituiti da:

- calcestruzzo e inerti in ingresso al cantiere;
- terre da scavo e materiali provenienti dalle demolizioni in uscita dal cantiere;
- materiali di armamento (principalmente traverse e pietrisco) in ingresso/uscita dal cantiere.

Di seguito una tabella con una stima delle quantità di materiale scavi in entrata ed in uscita dal cantiere (volumi espressi in banco).

LOTTO	Produzione complessiva di materiale (scavi)	Fabbisogni (compreso ballast)	Riutilizzo interno
Lotto 2	515.848 mc circa	551.284 mc circa	11.0073 mc circa

Produzione complessiva [m ³]	Utilizzo in qualità di sottoprodotti [m ³]		Utilizzo esterno in regime di rifiuti	Fabbisogno del progetto [m ³]	Approvvigionamento esterno [m ³]
	Utilizzo interno in qualità di sottoprodotti [m ³]	Utilizzo esterno in qualità di sottoprodotti [m ³]	Terre e rocce da scavo [m ³]		
515.849	68.458	418.433	28.958	504.684	436.226



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

Tabella 6-41: Quantificazione complessiva CO_{2eq} associata al bilancio terre

Attività di movimentazione terre	mc	Km*	CO _{2eq} (ton)
Approvvigionamento materiale da cava	436.226	49	16.412
Trasporto in siti di riambientalizzazione	418.433	60	7.389
Trasporto in impianto di recupero	14.479	45	192
Trasporto in discarica inerti	1.448	200	85
Trasporto in discarica non pericolosi	13.031	73	280
Riutilizzo interno PUT	68.458	5	101
Bilancio Totale			24.459
*I km si riferiscono alla distanza media relativa agli impianti censiti in fase progettuale per cave, siti da riambientalizzare, impianti di recupero, discariche per inerti, discarica per rifiuti non pericolosi			

10

Si ribadiscono i rilievi già sollevati in sede di precedente diniego precisando ulteriormente quanto segue:

- a) poiché RFI indica il materiale da cava, pari a **mc. 436.226**, la stessa non ha specificato i siti di cava, tra quelli genericamente enucleati nell'elaborato IA9700R69RGCA0000002B:
- veggasi ad es. Addario Camillo il cui titolo autorizzativo è in prossima scadenza il 13.11.2023 (determina G.R. Abruzzo nr. 103 del 13.11.2003 durata 20 anni);
 - la soc. COSTRAM con sito in S. Omero (TE) per cava di terra loc. Purgatorio autorizzazione scaduta il 16.02.2022 e sito nel Comune di Campi per cava di ghiaia, autorizzazione scaduta l'11.09.2019
 - INERTI VALFINO Srl con sito in Collecovino (PE) loc. congiunti, autorizzazione per cava inerti (volume netto complessivo mc. 97.500)



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

scaduta il 5.07.2022 giusta determina Reg. Abruzzo n. DPC023/19 del 05.05.2019;

- TAVO CALCESTRUZZI S.a.s. con sito coltivazione cava calcare in loc. Pallanera di Loreto Aprutino, autorizzazione DPC023/50 del 02.08.2017 per la durata di 5 anni e precisamente fino al 27.02.2021 (quindi scaduta);
- C.C.C. Cave Carbonato Calcio Srl manca il contratto di concessione (è stata allegata solo una delibera G.C. Comune Goriano Sicoli (AQ) n. 28 del 27.05.2016).

Ragion per cui l'approvvigionamento di materia prima inerte (ballast, inerti, cls, rilevato) non consente di verificare né la distanza (e quindi il calcolo di emissioni inquinanti) né il dimensionamento e la capacità del sito a soddisfare il fabbisogno richiesto;

- b) stesso tema attiene al conferimento esterno in siti di riambientalizzazione di terra e roccia da scavo, per **mc. 418,433**, in mancanza della cui esatta individuazione non è possibile effettuare le verifiche ed i relativi computi di impatto emissivo;
- c) il calcolo di emissione, considerando l'ingente volumetria considerata (per i terreni, il ballast, i rilevati ed il calcestruzzo) va effettuato non solo sulla fase di trasporto ma anche in quella di produzione *in situ* e di successiva messa in opera.

11

CONTRODEDUZIONI R.F.I. 2.1.1.4.

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.

