

Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico **ROMA-PESCARA**

LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

ALLEGATO ALLA
RELAZIONE CONCLUSIVA
DELLA COORDINATRICE

QUADERNI DEGLI ATTORI

21 APRILE 2022



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Mosè Renzi
Direttore Interporto
Val Pescara

7 marzo 2022

Il terminal a servizio dell'infrastruttura logistica 'Interporto d'Abruzzo' (Manoppello PE) ha inserito funzionalmente i traffici da/per l'Italia centro meridionale nei corridoi plurimodali d'oltralpe. Con un nuovo paradigma organizzativo, capace di sfruttare i gateway del nord Italia, già interconnessi ferroviariamente con il Northern range, i traffici cargo combinati sono sempre più impiegati negli scambi commerciali tra quest'area ed i Paesi Bassi, Paesi Scandinavi, Germania e Francia.

Un importante contributo alla transizione ecologica del trasporto che con la strategia 'Fit For 55' ha uno sfidante obiettivo di diversione modale.

Tale risultato è stato raggiunto grazie agli interventi di potenziamento della infrastruttura ferroviaria (RFI) che negli anni hanno rimosso i limiti strutturali che impedivano l'imbarco di equipaggiamenti di trasporto particolarmente voluminosi ed aumentato, con uno spinto ricorso alle nuove tecnologie, la capacità della rete della dorsale adriatica. Equipaggiamenti (semitrailer gruabili) che sono sempre più presenti nelle flotte dei principali carrier europei.

Lo stesso modello si sta replicando per l'Europa dell'Est nell'ottica di favorire gli scambi commerciali del polo dell'automotive, che nella regione Abruzzo è il più importante in termini di PIL.

Per continuare a dare impulso a questo positivo trend di crescita dei traffici ed aumentare la competitività dell'intero tessuto economico interregionale, sempre più chiamato a competere su scala continentale e globale, è di fondamentale importanza rendere l'ultimo miglio ferroviario oltremodo efficiente.

La linea a singolo binario nel tratto Pescara C.le - Allaccio infrastruttura di raccordo IDA (Manoppello) rappresenta una limitazione esogena di sistema che rischia alterare negativamente la competizione tra diverse modalità di trasporto. Questo perché non consente di elevare le prestazioni industriali del sistema massivo treno allo standard del treno europeo (modulo lunghezza 750 mt/portata 2.000 ton).

Per questo motivo è oltremodo importante che il primo lotto funzionale che riguarda il raddoppio della linea, sia quanto prima portato a termine.

Per quanto riguarda, invece, il discorso della variante in affiancamento alla infrastruttura di raccordo caldeggiata dai comuni di Manoppello, Chieti (Fraz. Brecciarola) ed Alanno, la società di gestione dello scalo, già affidataria dei fondi ministeriali (LL 240 e 341) per la realizzazione dell'impianto, non può che evidenziare che l'impianto fu realizzato per armonizzarsi con tale visione (AV AC Pescara-Roma).

L'ingegnerizzazione di tale progetto è costata molto di più ed ha lasciato in eredità dei costi gestionali molto più alti.

Se fosse confermato il progetto di RFI del raddoppio in sede propria, sarebbe acclarata la mancata capitalizzazione dell'investimento di cui sopra.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Luca Pasqualini

8 marzo 2022
(aggiornamento dell'8 aprile 2022)

Richiesta di approfondimento e di verifica degli studi idraulici del lotto 1 e del lotto 2 e richiesta di pubblicazione della cartella delle alternative progettuali e avvio delle procedure di VIA

Gentile Coordinatrice e gentili Membri del dibattito pubblico,
sono un cittadino di Manoppello Scalo che vuole fare alcune considerazioni.

RFI, nei documenti presentati nel PFTE dei Lotti 1 e 2, giustifica la scelta di raddoppio in stretto affiancamento alla linea storica che passa per i centri abitati di Brecciarola e Manoppello Scalo, con il fatto che l'area che dall'Interporto segue parallelamente l'autostrada è a rischio esondazione come dimostrerebbero le relazioni idrauliche IA9600R09RIID0002001B per il Lotto 1 e IA9700R09RIID0002001A per il Lotto 2 nella cartella idrologia e idraulica del succitato PFTE.

Rischio esondazione talmente preso in considerazione da RFI da spingere il commissario Macello a dichiarare in data 10/02/2022 in Commissione Trasporti che per la Roma - Pescara non sono state fatte proposte di tracciato alternativo proprio per questo rischio.

Nelle relazioni idrauliche di Italferr vengono prese in considerazione le carte di rischio e pericolosità idraulica del PGRA e del PSDA e messe a confronto con quelle ottenute dalle simulazioni dell'ingegnere idraulico responsabile dello studio che risultano sostanzialmente diverse. Tale diversità viene motivata principalmente con l'affermazione che le carte di rischio idraulico che emergono dallo studio di simulazione dell'ingegnere di Italferr hanno una base cartografica più aggiornata e dettagliata e in virtù di ciò ritenute migliori di quelle del PGRA e PSDA della regione Abruzzo.

Dato che queste relazioni idrauliche vengono continuamente evocate da RFI in ogni sede e documento per giustificare il rischio di esondazione, e quindi rendere inattuale e poco competitiva qualsiasi ipotesi di variante rispetto alla soluzione in stretto affiancamento, ritengo che valga la pena e che sia importante verificare attraverso consulenti esterni, nominati in accordo con le amministrazioni dei comuni interessati, la correttezza di valutazione, di calcoli, di metodi ecc... dei citati studi idraulici di Italferr dei Lotti 1 e 2.

Idrologia e idraulica sono materie molto complesse e un piccolo errore nella costruzione e simulazione del modello di comportamento idraulico di un fiume può sfuggire anche all'occhio dello studioso più attento o il mancato inserimento di dettagli rilevanti come la presenza di manufatti ed opere di mitigazione del rischio (attuali o di prossima realizzazione) può alterare sensibilmente i risultati attesi del modello.

Il sospetto che dietro una motivazione tecnica si celi in realtà una scelta politica calata dall'alto è forte. Ribadisco quindi che bisogna fugare ogni dubbio per i cittadini sulla completa validità di questi studi le cui conclusioni hanno un grande impatto sulle comunità di Manoppello e Brecciarola in quanto apparentemente, come detto prima, il principale motivo di RFI per la scelta del percorso in stretto affiancamento è il rischio di esondazione descritto da questi studi.

Chiedo inoltre che venga pubblicata nel sito RFI di condivisione del PFTE la cartella delle alternative progettuali con tutti gli elaborati e gli studi tecnici sulle soluzioni di tracciato alternativo che passano per l'interporto di Manoppello e ne sollecito l'avvio immediato delle procedure di VIA.

Sottolineo che la soluzione migliore per tutti o per meglio dire citando RFI l'unica soluzione giustificata e perseguibile, è l'attualizzazione, lo studio e la concretizzazione della cosiddetta "variante dei Cittadini".

In conclusione voglio ricordare che una caratteristica fondamentale, se non la principale, per opere infrastrutturali di questa portata è la condivisione del territorio, condivisione che mai ci sarà se ci si ostina a proporre soluzioni che passano per i centri abitati devastandoli e la cui mancanza pone a serio rischio l'effettiva realizzazione dell'opera entro gli strettissimi tempi imposti dal PNRR.

Le comunità vanno rispettate e ascoltate non ferite e umiliate obbligandole a subire progetti che non condividono.

Sperando che le mie proposte vengano prese in considerazione colgo l'occasione per porgerVi cordiali saluti e augurarVi buon lavoro.

Differenze Studi Idraulici Italferr - PSDA BETA Studio 2019

Condivido tramite la piattaforma Drive di Google lo studio completo di aggiornamento del Piano Stralcio di Difesa Alluvioni (link in fondo al testo) relativo alle aree localizzate lungo i tratti terminali del Fiume Pescara, che la Regione Abruzzo ha commissionato agli autorevoli ingegneri di BETA Studio datato novembre 2019.

A pag. 26 del documento di Italferr IA9700R09RIID0002001A RELAZIONE IDRAULICA MODELLO BIDIMENSIONALE DEL FIUME PESCARA nella cartella idraulica e idrologia del PFTE del Lotto 2 , si commenta in riferimento all'elaborato cartografico a pag. 25 dello stesso documento che :

"Le apprezzabili differenze sono imputabili principalmente alla diversa base cartografica utilizzata per l'implementazione del modello idraulico 2D, più aggiornata e dettagliata rispetto alle analisi condotte nell'ambito della pianificazione di bacino che risalgono alla redazione del P.S.D.A. (2007).

In particolare, tali differenze possono essere osservate lungo l'intero tratto fluviale studiato.

Di rilievo, la situazione di allagamento in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario del Fiume Pescara in uscita dalla stazione di Manoppello, dove il viadotto dell'autostrada A25, che scavalca l'attuale linea ferroviaria, costituisce una via preferenziale per le acque esondate del Fiume Pescara, che defluendo al di sotto di tale opera, inondano le aree situate dalla parte opposta (rispetto all'autostrada A25) del fiume.

Tale situazione ha influenzato non poco la definizione e la scelta del tracciato di progetto, ubicato molto più a monte rispetto alla linea ferroviaria esistente, alternativo ad un intervento di raddoppio in affiancamento."

Tale situazione di allagamento, confrontando i due studi, non è significativamente ravvisabile nelle carte di rischio idraulico elaborate da BETA Studio che risultano in quest'area meno cautelative (specificatamente il file 1176STRA0204_00).

Per comodità invio anche screenshot con evidenziata l'area di confronto discordante tra i due studi.

Questa notevole differenza è alquanto significativa poiché i due studi condividono dati e modelli simili.

Come detto prima, su questa diversità e cioè la presenza della situazione di allagamento che è quasi del tutto inesistente nelle carte di BETA Studio, l'ingegnere idraulico di Italferr scrive:

"Tale situazione ha influenzato non poco la definizione e la scelta del tracciato di progetto, ubicato molto più a monte rispetto alla linea ferroviaria esistente, alternativo ad un intervento di raddoppio in affiancamento".

In estrema sintesi questa situazione ha influenzato molto negativamente lo sviluppo della variante di tracciato alternativo, in particolare la Manoppello 2022.

Nelle carte di BETA Studio, che condividono dati e modelli simili a quelli di Italferr, la situazione è assai diversa e ciò fa sorgere seri dubbi sul fatto che ci sia stato un errore di valutazione o altro nella relazione idraulica di Italferr, errore che ha influenzato molto negativamente lo sviluppo della variante.

Ancora più interessante il fatto che per la planimetria di progetto con zone di esondazione dell'elaborato Variante dei Cittadini (tav.2), condivisa il 18 marzo, è stata utilizzata come base la carta di rischio idraulico di BETA Studio (1176STRA0204_00) senza specificarne la fonte e non quella con le aree di rischio elaborata dall'ingegnere di Italferr.

Ciò a me pare un modo indiretto di sconfessare lo studio di Italferr perché, come si è scritto prima, in quest'area le due carte non sono uguali ma presentano una significativa differenza (la zona di allagamento che nelle carte di BETA Studio è quasi del tutto inesistente).

Allora mi domando: perché cambiare carta di rischio idraulico in corsa? Perché non utilizzare quella di Italferr? Quale è lo studio più corretto? Quello di BETA Studio o di Italferr? Perché in una c'è una pericolosa situazione di allagamento e nell'altra no?

Se risultasse, in merito a questa situazione di allagamento, un errore di valutazione nella carta di rischio idraulico di Italferr le implicazioni sarebbero molto importanti.

Infatti, su questa situazione di allagamento molto probabilmente errata in quanto, ripeto, è quasi del tutto inesistente nelle carte di BETA Studio, è stata delineata l'attuale linea di progetto che in uscita dalla stazione di Manoppello si sviluppa in variante anche per superare questo presunto allagamento.

E questa stessa situazione ha influito molto negativamente sullo sviluppo della variante poiché, come detto più volte prima, l'ingegnere di Italferr scrive nella relazione idraulica:

“Tale situazione ha influenzato non poco la definizione e la scelta del tracciato di progetto, ubicato molto più a monte rispetto alla linea ferroviaria esistente, alternativo ad un intervento di raddoppio in affiancamento”.

Quindi una valutazione probabilmente sbagliata ha influito sullo sviluppo dell'attuale linea di progetto e influenzato molto negativamente lo sviluppo della variante di tracciato.

Questa situazione di discordanza tra i due studi merita un assoluto chiarimento anche alla luce del fatto che in area Bivio di Brecciarola - Interporto d'Abruzzo sono quasi sovrapponibili a dimostrazione, da parte di entrambi, dell'utilizzo di dati e modelli simili.

PSDA BETA Studio 2019:

<https://drive.google.com/file/d/13VUiy2eCYOluzrm3QtLm8-08SL-7rU9Y/view?usp=drivesdk>

Relazione Idraulica Italferr pag. 26:

https://drive.google.com/file/d/13qYjlgOE9hVTAND4n2x9M7M8G8N_OW0j/view?usp=drivesdk

BETA Studio 0204:

<https://drive.google.com/file/d/13qH1EWBSPXyNktaozAH7HbaXXMQyXUB-/view?usp=drivesdk>

Variante Cittadini Planimetria con Esondazione tav. 2:

<https://drive.google.com/file/d/13oRt5zh65j4dDXTHC7suWK9Hdi9Scbp5/view?usp=drivesdk>

5 RISULTATI DELLE SIMULAZIONI NUMERICHE

5.1 Scenario ante operam e confronto con il PGRA

Nella figura seguente sono riportati i risultati in termini di aree potenzialmente inondabili della simulazione numerica dell'onda di piena del Fiume Pescara, per un tempo di ritorno di 200 anni, nello scenario *ante operam*, unitamente alle aree di pericolosità idraulica P2 del P.G.R.A..

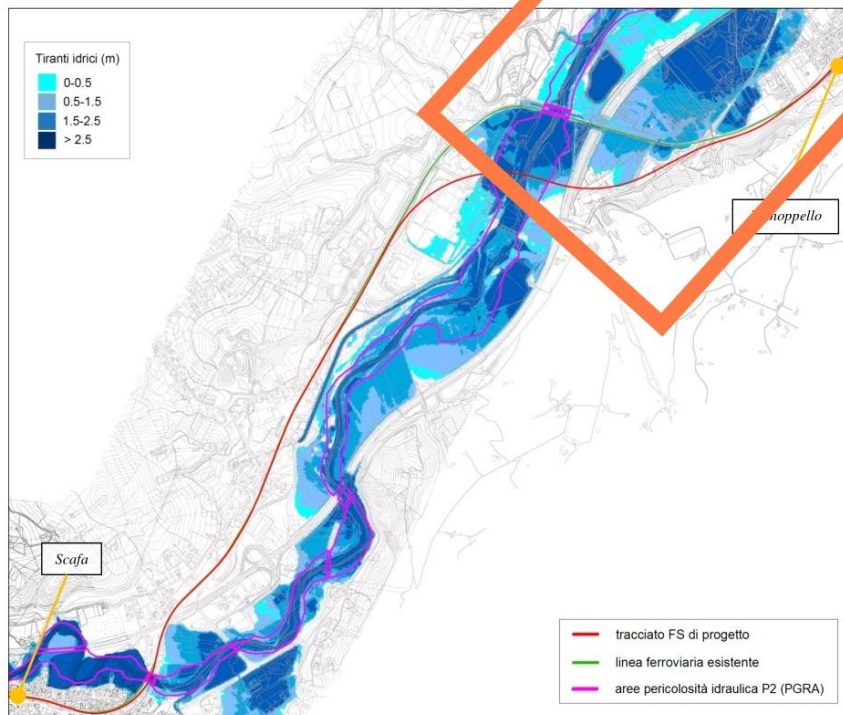


Figura 12 – Modello idraulico 2D: aree di esondazione (Tr 200 anni) del F. Pescara; confronto con le aree di pericolosità idraulica P2 del PGRA.

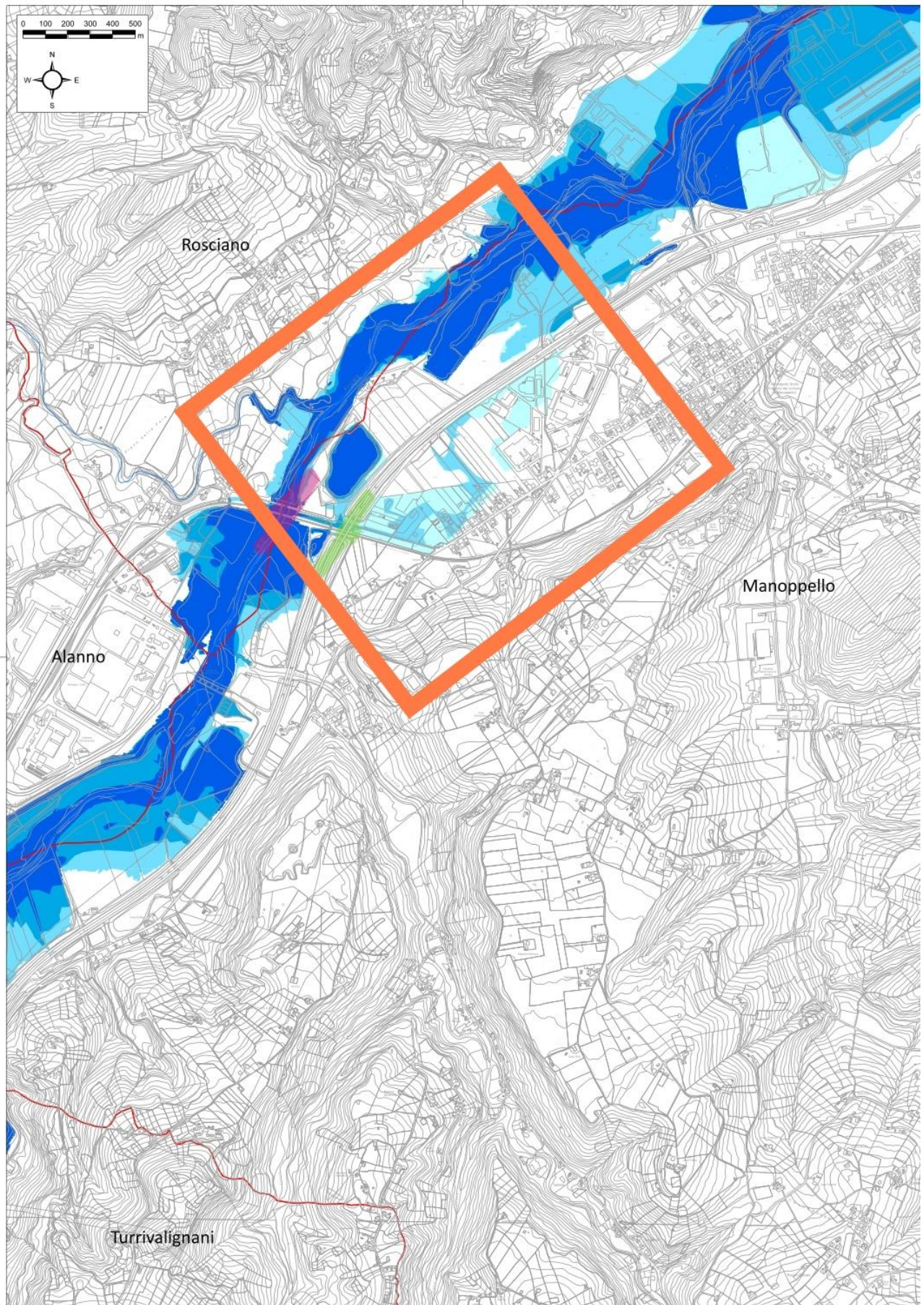
	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA - PESCARA RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA SCAFA - MANOPPELLO (LOTTO 2)					
	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA					
RELAZIONE IDRAULICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA97	00 R 09	RI	ID0002 001	A	26 di 56

Le apprezzabili differenze sono imputabili principalmente alla diversa base cartografica utilizzata per l'implementazione del modello idraulico 2D, più aggiornata e dettagliata rispetto alle analisi condotte nell'ambito della pianificazione di bacino che risalgono alla redazione del P.S.D.A. (2007).

In particolare, tali differenze possono essere osservate lungo l'intero tratto fluviale studiato. Di rilievo, la situazione di allagamento in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario del Fiume Pescara in uscita dalla stazione di Manoppello, dove il viadotto dell'autostrada A25, che scavalca l'attuale linea ferroviaria, costituisce una via preferenziale per le acque esondate del Fiume Pescara, che defluendo al di sotto di tale opera, inondano le aree situate dalla parte opposta (rispetto all'autostrada A25) del fiume. Tale situazione ha influenzato non poco la definizione e la scelta del tracciato di progetto, ubicato molto più a monte rispetto alla linea ferroviaria esistente, alternativo ad un intervento di raddoppio in affiancamento.

In corrispondenza delle opere di attraversamento sulla linea ferroviaria esistente, in corrispondenza del ponte sul Fiume Pescara in ingresso alla stazione di Scafa, il livello idrico Tr 200 si attesta a quota +95.50 m slm, a fronte di una quota minima di intradosso di +94.30 m slm.







Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
**Elio Odoardi, Cinzia
Antonacci, Benito
Franceschelli**
Comitato cittadino -
Alanno

11 marzo 2022

“VARIANTE - Bis” al progetto RFI

Lotto 2: Manoppello –Scafa; territorio di Alanno

In riferimento al Lotto 2, planimetria con individuazione WBS Tav. 2 di 2, assodato la inevitabile demolizione di alcune strutture produttive (TRALFO, Orsini), proponiamo la seguente alternativa:

- a) A partire da VI 22 (viadotto Fossatello) iniziare a deviare, in rilevato, verso Est;
- b) Realizzare un viadotto intersecante Canale Enel in corrispondenza di NV 28 e procedere parallelamente alla Via Fiume Pescara;
- c) Realizzare una “**variante di servizio**” da NV 28 a FV 21, realizzarvi **la Nuova Stazione**, piazzali e locali Tecnologici (FA25, FA26, etc.) nonché riqualificazione della Stazione attuale;
- d) Proseguire con rilevato tra canale Enel e Via Fiume Pescara bypassando l’azienda di Calcestruzzi (Pescarina);
- e) Proseguire in direzione di Scafa in lieve trincea fino a realizzare un sottopasso autostradale in corrispondenza dell’attuale IN 27, come da allegato;
- f) Oltrepassata la A25 realizzare un viadotto dal sottopasso suddetto fino al VI 23 e VI 255.

Le opere suddette eviterebbero la demolizione delle abitazioni a Nord e a Sud della attuale Stazione Ferroviaria (**21 demolizione + 26 frontisti**) per circa 4 Km, fino al ponte ferroviario di Scafa (all’incirca al NV 25);

Non vi sarebbe la necessità di indennizzare le numerose abitazioni che subirebbero il tracciato proposto da RFI e soprattutto si eviterebbe l’inevitabile contenzioso per danni sociali, economici, psichici, sanitari, etc. Si precisa inoltre che con il Tracciato proposto in “variante” si ridurrebbero di circa il 50% i sottoservizi evidenziati da RFI con altrettanti risparmi.

Certi dell’attenzione che presterete alla presente, porgiamo distinti saluti.



VARIANTE BIS ALANNO

Legenda : ■ Nuova Stazione
● Sottopasso A25
— Variante bis.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
**Stefano Romeo
Pasquini**

11 marzo 2022

Segnalazione penalizzazione sociale evidente

Scrivo sul quadro dell'attore per segnalare una ingiustificata ed intollerabile riduzione della qualità della vita per l'abitato a monte della ferrovia in base a quanto previsto nel progetto di raddoppio, per il lotto 1, nel comune di Manoppello. Mi riferisco nel dettaglio alla nuova viabilità NV08.

Il dibattito pubblico, strumento di estrema democrazia se usato adeguatamente, illustra il progetto ma non rende esattamente edotti i cittadini di quello che sarà veramente. Non tutti hanno la capacità di leggere correttamente i documenti di progetto e, nei tempi previsti per questa procedura, sentirsi dire che aumenta la permeabilità è un abominio.

Mi dispiace dover ricorrere al mezzo del quaderno degli attori, ma è necessario segnalare che per tutti gli abitanti lato monte rispetto alla ferrovia non sarà più possibile uscire in bici per andare al parco, o a scuola o semplicemente al mercato il sabato mattina.

Infatti, il sottopasso previsto, e non illustrato nel dettaglio in sede di dibattito pubblico, credo deliberatamente, permette solo da un lato l'accesso in rampa, cioè dal lato verso Santa Maria Arabona. Nel lato opposto, una volta oltrepassata la ferrovia, sarà possibile riaccendere al piano strada soltanto attraverso un ascensore o una scala; quindi, la fruibilità del servizio è selettiva.

Intendo che chi si trova ad affrontare il sottopassaggio si troverà di fronte la scelta di prendere la bicicletta in spalla e fare i 25 gradini necessari per scavallare, oppure attendere, uno alla volta, l'ascensore (se in funzione).

Questo si aggiunge alla demolizione del supermercato presente nei pressi, e quindi il tutto si traduce nell'obbligo assoluto di prendere la macchina per svolgere QUALUNQUE servizio quotidiano: dalla spesa, all'edicola, alla dottoressa, al mercato, alla chiesa...tutto insomma.

Aggiungiamo a quanto sopra anche il fatto che la nuova viabilità lato monte risulta enormemente penalizzante per tutti. Qualunque pullman diretto a Santa Maria, qualunque TIR diretto nella zona industriale passerà su questa nuova arteria viabile, peggiorando in modo incalcolabile la vita di chi vive all'interno del nuovo anello di viabilità.

La tanto sbandierata politica green della ferrovia si traduce quindi in:

- aumento del traffico con conseguente inevitabile aumento dell'inquinamento locale;
- limitazione e condizionamento di quella definita mobilità dolce, obbligando senza alcun dubbio i giovani studenti ad andare a scuola in macchina;
- Separazione fisica insuperabile, costituita dall'installazione dei pannelli fonoassorbenti, con codice altezza H5, alti 5.5 m, a cui si aggiunge 1.2 m di altezza del piano binari, quindi circa 7 metri di altezza.

La traduzione di quanto sopra è REPRESSIONE SOCIALE, anni luce lontana dal progresso, anni luce lontana dal concetto di civiltà.