REPLICHE COMUNE DI MANOPPELLO

Per quanto concerne il Carbon footprint il proponente si riferisce al documento IA9X00R27RGSO0000001B – Relazione di sostenibilità pag. 50 -, asserendo che non è il documento dover essere certificato da organismo terzo, bensì la metodologia impiegata,

P.zza Cipressi, 1 65024 Manoppello (PE)

Tel 085/8590003-4-5-6

Cod. Fisc. : 81000530683

Email: manoppello.lp@alice.it

Fax.085/8590895

P. IVA : 00947010682

Pec : comunemanoppelloprotocollo@legalmail.it



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

per il calcolo dell'impronta climatica, sviluppata a norma ISO 14064:2019 (inventario emissioni GHG).

Anche in tale circostanza vi è una distorta interpretazione della norma dal momento che risulta di tutta evidenza che la correttezza di detto calcolo (essenziale al fine di potersi sincerare dell'effettivo dimensionamento dell'impronta climalterante nella realizzazione dei lavori) **debba necessariamente essere certificata da organismo terzo**, ed in tal senso viene confermato dal C.S.C.S.LL.PP. nel parere dell'8.02.2022 allorquando recita: *"In merito alla Carbon Footprint è opportuno allegare sia il documento metodologico certificato da organismo terzo sia le elaborazioni di dettaglio al fine di verificare le azioni di inventario effettivamente considerate così come richiesto dalla norma ISO richiamata"*.

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

CONTRODEDUZIONI R.F.I. 2.1.2.1

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).

REPLICHE COMUNE DI MANOPPELLO

Dalla disamina della Relazione Generale Siti di approvvigionamento e smaltimento – elaborato cod. IA9600R69RGCA0000001) si fa presente quanto segue:

Per gli Impianti di recupero

- AM CONSORZIO SOCIALE con sede in Scerne di Pineto (TE) – autorizzazione R13-R12-R5 al ritiro/recupero demolizioni scaduta il 7.08.2022 (capacità annua alleg. autorizz. di **t/a 1.000**);
- DI GIAMPIERO LORIS con sede legale in Cappelle sul Tavo (PE) via Pascoli n. 139 – quantitativi ammissibili al ritiro/recupero demolizioni (trattasi di AUA già ex R.I.P. procedura semplificata ex art. 216 D.Lgs. 152/2006) **t/a 3.200**.



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

- IMALAI snc di Cocciante Tullio & C via Tamigi in Montesilvano (PE) quantitativi ammissibili al ritiro/recupero demolizioni (trattasi di AUA già ex R.I.P. procedura semplificata ex art. 216 D.Lgs. 152/2006) **t/a 20.000.**
- TECNOCAMBIENTE COSTRUZIONI Srls loc. Castel di Septe in Mozzagrogna (CH) quantitativi ammissibili al ritiro/recupero demolizioni (trattasi di AUA già ex R.I.P. procedura semplificata ex art. 216 D.Lgs. 152/2006) **t/a 2.500.**

In buona sostanza trattasi di impianti di recupero, alcuni dei quali con autorizzazioni scadute, sottodimensionati e comunque non in grado di soddisfare il fabbisogno relativo ai lotti 1 e 2, come quantificato da RFI, così come il dettato autorizzativo degli impianti di recupero demolizioni denota una capacità autorizzativa del tutto inadeguata rispetto ai volumi di rifiuti NP che si andranno a produrre, a prescindere dalla circostanza che detti impianti hanno già una domanda autoctona di recupero demolizioni ragion per cui vi sono già delle saturazioni che lasciano prevedere come inverosimile l'intera allocazione di smaltimenti/recuperi occorrenti ad RFI nel corso dei lavori.

MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA' AMBIENTALI

CONTRODEDUZIONI R.F.I. 2.1.3.

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

REPLICHE COMUNE DI MANOPPELLO

RFI ritiene di non essere tenuta, in tale fase di valutazione impatto ambientale all'approntamento del documento di Screening VincA, riguardo l'effettiva assenza della potenziale incidenza per le ZSC IT130105 Rupe di Turrivalignani e fiume Pescara, indicati nel SIA dei lotti 1 e 2 oltre agli ulteriori siti:

- SIC/ZSC IT 7130031 Fonte di Papa
- ZPS IT 7140129 Parco della Maiella
- SIC/ZSC IT 7140203 Maiella
- ZPS IT 7110128 Parco Nazionale Gran Sasso Monti della Laga

Orunque non è dato comprendere quale strumento normativo e/o procedurale possa giustificare tale traslazione dal momento che detto studio costituisce documento prodromico allo stesso pronunciamento V.I.A.. L'analisi degli effetti dell'opera sui contesti



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

ambientali sottoposti a tutela (Siti Natura 2000, SIC, Direttiva Habitat su flora e fauna), sia ricompresi nel perimetro di intervento che prospicienti che pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito dovrebbe essere postergata ad una successiva fase nella quale il pronunciamento del Comitato sarebbe già stato formulato (costituendo un documento del tutto pleonastico ed irrilevante rispetto alla fase di attuazione dell'intervento).

E' di tutta evidenza la contraddittorietà di un assunto che, ove tollerato, costituirebbe un singolare (e parossistico) precedente non giustificato dalla tempistica di progetto, ponendosi in contrasto con:

- le linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28.12.2019 (19A07968) (GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019);
- la L.R. n.7 del 02/03/2020 "Disposizioni in materia di valutazione di incidenza e modifiche alla legge regionale 3 marzo 1999, n. 11 (Attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112: Individuazione delle funzioni amministrative che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale e conferimento di funzioni e compiti amministrativi agli enti locali ed alle autonomie funzionali)", che abroga l'articolo 46-ter della L.R. 11/1999, come inserito dall'articolo 1 della L.R. 26/2003.

14

Del resto è lo stesso CSLLPP-MIT, nel parere dell'8.02.2022 a stigmatizzare la carenza cartografica allorquando recita (pag. 27): "Resta inoltre inevasa la richiesta di basare le considerazioni di carattere ambientali su basi conoscitive attuali e di grande dettaglio. Le cartografie tematiche adottate fanno riferimento ad una scala compresa tra 1:50.000 e 1:25.000 .

Si tratta di scale utili per inquadramenti territoriali di area vasta, ma non adeguate per valutare interferenze con l'eventuale presenza di popolazioni e habitat di elevato valore conservazionistico che spesso si trovano su spazi e territori arealmente molto limitati. Si ricorda in proposito ad esempio che nella cartografia del CLC nazionale tutto ciò che occupa una superficie inferiore a 25 ettari viene classificato in coerenza con gli elementi contigui. Ad esempio, nel caso di un bosco di 24 ettari, prossimo a un'area industriale molto vasta, il bosco viene classificato come 'area industriale'. In sintesi, contrariamente a quanto affermato, lo studio non è stato condotto a scala adeguata rispetto alla fase progettuale. L'individuazione delle unità ambientali e di paesaggio essenziali per riconoscere le tipologie di vegetazione potenziali non corrispondono ai poligoni di uso del suolo".



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE.

CONTRODEDUZIONI R.F.I. 2.1.4.

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.

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



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

comportamento di scelta degli utenti. Per questo, una volta calibrato l'insieme dei modelli di traffico sulla situazione effettivamente registrata su scala 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
prevede demolizi
L'analisi delle alt
tratta di soluzion
analisi trasportist
delle relative pre



te dalle altre, non
benefici in quanto si
la territoriale delle
studio di traffico e



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

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.

REPLICHE COMUNE DI MANOPPELLO

Si torna a censurare la condotta posta in essere da RFI la quale sostiene, o meglio sarebbe dire si rifiuta, di effettuare l'analisi costi benefici, come ampiamente normata dal legislatore comunitario e nazionale, in ultimo nelle Linee Guida adottate settore ferroviario con D.M. MIT 23.12.2021 n. 496 dalla cui disamina si evince come detto criterio metodologico sia indispensabile e non possa essere sotteso o pretermesso se non per ragioni oggettive di impraticabilità delle soluzioni alternative.

L'Amministrazione Comunale, e tutti gli altri stakeholders interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura (in ultimo la Regione Abruzzo giusta D.G.R. 312 del 22.06.2022), hanno ripetutamente invitato il proponente ad approfondire e valutare, in modo comparativo ed analitico, la possibilità di un tracciato alternativo (cd. variante Interporto), richiedendo di approntare uno studio di fattibilità tale da poter essere raffrontato con il progetto oggetto di esame.