Non ha alcun senso mortificare le abitudini di chi ha scelto di vivere in paese per avere un alto standard della qualità della vita, ed in questo i lockdown ci hanno insegnato molto, in base ad una fortemente discutibile analisi costi-benefici fatta su dati ipotetici per dimostrare il beneficio di un'opera.

Andare da Chieti a Roma, oggi, ha un costo di 22 € (Andata e ritorno) con 2 ore e 10 minuti, e c'è anche la possibilità di raggiungere gli aeroporti, oltre che la stazione Tiburtina.

La stessa tratta fatta con il treno ha un costo medio di 28,00 € e la durata, anche a fine lavori (sempre nell'ipotesi che tutta la tratta possa essere realizzata) sarà sempre superiore a quella della percorrenza fatta con il pullman.

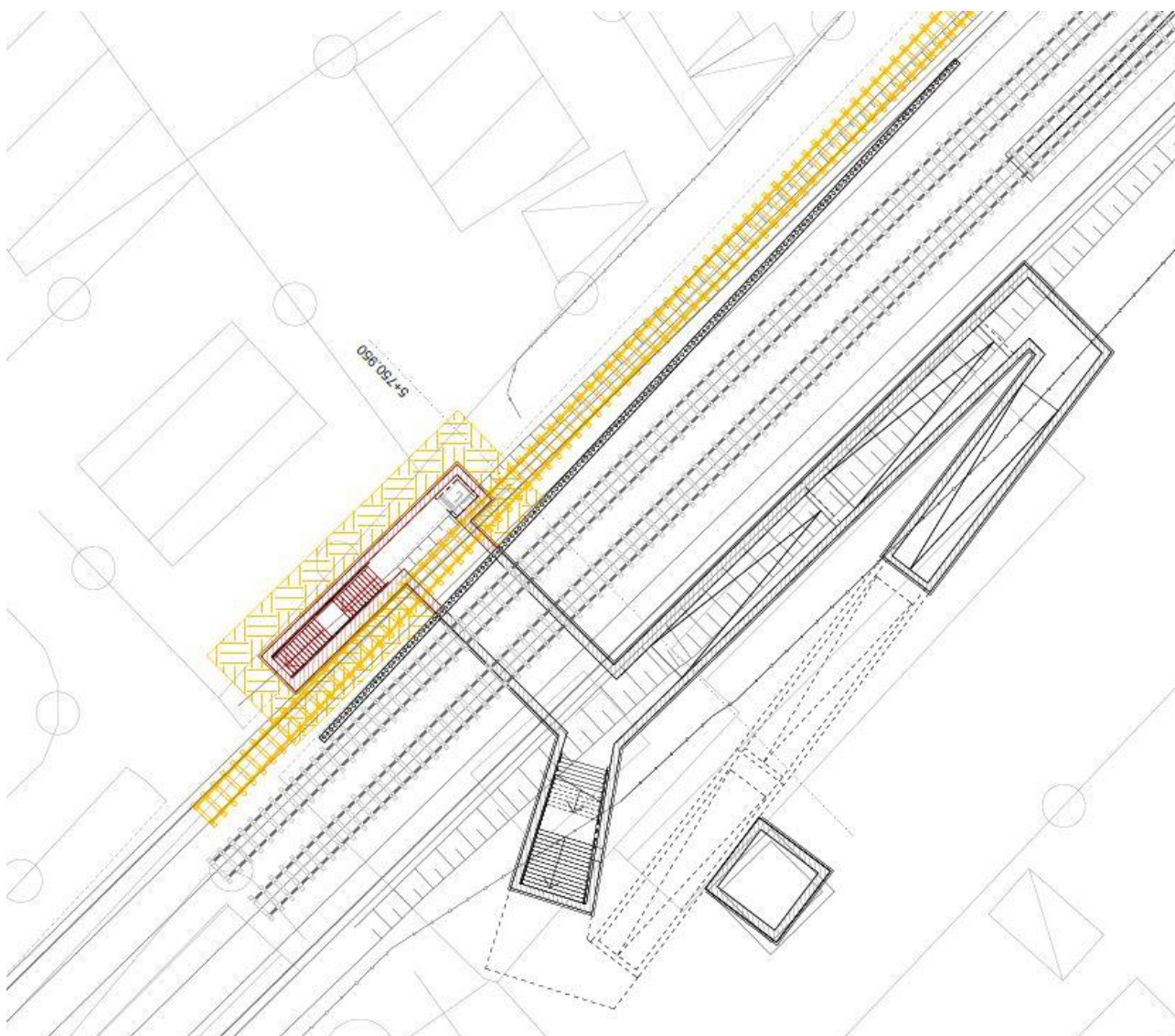
NESSUNO MAI E POI MAI PREFERIRA' IL TRENO AL PULLMAN,

Il concetto base è che questo progetto, così com'è, non ha alcun senso, se non quello di giustificare i finanziamenti del PNRR e rendicontare all'EU l'investimento in infrastrutture....

Manoppello e i suoi cittadini, TUTTI, sono contrari alla soluzione di tracciato proposta da RFI ed alla relativa viabilità alternativa, e non ci sono soluzioni tecniche capaci di superare le problematiche sociali che insorgeranno.

IL PROGRESSO NON PASSA SOPRA AI DIRITTI DEI CITTADINI, NON SI SACRIFICA UN PAESE PER IPOTETICI VANTAGGI FUTURI DI QUALCUN'ALTRO. COSTITUZIONALEMTE OGNI CITTADINO ITALIANO HA GLI STESSI DIRITTI E DOVERI.

A corredo del mio contributo, allego immagine del sottopassaggio incriminato e non correttamente illustrato in sede di dibattito pubblico.



Fase 2 - Apertura nuova linea
- Demolizione dei binari esistenti
- Scavo e realizzazione delle opere





Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Gianluca Ravasini
Confindustria Chieti
Pescara

11 marzo 2022

Alta velocità, ecco perché ne abbiamo tutti bisogno ora.

“La velocizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara è un’opera prioritaria per l’Abruzzo”. Così Silvano Pagliuca, Presidente di Confindustria Chieti Pescara così commenta il comunicato delle associazioni datoriali e sindacali. “La nostra regione - una regione cerniera tra est e ovest e tra nord e sud, una posizione geografica invidiabile - è fortemente industrializzata, un tasso di industrializzazione pari al 27%, superiore alla media nazionale. Questo aspetto è poco noto anche agli abruzzesi, perché da sempre l’Abruzzo, regione verde d’Europa, convive in equilibrio con altri settori quali turismo, ambiente, commercio, artigianato. Anime, dunque, apparentemente in contrapposizione, che in Abruzzo hanno saputo trovare il giusto equilibrio a vantaggio dello sviluppo economico.

In questo contesto l’opera di RFI è attesa dagli imprenditori abruzzesi poiché da essa ci aspettiamo nell’immediato alcuni benefici come la velocizzazione del collegamento Est-Ovest, per persone e merci, migliorando i tempi di time to market dei prodotti e di approvvigionamento delle materie prime. Ma anche l’aumento dell’attrattività del territorio per investimenti, grazie a una aumentata competitività del sistema logistico e anche una riduzione dell’inquinamento e nel complesso una migliore qualità della vita delle persone”.

Il Sistema delle imprese rappresentato da Confindustria, in sinergia con le istituzioni e organizzazioni datoriali e sindacali, da sempre promuove il confronto sulle opportunità derivanti dagli investimenti del PNRR per la logistica e per la Zona Economica Speciale abruzzese.

“Trasformare l’Abruzzo nella piattaforma logistica di tutto il centro sud, scommettendo su una ferrovia ad alta velocità - e ad alta capacità - sui Porti di Ortona e Vasto, sugli interporti e sull’aeroporto significa assicurarci un futuro”. Conclude Pagliuca: “Per questo sosteniamo di voler andare velocemente dritti all’obiettivo, ora che gli investimenti e i progetti per la velocizzazione della rete ferroviaria sono tangibili, diventano anche premessa per aspirare all’alta velocità e alta capacità; eventuali modifiche al tracciato devono essere improntate all’insegna di fattibilità tecniche ed economiche accertate, ma soprattutto non devono porre ostacoli allo sviluppo della nostra regione che, non dimentichiamolo, conta più di 1.300.000 cittadini, che potranno usufruire dell’impatto economico positivo che tale opera porterà all’intero Abruzzo.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Rossano Serano

11 marzo 2022

Osservazione sulla viabilità dovuta alla rotatoria sulla Tiburtina ss5

Secondo il progetto esposto al dibattito pubblico di Rfi, emergono le seguenti criticità relative al palazzo pinguino:

- privazione della rampa di accesso ai garage
- ingresso al condominio pericoloso in quanto in curva e in prossimità della rotatoria stessa
- presenza della rete fognaria del palazzo e delle utenze gas e acqua
- presenza del serbatoio autoclave in prossimità dei garage









Autoclave



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Oscar Pezzi
Sindaco di Alanno

11 marzo 2022

L'Amministrazione Comunale chiede la presa in esame di una traslazione del raddoppio della linea ferroviaria in adiacenza di Via Fiume Pescara e a seguire a sinistra dell'autostrada evitando le demolizioni di Via San Rocco.

A seguito dell'incontro avuto ieri 10 Marzo c.a. con i componenti della commissione Dibattito Pubblico, dei Tecnici RFI ed ITALFER, così come a loro evidenziato in merito alla viabilità conseguente al raddoppio della linea ferroviaria sul nostro territorio, siamo a richiedere, in alternativa alla soppressione di un sottopasso carrabile e per migliorare la viabilità tra le i centri abitati della zona Stazione divisi dalla ferrovia, la costruzione di una strada di collegamento tra Via San Cassiano, Via Tavernola e Via Fiume Pescara ed il potenziamento di Via Tavernola (vedi piantina allegata).

convogli. Di concordare, altresì, con RFI la modifica di alcune criticità riguardanti la viabilità a servizio e circostante la tratta ferroviaria (allacci, sottopassi, ecc.), così come meglio dettagliati nelle planimetrie allegate sub "B1" - "B2" - "B3" e "B4".

Di trasmettere copia del presente atto:

- Al Responsabile del Procedimento Ing. Andrea Borgia;
- Al Commissario Straordinario Ing. Vincenzo Macello;
- A RFI – Direzione Investimenti Area Centro;
- Alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico;
- Al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- Al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie.

Il Consiglio comunale si chiude alle ore 20,03.

Propone, poi, la sospensione del Consiglio al fine di consentire a i cittadini presenti di esprimere le proprie valutazioni sul progetto.

Il Consiglio viene sospeso alle ore 19,20 e riaperto alle ore 19,40.

Il Consigliere Matteo Monaco chiede quale tipo di delibera sarà adottata a seguito della discussione in corso e se ci sono accordi con gli altri Enti interessati per avere una posizione comune.

Il Presidente del Consiglio comunale Enisio Tocco ritiene doveroso che il Consiglio comunale esprima una posizione sul progetto. Propone, quindi, di chiedere in via prioritaria la traslazione del progetto nell'area dell'attuale Pescara, con la garanzia di avere una stazione nuova e funzionale, nella prospettiva anche di un incremento del trasporto delle merci su rotaia.

Qualora ciò non fosse possibile per motivi tecnici economici, ambientali, ecc., di richiedere un miglioramento del progetto soprattutto in ragione delle criticità emerse nel corso del dibattito consiliare, individuando delle soluzioni migliorative.

Il Consigliere Camillo Colangelo evidenzia la necessità di valutare con attenzione gli interventi nelle aree in cui ci sia maggiore rischio di incontrare falde acquifere.

Il Consigliere Agostino Speranza ritiene che non ci siano ancora gli elementi per valutare compiutamente il progetto e quindi formulare delle indicazioni. Sottolinea la banalità di ripetere che le famiglie debbano essere salvaguardate in quanto appare essere un fatto ovvio.

Il Vice Sindaco Fabio Di Domizio sottolinea che, invece, ribadire la necessità di salvaguardare le famiglie sia un aspetto fondamentale e non banale.

Tutto ciò premesso;

IL CONSIGLIO COMUNALE

Udita la proposta formulata dal Presidente del Consiglio comunale Enisio Tocco, che prevede:

"Di incaricare il Sindaco di verificare l'eventuale possibilità di traslare l'attuale progetto di raddoppio ferroviario della tratta Manoppello-Scafa, per la parte insistente nel territorio del Comune di Alanno, nella zona della Pescara (Via Fiume Pescara) valutandone la fattibilità tecnica in relazione alle problematiche ambientali, finanziarie e idrogeologiche, con la garanzia di avere una nuova stazione ferroviaria migliorata e funzionale nell'area suddetta.

In subordine, qualora non fosse possibile la traslazione della tratta nella zona indicata, di concordare con RFI il potenziamento dell'attuale stazione come da progetto, con l'impegno da parte di RFI di cercare di limitare il più possibile il disagio dei cittadini le cui abitazioni si trovano a ridosso della linea ferroviaria, prevedendo comunque degli indennizzi congrui e tempestivi sia per i fabbricati che saranno espropriati ed abbattuti sia per i fabbricati adiacenti all'area di passaggio dei convogli. Di concordare, altresì, con RFI la modifica di alcune criticità riguardanti la viabilità a servizio e circostante la tratta ferroviaria (allacci, sottopassi, ecc.), così come meglio dettagliati nelle planimetrie allegate sub "B1" - "B2" - "B3" e "B4".

Con voti unanimi favorevoli;

DELIBERA

Di incaricare il Sindaco di verificare l'eventuale possibilità di traslare l'attuale progetto di raddoppio ferroviario della tratta Manoppello-Scafa, per la parte insistente nel territorio del Comune di Alanno, nella zona della Pescara (Via Fiume Pescara) valutandone la fattibilità tecnica in relazione alle problematiche ambientali, finanziarie e idrogeologiche, con la garanzia di avere una nuova stazione ferroviaria migliorata e funzionale nell'area suddetta.

In subordine, qualora non fosse possibile la traslazione della tratta nella zona indicata, di concordare con RFI il potenziamento dell'attuale stazione come da progetto, con l'impegno da parte di RFI a limitare il più possibile il disagio dei cittadini le cui abitazioni si trovano a ridosso della linea ferroviaria, prevedendo comunque degli indennizzi congrui e tempestivi sia per i fabbricati che saranno espropriati ed abbattuti sia per i fabbricati adiacenti all'area di passaggio dei

Il Sindaco Oscar Pezzi ritiene che chiedere la realizzazione di altre opere porti al rischio di non ottenere niente.

Il Consigliere Fabia Fattore ricorda che è stata stanziata la somma di 1.600.000,00 euro per la messa in sicurezza della bretella e propone, quindi, di ampliare la proposta da formulare a RFI chiedendo l'ultimazione della bretella perché, qualora non dovessero andare in porto le richieste del Comune, sarebbe comunque fondamentale salvaguardare la viabilità interna. Chiede quindi di allegare la proposta da Lei formulata in tal senso che viene acquisita agli atti ed inserita nel verbale sub "A".

L'Assessore Gaetano Cuzzi evidenzia come il progetto abbia dei pro e dei contro. Ritiene che finora siano stati sottolineati gli aspetti negativi. Il progetto deve, invece, essere valutato complessivamente, non potendoci limitare a singole segnalazioni. Chiarisce di comprendere perfettamente che dietro ogni esproprio c'è una storia e la vita di famiglie e cittadini e quindi un grande sacrificio da parte di questi ultimi. Sottolinea che, però, proprio per questo, il sacrificio deve essere fatto con l'assoluta tranquillità per quanto riguarda gli indennizzi e bisogna, quindi, iniziare a quantificarli in maniera congrua tenendo conto dei disagi che dovranno essere affrontati dai cittadini.

Fa presente che da questo progetto il territorio nel suo complesso ci guadagna in termini di viabilità e di potenziamento della stazione, che diventerà la più grande della media Val Pescara.

Pertanto, ritiene che l'Amministrazione debba esprimere il suo assenso al progetto generale che realizzerà un collegamento veloce tra Pescara e Roma auspicabilmente entro il 2026.

(Entra il Consigliere Sandro Buffone alle ore 19.06)

L'Assessore Gaetano Cuzzi Prosegue ribadendo che il progetto rappresenta un fatto di straordinaria importanza per tutto il territorio, consentendo l'apertura di scenari nuovi per la mobilità. Pertanto, oltre a tutte le raccomandazioni da formulare a RFI, deve essere espresso un giudizio positivo sul progetto nel suo complesso.

Fa presente che si tratta di un progetto condiviso e che risponde all'esigenza ormai consolidata di ristrutturare una tratta ormai "medievale".

Il Sindaco Oscar Pezzi chiarisce che tutti i sindaci dei territori interessati sono convinti dell'importanza dell'opera. Sottolinea che nessuno nega che la stessa debba essere realizzata, poiché rappresenta un fattore importantissimo per la vallata, cui si aggiungerà il collegamento veloce Pescara-Sulmona.

Il Consigliere Camillo Colangelo concorda sul fatto che l'opera rappresenterà un fattore di potenziamento per il territorio. Rinnova, però, la considerazione che sia fondamentale indicare l'entità degli indennizzi e dare dei riferimenti chiari ai cittadini. Per questo diventa essenziale avere al più presto elementi certi per aprire un confronto con i cittadini.

Il Presidente del Consiglio comunale Enisio Tocco fa presente che è comunque necessario disporre della progettazione definitiva ed esecutiva e che a fronte di un esproprio ed una demolizione debba essere erogato un indennizzo adeguato.

Sottolinea che ci saranno fabbricati non oggetto di demolizione ma che saranno comunque penalizzati dalla vicinanza dei binari e subiranno disagi pesanti: anche per questi sarà necessario prevedere congrui indennizzi.

Il Consigliere Fabia Fattore concorda sull'importanza che avrà la stazione di Alanno secondo il progetto. Ma ritiene che in primo luogo sia necessario tutelare i cittadini, optando per un'opera che sia il meno impattante possibile. Conclude sull'esigenza di portare avanti la progettualità cercando di limitare il più possibile l'abbattimento delle abitazioni. Ritiene, comunque, che in questa fase le informazioni siano ancora poche.

Propone di valutare l'istituzione di una Commissione comunale speciale per monitorare lo sviluppo del progetto.

Il Presidente del Consiglio comunale Enisio Tocco dichiara che questa proposta verrà valutata ma che il Sindaco è in primis delegato a seguire l'andamento del progetto.

Il Consigliere Camillo Colangelo fa presente di aver chiesto un incontro sulla questione poiché il potenziamento della stazione rappresenta sicuramente un'opportunità ma è necessario chiarire tempi e modalità degli espropri, entità degli indennizzi, ecc.

Risulta, pertanto, necessario fare il punto della situazione dopo che il Sindaco avrà illustrato il progetto.

Il Sindaco Oscar Pezzi evidenzia che il collegamento streaming realizzato per l'occasione è stato previsto per garantire la partecipazione di tutti i cittadini interessati.

Evidenzia che, non appena ottenuti i files del progetto con l'indicazione del tracciato, sono stati contattati tutti i cittadini coinvolti per avere le abitazioni sulla tratta prevista, individuate ingrandendo e analizzando le piantine disponibili.

Chiarisce che per l'Amministrazione il potenziamento della stazione sia importante ma lo è altrettanto salvaguardare le istanze dei cittadini coinvolti, congiuntamente con le amministrazioni degli altri territori coinvolti.

Comunica che è previsto un incontro con il Commissario straordinario a breve, anche se ritiene difficile ottenere l'accoglimento di tutte le istanze formulate, dal momento che si tratta di un'opera di interesse nazionale. Evidenzia che una effettiva incidenza sul progetto potrebbe essere ottenuta solamente da enti sovraordinati. Ribadisce, comunque, l'impegno a contenere il più possibile i danni per quanto nelle facoltà dell'Amministrazione.

Passa poi ad illustrare lo sviluppo del tracciato sul territorio del Comune di Alanno e l'impatto sulle abitazioni e le attività produttive. Chiarisce che il maggiore impatto sarà nella zona a confine tra Alanno e Scafa e che sarà opportuno verificare la posizione dell'Amministrazione di Scafa.

Ricorda che nei mesi passati era già stata trasmessa una nota a RFI per chiedere garanzie circa il mantenimento della stazione di Alanno.

Si impegna a far sì che venga fatto tutto il possibile per recepire le indicazioni dei cittadini e sottolinea che prima del 9 febbraio – data prevista per l'incontro con il Commissario – saranno organizzati altri incontri.

Rammenta l'importanza del mantenimento della stazione che rappresenta un fattore di crescita per l'intero territorio soprattutto in un'ottica di potenziamento della rete ferroviaria.

Il Consigliere Camillo Colangelo chiede cosa potrebbe accadere ai cittadini qualora non fosse possibile una modifica del tracciato.

Il Sindaco Oscar Pezzi ribadisce che al momento non ci sono altri elementi per poter effettuare delle valutazioni, quali espropri ed indennizzi. Ricorda che si tratta di un intervento inserito nel PNRR e quindi di interesse nazionale.

Il Presidente del Consiglio comunale Enisio Tocco ritiene che l'incontro con il Commissario del 9 febbraio porterà ad una discussione di carattere generale, senza poter entrare nel dettaglio, in quanto saranno presenti tutti i sindaci dei territori interessati.

Concorda sul fatto che l'Amministrazione debba mediare e supportare tutti i cittadini.

Il Vice Sindaco Fabio Di Domizio sottolinea l'importanza di valutare interventi a salvaguardia delle attività produttive, in cui lavorano numerosi dipendenti. La proposta dell'Amministrazione deve essere anche quella di tutelare le aziende.

Il Consigliere Camillo Colangelo ribadisce la necessità di conciliare quelle che sono le esigenze dei cittadini con la salvaguardia della stazione. Ritiene fondamentale capire quella che sarà la tempistica degli interventi.

Il Consigliere Fabia Fattore concorda con la necessità di capire la cantierabilità dell'opera per valutarne l'impatto sulla cittadinanza. Ritiene si debba anche valutare l'abbattimento della bretella della zona industriale, visto che il Masterplan aveva previsto la messa in sicurezza della bretella in questione.



COMUNE DI ALANNO
PROVINCIA DI PESCARA

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 2 DEL 26/01/2022

**OGGETTO: PROGETTO DI VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA-PESCARA - RADDOPPIO
FERROVIARIO TRATTA MANOPPELLO-SCAFA. ESAME E DISCUSSIONE**

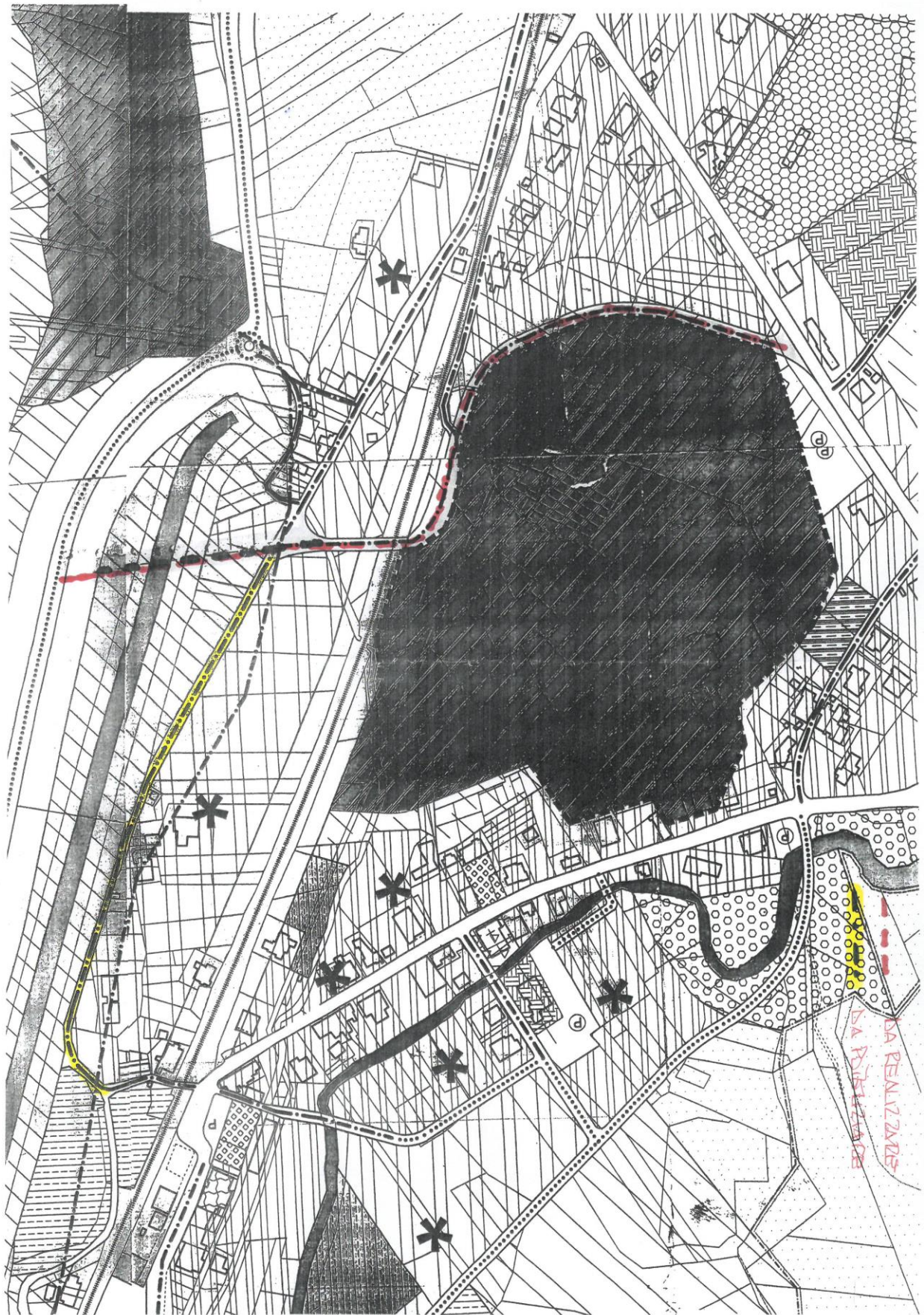
L'anno duemilaventidue, addì ventisei, del mese di Gennaio, alle ore 18:15, presso la sala del Consiglio Comunale, dietro regolare avviso di convocazione pubblicato all'Albo Pretorio del Comune stesso nei termini di legge, si è riunito in sessione ordinaria pubblica di prima convocazione, il Consiglio Comunale, del quale all'appello risultano:

COGNOME E NOME	PRESENTE
PEZZI OSCAR	SI
TOCCO ENISIO	SI
CUZZI GAETANO	SI
DI DOMIZIO FABIO	SI
MONACO MATTEO	SI
PELUSI RAIMONDO	--
ARETUSI ILENIA	--
BREDA ANGELICA	--
BUFFONE SANDRO	--
SALERNI ROBERTO	--
COLANGELO CAMILLO	SI
SPERANZA AGOSTINO	SI
FATTORE FABIA	SI

Presenti n° 8 Assenti n° 5

Partecipa il Segretario Comunale Dott.ssa VECCHI FRANCESCA, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il Dott. TOCCO ENISIO, nella sua qualità di Presidente, assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra riportato.





Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

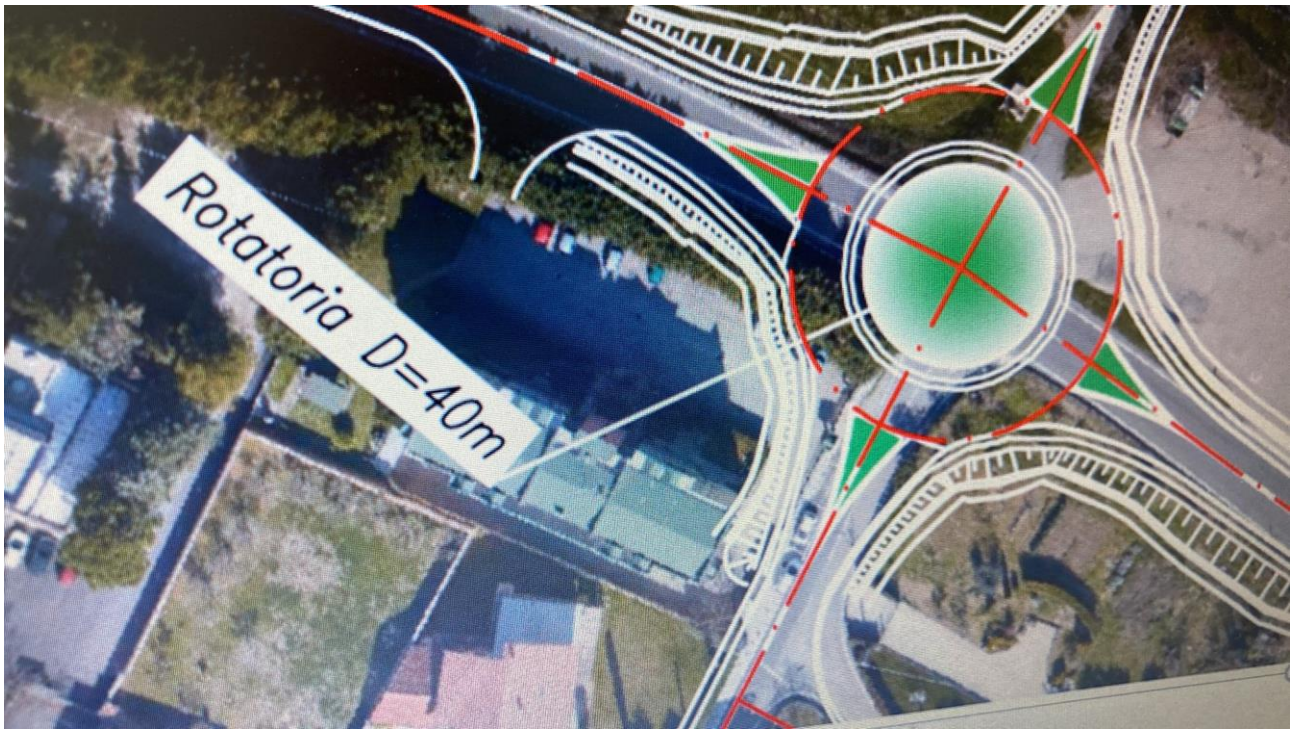
Presentato da
Andrea Reale

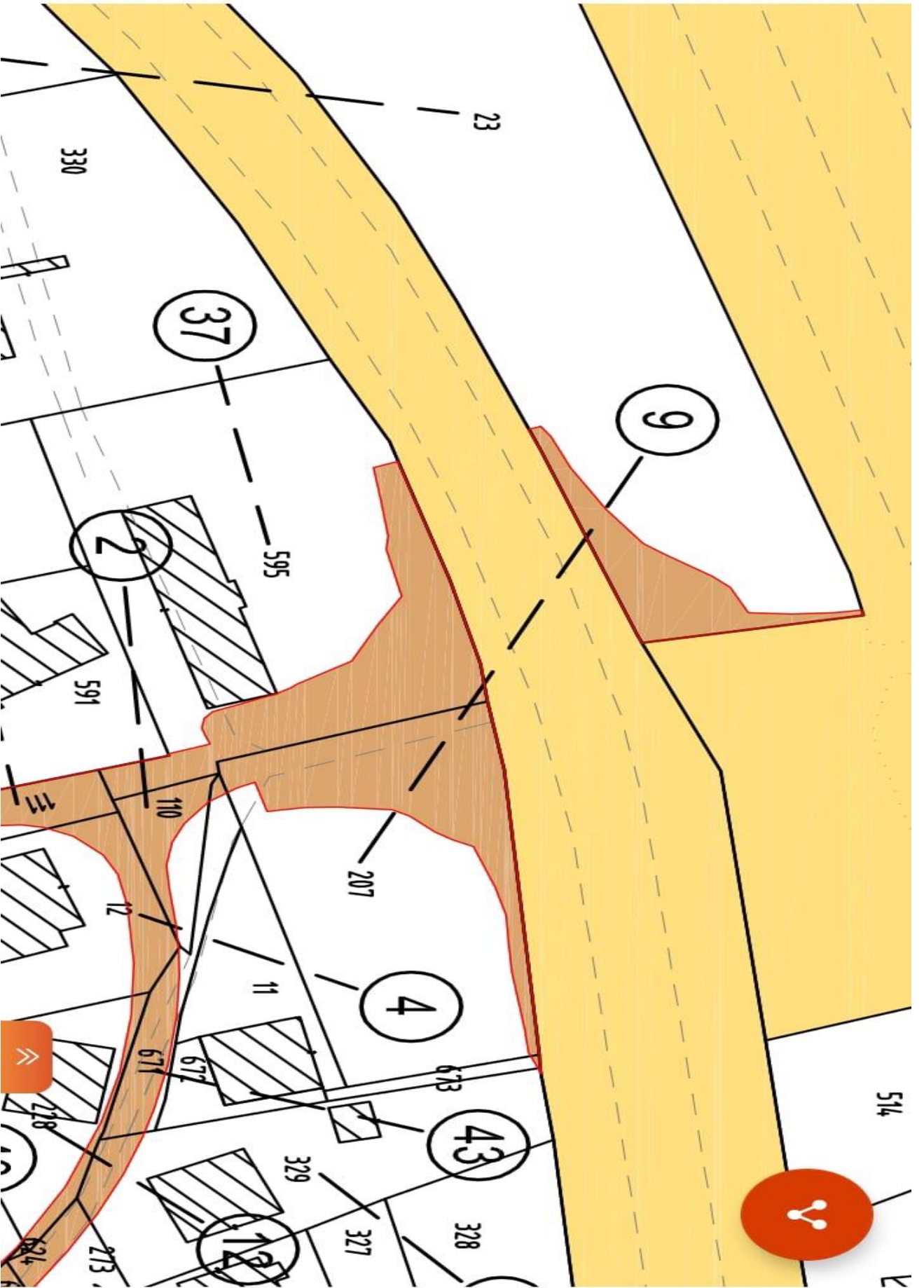
12 marzo 2022

Esproprio particella 595 Condominio Pinguino per realizzazione rotatoria D40 m per viabilità Tiburtina ss5

Disagi per i condomini:

- perdita ingresso condominio con creazione di uno nuovo con ulteriore perdita di spazio condominiale zona verde.
- perdita di posti auto
- spostamenti di rete fognaria, gas, acqua e autoclave.
- perdita accesso dei garage, quindi inutilizzabili
- perdita accesso pedonale al condominio







Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Loris Zappacosta
Comitato No
Variante Mulino

15 marzo 2022

Il presente documento ha lo scopo di rendere edotta tutta la popolazione sull'attuale stato dell'arte dei terreni ricompresi tra il Fiume Pescara ed il raccordo ferroviario che termina all'Interporto d'Abruzzo sito in località Staccioli nel comune di Manoppello (PE)

La prima informazione da chiarire riguarda la proprietà del raccordo stesso, per 1.270 metri di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana (nel prosieguo RFI), per i restanti 2.300 metri di proprietà della società privata Intermodale Srl. I due rami sono divisi da un cancello.

Si chiarisce, inoltre, che il raccordo ferroviario è stato progettato e realizzato da 15 anni, in un quadro normativo diverso dall'attuale e seguendo specifiche per il trasporto merci a bassa velocità e non certo per il trasporto di persone ad alta velocità. Chiarimento non banale per quanto riguarda raggi di curvature e pendenze.

Inoltre, va segnalato e chiarito a tutti che in quell'area i binari dovranno diventare per forza di cose tre, due per la linea Roma – Pescara ed un terzo a servizio esclusivo dell'Interporto dovendo il treno rallentare e fermarsi per l'apertura del cancello, azione che attualmente si ripete quotidianamente.

Nel seguito verranno analizzati tutti i progetti in essere o in futura realizzazione che verrebbero spazzati via dalla cosiddetta variante Interporto che sarebbe opportuno almeno considerare in questa fase di studio di pre fattibilità di una variante, così voluta da alcuni, ma mai analizzata con concretezza.

1. CUP: J97B15000290002

COMPLETAMENTO INTERPORTO CHIETI - PESCARA DI MANOPPELLO

Si tratta di un adeguamento dell'attuale binario per migliorare l'arrivo delle merci e permettere il funzionamento a regime degli oltre 8 ettari di superficie coperta a magazzino.

Il costo pubblico monitorato ammonta ad € 2.382.902,95 di cui Pagamenti monitorati € 2.062.095,90

Fonte: https://opencoesione.gov.it/it/progetti/1miseabraa042-02_bis/

Vedere immagine 1

Andare a realizzare una variante in affiancamento a questo binario, vorrebbe dire aver dilapidato questo denaro pubblico.

2. CUP: J34H15001780007

INTERVENTO DI RIDUZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO NEL BACINO IDROGRAFICO DEL FIUME ATERNO-PESCARA - OPERE DI LAMINAZIONE DELLE PIENE DEL FIUME PESCARA

Se il precedente punto riguardava un interesse "privato", in questo caso l'interesse è totalmente pubblico.

Si tratta della realizzazione di vasche di espansione per il Fiume Pescara realizzate interamente su aree di privati espropriate per il bene comune. Si chiarisce infatti che queste aree di espansione non proteggono l'abitato di Brecciarola, ma bensì tutte le aree a valle di esse, evitando che l'eventuale evento di piena provochi danni a Chieti Scalo, San Giovanni Teatino ed anche a Pescara. Queste enormi aree, infatti, permettono all'evento di piena di "sfogare", senza innalzare il livello del Fiume Pescara causando danni a valle di esse.

Vedere immagine 2

Il costo pubblico monitorato è di € 54.800.000,00 di cui Pagamenti monitorati € 8.373.742,42

Fonte: <https://opencoesione.gov.it/it/progetti/1miseabrpsra-01/>

Vedere immagine 3

Alla luce di quanto sopra esposto e di quanto indicato nel successivo paragrafo andare ad inserire due binari al posto di un'area di espansione del Fiume Pescara risulta totalmente illogico oltre ad antieconomico vedendo lo stato di avanzamento dei lavori appaltati dalla regione Abruzzo.

3. Rischio esondazione Fiume Pescara

Un'analisi dettagliata delle criticità del Fiume è stata condotta in fase di redazione del PSDA (Regione Abruzzo, 2003) il cui quadro riassuntivo, espresso attraverso la Carta della Pericolosità Idraulica e del Rischio Idraulico, è stato successivamente aggiornato sulla base delle osservazioni presentate dai vari Enti e privati (Regione Abruzzo, 2007). I risultati dello studio idraulico condotti nell'ambito delle attività del PSDA evidenziano uno scenario di pericolosità diffusa lungo tutto il tratto esaminato che coinvolge aree via via più ampie procedendo da monte verso valle. Nel tratto fra Rosciano e Manoppello le arginature realizzate in riva sinistra, e i rilevati delle infrastrutture viarie a servizio dell'Interporto in riva destra, si dimostrano idonei a contenere le piene, ma immediatamente più a valle anche per eventi con tempo di ritorno cinquantennale, il Fiume riempie le sue vaste aree golenali occupando sistematicamente il territorio compreso tra i suoi meandri. Anche la carta del rischio idraulico, ottenuta dalla

sovrapposizione della carta della pericolosità con quella del danno potenziale, evidenzia uno scenario diffuso di rischio moderato nelle zone di pertinenza fluviale lungo quasi tutto il tracciato di monte. A Rosciano e Manoppello si rilevano i primi scenari di rischio significativo; procedendo verso valle le situazioni di elevato rischio si intensificano notevolmente da Chieti Scalo fino alle porte di Pescara, a valle dello svincolo della Circonvallazione. Particolare attenzione denota la città di Pescara, dove il corso d'acqua attraversa zone densamente urbanizzate e, viste le attuali condizioni di deflusso, determina l'insorgenza di criticità idrauliche.

Vedere immagine 4

Alla luce di quanto sopra esposto e del ben più recente studio idraulico condotto dai tecnici Italferr, obbligati dalle nuove disposizioni di legge a fare uno studio idraulico ad hoc sullo stato attuale di ogni bacino idrografico interessato dal passaggio di una nuova linea ferroviaria, andare ad inserire dei binari ferroviari adibiti al trasporto di persone in una zona con altissimo grado di rischio e pericolosità idraulica è totalmente privo di logica.

4. Progetto campo fotovoltaico zona interporto d'Abruzzo – autorizzato dalla Regione Abruzzo con Provvedimento n° 7102 del 09/02/2022

Vedere immagine 5

Nell'area subito a sud degli edifici dell'Interporto è prevista la realizzazione di un impianto fotovoltaico in media tensione che garantirebbe il fabbisogno energetico di 3.000 famiglie per 25 anni.

La Regione Abruzzo ed i comuni di Manoppello e Rosciano (interessato dalla linea elettrica) hanno già autorizzato l'impianto, sia dal punto di vista ambientale che urbanistico.

Anche alla luce dei recenti avvenimenti rinunciare ad una tale energia verde per una ipotesi di variante non sembra essere la scelta corretta, per nessuno degli attori in causa.

5. Servizi

L'ultimo punto riguarda i servizi presenti attualmente a ridosso del ramo ferroviario che portano all'Interporto.

Dalla sovrastante figura si evidenzia la presenza della stazione di servizio Brecciarola Nord, unica stazione di servizio presente nel tratto fino ad Avezzano. Infine, si segnala la presenza di una linea principale della condotta di metano che collega tutti i principali centri urbani della zona e che ha dettato dei confini sia per la realizzazione delle vasche indicate nel precedente punto 2 della stessa linea ferroviaria che va all'Interporto.

Immagine 1.

Natura

INFRASTRUTTURE
MANUTENZIONE STRAORDINARIA

Tema

TRASPORTI
FERROVIE

Territorio

Manoppello



Soggetti

PROGRAMMATORE
REGIONE ABRUZZO

ATTUATORE
RFI SPA

BENEFICIARIO
RFI SPA

PRIORITÀ QSN
Reti e collegamenti per la mobilità

OBIETTIVO GENERALE QSN
Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo

OBIETTIVO SPECIFICO QSN
Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche; migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili

Ambito di programmazione

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007-2013
Fondo per lo Sviluppo e la Coesione relativo alla programmazione 2007-2013

Programma
PAR FSC ABRUZZO

Linea

III.2.2.a - Completamento e rafforzamento del sistema logistico di mobilità regionale per favorire lo sviluppo economico territoriale in riferimento alla movimentazione passeggeri e merci.

Azione

Intervento 2 - Completamento della piattaforma logistica abruzzese

Immagine 2.

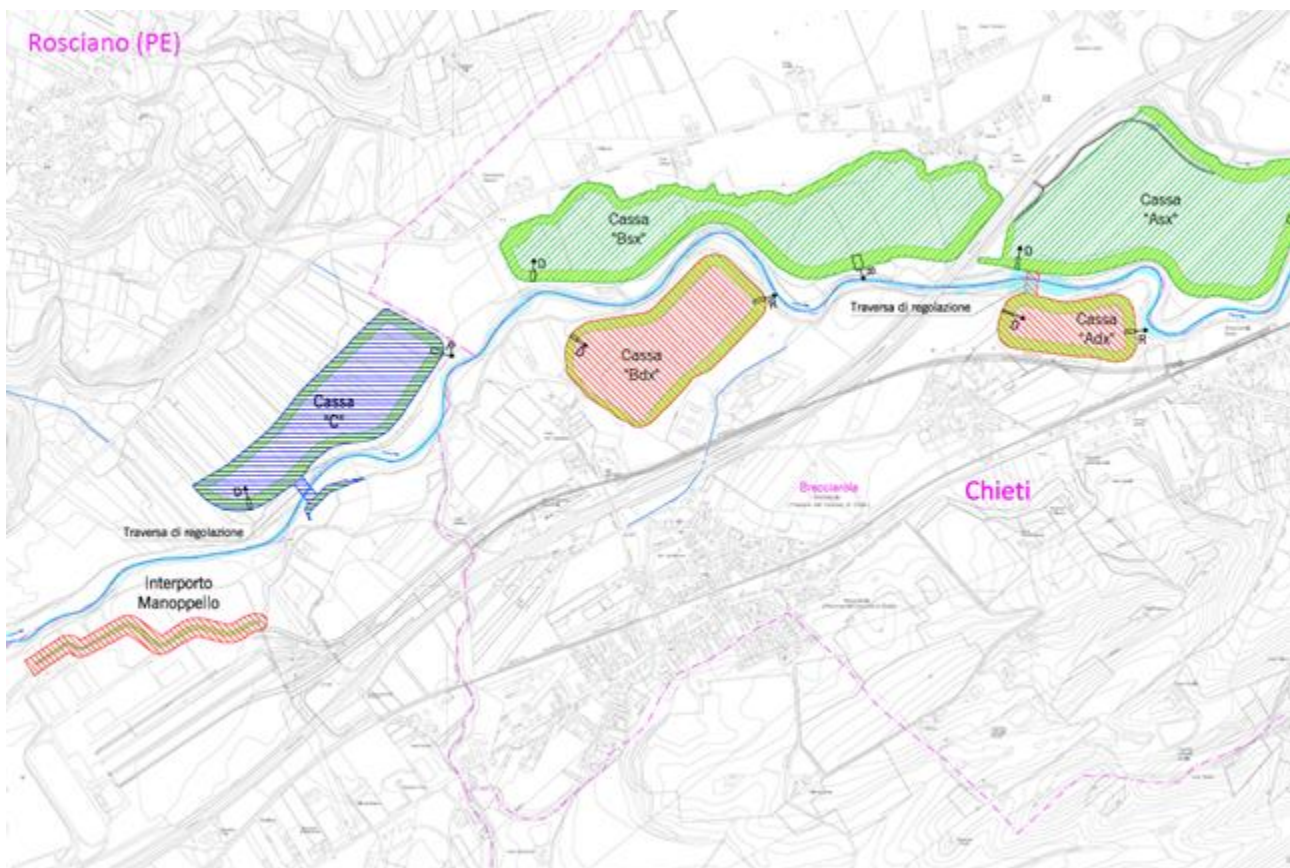


Immagine 3.

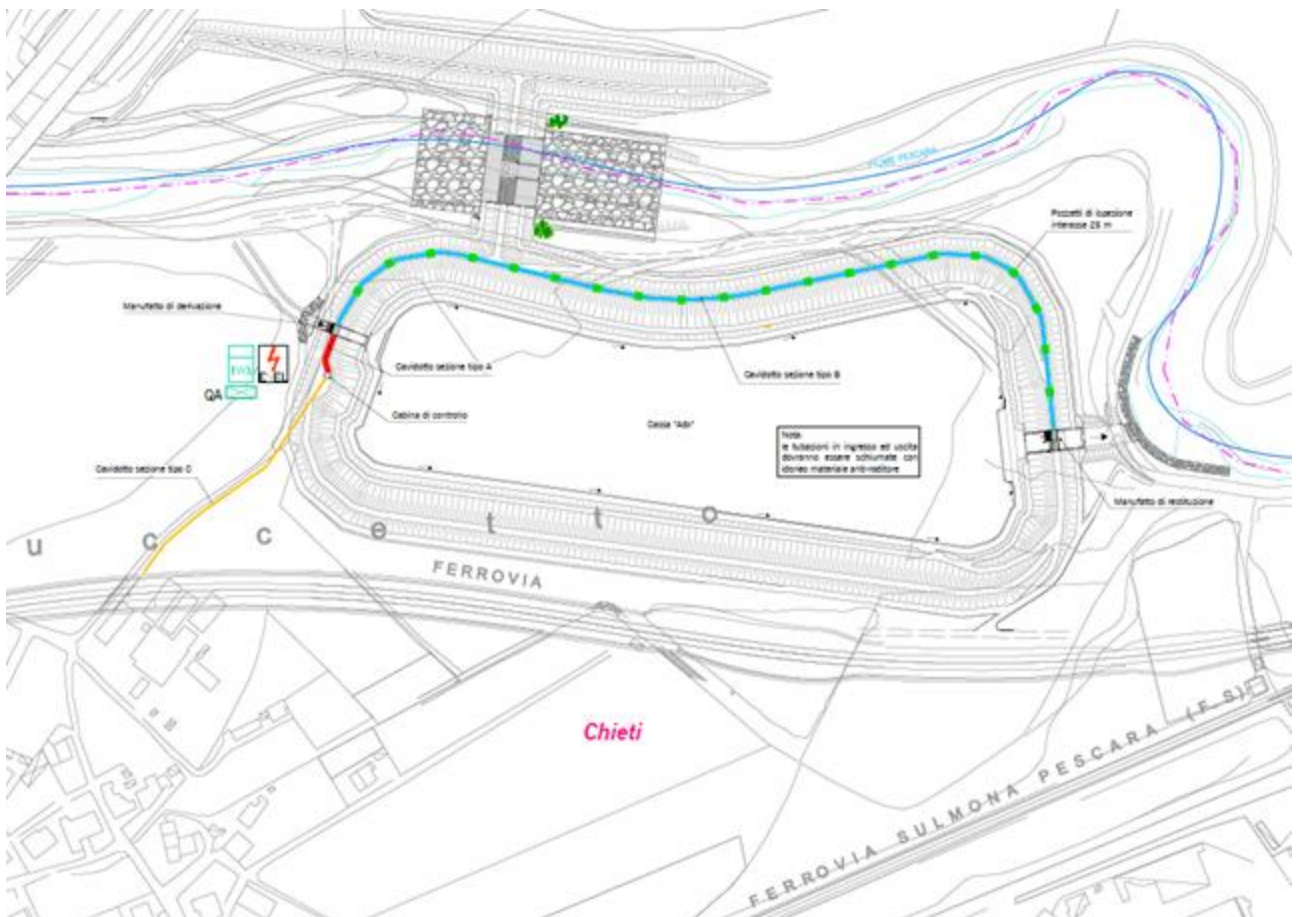
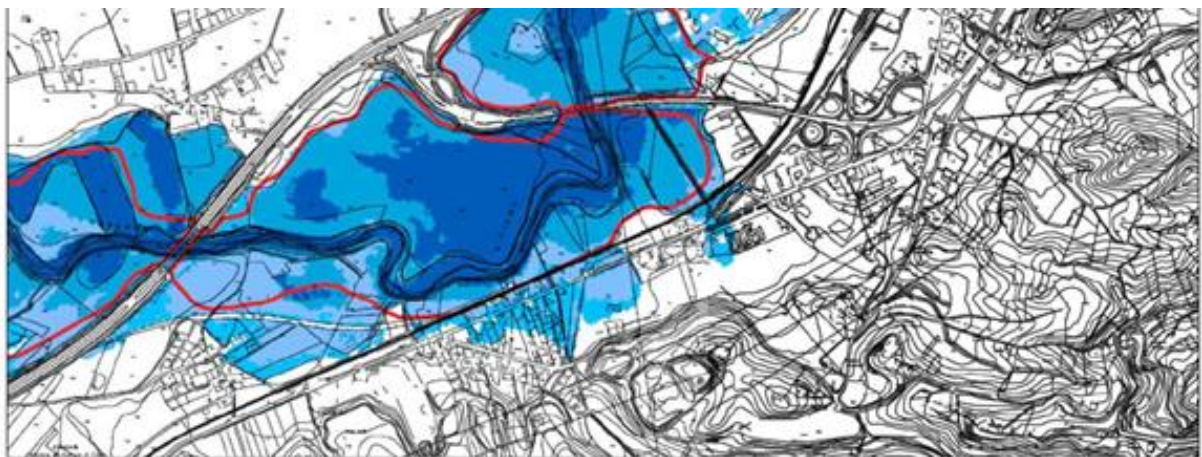


Immagine 4.



Modello idraulico 2D: aree di esondazione (Tr 200 anni) del F. Pescara e dei cinque corsi d'acqua minori considerati; confronto con le aree di pericolosità idraulica P1 del PSDA (zona Chieti).

Immagine 5.





Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Paolo Ferrone

15 marzo 2022
(aggiornamento del 9 aprile 2022)

RICHIESTA INCREMENTO INDENNIZZI

È una specifica richiesta ricadente nella Voce: ESPROPRIAZIONE AREE EDIFICATE E FABBRICATI. Documento Progettazione ItalferGruppo Ferrovie dello Stato Italiano - Progetto - Lotto 2 ESPROPRI – Commessa: IA97/Lotto:00/Fase: R/Ente: 43/Tipo Doc: EP/Opera disciplina AQ0000/Prog 001/rev 001 Esempio: 3.1 Fabbricati CIVILE ABITAZIONE comprensive delle pertinenze €/mq 900,00 nel Comune di Alanno. Logicamente la presente Richiesta si allarga a tutto il LOTTO 2 delle voci ESPROPRIAZIONE AREE EDIFICATE E FABBRICATI degli altri Comuni, se di loro interesse.

TERRITORIO e FINANZA

UN'OPERA PUBBLICA CHE RIENTRI IN UNA STRATEGIA NAZIONALE E/O INTERNAZIONALE DEVE E PUO' TENER CONTO DEL TERRITORIO/AMBIENTE.

SE

1. L'INTERA OPERA PUBBLICA, da PESCARA a ROMA, È DI INCERTO COMPLETAMENTO IN TEMPI UMANI;
2. ARRECA SERI DANNI ALL'AMBIENTE, ALLE FAMIGLIE DOVE SI REALIZZERA' L'OPERA,

ALLORA

È MEGLIO INDIRIZZARE IL FINANZIAMENTO PNRR IN ALTRI PROGETTI.

Con un po' di saggezza, se dobbiamo dare tantissimi € a nostro figlio che non sa gestirli ... è meglio lasciarlo povero!

***RICHIESTA INCREMENTO INDENNIZZI di almeno
200 % a RFI spa (al 15/03/2022)
SOLO PER LA VOCE:
Fabbricati CIVILE ABITAZIONE comprensive delle
pertinenze e FRONTISTI***

MOTIVAZIONI

(Le abitazioni delle famiglie, vicine a vista e/o abbattute causa Raddoppio Ferroviario, dovranno ricevere un giusto compenso. Qui riassumiamo parte dei disagi che andremo a provocare, a seguito della realizzazione del Raddoppio Ferroviario - Lotto 2, a tali famiglie)

<i>ABITAZIONE in ABBATTIMENTO (senza P.IVA)</i>	<i>ABITAZIONI ENTRO I 70 mt a vista dal Raddoppio Ferroviario</i>
1. Obbligo al TRASLOCO	A. Rumorosità, in special modo durante la Realizzazione dell'Opera.
2. Impatto Psicologico devastante	B. Inquinamento Aria / Ricambio Aria causa Pannelli Fonoassorbenti
3. Disagio per il TRASLOCO	C. Limitazione Panoramica
4. Trovare una Nuova Sistemazione con tempi dettati dalla giusta Istituzione	D. Per molti Annullamento degli spazi relax
5. Distacco obbligato da affetti materiali, ricchi di ricordi	E. Ridotta serenità anche notturna
6. Eventuale distacco da altre proprietà locali causa Obbligo Trasferimento (ad esempio Orto vicino casa ma NON coinvolto nell'esproprio)	F. Abbattimento del Valore Immobiliare
7. Peggioramento dello stato di Salute	G. Aumento delle Vibrazioni
8. Costi Consulenti per disbrigo Pratiche Burocratiche	H. "Obbligo" degli impianti di Climatizzazione/Aereazione
9. Costi per Affitto tra Abbattimento Casa Attuale e Nuova Costruzione	I. "Obbligo" di sostituzione Infissi
10. Mobili su misura, in larga parte, non riutilizzabili	L. Esposizione a maggior rischio di catastrofi derivanti da incidenti ferroviari
	M. Peggioramento dello Stato di Salute
	N. RFI spa darà autorizzazione a Ristrutturazioni Future?
	N. Molte Problematiche rimarranno per SEMPRE.

IL TEMPO di ADATTAMENTO (giorni/settimane/mesi/anni) atti a tornare ad una Vita ADATTATA

Pochissime famiglie "distrutte" rispetto alla grande quantità di Persone che ne trarranno benefici. Queste pochissime famiglie DEVONO rimanere MOLTO soddisfatte per l'Esproprio prima e gli INDENNIZZI dopo, da parte di una S.P.A. e/o cara Istituzione quale è lo Stato e/o Istituzioni dell'U.E.

Nel Costi RFI spa va inserita una Voce aggiuntiva, se non già prevista, che comprenda: "Supporto ad Anziani; Invalidi; Infermi e/o persone sole" coinvolte nel Raddoppio Ferroviario Lotto 2. Tale Costo ne potrebbe beneficiare la P.A.L. che lo gestirà nei migliori dei modi per gli scopi specificati.

Caso Alanno: 21 Abitazioni da abbattere di cui 15 Abitate. Tracciato RFI spa (Valori NO Ufficiali)

Caso Alanno: n.ro26 abitazioni vicine/a vista entro i 70 mt. Tracciato RFI spa (Valore NO ufficiale)

(Fonte: ESPROPRIAZIONE AREE EDIFICATE E FABBRICATI. Documento Progettazione ItalferGruppo Ferrovie dello Stato Italiano - Progetto - Lotto 2 ESPROPRI - Commessa: IA97/Lotto:00/Fase: R/Ente: 43/Tipo Doc: EP/Opera disciplina AQ0000/Prog 001/rev 001 Esempio: 3.1 Fabbricati CIVILE ABITAZIONE comprensive delle pertinenze €/mq 900,00 nel Comune di Alanno).

L'ACCETTAZIONE DELL'INCREMENTO degli INDENNIZZI pari ad almeno + 200% della specifica voce condurrà a una RIDUZIONE dei TEMPI di TRATTATIVA MOLTO UTILI a TUTTI. Le abitazioni INAGIBILI e/o DISABITATE da x anni avranno L'INDENNIZZO proposto attualmente. Inoltre RFI spa darà autorizzazione a Future Ristrutturazioni?

Si propone una Formula Matematica, da perfezionare insieme e se da Voi ritenuto opportuno/percorribile. Grazie









Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Valentina Aceto

16 marzo 2022

Perché cancellare la storia di quattro o cinque generazioni con le demolizioni degli edifici che in generale sono plurifamiliari?

Perché creare inquinamento a lungo termine in un centro ad alta densità abitativa?

Perché sfrattare gli anziani dalle loro abitazioni con eventuali conseguenze a livello fisico e mentale?

Perché i bambini devono cambiare le proprie scuole e case e quasi sicuramente anche paese perché non c'è più terreno sufficiente edificabile per tutti gli sfollati??

Perché non guadagnare tempo spostando il tracciato nella zona interporto dato che l'ampliamento del tracciato classico creerebbe i più vari, svariati e prevedibili problemi?

I cittadini di tutto il paese dal momento in cui hanno appreso la spiacevole notizia sono in preda alla disperazione che potrebbe anche provocare conseguenze negative per la salute.

Spero vogliate prendere in considerazione queste osservazioni ed altre già menzionate nei precedenti dibattiti pubblici.

Ringrazio

Distinti saluti



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Cinzia Antonacci
Comitato cittadino di
Alanno

17 marzo 2022
(aggiornamento del 9 aprile 2022)

A volte ci sono domande scomode per voi...

ma a prescindere dalle risposte dovrete impegnarvi davvero sulle varianti proposte non capite che
NESSUNO È FELICE DEL VOSTRO PROGETTO?!?!?!?

Signori di Rfi scrivo nuovamente sui quaderni per dirvi in primis che non è vero che rispondete a tutti!
dal primo incontro all'AURUM non avete mai risposto ad una mia domanda! ogni volta che si leggeva la
domanda si passava ad altri. inutile dire che sono molto contrariata di questo visto che ciò si è ripetuto
anche questa sera 17.03.2022!!!!

sono entrata nelle FAQ ma non c'è traccia di tutte le domande poste dai cittadini e delle vostre risposte già
dalla prima puntata.

ho l'impressione che questo dibattito pubblico sia una farsa visto che andate avanti come da vostro
programma e non si riscontra nessun tipo di valutazione della variante proposta!!!! forse dobbiamo
specificare che per noi LA VARIANTE È L'UNICA POSSIBILITA' ACCETTABILE!!!! NON POTETE COSTRINGerci
AD UNA QUALITA' DI VITA AL RIBASSO!!!!

E RICORDATE CHE CON BUONA VOLONTA' VOI POTETE FARE LA DIFFERENZA: NON CI SONO PROBLEMI CHE
NON POTRETE RISOLVERE! YES YOU CAN!!!! UNA FRONTISTA

PS: potreste anche comprare la mia casa, magari da offrire come rimborso agli espropriati...

A buon intenditor...



COMUNICATO CONGIUNTO

Noi Comitati cittadini "FerroVIA Chieti Scalo", "No Mulino", "Comitato Cittadini di Alanno", "Comitato No Ferrovia Si Strada Verde di San Giovanni Teatino" e "COMFERR" scenderemo in piazza per ribadire il nostro fermo **"NO"** alla realizzazione del doppio binario ferroviario sui territori di Chieti, San Giovanni Teatino, Manoppello, Alanno e Scafa.

PROGETTO RFI (ROMA-PESCARA)

RISULTATI CERTI:

- 1) Territorio distrutto
- 2) Posti di lavoro a rischio
- 3) Abbattimento abitazioni, espropri e barriere per i frontisti
- 4) Cantieri inquinanti

Contro questo scempio, partecipa alla Manifestazione di Venerdì 8 Aprile alle 18.00, Piazzale Marconi a Chieti Scalo!

LA PRIMA MANIFESTAZIONE CONTRO LA MAXI OPERA



La protesta dei comitati cittadini contro il raddoppio della ferrovia. Sopra, un cittadino mostra l'abitazione che dovrebbe essere demolita

di Arianna Iannotti
CHIETI

Oltre 100 persone sono scese in piazza ieri pomeriggio allo Scalo per dire no alla ferrovia. Il progetto di velocizzazione della rete Pescara Roma, che prevede il raddoppio dei binari e l'abbattimento di più di 100 edifici tra i diversi comuni interessati, per i comitati cittadini è «inutile e dannoso».

I cinque comitati che hanno animato la protesta sono il Comitat, rappresentato dal presidente Antonio Bianchi e dall'ex assessore matino Gianni Di Labio, il comitato Ferrovia della presidenza Paola Sablino, il Mulino, rappresentato da Loris Zappacosta e Kaila Costi, il comitato No ferrovia al viale verde, del presidente Paolo Caccagnano e il comitato di Alano, della presidente Cinzia Antonucci. È la prima manifestazione pubblica contro il progetto, «è una sola l'ultima», assicura Di Labio. «Non ci fermeremo qui: arriveremo anche in Europa», aggiunge Sablino che di professione è avvocato.

Di Labio ha aperto la manifestazione sottolineando come per l'opera «si prevede una conclusione nel 2030. Il dunque di quale progresso stiamo parlando? Di treni che tra oltre 30 anni andranno alla velocità media di 90 chilometri all'ora? Non può essere questo il progetto del futuro».

Per l'attacco contro i sindaci e i rappresentanti di categoria come Confindustria e Confartigianato. «Ma questi signori le hanno letto le carte del Sarno di cosa parlano?», e contro i parlamentari abruzzesi, «21 famosi», il ha definito Di Labio, salvo poi rettificare, visto che ora propone la deputata M5S Daniela Torto. «L'attacco ad aver animato una interpellanza parlamentare sul problema».

Quanto agli amministratori locali, presenti con i sindaci di Chieti, San Giovanni Teatino e Manoppello, Diego Ferrara, Giorgio Di Clemente e Giorgio Di Luca. Di Labio ha lodato le loro dardi da fare, aggiungendo però che, a suoi parenti, «sono stati presi in giro».

A seguire ha preso la parola Sablino che ha posto i problemi di inquinamento acustico, ambientale e da vibrazione, oltre all'abbattimento di «più di 100 edifici tra tutti i comuni interessati. Chieti Scalo ospiterà sette pescherecci di successo, uno dei quali si trova vicino alla

In più di 100 scendono in piazza per dire no alla nuova ferrovia

Tra la folla anche i sindaci di Chieti, San Giovanni Teatino e Manoppello e la deputata Torto. I cittadini: «Le nostre richieste non sono state ascoltate, così verrebbero abbattute troppe case»



sele di una scuola superiore e di alcuni corsi universitari. Saranno la seconda L'Aquila. Ci vogliono devastare a loro di qualche imprenditore con gli appalti politici».

Caccagnano ha ricordato le lunghe battaglie di San Giovanni Teatino contro la ferrovia. «Da decenni gli enti locali aggrediscono il nostro territorio, la demo, «ma sanno certi che la popolazione non

è dormiente». Antonucci ha espresso preoccupazione soprattutto per il quartiere San Bosco di Alano, «che verrà devastato da questo progetto che ormai abbiamo ribattezzato Mula».

A chiudere la manifestazione è stato il presidente del Comitat Bianchi. «Non abbiamo contestato l'idea di un collegamento più veloce con la capitale», ha aggiunto,

«ma non in questo modo, con un progetto analizzato da remoto, senza entrare nel territorio».

Da modificare ha ricordato inoltre la pericolosa ricaduta psicologica e se l'è presentata la procedura del dibattito pubblico, «un muro di gomma», ha definito, Di Labio l'opera chiamata «una farsa».

» L'iniziativa con striscioni e slogan è stata organizzata da cinque comitati civici: «Siamo pronti a mobilitarci ancora, è forte la preoccupazione per l'intero territorio».

Con il raddoppio dei binari investiti 720 milioni di euro

Il progetto di velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma prevede un investimento complessivo di 720 milioni di euro per arrivare a percorrere 157 chilometri di strada ferrata in poco più di due ore, alla media di 80 chilometri all'ora. I treni attualmente, anche i più veloci, arrivano nella capitale in tre ore e mezzo. In autobus ci si impiega meno di due ore e mezzo. Il progetto prevede diversi lotti. Il lotto zero, da Pescara a Chieti Scalo, e i lotti 1 e 2, da Avezzano a Manoppello. Alano e Scalo: sono questi i lotti che hanno sollevato più polemiche tra i cittadini, soprattutto per il grande numero di costruzioni, tra cui anche abitazioni, che devono essere abbattute.

Cartelli striscioni lotti in piazzale Marconi per protestare contro il progetto (Foto A. Milazzo)



Uno dei manifestanti con il cartello





Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Fabia Fattore
Consigliera Provincia
Pescara

17 marzo 2022

PROPOSTA DI VARIANTE UNITARIA Lotto 1 e Lotto 2
CHIETI-MANOPPELLO-ALANNO

trasmessa in data 15-03-2022 al Dibattito Pubblico a nome del Presidente della Provincia di Pescara

Tale proposta di Variante, in affiancamento all'Autostrada A25 sul lato del Fiume Pescara, inizia dall'Interporto di Manoppello e giunge fino all'Ingresso di Scafa, come da Elaborati Grafici Allegati 1, 2 e 3

Non attraversa i Centri Abitati di Manoppello Scalo e Alanno Scalo; pertanto, **NON COMPORTA DEMOLIZIONI DEGLI EDIFICI CIVILI E INDUSTRIALI**

Diminuisce notevolmente i **COSTI DI COSTRUZIONE** e i **TEMPI DI REALIZZAZIONE**

Comporta necessariamente il riposizionamento della Stazione di Manoppello e di quella di Alanno, sempre nell'ambito dei rispettivi territori comunali

Comporta l'eliminazione del Viadotto Ferroviario sulla Valpescara, il saliscendi ferroviario insieme ai raggi di curvatura ridotti; pertanto, aumenta in modo rilevante la velocità di percorrenza lungo la nuova linea ferroviaria

VARIANTE DI CHIETI - MANOPPELLO - ALANNO



- Nuova Stazione Ferroviaria
- Miglioramento del Tracciato RFI 2020
- Miglioramento del Tracciato RFI 2021
- Attraversamento Zona Speciale di Conservazione

- **COMPLESSITA' INFRASTRUTTURALE** notevolmente semplificata
- **SOSTENIBILITA' TECNICO-FUNZIONALE** notevolmente migliorata
- **COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE** notevolmente ridotti
- **ELIMINAZIONE DI TUTTI GLI ABBATTIMENTI DEGLI EDIFICI CIVILI E INDUSTRIALI**
- **ELIMINAZIONE DEL VIADOTTO FERROVIARIO DELLA VAL PESCARA E AUMENTO VELOCITA' DI PERCORRENZA**

VARIANTE STAZIONE DI ALANNO



- Nuova Stazione Ferroviaria
- Miglioramento del Tracciato RFI 2020
- Miglioramento del Tracciato RFI 2021
- Attraversamento Zona Speciale di Conservazione
- Completamento stradale per il collegamento al Capoluogo rimasto incompiuto dagli anni 90

- COMPLESSITA' INFRASTRUTTURALE notevolmente semplificata
- SOSTENIBILITA' TECNICO-FUNZIONALE notevolmente migliorata
- COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE notevolmente ridotti
- ELIMINAZIONE DI TUTTI GLI ABBATTIMENTI DEGLI EDIFICI CIVILI E INDUSTRIALI
- ELIMINAZIONE DEL VIADOTTO FERROVIARIO DELLA VAL PESCARA E AUMENTO VELOCITA' DI PERCORRENZA

VARIANTE DI INGRESSO A SCAFA



- Nuova Stazione Ferroviaria
- Miglioramento del Tracciato RFI 2020
- Miglioramento del Tracciato RFI 2021
- Attraversamento Zona Speciale di Conservazione

- COMPLESSITA' INFRASTRUTTURALE notevolmente semplificata
- SOSTENIBILITA' TECNICO-FUNZIONALE notevolmente migliorata
- COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE notevolmente ridotti
- ELIMINAZIONE DI TUTTI GLI ABBATTIMENTI DEGLI EDIFICI CIVILI E INDUSTRIALI
- ELIMINAZIONE DEL VIADOTTO FERROVIARIO DELLA VAL PESCARA E AUMENTO VELOCITA' DI PERCORRENZA

VARIANTE STAZIONE DI ALANNO

CRITICITA' RISOLTE

ELIMINAZIONE DI **TUTTI**
GLI ABBATTIMENTI DI
ALANNO STAZIONE E
DELLA ZONA INDUSTRIALE

RACCORDO DIRETTO CON LA
VARIANTE DI CHIETI – MANOPPELLO

ELIMINAZIONE DEL VIADOTTO FERROVIARIO
DI ATTRAVERSAMENTO DELLA VALPESCARA

ELIMINAZIONE DEL SALISCENDI DEI BINARI
E DEI RAGGI DI CURVATURA RIDOTTI

AUMENTO NOTEVOLE DELLA VELOCITA' DI
PERCORRENZA LIMITATA SUL VIADOTTO A 145 KM ORARI

ELIMINAZIONE DELL'**INTERRUZIONE**
DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO DURANTE I LAVORI

DIMINUZIONE RILEVANTE DEI **COSTI DI**
COSTRUZIONE E DEI **TEMPI DI REALIZZAZIONE**

NUOVA STAZIONE DI ALANNO COME CAPOLINEA
DEL TRASPORTO METROPOLITANO E AREA STRATEGICA
DI INTERSCAMBIO PER LA MOBILITA' NELLA VALPESCARA

AREA NUOVA STAZIONE GIA' INFRASTRUTTURATA
VICINA CASELLO AUTOSTRADALE A25
E RIALZATA RISPETTO PIANO ALLUVIONALE

POSSIBILITA' DI REALIZZARE SOTTOPASSI SENZA INTERFERIRE CON LA FALDA

DISPONIBILITA' DI AMPIE SUPERFICI PER SERVIZI TECNICI RFI

POSSIBILITA' DI ATTESTARE IL TERZO O PIU' BINARI DI TESTA
NON A RIDOSSO DEI BINARI DI MARCIA PER **SICUREZZA PASSEGGERI**

POSSIBILITA' FUTURE DI IMPLEMENTARE LA STAZIONE

CRITICITA' DA AFFRONTARE

BREVE ATTRAVERSAMENTO
DELL'AREA PROTETTA ZSC – ZONA
SPECIALE DI CONSERVAZIONE “RUPE
DI TURRIVALIGNANI E FIUME PESCARA”
GIA' INTERFERITA DAL PROGETTO RFI
2021 - PFTE



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Sergio De Meis

17 marzo 2022

Sono Sergio De Meis proprietario degli immobili siti in Manoppello Scalo in Viale Amendola ai nn. 31-33-35-37, particelle catastali Fg 10 – particelle 160 sub. 1 cat. A/3 e Sub. 2 C/2 e con 1235 mq di superficie, e segnalo quanto segue:

- 1) lotto espropriato per la nuova viabilità per costruire una maxirotonda e l'immobile è stato oggetto di ricostruzione per oltre € 154.000 (soldi pubblici) per i danni provocati dal terremoto;
- 2) L'immobile è la sede dell'azienda agricola di mia figlia Emanuela De Meis che ha ricevuto i contributi pubblici per l'avviamento;
- 3) Davanti all'immobile esiste una quercia pluricentenaria con un tronco di circonferenza di 4,33 mt ed è da proteggere assolutamente;
- 4) A fianco all'immobile esiste una cabina elettrica molto grande dell'Enel che eroga energia elettrica a metà Manoppello scalo e verrebbe demolita con pesanti conseguenze e disagi alla cittadinanza;
- 5) L'area di cui parliamo è interessata dall'area di rispetto cimiteriale essendo a meno di 100 metri dal cimitero come da piano regolatore di Manoppello;
- 6) L'area è sotto tutela paesaggistica per la vicinanza al monumento nazionale Santa Maria Arabona tutelata ai sensi del D. Lgs n. 42 del 22/01/2004 con specifico Decreto del 18/10/1997;
- 7) L'area è vicina al fosso Santa Maria Arabona (corca 30 mt) ed è area di rispetto;
- 8) Il traffico elevato che circolerà nella rotonda creerà grande inquinamento per i gas di scarico e per l'inquinamento acustico agli abitanti delle case adiacenti e limitrofe e si deve sapere che il nostro quartiere è di tipo residenziale ed a causa della suddetta rotonda e per l'aumento del traffico ferroviario sicuramente gli abitanti vedrebbero la qualità della vita peggiorare notevolmente.
- 9) Le barriere insonorizzanti che saranno posizionate lungo la linea ferroviaria creeranno esaurimenti e danni psicologici oltre che togliere la visuale dell'abbazia di Santa Maria Arabona e dei monti circostanti Maiella e Gran Sasso.

La soluzione alternativa è stata proposta dalla cittadinanza e dal comune e prevede lo spostamento dell'asse ferroviario oltre il tracciato autostradale rispetto ad adesso cioè verso l'interporto (che avrebbe così la possibilità di scambio merci obiettivo previsto dal finanziamento del raddoppio).



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Lorenzo Cardone

17 marzo 2022

Come vi è noto, Le società RFI e Interporto d'Abruzzo S.p.A. (finanziato con 86 ml di € dalla CEE) nelle diverse riunioni che hanno avuto (verosimilmente!), non hanno trovato un accordo economico sulla base di altissime cifre, per il grave danno economico dovuto al raddoppio ferroviario passante per l'Interporto S.p.A. così improvvisamente alla fine RFI ha tirato dritto (piano B)... con un fulmineo progetto impacchettato chiavi in mano sarà noto sicuramente il contenuto di questo link (da poco rettificata, la data di scadenza era il 17/07/2021) <https://va.minambiente.it/itIT/Oggetti/Info/7852> Ovviamente ci sarà un approfondimento ad alta velocità e ad ampio spettro, per capire il vero motivo non evidenziato, dell'improvviso stravolgimento del progetto qui approvato!! Ove è previsto, progettato e approvato ((17/07/2021)), il raddoppio della linea PE-ROMA, nel tratto Interporto ((esistente e realizzato oltre tutto all'uopo, cioè per il raddoppio della linea FF)) Brecciarola di Chieti > Manoppello Interporto (PE) > Scafa > Alanno, PASSARE PER L'INTERPORTO S.p.A. ((società a partecipazione pubblico/privato con uno svincolo per l'accesso diretto all'autostrada A24, comprende un edificio di stazione e un casello autostradale a 7 varchi automatizzati, servizi telepass e casse manuale e automatiche)). Nel titolo del link: Progetto definitivo Velocizzazione della linea ferroviaria Pescara - Roma: raddoppio della tratta Pescara Porta Nuova - Chieti - INTERPORTO D'ABRUZZO. si comprende tra le pieghe... che il progetto approvato il 17/07/2021 cozza con la S.p.A. Interporto d'Abruzzo in quanto, vuole certamente approfittare delle risorse del PNRR per amplificare i propri profitti, con il progetto di 14 ettari adibiti per l'energia solare, di conseguenza, ha un piano di sviluppo, un progetto presentato al ministero per accedere ai finanziamenti ad alta velocità del PNRR.