Ciò a maggior ragione del fatto che in passato è stata la stessa RFI ad individuare tale soluzione di tracciato (necessariamente interconnessa all'Interporto Valpescara, infrastruttura logistica di portata nazionale) con un Progetto di Fattibilità redatto da RFI nell'anno 2003 ed un successivo Progetto Preliminare redatto da Italferr per RFI negli anni



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

2006-2008. Entrambi i progetti prevedevano l'utilizzazione del raccordo già progettato e poi eseguito per collegare l'Interporto d'Abruzzo, a partire dal Km. 17+956 della linea, con prosecuzione fino al Km 26+669 (quindi ulteriori 6,7 Km oltre i 2,022 del raccordo già realizzato).

Detta soluzione fu concordata con RFI, la quale assentì alla realizzazione del raccordo con standard di linea, piuttosto che di mero raccordo privato, con evidenti maggiori costi di costruzione del binario di circa Euro 4,8 Mil., peraltro finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'utilizzazione dei fondi della legge 240/90, ciò in quanto l'interporto d'Abruzzo è stato individuato come infrastruttura d'interesse nazionale già con Deliberazione CIPET del 7.4.1993.

Tale comune decisione fu sancita dal protocollo d'intesa sottoscritto, il 19.09.2007, tra Regione Abruzzo, RFI e Interporto d'Abruzzo, nel quale si definì l'intero "percorso", dalla realizzazione del raccordo per collegare la linea Roma – Pescara all'Interporto (Prima Fase), oggi già realizzato e in esercizio da un decennio, al successivo potenziamento tecnologico dello stesso raccordo (seconda fase), già finanziato dalla Regione Abruzzo e realizzato da RFI e in ultimo la prosecuzione del raccordo in variante di linea (terza fase). Tale variante fu progettata da RFI a semplice binario, poiché all'epoca si decise che la velocizzazione avrebbe interessato la linea solo per il traffico passeggeri, e che in tal caso la linea a semplice binario sarebbe stata adeguata a sostenere il traffico per Pescara e viceversa da Sulmona e da l'Aquila, con frequenza a ½ ora nell'ora di punta, oltre naturalmente a corse con frequenza di 1 ora da e per Roma, ciò anche in conseguenza della valutazione dei traffici prevedibili eseguita con lo Studio di Fattibilità nell'anno 2003, che mostrava previsioni molto più contenute del recente studio RFI.

Non venne assunta un'analogia decisione per il traffico merci, visto che la trasversale appenninica avrebbe avuto prestazioni molto minori della esistente Napoli – Foggia, in grado di meglio collegare treni merci per la lunga distanza tra Tirreno ed Adriatico e viceversa e, inoltre, la distanza di trasporto tra i porti laziali e quelli abruzzesi risultò troppo breve per instaurare una valida concorrenza del trasporto ferroviario rispetto quello su gomma.

Peraltro, a distanza di venti anni da quella decisione nulla è cambiato sul piano della concorrenza ferro-gomma e così possiamo immaginare permanga almeno fino al 2035, ovvero al momento della eventuale svolta in grado di cambiare totalmente e definitivamente i rapporti di costo tra ferro e gomma, per distanze minori di 300 Km..



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

Con l'inserimento del Progetto di potenziamento e velocizzazione nel PNRR e la prospettiva che entro il 2023 la direttrice trasversale Civitavecchia – Roma – Pescara – Ortona possa essere ricompresa nella nuova rete europea "Core Network", peraltro già approvata dal Parlamento Europeo e in attesa dell'analoga decisione da parte della Commissione Europea, RFI ha deciso di progettare il tracciato anche per l'alta capacità e a doppio binario.

Oltre alla tratta Pescara – Chieti, denominata Lotto 0, di fatto estesa fino al deviatoio che connette la linea al raccordo dell'Interporto, lotto già finanziato e progettato (Progetto Definitivo), sono state sviluppati i Progetti di Fattibilità Tecnico Economico delle ulteriori due tratte, ovvero Interporto – Manoppello (lotto 1) e Manoppello – Scafa (lotto 2).

RFI con la redazione del PFTE 2021 ha modificato la propria strategia di intervento assunta con il protocollo d'Intesa dell'anno 2007, peraltro sancito dalla Delibera GR N. 865/2007, proponendo un raddoppio in sede per il lotto 1 e un raddoppio in Variante per il lotto 2.

Di seguito non verranno riproposte le motivazioni contenute nei precedenti pareri (negativi) ma solo esaminati alcuni aspetti trasportistici che partono dalla considerazione che dei 128 treni bidirezionali previsti dallo Studio di Trasporto RFI del novembre 2021, circa un terzo sono presumibilmente interessati alla stazione di Manoppello, mentre i restanti sono tutti destinati al semplice transito.