Gentile Coordinatrice e gentili Membri del dibattito pubblico, sono un cittadino di Manoppello Scalo che vuole fare alcune considerazioni. RFI, nei documenti presentati nel PFTE dei Lotti 1 e 2, giustifica la scelta di raddoppio in stretto affiancamento alla linea storica che passa per i centri abitati di Brecciarola e Manoppello Scalo, con il fatto che l'area che dall'Interporto segue parallelamente l'autostrada è a rischio esondazione come dimostrerebbero le relazioni idrauliche IA9600R09RIID0002001B per il Lotto 1 e IA9700R09RIID0002001A per il Lotto 2 nella cartella idrologia e idraulica del succitato PFTE. Rischio esondazione talmente preso in considerazione da RFI da spingere il commissario Macello a dichiarare in data 10/02/2022 in Commissione Trasporti che per la Roma - Pescara non sono state fatte proposte di tracciato alternativo proprio per questo rischio. Nelle relazioni idrauliche di Italferr vengono prese in considerazione le carte di rischio e pericolosità idraulica del PGRA e del PSDA e messe a confronto con quelle ottenute dalle simulazioni dell'ingegnere idraulico responsabile dello studio che risultano sostanzialmente diverse. Tale diversità viene motivata principalmente con l'affermazione che le carte di rischio idraulico che emergono dallo studio di simulazione dell'ingegnere di Italferr hanno una base cartografica più aggiornata e dettagliata e in virtù di ciò ritenute migliori di quelle del PGRA e PSDA della regione Abruzzo. Dato che queste relazioni idrauliche vengono continuamente evocate da RFI in ogni sede e documento per giustificare il rischio di esondazione, e quindi rendere inattuale e poco competitiva qualsiasi ipotesi di variante rispetto alla soluzione in stretto affiancamento, ritengo che valga la pena e che sia importante verificare attraverso consulenti esterni, nominati in accordo con le amministrazioni dei comuni interessati, la correttezza di valutazione, di calcoli, di metodi ecc. dei citati studi idraulici di Italferr dei Lotti 1 e 2. Idrologia e idraulica sono materie molto complesse e un piccolo errore nella costruzione e simulazione del modello di comportamento idraulico di un fiume può sfuggire anche all'occhio dello studioso più attento o il mancato inserimento di dettagli rilevanti come la presenza di manufatti ed opere di mitigazione del rischio (attuali o di prossima realizzazione) può alterare sensibilmente i risultati attesi del modello. Il sospetto che dietro una motivazione tecnica si celi in realtà una scelta politica calata dall'alto è forte. Ribadisco quindi che bisogna fugare ogni dubbio per i cittadini sulla completa validità di questi studi le cui conclusioni hanno un grande impatto sulle comunità di Manoppello e Brecciarola in quanto apparentemente, come detto prima, il principale motivo di RFI per la scelta del percorso in stretto affiancamento è il rischio di esondazione descritto da questi studi. Chiedo inoltre che venga pubblicata nel sito RFI di condivisione del PFTE la cartella delle alternative progettuali con tutti gli elaborati e gli studi tecnici sulle soluzioni di tracciato alternativo che passano per l'interporto di Manoppello e ne sollecito l'avvio immediato delle procedure di VIA. Sottolineo che la soluzione migliore per tutti o per meglio dire citando RFI l'unica soluzione giustificata e perseguibile, è l'attualizzazione, lo studio e la concretizzazione della cosiddetta "variante dei Cittadini". In conclusione, voglio ricordare che una caratteristica

fondamentale, se non la principale, per opere infrastrutturali di questa portata è la condivisione del territorio, condivisione che mai ci sarà se ci si ostina a proporre soluzioni che passano per i centri abitati devastandoli e la cui mancanza pone a serio rischio l'effettiva realizzazione dell'opera entro gli strettissimi tempi imposti dal PNRR. Le comunità vanno rispettate e ascoltate non ferite e umiliate obbligandole a subire progetti che non condividono. Sperando che le mie proposte vengano prese in considerazione colgo l'occasione

per porgerVi cordiali saluti

e augurarVi buon lavoro

The screenshot shows a web browser window displaying the website <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7852>. The page is titled "VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI: VAS - VIA - AIA" and is part of the "MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA". The main heading is "Progetto definitivo Velocizzazione della linea ferroviaria Pescara - Roma: raddoppio della tratta Pescara Porta Nuova - Chieti - Interporto d'Abruzzo.".

Informazioni generali

- Opera:** Linea ferroviaria Pescara - Roma
- Progetto:** Progetto definitivo Velocizzazione della linea ferroviaria Pescara - Roma: raddoppio della tratta Pescara Porta Nuova - Chieti - Interporto d'Abruzzo.
- Proponente:** R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- Tipologia di opera:** Opere ferroviarie
- Scadenza presentazione osservazioni:** 17/07/2021

Territori ed aree marine

- Regioni:** Abruzzo
- Province:** Chieti, Pescara
- Comuni:** Pescara, Chieti, San Giovanni Teatino
- Aree marine:** Nessuna area marina

Scegli la procedura

Procedura	Codice procedura	Data avvio	Stato procedura
Valutazione Impatto Ambientale	6023	16/04/2021	Istruttoria tecnica CVIA

The browser's address bar shows the URL <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7852>. The browser's status bar at the bottom shows the temperature as 11°C, the weather as "Parzial. sereno", and the date and time as 12:23 on 04/02/2022.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

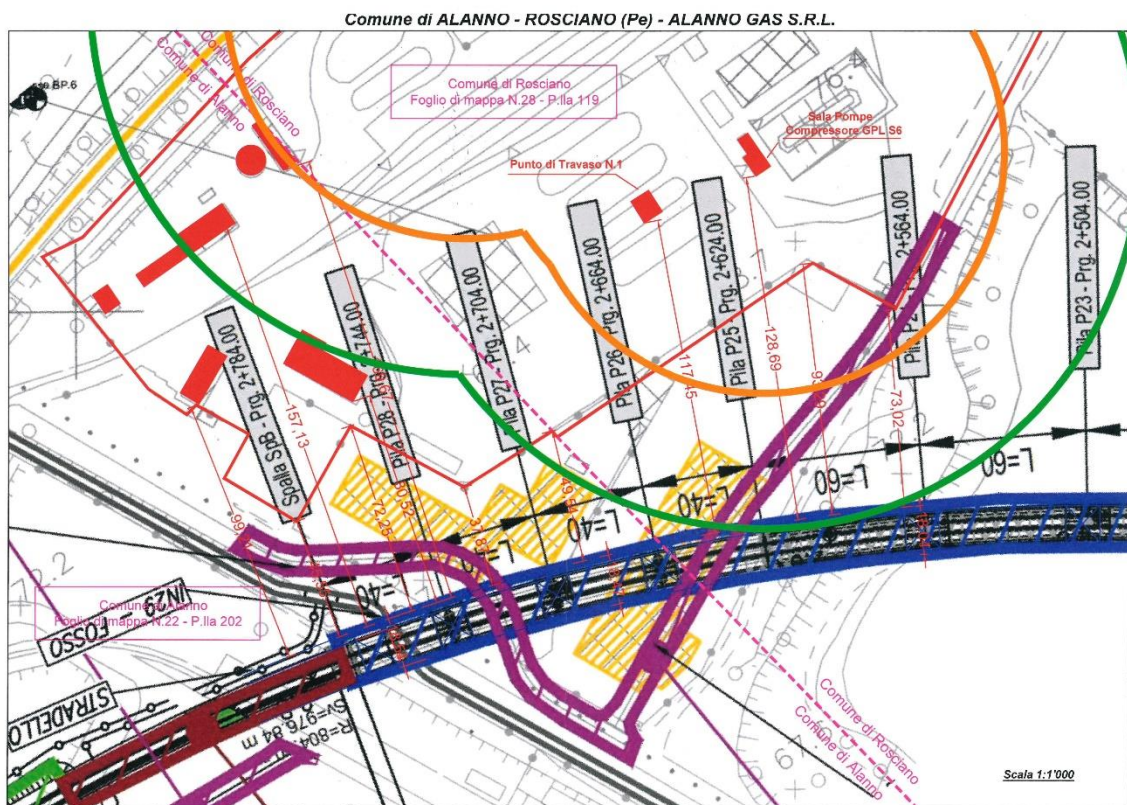


**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Vincenzo Ricci
Responsabile
stabilimento
Alannogas

21 marzo 2022

Sulla base delle informazioni ad oggi a nostra disposizione, recuperate principalmente dal dossier di progetto edizione febbraio 2022 relativamente al Lotto 2 Manoppello-Scafa, abbiamo riportato quello che dovrebbe essere il nuovo tracciato della linea ferroviaria Roma-Pescara su di una planimetria e rappresentato uno degli scenari incidentali considerati più credibili (c.d. Flash-Fire Sala pompe compressori GPL) (cfr Allegato 1). Come noterete, dall'analisi del documento allegato si evince chiaramente che in caso di emissioni, incendi o esplosioni che provengano dagli impianti della scrivente società, il cd "raggio di inizio letalità" dello scenario incidentale sopra indicato potrebbe verosimilmente interessare anche la nuova linea ferroviaria Roma-Pescara. Pertanto, ove il progetto fosse realizzato così come al momento prospettato, si verificherebbe una situazione di incompatibilità territoriale tra la nuova opera e il sito industriale di Alanno Gas che, in caso di incidenti presso lo stabilimento, potrebbe comportare il verificarsi di pericoli molto gravi per la salute umana e/o per l'ambiente. Dalle nostre rilevazioni tecniche si desume inoltre che tale incompatibilità territoriale - che potrebbe per altro essere rilevata anche dalle autorità competenti, quali ad esempio il Corpo dei Vigili del Fuoco - potrebbe essere mitigata solo apportando alcune modifiche al nuovo tracciato ferroviario oppure modificando la posizione di alcuni elementi e/o impianti presenti nel sito industriale. In ragione di quanto sopra rappresentato, con la presente, siamo quindi a richiedervi di concordare, con estrema urgenza, un incontro con i vostri tecnici incaricati per la realizzazione dell'opera al fine di discutere e approfondire le criticità sinteticamente sopra descritte.





Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
**Gaetano Di
Giambattista**

23 marzo 2022

Sono Gaetano Di Glambatista residente a Manoppello Scalo in via Marconi 27.

Il fabbricato nel quale risiedo, censito in catasto al fg.10 con il mappale n.568 intestato a mia moglie Di Giamberardino Stefania, si compone di due unità immobiliari ad uso residenziale, con ampia corte sistemata a giardino esclusivo.

Detto immobile è riportato fra quelli da demolire secondo le previsioni progettuali di cui al PFTE in esame. Premesso quanto sopra voglio esprimere le mie considerazioni in seno al dibattito pubblico, del quale ho seguito con attenzione tutti gli incontri svolti.

Non voglio essere ripetitivo su tutte le considerazioni logiche e giuste fatte da tutti i partecipanti al dibattito in merito alla deviazione del tracciato affinché non distrugga gli abitati di Manoppello e Brecciarola.

Ho percepito pochissima disponibilità da parte di RFI a valutare concretamente, attraverso i propri uffici, la possibilità di porre in essere la c.d. "variante cittadini", ma voglio credere che questa sarà la definitiva soluzione, da approvare nonostante i tempi stretti che impone il PNRR.

D'altronde per un'opera così importante (definirei epocale) potrà ben spendersi qualche mese in più.

Altrimenti mi viene da pensare che non sono i fondi pubblici ad essere a disposizione della collettività, ma il contrario. E questo non credo sia la finalità per la quale i fondi sono stati stanziati.

Nelle varie discussioni che hanno riguardato la possibilità di spostare il tracciato presso l'interporto (ipotesi da sempre sostenuta dagli Enti Locali), ho sentito che i vincoli di natura ambientale, più che l'aspetto tecnico realizzativo, sarebbero il vero impedimento a tale soluzione.

Ma come può ritenersi preminente un vincolo paesaggistico o idrografico, peraltro entrambi superabili con opportuni aggiustamenti progettuali, rispetto ad uno stravolgimento urbanistico, edilizio e sociale di due agglomerati urbani che contano circa 8.000 residenti e l'abbattimento di numerosi appartamenti e case residenziali o attività produttive e commerciali? Questo non riesco a spiegarmelo.

Infine, voglio specificare che il massimo sacrificio che mi viene richiesto per la pubblica utilità, cioè l'essere buttato fuori di casa, quando esiste una ottima soluzione alternativa, non sono disponibile a farlo, nemmeno per un cospicuo ristoro. Certo ci saranno delle norme di legge che imporranno che io insieme alla mia famiglia e due genitori novantenni ed invalidi usciamo di casa. Ma certamente dovranno usare la forza pubblica e sbatterci in mezzo alla strada, perché noi non usciremo volontariamente.

Grazie



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Ernesto Cipressi

27 marzo 2022

Spero di sbagliarmi ma, in attesa dell'esito "scontato" della relazione finale del dibattito pubblico, mi permetto fare alcune considerazioni sul progetto di raddoppio della linea ferroviaria.

La prima, un'opera così progettata credo non serva ad una amata cippa, un'opera del genere, senza avere le caratteristiche né di una linea veloce, né di una linea metropolitana se è vero che l'obiettivo a medio e lungo termine (io penso sarebbe da fare ieri) sarebbe quello di incentivare più possibile il trasporto su treno, non credo spostati di una virgola in questa direzione in quanto i tempi di percorrenza intesi come linea veloce porterebbe una diminuzione di circa 6 minuti sulla tratta Sulmona – Pescara, mentre un servizio metropolitano che non preveda (mi limito al lotto 1 e 2) fermate nella zona industriale di Alanno, Rosciano, zona industriale di Manoppello, Brecciarola di Chieti, centro commerciale Megalò, centro commerciale d'Abruzzo tanto per citarne alcune, non si può certo chiamare servizio metropolitano. Possibile che non si riesca a guardare oltre il proprio naso? possibile che non si è presa in considerazione la realizzazione di una linea metropolitana magari in superficie ove non sarebbe possibile interrare? quindi, gli unici che aspettano con ansia la realizzazione dell'opera, sono senza ombra di dubbio i Writers. Già immagino le barriere antirumore imbrattate che daranno un aspetto di degrado tipo periferie delle grandi metropoli alla nostra cittadina pulita, tranquilla e soprattutto vivibile.

La seconda, il dibattito pubblico così come proposto, credo non serva ad una amata cippa, se non dare la parvenza di una pseudo democrazia, non sarebbe stato più costruttivo svolgerlo prima in maniera tale che il progetto sarebbe nato tenendo conto, ove possibile, delle varie criticità emerse? Inoltre possibile che si è dovuto ricorrere ad una società di consulenza esterna, quanto ci è costato? Sarà mai reso noto?

Concludo con una massima di mio nonno: dove si mangia in tre, si mangia pure in quattro

La mia invece dice: si può mangiare realizzando un'opera che non serve a nulla e, anche se bisognerebbe stare a dieta, si può mangiare realizzando qualcosa di utile.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Elio Napoleone
Cosmec Srl

27 marzo 2022

Nel manifestare profondo dissenso per la scelta progettuale originale di RFI avente come inevitabile conseguenza il dissesto definitivo della frazione di Brecciarola di Chieti, della città di Manoppello e la messa in odio di tutta la comunità avverso l'intervento, plaudo come cittadino alla meritevole iniziativa della variante dei cittadini 2022 che scongiurerebbe il paventato disastro paesaggistico e funzionale salvaguardando altresì la fattibilità ed utilità dell'opera di raddoppio ferroviario.

In questa sede faccio presente che l'eventuale apposizione del vincolo di pubblica utilità, la demolizione del fabbricato ad uso industriale nr.8 del lotto 2 di proprietà delle società di cui sono portavoce, comporterebbe, oltre all'obbligo di ristoro dei costi di rimpiazzo a nuovo dell'immobile in capo all'ente espropriante, l'addebito dei notevoli costi documentabili per lo smontaggio, trasloco e rimontaggio di tutti gli impianti di produzione in altra sede, il costo delle opere di fondazione tecnica e degli impianti di sollevamento (carriponte) non asportabili e costi del personale costituito attualmente da 20 unità specializzate con contratto a tempo indeterminato, oltre al valore del lucro cessante e perdita di chance contemplato dalla normativa europea CEDU, per il tempo di fermo produttivo legato ai tempi di ricostruzione e avviamento nel nuovo ipotetico sito. Tutto questo sarà scongiurato se in conferenza dei servizi fosse presa in esame e definitivamente adottata la soluzione individuata dalla cittadinanza di Chieti e Manoppello a cui aderisco convintamente.

Con l'occasione invito formalmente ad una visita presso la sede della scrivente, durante uno dei prossimi sopralluoghi pianificati.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Barbara Toppi
Consigliere comunale
di Manoppello

27 marzo 2022
(aggiornamento del 3 aprile 2022)

TRASPORTO PUBBLICO

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

Manoppello Scalo è collegata con gli altri comuni e con i due capoluoghi di Provincia più vicini (Chieti e Pescara) attraverso le linee di trasporto pubblico su gomma, gestiti dalle società "La Panoramica", "TUA Abruzzo", "Autolinee Blasioli" e "Viaggi & Turismo Cardinale srl", come di seguito specificato:

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

2) TUA Abruzzo effettua 28 corse giornaliere in andata (giorni feriali) e 27 in ritorno, garantendo il collegamento con:

- il Centro Storico di Manoppello (che dista Km 9 da Manoppello Scalo),
- la città di Chieti;
- la città di Pescara;
- gli altri comuni della Val Pescara, Sulmona e L'Aquila.

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

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

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

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

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

Con la soppressione del passaggio a livello di Via XX Settembre (PL01), questa arteria viaria verrà divisa in due: da una parte Via D'Annunzio-Via XX Settembre, dall'altra Via Aldo Moro.

Di conseguenza, i mezzi pubblici non potranno più attraversare il centro abitato di Manoppello Scalo. Gli autobus lambiranno esternamente Manoppello Scalo, transitando sulla Tiburtina Valeria.

Questo significherà che per usufruire del trasporto pubblico i passeggeri dovranno raggiungere la S.S. 5, una strada extraurbana ad alta densità di traffico, percorrendo lunghe tratte a piedi.

Né si può ipotizzare il transito dei mezzi pubblici su Via Staccioli e Via Barbanera (NV05-NV06), individuate da RFI come viabilità stradale di ricucitura urbana conseguente alla soppressione del PL01.

Queste strade, infatti, classificate come "strade urbane locali", cat. Fu, NON HANNO le caratteristiche geometriche e funzionali atte a consentire il transito di autobus (e dei veicoli in genere), per i motivi di seguito riportati.

Come mostrato nella documentazione fotografica allegata (Fotogramma 1), la sede stradale di Via Barbanera (intesa come "superficie compresa entro i confini stradali") è in alcuni punti di appena mt. 4,60. La strada inoltre è priva di marciapiedi e banchine laterali ed è ad unica corsia di marcia.

Dovendo necessariamente riservare almeno mt. 1,50 per il transito dei pedoni (nelle strade locali urbane il transito dei pedoni NON È AMMESSO in piattaforma) e mt. 0,50 per la banchina laterale, resteranno a malapena mt. 2,60 per la percorrenza dei veicoli, una larghezza ben al di sotto di quella necessaria per il transito degli autobus.

Si rammenta, infatti, che la larghezza minima di una corsia di una “strada locale urbana” percorsa dagli autobus è di mt. 3,50 (D.M. 05/11/2001).

La situazione migliora leggermente in Via Staccioli (Fotogramma 2), in quanto la strada è dotata di marciapiede, ma questo non è a norma e dovrà essere adeguato agli standard minimi, con conseguente restrizione della piattaforma stradale di ulteriori cm. 20.

La parte pavimentata della strada (corsia+banchina) ad oggi misura mt. 4,70, ed è già al di sotto della larghezza minima consentita per una strada urbana di cat. F a senso unico (mt. 5,50). Con l’adeguamento del marciapiede, la piattaforma stradale si ridurrebbe a mt. 4,50.

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

VIABILITA’

Il centro abitato principale di Manoppello Scalo si sviluppa in senso longitudinale, esternamente alla Tiburtina Valeria, a cui è collegata alle due estremità attraverso l’incrocio semaforizzato posto al Km. 209/IV della S.S. 5 e la rotatoria posta al Km. 212.

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

Nello sviluppo dell’abitato ha inciso notevolmente anche il tracciato ferroviario che interseca l’asse stradale principale “a farfalla”, attraverso un passaggio a livello con barriere, posto a circa la metà del tracciato stradale.

Il progetto in esame prevede diversi interventi che sconvolgeranno totalmente la viabilità di questa parte di territorio che, con le sue frazioni (Ripacorbaria e S. M. Arabona), conta oltre 5000 abitanti; tra i più importanti, la soppressione di entrambi i passaggi a livello.

Con la soppressione del passaggio a livello di Via XX Settembre (PL01), l’arteria viaria principale di Manoppello Scalo verrà divisa trasversalmente in due.

Il progetto non prevede, infatti, nessuna opera per il sottopasso/sovrappasso della ferrovia (è previsto solo un sottopasso pedonale).

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

Via Aldo Moro, che oggi rappresenta l’accesso est del paese, diventerà di fatto una strada senza uscita, mentre Via Staccioli e Via Barbanera (strade a senso unico) diventeranno le principali vie di ingresso e di uscita da e per il centro abitato.

Partendo dal presupposto che la valutazione dell’impatto che il progetto avrà su un contesto urbanizzato e fortemente antropizzato come quello di Manoppello non può prescindere dall’approfondimento delle ricadute sulla qualità della vita degli abitanti e sulla vivibilità del territorio, si riportano le principali criticità rilevate sulla viabilità prevista.

VIA STACCIOLI (NV05)

In primis bisogna evidenziare che questa strada non ha le dimensioni necessarie per ricevere il flusso di traffico in entrata al centro abitato, né il PFTE prevede un allargamento della piattaforma stradale, visto che non sono previsti espropri di proprietà laterali (quelli riportati nel piano particellare degli espropri sono un mero adeguamento dello stato di fatto) né demolizioni di recinti ivi insistenti.

La realizzazione della rotatoria sulla Tiburtina Valeria all'altezza dell'intersezione con Via Staccioli, faciliterà sì l'accesso alla via, ma non risolverà i problemi di transito sulla strada, che è a senso unico, priva di banchina, con un solo marciapiede (peraltro di dimensioni non regolamentari) e recinzioni laterali in adiacenza alla proprietà pubblica.

La strada, quindi, 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 m. 5,50 e larghezza del marciapiede di almeno m. 1,50.

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 m. 4,84, mentre il marciapiede ha una larghezza di m. 1,21.

Pertanto, tra quanto riportato in progetto e lo stato di fatto, vi è una discrepanza di circa UN METRO.

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

Si evidenzia, poi, che a causa della realizzazione della rotatoria viene di fatto inibito l'accesso al CONDOMINIO PINGUINO, una palazzina di 10 appartamenti presente all'inizio di via Staccioli, in prossimità della Tiburtina, per la quale si prevede nel progetto "la realizzazione di un nuovo ramo di accesso, più sicuro, il quale si collegherà alla strada presente alle spalle dello stesso fabbricato, parallelamente a via Staccioli" (Pag. 55 della Relazione). Non è chiaro, però, quale sia questo nuovo accesso, considerato che alle spalle dell'edificio è presente la corte di una scuola, completamente recintata e dove è vietato il transito ai veicoli, per ragioni di sicurezza degli alunni.

A luce di tutto quanto sopra esposto, si ritiene che la viabilità denominata "NV05" così come prospettata non rispetti quanto previsto dall'art. 4 del D.M. 22/04/2004, che testualmente recita: "I progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l'intervento, nel suo complesso, è in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura".

VIA BARBANERA (NV06)

Con la soppressione del passaggio a livello PL01 viene creata una continuità d'asse tra le viabilità esistenti di via XX Settembre e Via Verdi (quest'ultima subirà una traslazione verso le abitazioni in quanto parte dell'attuale carreggiata sarà espropriata per la realizzazione del raddoppio del binario).

Inoltre, viene previsto un prolungamento di via Barbanera, allo scopo di creare un nuovo accesso alle abitazioni/fondi presenti in corrispondenza della II traversa di via Verdi, anch'essa oggetto di adeguamento.

Se con la soppressione del PL01, Via Staccioli rappresenterà la principale via di accesso al centro abitato di Manoppello Scalo, Via Barbanera rappresenterà la principale via di uscita dall'abitato.

Come Via Staccioli, neppure Via Barbanera rispetta i requisiti minimi fissati dal D.M. 05/11/2001, che prevede –per una strada di Cat. F urbana a senso unico– una larghezza complessiva della corsia e della banchina non inferiore a m. 5,50 e larghezza del marciapiede di almeno m. 1,50.

La strada si presenta invece priva di marciapiedi e banchine laterali ed è delimitata a destra e a sinistra da recinzioni private, spesso in muratura. La distanza da una recinzione all'altra raggiunge appena m. 4,60. Prevedendo un passaggio pedonale di m. 1,50 (si rammenta che nelle strade locali urbane il transito dei pedoni NON È AMMESSO in piattaforma) rimarranno per la corsia e la banchina appena m. 3,10 ben al di sotto della larghezza minima consentita per una strada urbana di cat. F a senso unico (m. 5,50).

VIA VERDI (NV07)

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

Dalla planimetria degli espropri sembrerebbe che su Via Verdi verranno espropriate le aree ora adibite a parcheggi privati. In altre parole, le attività attualmente insistenti sulla via saranno private dei parcheggi riservati alle proprie attività.

Si consideri che sulla via sono presenti: un ristorante, una compagnia assicurativa, una parrucchiera, una lavanderia, un centro sportivo, un centro toelettatura animali, un centro estetico, due studi medici ed altri locali commerciali ad oggi sfitti.

Probabilmente dette attività si vedranno private anche dei parcheggi pubblici presenti sulla strada (circa 30) in quanto la parte di strada che resterà -una volta realizzato il secondo binario- non sarà più sufficientemente larga per garantire le due corsie di marcia di m. 2,75 ciascuna, marciapiedi laterali di m. 1,50 e banchine laterali di m. 0.50, come prevede il D.M. 05/11/2001 per questa tipologia di strada (cat. Fu).

L'ultimo tratto di Via Verdi, inoltre, a seguito della realizzazione del nuovo binario ed il conseguente restringimento della piattaforma stradale (che passerà dagli attuali m. 6,00 a m. 4,00), perderà le caratteristiche di "strada urbana locale" (cat. Fu) e diventerà una "strada a destinazione particolare", dove sarà consentito il transito ai soli residenti (pag. 70 della Relazione tecnico-descrittiva).

Conseguenza diretta di detto restringimento e del conseguente divieto di transito, sarà la realizzazione di un nuovo nastro stradale (tratto finale dell'ASSE 5 della NV06) per consentire l'accesso alla seconda traversa di Via Verdi, con ulteriori espropri di terreni.

Le caratteristiche tecniche di questo nuovo nastro stradale non sono dettagliatamente riportate nel progetto. A pag. 70 dell'elaborato sopra richiamato, è riportata solo una laconica descrizione: "E' prevista la realizzazione di un nuovo tratto caratterizzato da una sezione di tipo Fu". Ma la strada sarà realizzata tra due abitazioni ed è piuttosto evidente, come lo spazio presente non sia sufficiente per la realizzazione di una strada conforme ai dettami del D.M. 05/11/2001 per una strada di Cat. Fu che, per contenere i suoi elementi minimi (doppia corsia, banchine, marciapiedi) deve avere una larghezza complessiva di almeno m. 9,50.

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

VIA GALILEI (NV07)

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

Via Galilei, dovrebbe fungere da viabilità di “ricucitura” delle viabilità esistenti, a seguito della soppressione del passaggio a livello PL01 e su cui dovrebbe essere dirottato il traffico proveniente da Via Aldo Moro. L’adeguamento della carreggiata (con corsie da m. 3,50) dovrebbe, inoltre, consentire anche il transito di mezzi pesanti. Questo obiettivo, però, non risponde a quanto progettato, se si considera che Via Galilei è una strada senza uscita, lunga appena 300 metri.

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

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

VIA AMENDOLA-VIA PERTINI (NV08)

In sostituzione del passaggio a livello PL02 è stata prevista la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia (IV02), il quale garantirà un collegamento tra le due porzioni del centro abitato di Manoppello scalo.

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” (Relazione tecnico-descrittiva IA9600R29RHN000001B, pag. 92), l’eliminazione del passaggio a livello e la conseguente realizzazione della viabilità alternativa, farà perdere ulteriormente tempo agli utenti della strada, in quanto aumentano le distanze da percorrere e quindi i tempi di percorrenza.

Si pensi, ad esempio, che per raggiungere le scuole (asilo nido, primaria e secondaria di secondo grado), tutta la popolazione a monte del passaggio a livello di Via Amendola (inclusi i residenti delle frazioni di Ripacorbaria e Santa Maria Arabona) e gli scuolabus, dovranno utilizzare la nuova viabilità di Via Pertini (NV08) e percorrere UN KM IN PIU’ A TRAGITTO.

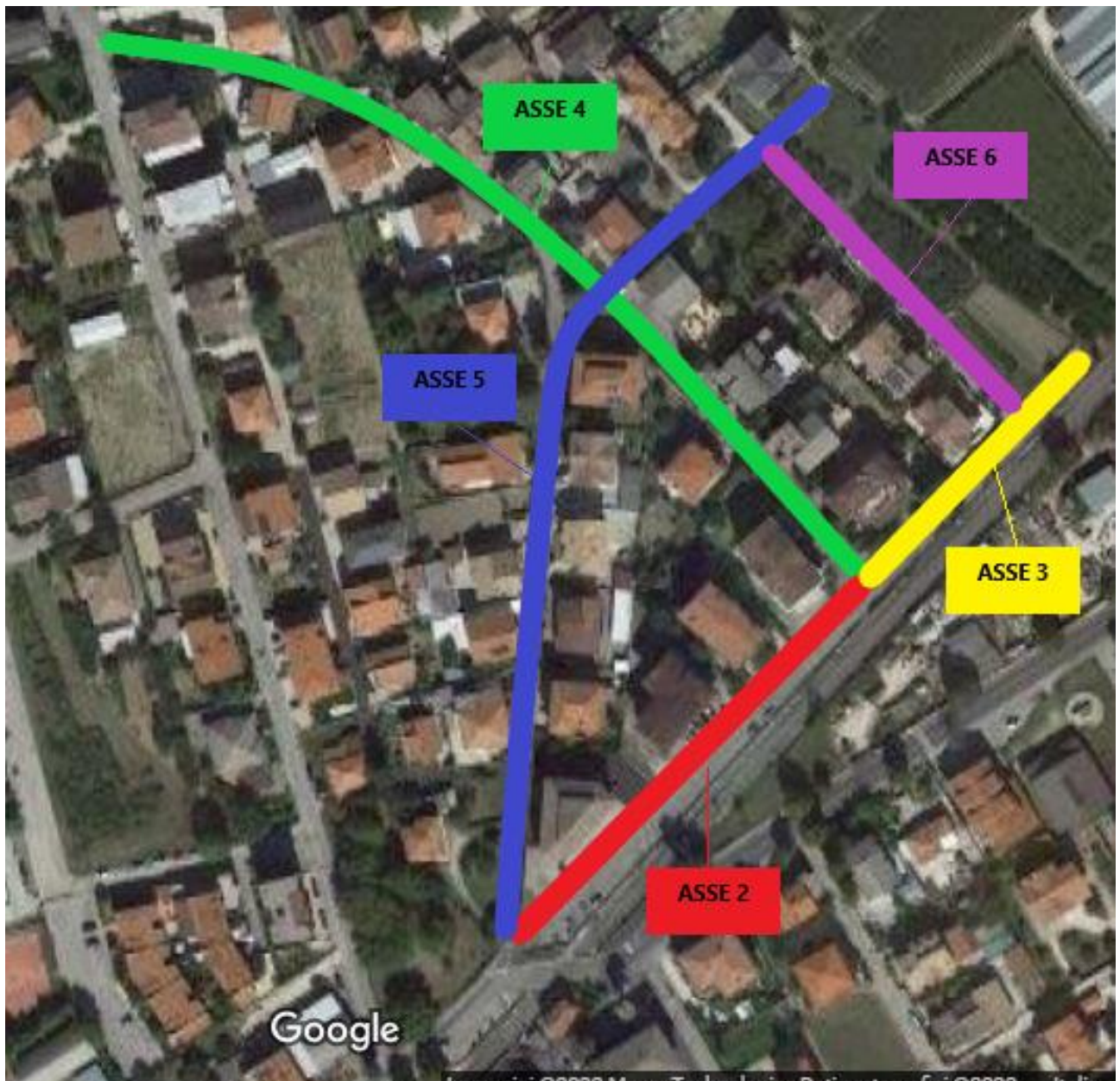
Lo stesso dicasi per tutti coloro che, dal versante nord-est del centro abitato dovranno raggiungere la scuola materna (sita nella frazione di Ripacorbaria) e il cimitero comunale.

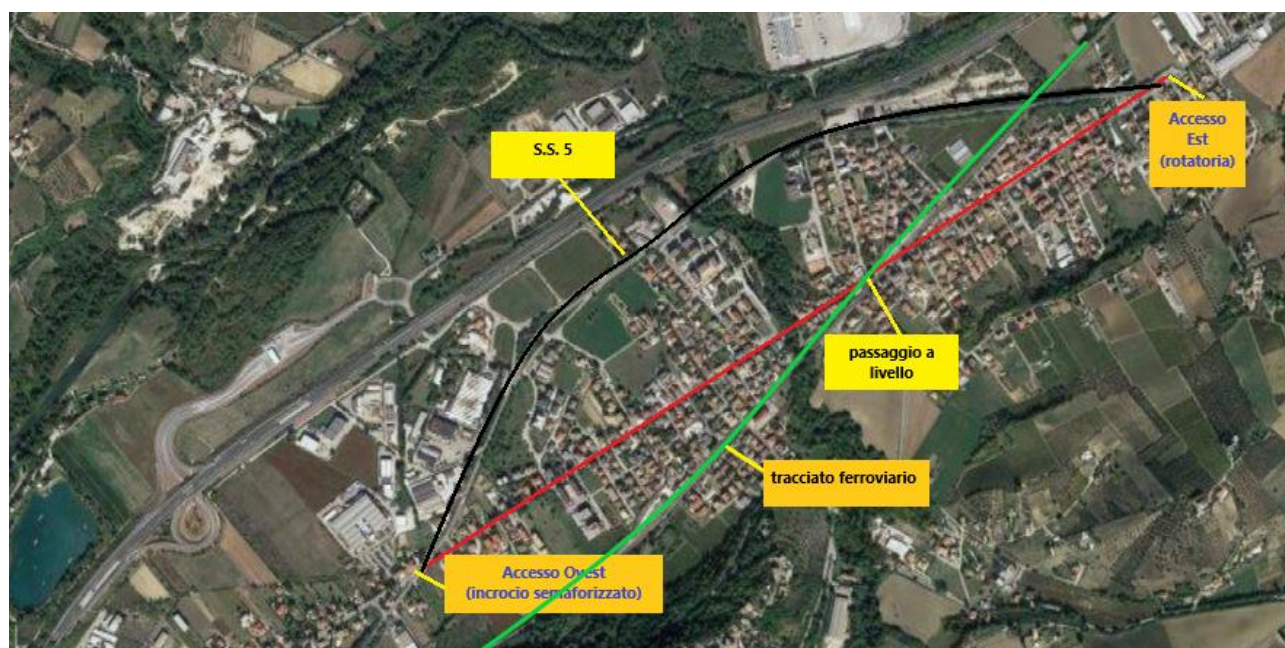
Si segnala, inoltre che, con la soppressione del passaggio a livello PL02, l’Asse 1 della NV08 rappresenta l’unica strada percorribile dai mezzi pesanti provenienti dagli stabilimenti siti nel versante sud di Manoppello Scalo (ad es. stabilimento Dayco). L’elevata pendenza della cavalcaferrovia e l’intersezione a T con Via D’Annunzio renderanno sicuramente disagiata il transito di detti veicoli sull’asse viario ed in particolar modo le manovre di immissione e di uscita da e su Via D’Annunzio.

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











Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Bruno Buccella

29 marzo 2022

VARIANTE UNITARIA CHIETI-MANOPPELLO-ALANNO

Lotto 1 e Lotto 2 del 15-03-2022

FORTI CRITICITA' SULLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL PROGETTO RFI 2021 e AUMENTO DELLA VELOCITA' DI PERCORRENZA NEL TRACCIATO DELLA VARIANTE UNITARIA

Da qualche mese di sta parlando in Abruzzo di ALTA VELOCITA' ferroviaria Roma-Pescara (AV/AC), diffusamente sui media e anche nei Quaderni degli Attori, nell'ambito del Dibattito Pubblico in corso. L'Alta Velocità in Italia è intesa come velocità di percorrenza ferroviaria da 200 a 300 km/h.

QUESTO PROGETTO NON RIGUARDA L'ALTA VELOCITA'.

Il Progetto RFI, infatti, prevede sul Viadotto Ferroviario della Valpescara una velocità massima di 145 km/h e nella curva d'Ingresso a Scafa (che verrà soltanto raddoppiata, non rettificata) la velocità massima attuale di 85 km/h!!!

Il problema strutturale della Ferrovia Pescara-Roma è sempre stato quello della tortuosità del tracciato e delle forti pendenze, inaugurato nel 1873, tanto che alcuni anni fa vennero anche effettuate delle prove tecniche da TRENITALIA con Elettro Treni Rapidi ad Assetto Variabile "Pendolini", ma l'investimento venne abbandonato poiché il tempo di percorrenza da Pescara a Roma non veniva ridotto...

Il Viadotto Ferroviario progettato nel tratto da Manoppello a Alanno ha una RAMPA IN SALITA in forte pendenza verso Pescara, RAGGIO DI CURVATURA STRETTO e presenta UNA DOPPIA CURVATURA nello sviluppo planimetrico; una successione di 28 PILONI ENORMI in cemento armato, di cui il Numero 20 piantato nel greto del Fiume Pescara, al centro dell'alveo; un'ARCATA in acciaio di 120 metri di lunghezza a scavalcare l'Autostrada appena sopra di essa (sui progetti non sono riportate le misure dello "scavalco" ..); un COSTO COMPLESSIVO pari a circa 1/3 di tutto il Lotto 2 (Euro 250 milioni circa).

QUESTO TRACCIATO NON VELOCIZZA LA PERCORRENZA.

PROVOCA UN IMPATTO AMBIENTALE ENORME SULLA VALPESCARA compromettendo l'ecosistema fluviale naturale e ROVINANDO IRRIMEDIABILMENTE IL PAESAGGIO nell'imponenza che assume scavalcando l'Autostrada.

La Variante Unitaria Chieti-Manoppello-Alanno, affiancando invece l'autostrada, attraversa un breve tratto dell'Area Protetta ZSC "Rupe di Turrivalignani e Fiume Pescara", già peraltro interferita dal Progetto RFI in alcuni punti, come evidenziato nella Relazione Vinca.

E' una Criticità Ambientale circoscritta, se il Tracciato in Variante viene affiancato a 30 metri dall'Autostrada.

La Proposta è un MIGLIORAMENTO DEL TRACCIATO RFI 2020.

Il Tracciato in Variante Unitaria verrebbe affiancato all'Asse Autostradale e alla Tiburtina, in un Paesaggio già Caratterizzato e Infrastrutturato, attraversando il Fiume Pescara con un piccolo viadotto sotto Turrivalignani in corrispondenza dell'attraversamento delle due carreggiate autostradali e del viadotto in pendenza della Tiburtina.

NON PROVOCA ABBATTIMENTI DEGLI EDIFICI CIVILI E INDUSTRIALI

Libererebbe inoltre l'attuale tracciato ferroviario da Brecciarola fino all'Ingresso di Scafa per il successivo Progetto della VIA VERDE DELLA VALPESCARA, un asse ciclopedonale di altissima qualità e pregio ambientale che attraversa due volte il Fiume Pescara e costeggia per un lungo tratto l'Area Protetta ZSC, offrendo l'opportunità di una VALORIZZAZIONE TURISTICA E AMBIENTALE DI ALTISSIMO PREGIO agli Abitati di Manoppello Scalo e Alanno Scalo

Pertanto

SI VELOCIZZAZIONE

NO ABBATTIMENTI

VARIANTE DI CHIETI - MANOPPELLO - ALANNO



- Nuova Stazione Ferroviaria
- Miglioramento del Tracciato RFI 2020
- Miglioramento del Tracciato RFI 2021
- Attraversamento Zona Speciale di Conservazione già interferita dal Tracciato RFI 2021 - PFTE

- **COMPLESSITA' INFRASTRUTTURALE** notevolmente semplificata
- **SOSTENIBILITA' TECNICO-FUNZIONALE** notevolmente migliorata
- **COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE** notevolmente ridotti
- **ELIMINAZIONE DI TUTTI GLI ABBATTIMENTI DEGLI EDIFICI CIVILI E INDUSTRIALI**
- **ELIMINAZIONE DEL VIADOTTO FERROVIARIO DELLA VAL PESCARA E AUMENTO VELOCITA' DI PERCORRENZA**

VARIANTE STAZIONE DI ALANNO



- Nuova Stazione Ferroviaria
- Miglioramento del Tracciato RFI 2020
- Miglioramento del Tracciato RFI 2021
- Attraversamento Zona Speciale di Conservazione
- Completamento stradale di 300 metri per il collegamento al Capoluogo di Alanno rimasto incompiuto dagli anni 90

- **COMPLESSITA' INFRASTRUTTURALE** notevolmente semplificata
- **SOSTENIBILITA' TECNICO-FUNZIONALE** notevolmente migliorata
- **COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE** notevolmente ridotti
- **ELIMINAZIONE DI TUTTI GLI ABBATTIMENTI DEGLI EDIFICI CIVILI E INDUSTRIALI**
- **ELIMINAZIONE DEL VIADOTTO FERROVIARIO DELLA VAL PESCARA E AUMENTO VELOCITA' DI PERCORRENZA**

VARIANTE DI INGRESSO A SCAFA



- Nuova Stazione Ferroviaria
- Miglioramento del Tracciato RFI 2020
- Miglioramento del Tracciato RFI 2021
- Attraversamento Zona Speciale di Conservazione già interferita dal Tracciato RFI 2021 - PFTE

- **COMPLESSITA' INFRASTRUTTURALE** notevolmente semplificata
- **SOSTENIBILITA' TECNICO-FUNZIONALE** notevolmente migliorata
- **COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE** notevolmente ridotti
- **ELIMINAZIONE DI TUTTI GLI ABBATTIMENTI DEGLI EDIFICI CIVILI E INDUSTRIALI**
- **ELIMINAZIONE DEL VIADOTTO FERROVIARIO DELLA VAL PESCARA E AUMENTO VELOCITA' DI PERCORRENZA**



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Doriana D'Almonte

29 marzo 2022

APPROFONDIMENTI DETTAGLI ESPROPRI

Nella pag.163 del Dossier di progetto si parla di indennità di esproprio, dei tempi di corresponsione e tempistica prevista. Temi affrontati nel dettaglio nell'incontro dibattito del 17 marzo u.s.

Pur ribadendo concetti già espressi è fondamentale considerare:

i costi aggiuntivi all'esproprio quali spese di trasloco, terreno e ricostruzione fabbricato o acquisto nuova abitazione, eventuali spese per deposito beni materiali ed eventuali danni che ne possono derivare, eventuali spese per soggiorno provvisorio in attesa di definitivo trasferimento nuova struttura abitativa. Gli indennizzi erogati in tempi certi devono tener conto dei prezzi e dei rincari del momento e devono essere personalmente concordati con gli interessati affinché un'opera di utilità pubblica consideri anche i notevoli disagi da affrontare e l'aspetto psicologico sicuramente non quantificabile.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Marco Blasioli
Legale
Rappresentante
Orsini & Blasioli Srl

31 marzo 2022

Lo scrivente Marco Blasioli in qualità di Legale Rappresentante della Orsini e Blasioli s.r.l., con sede in Alanno (Pe), alla Via E. Fermi, n.16 (identificata al N.C.T. del Comune di Alanno, al Foglio n. 22, Part. n. 719; Part. n. 517; Part. n. 819. Comune di Rosciano Foglio n. 28, Part. 441) è Azienda che si occupa di carpenteria industriale e costruzioni metalliche alle cui dipendenze prestano attività lavorativa n. 47 dipendenti assunti a tempo indeterminato che garantisce lavori in subappalto a numerose Aziende del territorio, con un notevole indotto lavorativo per Aziende di trasporto, Imprese artigianali, Imprese di pulizia, montatori, Studi di progettazione esterni, Studi di professionisti, ecc.
In questa sede faccio presente quanto segue:

a) Il progetto redatto da ITALFER per conto di RFI prevede

- l'espropriazione di quota parte delle aree di proprietà dell'Azienda, (Mq 5.000 su 12.000 circa) rendendo inutilizzabile la restante parte delle aree;

- La demolizione del fabbricato ad uso industriale N° 7 del lotto 2, (sottoposto a vincolo di mutuo ipotecario) i cui estremi catastali sono soprarichiamati, con annessa palazzina uffici, cabina Enel, magazzino stoccaggio merce, etc.

- Fabbricato industriale e palazzina uffici con annessi impianti elettrici specifici, rete LAN etc, oltre a macchinari specifici quali impianti di sollevamento non asportabili impianto taglio lamiera, presse con relative fondazioni, calandre etc.

b) l'incertezza derivata dalla mancata indicazione di una data esatta di esproprio, rende impossibile

- lo spostamento dell'Azienda presso altri opifici da realizzare, compatibilmente con un flusso di pagamenti legati ai ristori adeguati alle necessità di ricostruzione e trasloco, TALI DA GARANTIRE LA CONTINUITA' DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE E NON AVERE FERMI PRODUTTIVI CHE COMPORTEREBBERO PENALI PREVISTE CONTRATTUALMENTE CON I NS CLIENTI, OLTRE ALLA PERDITA DI CLIENTELA

- impossibile la programmazione e l'esecuzione dei contratti in corso, anche pluriennali, e di quelli futuri necessari per la prosecuzione delle attività produttive dell'Azienda

- limitazioni nell'acquisto di ferro e altre materie prime.

c) Si coglie l'occasione del quaderno degli attori come documento ufficiale agli atti del dibattito pubblico per segnalare e rimarcare la totale inadeguatezza nella gestione del problema degli eventuali espropri della quale si è venuti a conoscenza attraverso il passaparola e la totale assenza di comunicazioni ufficiali.

A tal Proposito la mancata conoscenza dell'effettivo stato di avanzamento della procedura progettuale ed autorizzativa ha comportato un arresto della Proprietà nell'acquisto di nuovi macchinari produttivi già programmati, una riduzione dei Finanziamenti e la causazione di danni che, in ogni modo, ci si riserva di quantificare nelle opportune sedi giudiziarie, oltre all'indennizzo relativo al mancato guadagno e perdita di opportunità menzionato dalla normativa europea CEDU, per il tempo di fermo produttivo legato ai tempi di ricostruzione e avviamento nel nuovo ipotetico sito.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Alessandro Cipressi

31 marzo 2022

Dopo aver ascoltato i dibattiti in merito al progetto di raddoppio della linea ferroviaria così come presentato da RFI, mi preme segnalare i disagi che questo scellerato progetto andrebbe a creare soprattutto per la parte est di Manoppello scalo.

Risiedo in via Nino Bixio traversa che dà su via Aldo Moro, l'eliminazione del passaggio a livello taglierebbe in due il paese.

Su via Aldo Moro attualmente ci sono 4 fermate della linea urbana La Panoramica e 2 fermate dei servizi TUA, come verranno sostituite? La nuova ferrovia prevede una fermata su via A. Moro? questa zona rappresenta una popolosa parte di Manoppello scalo che probabilmente rimarrà senza servizi urbani in quanto i mezzi pubblici saranno costretti a tornare indietro e non troveranno neanche gli spazi necessari per manovrare.

Non prendere in seria considerazione la variante dei cittadini, così come proposto dalle amministrazioni di Manoppello e Chieti, significherebbe calpestare la volontà del popolo in modo ignobile.

Il malcontento generale ormai è stato creato, speriamo solo che non possa degenerare in sommosse.

PNRR impone fretta ma, l'ultima r, resilienza, per chi non lo sapesse significa la capacità di saper affrontare e risolvere i problemi, qui si sta andando nettamente in direzione opposta.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Mario Trovarelli

31 marzo 2022

È prevista l'espropriazione del mio immobile in via Sagittario, 12 pur essendo distante dalle opere oggetto dell'intervento. La ragione come ha detto la RFI è la sistemazione del Fosso Schiavolino. Non riesco a capire quale sia l'intervento visto che a monte e a valle il canale di scolo rimane invariato. Chiedo di riconsiderare l'intervento di progetto salvando la mia abitazione.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Alceste Toppi

31 marzo 2022

Buonasera, sono il Sig. Toppi Alceste, consultano i vari progetti che sono stati messi a disposizione dalle amministrazioni e anche all' interno del sito db, sarebbe opportuno fare su ognuno di esse , una piccola leggenda, perché, chi non è del mestiere ha difficoltà a capire cosa succede all' interno delle proprie proprietà, come è successo a me consultando gli allegati del lotto 2 Alanno
grazie per la Disponibilità



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Giorgio De Luca
Sindaco di
Manoppello

1 aprile 2022

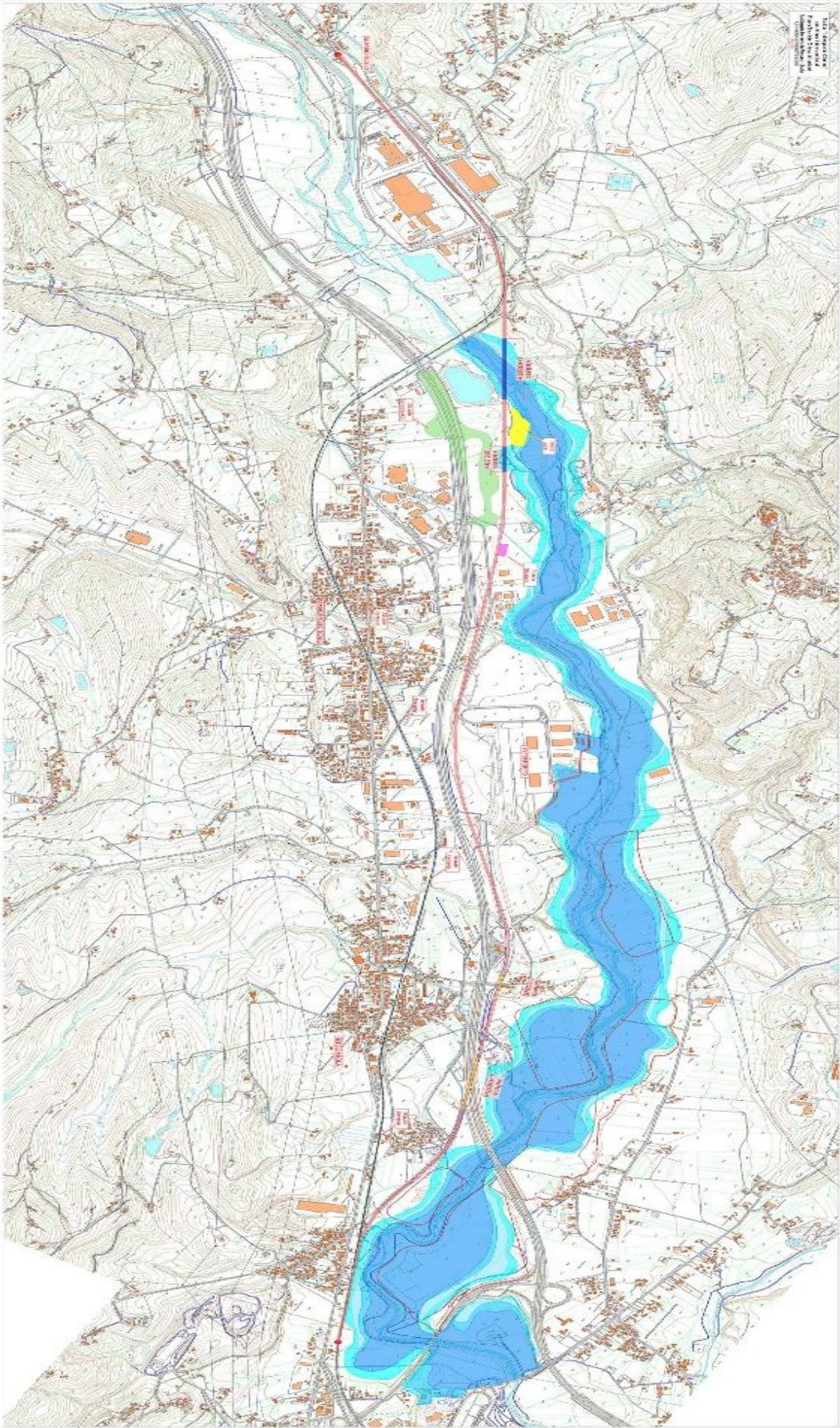
Inserimento tra i progetti alternativi Lotto 1 (Brecciarola – Manoppello Scalo) e Lotto 2 (Manoppello Scalo – Scafa) - Tavole dell'Ipotesi Progetto Cittadino, Variante Interporto

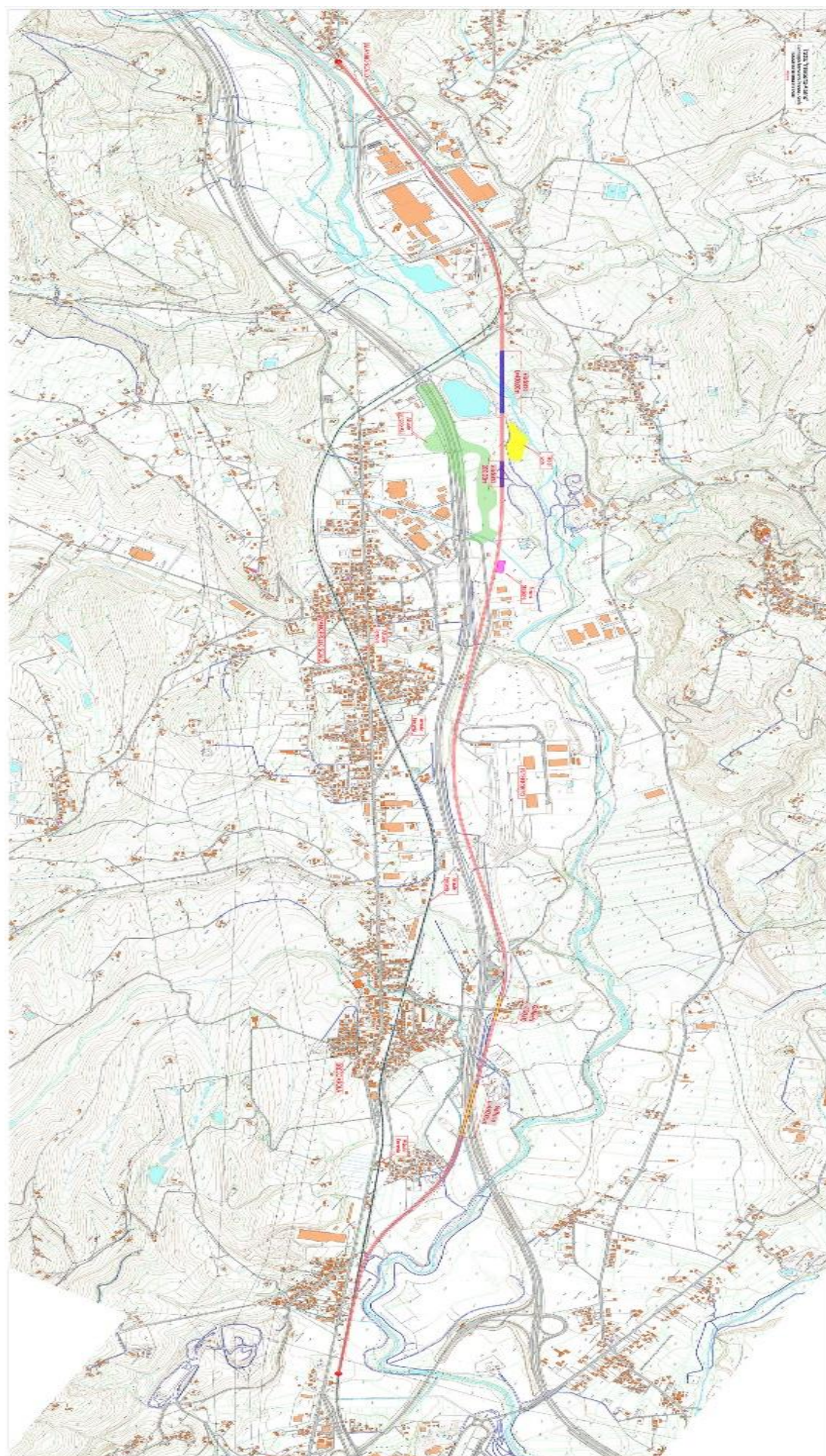
Come ormai noto a tutti, le quattro soluzioni di progetto per il raddoppio ferroviario- velocizzazione Linea Roma- Pescara che riguardano i Lotti 1 (Brecciarola – Manoppello Scalo) e 2 (Manoppello Scalo- Scafa), non soddisfano i Nostri territori per i motivi che abbiamo ampiamente discusso negli ultimi mesi nelle varie sedi.