Quindi il raddoppio del tracciato, proposto in sede da RFI, sarebbe destinato ad accogliere il transito di treni merci, treni interregionali e treni regionali veloci che non fermano alla stazione di Manoppello, interessata alla fermata in stazione dei soli regionali.

La soluzione di raddoppio in sede, peraltro, non consentirebbe una efficiente soluzione di accesso dei treni merci da Ovest verso l'Interporto d'Abruzzo, fatto questo che contraddice l'indirizzo strategico dato al potenziamento della direttrice, ovvero quella dell'alta capacità. Infatti, non essendo previsto un posto di movimento posizionato ad est del deviatoio dell'Interporto, il treno merci proveniente dal Lazio e diretto all'Interporto sarà costretto a raggiungere la stazione di Chieti, ove invertire la posizione del locomotore e retrocedere verso il raccordo per raggiungere l'Interporto.

Quindi, come di seguito indicato, è possibile sostenere che il ruolo e la rilevanza dell'Interporto d'Abruzzo come obiettivo di traffico sulla linea appare sottostimato dallo studio trasportistico di RFI.



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

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

In effetti però, la progressione reale dei traffici dell'Interporto d'Abruzzo appare diversa e molto maggiore di quella stimata. Infatti da un quinquennio il Raggruppamento tra le Soc. Fater e Rattenni ha avviato il servizio di treni merci combinati diretti e provenienti dall'Interporto di Novara (CIM SpA), servizio che prevede la prosecuzione dei carichi unitizzati per le destinazioni dell'Europa settentrionale, prevalentemente occidentale. Orbene, detto servizio ha già prodotto lo scorso anno traffici pari a 420.000 ton..

Tabella 8-3 – Treni annui Interporto d'Abruzzo

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

20

Tabella tratta dallo studio RFI - Pragrafo 8.1 dello Studio "Risultati per il trasporto merci"

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

1. L'acquisizione del trasporto combinato per l'Interporto di Novara da parte della svizzera Hupac, che ha già incrementato i servizi su detta direttrice e provvederà a breve ad avviare nuovi treni diretti verso l'Europa centro – orientale, via Brennero;
2. La Soc. Arcese che ha già avviato per conto della Stellantis, treni combinati da Tychy (Polonia) per l'Interporto d'Abruzzo e viceversa, in quanto la piattaforma logistica abruzzese funge da terminale per la SEVEL in Val di Sangro;



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

3. Molti altre aziende logistiche hanno recentemente mostrato interesse per i servizi effettuati dell'Interporto d'Abruzzo tanto, che la stessa società interportuale ha stimato, grazie all'andamento crescente dei traffici, che:

- per l'anno in corso raggiungerà le 776.000 tonn. (valore quest'ultimo già superiore a quelli stimati dallo Studio per l'anno 2029);
- nei 2-3 anni a seguire, quindi anche in questo caso molto prima dell'anno 2029 preso quale primo riferimento dello Studio, verrà raggiunto l'entità 1.640.000 tonn./anno, ovvero il 150 % in più di quanto stimato da RFI per l'anno 2040.

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

- della accelerazione nella dinamica di crescita dei traffici, come appena evidenziato;
- della maggiore competitività che potrà acquisire nei prossimi decenni il trasporto ferroviario rispetto il tutto strada.

Tale traguardo potrà e dovrà necessariamente attuarsi prossimamente, in ragione delle nuove "politiche" incentivanti da applicare al trasporto combinato, a fronte di quelle disincentivanti da attuare nel trasporto tutto gomma, allo scopo di contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni in atmosfera.

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

Le suddette argomentazioni **collimano con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti, alle previsioni del Piano Regionale Trasporti**, e si associano alla ribadita volontà della comunità locale a favore della delocalizzazione dell'attuale tracciato, quale migliore "vision" della linea, in grado di raccogliere tutte le istanze prefigurabili nei prossimi decenni, è quella del raddoppio in variante nella tratta presa in esame, piuttosto che l'affiancamento all'attuale tracciato.