Nell'incontro tenutosi a Roma martedì 01/03/2022 nella sede di RFI con il Commissario Ing. Vincenzo Macello, è stata presentata la soluzione dei Comuni di Manoppello e Chieti con un'ipotesi progettuale successivamente denominata "Progetto Cittadino". Detta ipotesi è stata illustrata in occasione del tavolo tecnico tenutosi nella giornata di Giovedì 03/03/2022 presso gli uffici dell'Interporto d'Abruzzo alla presenza dei Tecnici di RFI e di Italferr, della Coordinatrice del Dibattito Pubblico, del Presidente del Consiglio Regionale, dei Tecnici della Regione Abruzzo e dei Sindaci interessati e successivamente ripetuta in occasione del Dibattito pubblico del pomeriggio presso l'Aurum di Pescara.

Tale presentazione sembrerebbe che abbia avuto un notevole, quasi unanime, consenso da parte della cittadinanza di Chieti e Manoppello. Per tale motivo, ed essendo la nostra proposta poco impattante sotto l'aspetto ambientale così da consentire il raggiungimento degli obiettivi cardine del PNRR (principio DNSH), si è chiesto l'elaborazione di uno studio approfondito e di un PFTE dell'Ipotesi Progetto Cittadino al fine di inserirlo tra le soluzioni progettuali alternative nei tempi strettissimi che il PNRR ci impone.

Dunque, si allegano le tavole che rappresentano lo studio preliminare d'inserimento territoriale della nuova linea ferroviaria in argomento con la sovrapposizione della stessa con i vincoli derivanti dal Piano Stralcio Difesa Alluvioni della Regione Abruzzo.







Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



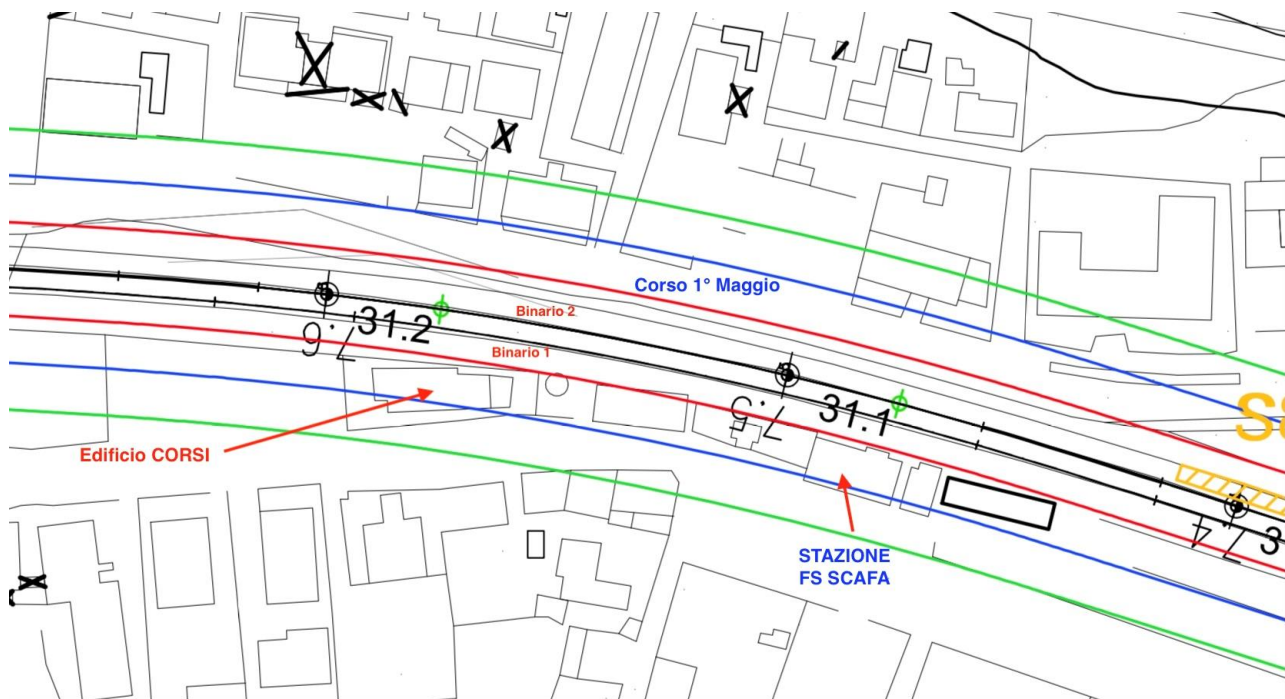
**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

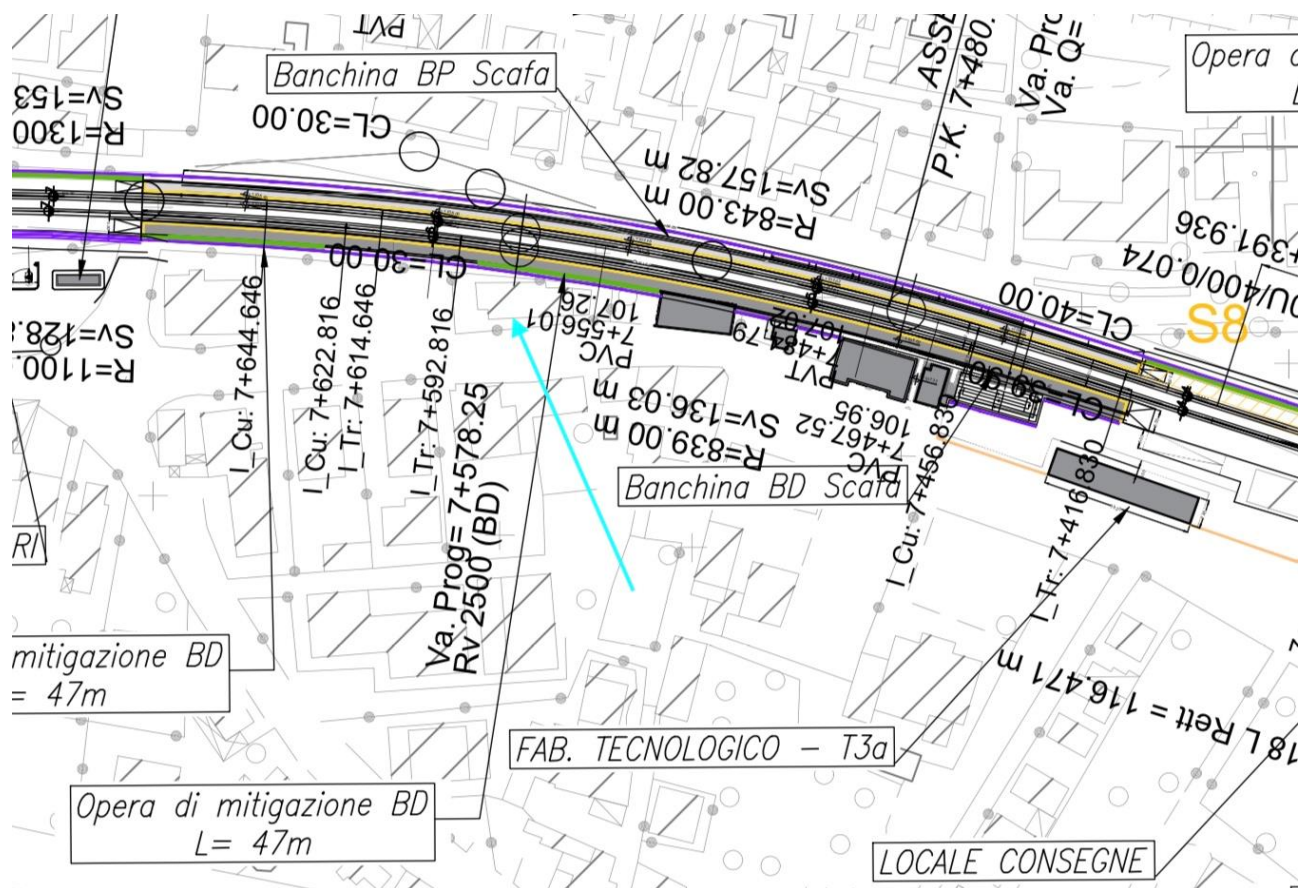
Presentato da
**Vincenzo e Luigi
Corsi**

3 aprile 2022

Riportiamo in questa sede tutte le problematiche espresse nell'incontro del 30 Marzo presso il Comune di Scafa nell'ambito del dibattito pubblico. Segnaliamo la situazione dell'edificio di ns proprietà (Eredi Corsi Giulio) di natura residenziale e commerciale, ubicato a pochi metri dai binari e confinante da altro lato all'area della stazione di Scafa. Sul lato binari confiniamo con il marciapiedi passeggeri del binario 1, sempre su questo lato esistono diverse finestre dei 2 piani dell'edificio, la visuale e l'insolazione è ottima su tutto il fronte. Nell'adeguamento infrastrutturale conseguente ai lavori del raddoppio della ferrovia apprendiamo (consultando i vs elaborati) che su tutto il confine è previsto un muro cosiddetto "antisvio" di notevoli dimensioni con su le barriere antirumore fino all'altezza di 5,5 metri. L'edificio è identificato nei vs rilievi con i codici ricettore n° 1216 e 1217, il muro è identificato sul vs elaborato come MU21N e la barriera come BA32 e si trovano sul binario dispari compresa nella chilometrica di progetto da Km 7,550 a Km 7,600 del lotto 2 Manoppello-Scafa Va da sé che è un pò scioccante ritrovarsi ad una distanza di circa di 3-4 metri dalle finestre dell'abitazione un muro ed una barriera che oscurerà completamente la luminosità e la visibilità dell'abitazione peggiorando la vivibilità delle residenze. In conseguenza di tutto ciò chiediamo in primis ai progettisti dell'opera di considerare l'eventualità di evitare la costruzione del muro e della barriera e/o nel caso questo non fosse possibile ricorrere a tutte le soluzioni alternative per mitigare al massimo questo impatto. In tal caso è evidente che il valore commerciale dell'immobile in questione subirà purtroppo un deprezzamento notevole e sarà ns intenzione percorrere tutte le vie per ottenere un indennizzo adeguato. A tal fine segnaliamo che sulle cartografie da voi emesse recentemente, riguardante le distanze dai binari, forse per un refuso tecnico, tali distanze sembrerebbero disassate verso il lato Corso 1° Maggio ponendo il ns edificio nella fascia superiore ai 10 metri quando in realtà dista dal binario ad una distanza variabile dai 6 ai 7,5 metri.

Si allegano foto ed elaborati.











Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Mauro Di Meo

3 aprile 2022

PER MANOPPELLO SCALO L'UNICA SOLUZIONE PRATICABILE È LA "VARIANTE DEI CITTADINI".

1) BENESSERE DEI RESIDENTI

Manoppello Scalo ha la FORTUNA di poter utilizzare il SERVIZIO PUBBLICO URBANO degli AUTOBUS della Città di Chieti (PANORAMICA). Tale risultato è stato ottenuto con forza circa 40 anni fa e, in seguito alla costituzione dell'AREA METROPOLITANA CHIETI-PESCARA, i residenti di questa VASTA AREA (Chieti, Pescara, Montesilvano, Francavilla al Mare, etc.) possono usufruire del tanto ambito "BIGLIETTO UNICO", e dunque muoversi in autobus pagando solo € 1,20 a tratta. Di conseguenza, il costo degli abbonamenti, pari ad 1/3 rispetto a quanto pagato dai ragazzi dei paesi limitrofi, ha fatto sì che molti studenti delle aree vicine vengano nel nostro comune per raggiungere più facilmente e ad un costo minore la città di Chieti. Inoltre, sempre la presenza della Panoramica, è stata una delle variabili che negli anni 2000 ha influenzato le scelte abitative di molti che dalla vicina Chieti si sono trasferiti a Manoppello Scalo, dove gli immobili, grazie al consistente sviluppo edilizio di quel periodo, avevano costi senza dubbio più accessibili. Detto questo, la soluzione proposta da RFI, in cui si andrebbe ad eliminare il PASSAGGIO A LIVELLO di via XX SETTEMBRE, potrebbe portare:

ad un ACCORCIAMENTO del percorso attuale (linea rossa ALLEGATO 3), in quanto si dovrebbe rientrare in Via Verdi (linea celeste su MAPPA in allegato). In questo caso, i residenti della frazione di RIPACORBARIA di Manoppello (zona ALTA e BASSA), risulterebbero estromessi dal servizio e ciò si tradurrebbe in un DANNO per una parte di residenti;

all'ESCLUSIONE, per Manoppello Scalo, dal territorio coperto dal SERVIZIO PUBBLICO URBANO degli AUTOBUS della Città di Chieti (PANORAMICA), in quanto, a causa della diminuzione di utenti, (conseguente all'esclusione dei residenti della frazione di RIPACORBARIA di Manoppello -zona ALTA e BASSA), per le autolinee sopra menzionate, potrebbe risultare antieconomico arrivare fino a Manoppello Scalo. In questo caso si genererebbe un DANNO per tutti i residenti della zona interessata dall'intervento.

Con la soppressione dei PASSAGGI A LIVELLO di VIA AMENDOLA e VIA XX SETTEMBRE, sostituiti con SOTTOPASSI PEDONALI, la MOBILITA' URBANA risulta del tutto COMPROMESSA.

Se un ragazzo o ragazza di 14/15 anni che risiede in Via Gran Sasso volesse recarsi, con lo scooter, nella Palestra dove si allena l'ARABONA VOLLEY, in Via Staccioli, avrebbe la necessità di percorrere una STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA (vedi MAPPA in allegato). In questo caso si metterebbe a repentaglio sia la vita dei nostri ragazzi e sia la condotta di guida degli automobilisti che quotidianamente percorrono le strade intercomunali.

2) PAESAGGIO.

L'installazione di BARRIERE ANTIRUMORE ALTE 6 metri dal piano campagna, oltre che dividere in maniera PERMANENTE L'INTERA COMUNITA' di Manoppello Scalo, comprometterebbe in maniera SENSIBILE, l'orizzonte attualmente visibile.

Per quanto sopra riportato nei punti 1 e 2, reputo come UNICA e MIGLIOR soluzione quella di realizzare la "VARIANTE DEI CITTADINI"

3) RUMOROSITA'.

Realizzando la "VARIANTE DEI CITTADINI" si avranno i seguenti benefici:

3.1 trovandosi in una zona scarsamente antropizzata (ci sono solo insediamenti industriali o commerciali), la rumorosità prodotta dalle attività, sia in CORSO D'OPERA che POST OPERAM, sarebbe scarsamente impattante sull'ambiente circostante;

- 3.2 il punto sopra garantirebbe la piena esecuzione dell'opera con lo svolgimento delle attività h24,
in maniera da consentire lo svolgimento dei lavori in tempi congrui alle tempistiche imposte da PNRR
- 3.3 si eviterebbero le circa 80 demolizioni e quindi si andrebbe a contenere la rumorosità in CORSO D'OPERA
- 3.4 il punto 3.1 eviterebbe anche l'installazione delle BARRIERE ANTI RUMORE alte 6 m.

4) QUALITA' DELL'ARIA.

Realizzando la "VARIANTE DEI CITTADINI" si avranno i seguenti benefici:

- 4.1 si eviterebbero le circa 80 demolizioni e tutte le conseguenti polveri che impatterebbero negativamente sulle zone coinvolte che sono chiaramente abitate;
- 4.2 la lavorazione, dunque, al di fuori del centro abitato, consentirebbe una gestione più semplice e sostenibile delle polveri che si genereranno.

5) SALUTE PUBBLICA.

Realizzando la "VARIANTE DEI CITTADINI" si avranno i seguenti benefici:

- 5.1 eseguendo l'opera non in affiancamento alla linea esistente, per i lavoratori verrebbe ELIMINATO il rischio di rimanere coinvolti in incidenti dovuti al transito di treni durante le attività.
- 5.2 le attività di realizzazione non avrebbero l'esigenza di INTERRUPERE IL SERVIZIO DI TRASPORTO DI PUBBLICA UTILITA' (transito dei treni), se non nel solo momento in cui, chiaramente, si dovranno realizzare gli allacci alla linea esistente.

6) PERDITA DELLE CONSOLIDATE TRADIZIONI CITTADINE

Con la soppressione del passaggio a livello di Via Amendola, sarà compromesso in modo definitivo lo svolgimento della tradizionale VIA CRUCIS DEL VENERDI' SANTO. Tale manifestazione si svolge TUTTI GLI ANNI, partendo dalla Chiesa di San Pancrazio fino ad arrivare all'ABAZIA DI SANTA MARIA ARABONA (andata e ritorno).

Con la soppressione del passaggio a livello di Via Amendola, non sarà più possibile svolgere il CORTEO FUNEBRE con CARRO (automobile di almeno 5 m di lunghezza). Si parte dalla Chiesa di San Pancrazio fino ad arrivare al CIMITERO.

7) SFIDUCIA VERSO LE ISTITUZIONI

Manoppello Scalo aspetta da 25 anni lo spostamento della linea ferroviaria, in quanto era uno degli impegni formali stabiliti per la cessione dei terreni per la realizzazione dell'INTERPORTO D'ABRUZZO. Tale adempimento doveva essere espletato nella realizzazione del LOTTO 3 della summenzionata opera, che purtroppo non è stata mai realizzata e mai si realizzerà.

Ora nel 2022 che ci sono i finanziamenti del PNRR (e non di RFI) si sceglie di intraprendere il RADDOPPIO IN AFFIANCAMENTO.

Per la comunità di Manoppello Scalo sarebbe oltre al DANNO (occupazione di suolo per realizzare un'opera PUBBLICA che non è mai decollata) anche la BEFFA con la DEVASTAZIONE DELL'INTERO CENTRO URBANO.

PER NOI DI MANOPPELLO SCALO, L'UNICA SOLUZIONE PERCORRIBILE È LA "VARIANTE DEI CITTADINI".

Mauro Di Meo un residente di Manoppello Scalo

The map shows the Manoppello Scalo area, with the A25 Autostrada Torino-Pescara running diagonally across the top. A red dashed line indicates a bus route. A green line highlights a specific segment of the route. Labels include 'Manoppello Scalo', 'A25', 'STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA', and 'VERSUS DI ANDATA SERVIZIO URBANO CITTÀ DI CHIETI (BUS)'. Yellow arrows point towards the bottom left and bottom right corners.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Renato Di Salvatore
Capo Ufficio Tecnico
Consorzio per lo
Sviluppo Industriale

6 aprile 2022

CONSIDERAZIONI SUL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA ROMA-PESCARA

La Roma-Pescara è il principale asse ferroviario trasversale dell'Italia centrale, nessuno, credo, obietti la necessità di un ammodernamento di una linea ferroviaria ottocentesca: I tempi moderni inducono soprattutto a pensare un collegamento veloce tra i due estremi. In sintesi è l'intendimento delle RFI. In realtà si tratta di una direttrice da ripensare profondamente. Di primo acchito, l'obiettivo sembrerebbe quello di dare a questa linea un ruolo che ora manca completamente, quello di collegamento veloce per passeggeri e merci. L'attuale linea ottocentesca lunga 240 km è a binario singolo, esclusi i primi 15 km nel nodo di Roma, ha pendenze superiori al 30 per mille, presenta una sagoma limite in galleria non idonea rispetto agli standard europei, un peso assiale limitato, con moduli ferroviari di stazione inferiori a 750 m, stretti raggi di curvatura e una ottantina di passaggi a livello. Non è, pertanto, adeguata al traffico merci, oltre a rappresentare una strozzatura anche per quello passeggeri a lunga distanza. L'altro problema, non di secondaria importanza, è quello dell'impatto sui territori attraversati e sulle comunità interessate. Questa rilevanza trova nei dibattiti, nei blog, sui social, un profondo scontento, una profonda costernazione verso un progetto, solo sulla carta, condiviso. A gran voce si chiede un ripensamento del tracciato, spesso se ne chiedono le ragioni di un così irrigidimento e difesa ad oltranza, da parte delle RFI, di un progetto che viene imposto e non condiviso. La discussione in tal senso trova una vasta eco tra le popolazioni interessate da questo mastodontico intervento, preannunciando sin da ora, tensioni sociali e aspettative mal riposte. Ma vorrei porre all'attenzione anche l'impatto che questo progetto ha sulle aree industriali. Le opere proposte non trovano la condivisione neppure nel buon senso. Aziende cancellate con tratto di penna, cavalcavia abbattuti, infrastrutture violentate nelle loro funzioni e programmazione. Mi chiedo, se il quadro economico ha nella voce espropri e ricostruzioni una analisi dei costi reali. Cancellare strade industriali, cavalcavia (Alanno), intere aziende, non hanno forse come risultato finale quello di spaccare territori, mutilare opere costate alla COLLETTIVITA' tanti soldi ed ora resi inutili (nella migliore delle ipotesi o distrutti nelle quali totalità dei casi? Che senso ha avere un Piano Regolatore, una Programmazione, Regolamenti e Vincoli, osservati e fatti osservare dai nostri tecnici e dagli operatori economici (aziende) se poi in nome di tracciato tutto ciò viene meno. anni di urbanistica ci hanno insegnato che esistono possibilità alternative ad una visione semplicemente impositiva di un'opera di cui non se comprende fino a fondo la necessità (vedi punto 1). Come si valuteranno gli espropri di strade con le relative infrastrutture (illuminazione, reti fognarie, rete acquedottistiche, etc.) come prezzo agricolo? e chi si farà carico di quantizzare e restituire altrove ciò che in decenni è stato finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno prima, poi Regione e con altre provenienze pubbliche? Nel frattempo che una azienda viene cancellata non c'è esproprio che tenga. Le aziende vivono di programmazione, di commesse, di impegni. Quale piano prevede una continuità produttiva? parliamo anche di lavoratori. Ci sono aziende che hanno decine e decine di lavoratori. Dietro i lavoratori ci sono famiglie. Che fine fanno? chiude l'azienda per l'esproprio per "pubblica utilità". che fine fanno sia gli imprenditori che i lavoratori? non se ne parla. Questo, e spero di non essere una Cassandra, è preludio ad una tensione sociale dai difficili ma intuibili sviluppi. Il diritto al lavoro, su cui fonda la Costituzione Italiana, non lascia margini per interventi che non danno risposte e fanno venir meno, luoghi come le aree industriali. Mi chiedo: sono state valutate le opportunità di seguire il tracciato autostradale? sono state valutate la possibilità di interrimento, almeno in alcuni tratti? Esistono spazi per una interlocuzione propositiva o la concertazione con i territori, con gli Enti, con le persone che vivono i luoghi del lavoro così come le comunità locali, si tratta di un capitolo chiuso a priori? Resta la considerazione finale che senza il buonsenso, ogni intervento è destinato al fallimento: Mi chiedo, anche rispetto ad una valutazione ambientale, ma è normale scavallare il fiume Pescara, piazzando al centro del letto del fiume un pilone di campata? Lo stravolgimento di aree già fortemente compromesse, non inducono alcuna riflessione? non esiste un partito del no, esiste il buon senso.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Caterina Pasquini

6 aprile 2022

Come cittadina di Manoppello Scalo mi sembra doveroso manifestare il mio profondo dissenso nei confronti del progetto presentato da RFI per il raddoppio della linea ferroviaria all'interno del centro urbano di Manoppello Scalo, dissenso più volte manifestato dalla totalità degli abitanti del nostro comune in più sedi, e quindi da ribadire con forza nell'ambito del Dibattito Pubblico, che sembrava essere uno strumento istituito per ascoltare e tenere in considerazione i pareri della cittadinanza, ma per quanto abbiamo constatato finora appare sempre più come una presa in giro, una maniera per rabbonire le proteste legittime degli interessati, per poi continuare ad andare avanti con il progetto originario. L'opposizione al progetto è dovuta al fatto che l'impatto sociale negativo provocato da tale intervento supera di gran lunga qualsiasi tentativo di mitigazione o ristoro proposto, e per impatto sociale si intende: il "passare sopra", letteralmente, alle abitazioni, alle proprietà, ai diritti di un gran numero di famiglie, tra demolizioni di fabbricati ed occupazioni di aree private, per il passaggio dei nuovi binari e per la realizzazione della viabilità alternativa; altro elemento di forte disagio è la spaccatura del paese, con la muraglia delle barriere "antirumore" e con l'eliminazione dei passaggi a livello, che costringe appunto alla realizzazione di una viabilità alternativa altamente impattante soprattutto con il tessuto urbano esistente, ma anche con la natura circostante e con la vita quotidiana di centinaia e centinaia di persone; ad esempio per la realizzazione della strada alternativa di via Amendola occorre realizzare una rotatoria vicinissima al cimitero, con demolizione di un fabbricato, di una cabina ENEL e abbattimento di una quercia secolare, continuando con l'esproprio di aree private e la demolizione di una palazzina dove vivono 12 famiglie, per proseguire con un cavalcavia che passerà sopra la "nuova" ferrovia porterà sulla viabilità principale di Via D'Annunzio.