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

RELAZIONE COMPARATIVA RFI PFTE ED ALTERNATIVE PROPOSTE SU MODIFICA VI21 – VI23

In estratto RFI propone quanto segue:

5.2 CONTESTO DI ANALISI A – MODIFICA VI21

Descrizione contesto:	Il VI21 è il viadotto ferroviario che consente il superamento del fiume Pescara e dell'autostrada A25.
Modifica:	Si è proceduta ad una sostituzione delle travate reticolari con una sezione mista a via superiore della medesima luce, ad una modifica della geometria delle pile prevedendo pile con forma semiellittica con pulvini della medesima forma; all'inserimento di una veletta di finitura degli impalcati a via superiore.
Motivazione:	Superare le criticità segnalate dalle Soprintendenza e dal MIC circa l'impatto dell'opera sul territorio.

5.2.1 ANALISI AMBIENTALE

5.2.1.1 ASPETTI PAESAGGISTICI

Le modifiche progettuali introdotte hanno permesso un migliore inserimento dell'opera nel contesto attraversato, come si evince dai due fotoinserti sotto riportati.



L'unico elemento che di evidenza nel paesaggio risulta il ponte ad arco, che però può essere visto come segno distintivo del passaggio della ferrovia. Per quanto riguarda l'ottimizzazione delle pile e l'utilizzo delle velette, queste permetteranno un migliore inserimento paesaggistico dell'opera. In base alle cromie dell'area attraversata, che verranno approfondite con specifico studio del colore nelle successive fasi progettuali, saranno utilizzate cromie che potranno meglio adattarsi al contesto con una migliore percezione visiva dell'opera. L'opera è stata modificata solo da un punto di vista estetico, per tale motivo restano valide tutte le analisi effettuate all'interno dello Studio di Impatto Ambientale sugli altri fattori ambientali.



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

5.3 CONTESTO DI ANALISI A – MODIFICA VI23

Descrizione contesto:	Il VI23 è un viadotto ferroviario sul fiume Pescara.
Modifica:	Si è proceduta ad una modifica della geometria delle pile prevedendo pile con forma semiellittica con pulvini della medesima forma; all'inserimento di una veletta di finitura degli impalcati a via superiore.
Motivazione:	Superare le criticità segnalate dalle Soprintendenza e dal MIC circa l'impatto dell'opera sul territorio.



23

REPLICHE COMUNE DI MANOPPELLO

La soluzione progettuale, per quanto osteggiata dall'Amministrazione Comunale rispetto alle richieste di variante invocate, nella denegata circostanza in cui si dovesse ritenere percorribile, oltre ad apportare al contesto paesaggistico e naturalistico una macroscopica mutazione antropica (il rendering, per quanto parziale, ne è la riprova), contiene un evidente *vulnus* inerente il **consumo di suolo aggiuntivo** proposto disattendendo quanto il proponente il va sostenendo in ordine alle argomentazioni che l'hanno condotta a prediligere il raddoppio ferroviario, in affiancamento all'esistente, per l'intera percorrenza nel perimetro urbano cittadino.

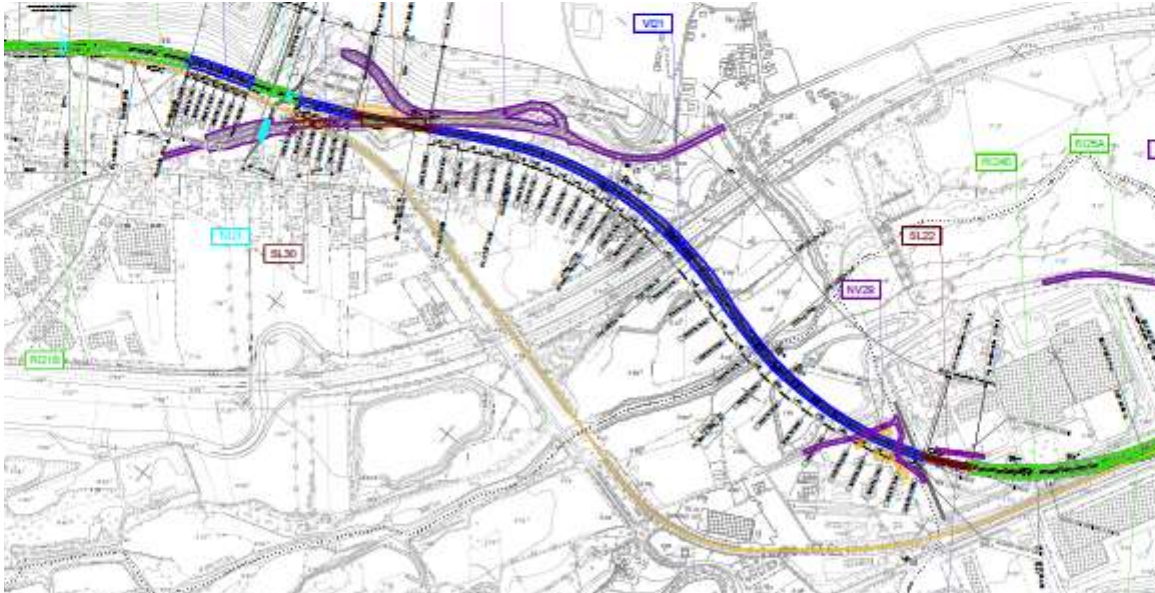
Dunque all'interno del perimetro urbano è possibile stravolgere l'intero assetto abitativo-funzionale (con tanto di demolizioni e chiusure PL senza sottopassi carrabili) respingendo la proposta di variante a motivo del criterio di minimizzazione consumo del suolo, salvo poi usciti dall'abitato (ci si aspetterebbe che la direttrice si sviluppasse in affiancamento all'esistente, con oneri ed impatti di gran lunga inferiori) proporre una soluzione tecnico-progettuale integralmente in variante alla linea già esistente.



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"



Nella planimetria sopra riportata (al di là delle estemporanee correzioni) la tratta esistente (delineata in giallo) dovrebbe essere sostituita con il nuovo tracciato (in blu), per non meglio precisate esigenze di velocizzazione (diminuzione tempi di percorrenza dell'ordine di minuti) della tratta, a fronte di una triplice, micidiale combinazione di effetti negativi ovvero:

- maggior consumo di suolo
- compromissioni ambientali e paesaggistiche
- lievitazione dei costi, basti pensare alle soluzioni di impalcati prospettate.

Pur nell'inevitabile divario tecnico ed operativo tra le attività progettuali di RFI, e per essa della sua incaricata ITALFERR, e le modeste risorse dello scrivente, vi sono temi e ragioni che contengono una obiettiva, quanto elementare, evidenza riguardo le molteplici criticità in seno al P.F.T.E proposto ed alle modalità con cui il Proponente ha inteso sino ad oggi seguirne l'iter (improbabile) di approvazione.

CONTRODEDUZIONI R.F.I. 2.7.8. SU TEMA ALANNO GAS

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

REPLICHE COMUNE DI MANOPPELLO

Poiché la normativa **SEVESO III** (Direttiva 2012/18/UE recepita con D.Lgs. 26.06.2015 nr. 105) riguardante il transito del nuovo tracciato ferroviario (richiamasi P.F.T.E. RFI Lotto



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

2, *ex plurimis*, planimetria WSB tavola 1-2 nr. IA9700R29P5IF001101B) – ubicato in prossimità ed adiacenza con il sito/deposito di stoccaggio Alanno Gas, **è posta a tutela della salubrità, incolumità e sicurezza dei soggetti (passeggeri) transitanti** sulla nuova linea, RFI ha l'obbligo di dare comprova riguardo il rispetto degli standards di sicurezza, che le modifiche apportate assicurano al di là delle sedicenti controdeduzioni o di una mera variazione cartografica.

§§§§§§§§

In conclusione si torna ad insistere affinché la Commissione Tecnica MITE – PNRR CNIEP – accerti il pregiudizio ambientale dell'opera nelle sue articolate obiezioni sollevate dal Comune di Manoppello in tale sede, come nei precedenti pareri (e deliberazione) richiamati, esprimendo un complessivo **giudizio negativo di valutazione di impatto ambientale** e/o, in subordine, disporre l'approntamento di modifiche sostanziali condivise dal Comune di Manoppello e comunque ottemperanti alle prescrizioni del C.S.LL.PP. come da suo parere n. 3 del 08.02.2022.

In fede.

COMUNE di MANOPPELLO

f.to dig. Il Sindaco Giorgio DE LUCA

Il Responsabile Area V Urbanistica

f.to dig. Arch. Massimo D'Angelo

l'Incaricato Serv. Legali

f.to dig. Avv. Maurizio Sante MINICHILLI

Firmato digitalmente da: DE LUCA GIORGIO
Data: 23/08/2022 11:59:18

Firmato digitalmente da: D'ANGELO MASSIMO
Data: 23/08/2022 12:00:46

Firmato digitalmente da: MINICHILLI MAURIZIO SANTE
Data: 23/08/2022 11:58:11