Questa viabilità alternativa provocherà anche lo stravolgimento di riti religiosi e tradizioni a cui la nostra comunità è legata da sempre, come ad esempio i riti funebri, o come la processione del Venerdì Santo che procede dalla Chiesa di San Pancrazio (in Via della Stazione) all'abbazia di Santa Maria Arabona, il che non sarà più possibile, perché non è pensabile far transitare una processione con centinaia di persone, statue religiose, altoparlanti, corredi sacri, ecc., attraverso un sottopassaggio pedonale, e tantomeno facendo percorrere la nuova strada, che aumenta la distanza di oltre un chilometro, con cavalcavia sopra la ferrovia, che sarà l'unica possibile per raggiungere Santa Maria dallo Scalo.

Inoltre la nuova viabilità della zona di Via Amendola porterà ad un aumento notevole del traffico, in quanto sostituirà l'attuale funzione della strada provinciale SP 57, per cui vi transiteranno anche camion ed autoarticolati per accedere alla zona industriale e ad aziende che si trovano nella parte sud-est del paese, oltre a pullman turistici diretti all'abbazia cistercense di Santa Maria Arabona, risalente alla fine del XXII secolo, frequentemente meta di turismo religioso; ciò porterà ad un notevole aumento dell'inquinamento atmosferico ed acustico, in una zona che al momento ha una viabilità che serve solo i residenti, e che si trova ai piedi della collina di Santa Maria Arabona, sottoposta a vincolo paesaggistico ed a vincolo idrogeologico.

In sintesi, il progetto così come presentato da RFI non fa altro che peggiorare la qualità della vita della nostra comunità, e questo è un dato di fatto.

Inoltre, è facile pensare che nel percorso da qui a Roma possano venir fuori altre serie criticità, di varia natura, e quindi è possibile che l'obiettivo finale non sia neppure raggiungibile, per cui sarebbe ancora più doloroso assistere alla distruzione della nostra cittadina per un binario che potrebbe rimanere "morto". Per tutto quanto sopra l'auspicio è che si prenda in seria considerazione l'attuazione dell'ipotesi della "Variante dei cittadini" di spostamento del raddoppio del tracciato ferroviario in sede diversa rispetto a quella prevista nel progetto presentato, e quindi al di fuori del centro urbano di Manoppello Scalo, come più volte richiesto dai rappresentanti dell'amministrazione comunale e dal comitato cittadino nelle varie sedi di dibattito, in modo da ridare fiducia a noi cittadini nella possibilità di confronto tanto decantata dallo strumento del Dibattito Pubblico.





Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
**Bartolomeo
Turacchio**
Parroco di
Manoppello Scalo e
Ripacorbaria

6 aprile 2022

Sono Parroco di Ripacorbaria, frazione di Manoppello, dal 1975, e Parroco della Parrocchia di San Pancrazio in Manoppello Scalo dal 1985.

Ho vissuto con la popolazione locale la crescita del paese, passato nel frattempo da 4000 a 7000 abitanti. Da un secolo le comunità di Ripacorbaria, di Manoppello Scalo e di Santa Maria Arabona hanno sopportato il disagio dei passaggi a livello che ne hanno rallentato il traffico, ma un conto era il disagio nel 1980, ben peggiore è quello degli anni 2020.

Trenta anni fa, in cambio degli espropri dei terreni più fertili della zona per la costruzione dell'Interporto, ci erano stati promessi l'apertura di un casello dell'autostrada e lo spostamento della linea ferroviaria fuori dal centro abitato, con lo scalo merci e la stazione passeggeri all'Interporto, e la concessione al comune del tracciato ferroviario dismesso da utilizzare come pista ciclopedonale e zona verde.

Il casello autostradale e lo scalo merci all'interporto sono stati effettivamente realizzati; in modo imprevedibile il covid, l'Europa, il Governo e il PNRR hanno dato a RFI la possibilità di realizzare la velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma.

E' senz'altro un'opportunità unica, utile, da non lasciarsi sfuggire, ma non così come progettato: abbattendo nel solo comune di Manoppello, molte abitazioni che coinvolgono almeno 60 famiglie, alzando un muro di oltre 6 metri come barriera antirumore, spaccando il paese in due per sempre e ostacolando gravemente il collegamento di Manoppello Scalo con Ripacorbaria e Santa Maria Arabona, e dal punto di vista religioso impedendo i cortei funebri tra la chiesa di San Pancrazio e il cimitero, le processioni religiose della Parrocchia verso Santa Maria Arabona, i cortei dei numerosissimi matrimoni che si celebrano a Santa Maria Arabona, nonché il tragitto delle ambulanze e dei Vigili del fuoco, e l'accesso a tutti i servizi (medici di famiglia, farmacia, banca, attività commerciali, il trasporto alunni presso le scuole, che restano al di là della "muraglia").

Pertanto, i fedeli delle due parrocchie, ed il Parroco insieme con tutti i cittadini di Manoppello CHIEDONO:

1. di esaminare paritariamente tutte le proposte migliorative presentate
2. la volontà politica di superare la difficoltà della maggiore spesa richiesta per realizzare il progetto secondo il quanto previsto nella Variante dei Cittadini
3. di non aumentare il danno già arrecato ai cittadini di Manoppello scalo con gli espropri per l'interporto, con ulteriori espropri, abbattimento di tante abitazioni (alcune ancora non ultimate, e tutte affettivamente legate alle famiglie che le abitano e le hanno realizzate con il lavoro di una vita), spaccando il paese, con incremento di inquinamento acustico e ambientale e con gli altri disagi che inevitabilmente l'alta velocità provoca passando in mezzo ad un centro abitato
4. di non aggravare ancora i disagi agli abitanti di Santa Maria Arabona e Ripacorbaria con la spaccatura del paese e la penalizzazione per l'accesso ai servizi derivante dalla viabilità alternativa
5. di non complicare o modificare le tradizioni religiose che da sempre sono in vigore per funerali, matrimoni, funzioni e festività religiose
6. e finalmente di mantenere le promesse e soddisfare le richieste del comune di avere a Manoppello, oltre ad un casello autostradale ed uno scalo merci, anche una fermata passeggeri RFI all'interporto, ed avere la possibilità di utilizzare l'attuale sede ferroviaria come area verde e ciclopedonale, con un aumento della spesa prevista da RFI senz'altro sostenibile se si considerano gli aspetti positivi che si ottengono con la Variante dei cittadini che il sottoscritto e le due Parrocchie di cui sono Parroco sosteniamo e condividiamo totalmente.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Antonio Romilio

7 aprile 2022

Approfitto dell'occasione offerta dal quaderno degli attori, per esprimere quelle che sono, a mio avviso, le criticità del progetto che RFI cerca di imporre su tutto il territorio della Val Pescara e analizzare i vantaggi che invece si avrebbero se si desse ascolto alle richieste dei cittadini, che questi territori li vivono e ne conoscono esigenze e criticità. Mi riferisco alla richiesta di realizzare la "Variante dei Cittadini" formulata dai sindaci dei Comuni di Chieti e Manoppello e che vede favorevoli anche i Sindaci dei comuni di Alanno e Scafa. Nella tavola T.01, il tracciato ferroviario riportato è quello della "Variante dei Cittadini" (1) aggiornato alle modifiche venute fuori dal lavoro dei tecnici Italferr e che quindi è da ritenersi, come da loro dichiarato in più di un'occasione, tecnicamente realizzabile.

Per una migliore lettura qui ci sono le immagini ad una risoluzione migliore:

http://www.thestrangeinthewoods.it/quaderno_attori_db/

Come già noto, questa variante nasce come alternativa alla parte di tracciato proposto da RFI tra il bivio di Brecciarola (N) e la zona industriale di Alanno/Rosciano (A) che attraversando i centri abitati di Brecciarola e Manoppello Scalo, oltre a demolire, in questo tratto, 23 Edifici residenziali (83 unità abitative) e 7 aziende (90 dipendenti circa) ne costituirà la totale devastazione dal punto di vista urbanistico e sociale (in parte visibile nelle tavole T.04 e T.05), con l'irrimediabile stravolgimento delle abitudini di vita, oltre ad un'elevata perdita degli investimenti fatti da parte di TUTTI quelli che hanno scelto questi luoghi per vivere.

La progettazione proposta da Italferr su richiesta di RFI, infatti, è un esercizio che contempla la sola programmazione dell'infrastruttura ferroviaria, non vi è la minima traccia di studi urbanistici, sociologici o di analisi del contesto in cui si sono trovati a calare l'opera; per fare un esempio, non 1 metro di pista ciclabile è computata tra i 720 milioni di € dei lotti 1 e 2, non una riga di relazione che prenda coscienza delle abitudini sociali dei territori che attraversa. In particolare, per quanto riguarda la "mia" Manoppello Scalo, addirittura i riti religiosi come la via crucis, la processione del santo Patrono, i funerali non potranno più essere svolti come da tradizione.

Da quando ne ho memoria il paese in cui vivo ha sempre visto un grande utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, non esiste un sottoscala un garage o una tettoia in cui non se ne trovi almeno una, i bambini vanno da sempre autonomamente a scuola in bicicletta, se si eseguirà il raddoppio secondo la proposta di RFI, in affiancamento alla linea storica, una consistente parte del paese sarà obbligata a prendere l'automobile anche per attività in cui ora ne possono fare a meno. Tra l'altro, l'unico Market che serve una di queste zona si trova, insieme ad altre 10 unità abitative, in una palazzina che verrà demolita (ID 67 dell'elenco Italferr). Il risultato dell'intervento di RFI sarà una divisione dell'abitato di Manoppello Scalo in 3 agglomerati isolati, divisi anche visivamente l'uno dall'altro da barriere antirumore alte 7mt, sarà purtroppo l'esempio di quello che avviene, quando si interviene sull'urbanistica senza averne la COMPETENZA, un vasto campionario accademico di tutto quello che non si deve fare.

Spostando invece, come si chiede da trent'anni, il tracciato ferroviario sulla "Variante dei Cittadini" (1), si libererebbe l'area della linea storica per poterla destinare ad una pista ciclopeditonale che collegherebbe i Comuni di Alanno (A), Rosciano (B), Manoppello (C, E), Cepagatti (L) e Chieti (H, I, N, P). Una vera arteria tra due province dedicata alla sola mobilità dolce, nell'ottica di una reale transizione ecologica, una vera rivoluzione che trasformerebbe un banale progetto di raddoppio ferroviario del '900 in una futuribile infrastruttura integrata degna del finanziamento europeo a cui si vuole attingere (Next generation EU).

Inoltre, delocalizzando la stazione di Manoppello nell'area in prossimità dell'ingresso all'autostrada Roma-Pescara e collegandola con il centro abitato, oltre che con la rete stradale già presente con delle piste ciclabili (600mt di distanza dal centro) magari predisponendo un terminal Bus si eleverebbe lo snodo da Stazione ad Hub di scambio tra gomma, treno e mobilità alternativa (C) e (T.03). Inoltre in previsione della realizzazione del ponte di collegamento verso Rosciano (3) da parte della Provincia di Pescara, questo snodo diventerebbe fruibile da molti più utenti. La stazione ferroviaria, posta a distanza così breve dal casello autostradale, diventerebbe centro attrattivo turistico importante, vista la sempre più crescente diffusione delle e-bike delle bici gravel e del turismo ad esso associato, da qui si potrebbe partire per i tanti itinerari cicloturistici che si stanno sviluppando nelle località che circondano la Val Pescara, oltre al fatto

che una ciclabile che colleghi quasi tutta la vallata potrebbe trasformare la mobilità di tutti i giorni, consentendo ad esempio di andare a scuola in bicicletta o in monopattino a tanti ragazzi anche fuori dal proprio centro abitato.(2)(4)(5)(7)

Non meno importante è stato il modus operandi della compagine tecnica Italferr/RFI che ha preso parte al dibattito pubblico, organizzato in maniera tecnicamente ineccepibile dalla coordinatrice, quasi uno show televisivo, ma come tutti gli show i suoi contenuti erano chiaramente diretti, nel caso specifico diretti a creare l'illusione della democrazia partecipata, ma che in realtà ha portato ogni singola istanza posta dai cittadini a scontrarsi contro un muro. La questione del transito alternativo di autobus in via Barbanera e via Staccioli, dovuta alla barriera che dividerà il paese tra via XX Settembre via A. Moro (T.04), è piuttosto emblematica, da una parte la cittadinanza, che su ogni tavolo ha fatto notare la difficoltà di transito che ci sono ora, senza autobus, dall'altra il supertecnico di turno a ribattere che è stato effettuato un rilievo a 40 punti metro quadro (chi sa cosa significa sa anche che è un'enorme BUGIA) e che lì un autobus di linea ci passa comodo... questione che non fa altro che gettare un'ombra sull'operato e sulla qualità dell'intero iter progettuale.

Io credo che i soli spazi che i cittadini delle comunità di Manoppello e Brecciarola siano disposti a cedere per quello che si sta rivelando come l'ennesimo esperimento infrastrutturale, sono quelli tra l'autostrada ed il fiume dove, difatti, è stata localizzata la "Variante dei Cittadini". Sono territori che hanno già visto concessioni alla pubblica utilità in passato, ad esempio per quel monumento (Cit.) alla sperimentazione infrastrutturale che è l'Interporto D'Abruzzo (G), spazi che ormai hanno perso da tempo la loro natura agreste. Inoltre, il progetto dell'interporto nacque con l'obiettivo di essere ricollegato in maniera bidirezionale alla linea ferroviaria, cosa che ora avviene in una sola direzione, la "Variante dei Cittadini" prevede anche questo collegamento mancante.

Richiedere un ulteriore sacrificio, demolendo i paesi e creando al loro interno opere talmente impattanti da doverne discutere e far digerire la mitigazione con un dibattito pubblico, creerebbe una frattura irreversibile tra istituzioni e cittadini ed in tal senso siamo già sulla buona strada.

Via Galilei - Manoppello Scalo



Via Amendola, Asilo Dino Zambra - Manoppello Scalo

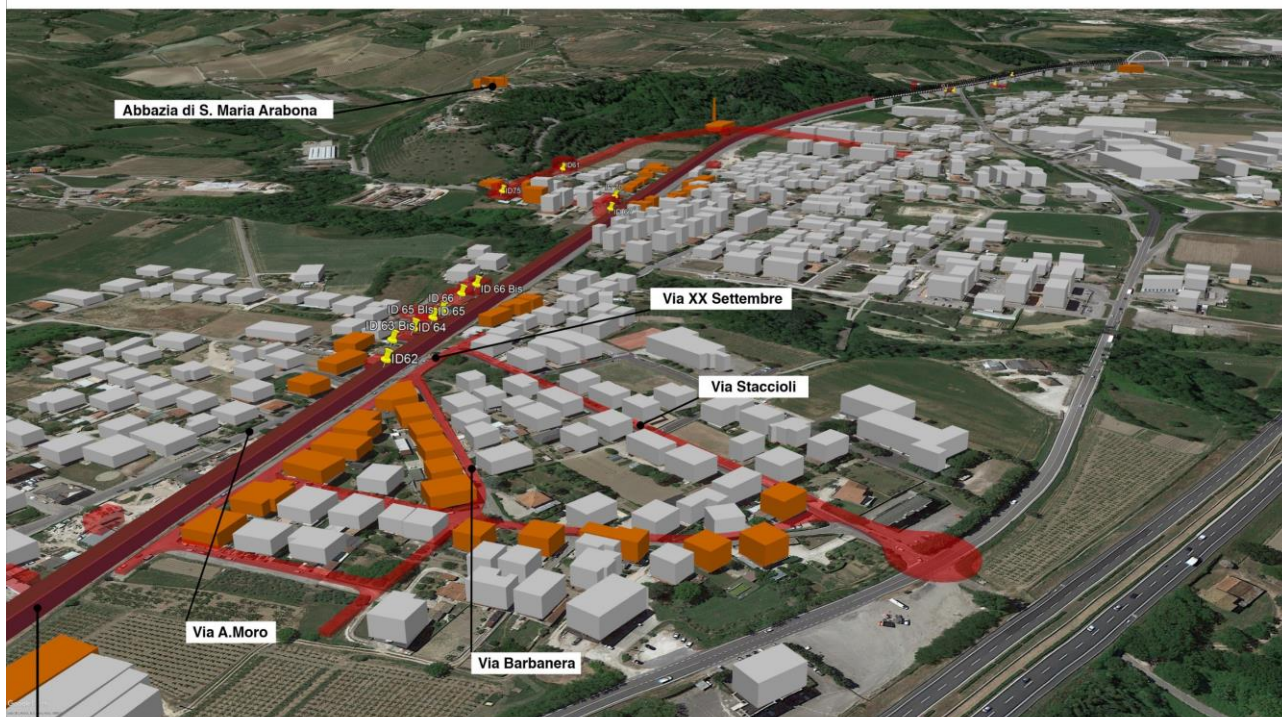


PROGETTO RFI



VARIANTE DEI CITTADINI

T.05 Quaderno degli attori presentato da Antonio Romillo



Simulazione del tracciato RFI all'interno di Manoppello Scalo

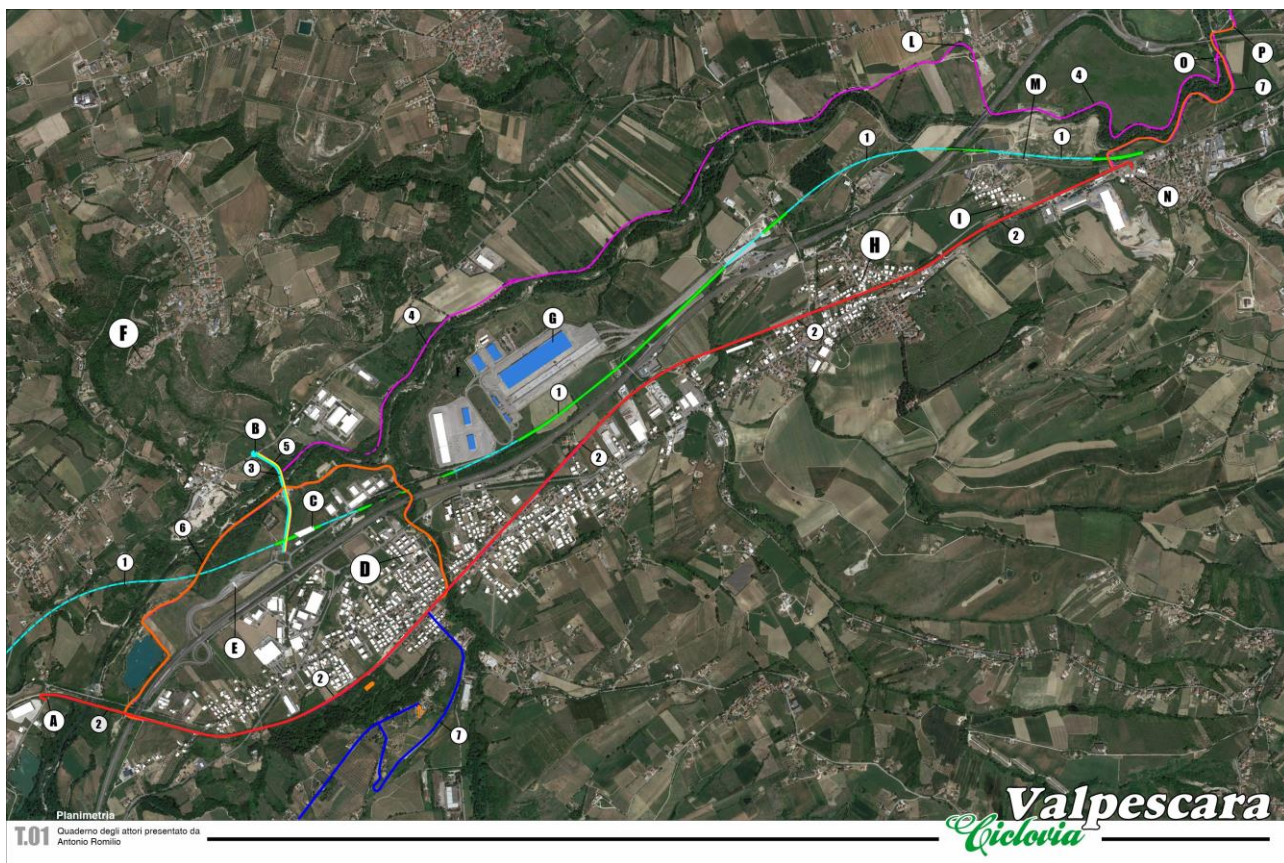
T.04 Quaderno degli attori presentato da Antonio Romillo



T.03 Ipotesi di stazione «Ciclocompatibile»
Quaderno degli attori presentato da Antonio Romillo

- | | |
|---|---|
| A Zona industriale Alanno-Rosciano | H Brecciarola di Chieti |
| B Raccordo con strada provinciale Sp44 nel Comune di Rosciano | I Contrada Mulino - Chieti |
| C Nuova stazione Ferroviaria Manoppello-Rosciano (Gomma-Rotaia-Bicicletta) | L Ingresso alla ciclabile Villareia - Cepagatti |
| D Manoppello Scalo | M Nuova fermata Metropolitana - Mulino di Brecciarola |
| E Manoppello Scalo - Ingresso Autostrada | N Bivio Brecciarola - Chieti |
| F Rosciano | O Ponte metallico esistente (Ponte Bailey) |
| G Interporto D'Abruzzo | P Uscita su rotonda di accesso al centro commerciale Megalo - Chieti |

- 1 **Proposta di variante V03** - Variante dei Cittadini nella versione ingegnerizzata da Italfer e inserita tra i documenti del dibattito pubblico il 18 Marzo 2022.
- 2 **Percorso ciclo-pedonale** su ex tracciato ferroviario dalla zona industriale di Alanno (A) al bivio di Brecciarola di Chieti (N) da realizzare con materiali utili a consentire l'utilizzo in tutti i periodi dell'anno.
- 3 **Ponte stradale** di collegamento con il comune di Rosciano.
- 4 **Pista ciclabile** su strade in terra o strade bianche già esistenti e utilizzabili con pochi accorgimenti da. Molti tratti sono già finanziati con la costruzione delle vasche di espansione che prevedono piste sugli argini lungo fiume. Verrebbero collegati i comuni di Alanno (A), Manoppello (C,E) Rosciano (B), Cepagatti (L), Chieti (H,I,N,P).
- 5 **Pista ciclabile** da realizzare per collegare tramite un ponte integrato a quello stradale (3) per collegare i due tratti di pista Ciclabile.
- 6 **Percorso ciclo-pedonale** di collegamento tra la nuova stazione al centro di Manoppello da realizzare su strade bianche già esistenti con materiali utili a consentire l'utilizzo in tutti i periodi dell'anno.
- 7 **Percorso ciclo-pedonale** di collegamento tra la zona Bivio di Brecciarola e il Centro commerciale Megalo da realizzare su strade bianche già esistenti con materiali utili a consentire l'utilizzo in tutti i periodi dell'anno.
- 8 **Itinerario turistico ciclo-pedonale** Abbazia di Santa Maria Arabona, villa Romana, Volto Santo di Manoppello, cave di pietra di Lettomanoppello.





Progetto Italferr



Possibile alternativa



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Giandrea Favetti
Alafasigma S.p.a.

7 aprile 2022

Adeguamento Viabilità stradale NV 22 Via del Lavoro

Scrivo per conto di Alfasigma S.p.A. con sede in Alanno (Pe), Via E. Fermi, n.1.

Alfasigma è uno dei 5 principali player dell'industria farmaceutica in Italia, con un fatturato che nel 2020 ha raggiunto quasi 1 miliardo di euro.

Attualmente Alfasigma conta circa 3.000 dipendenti nel mondo, 17 filiali e – attraverso i migliori distributori– una presenza in più di 70 paesi.

Nel sito di Alanno lavorano oltre 400 persone e sono coinvolte numerose aziende del territorio, con un importante indotto lavorativo.

Il sito Alfasigma di Alanno è coinvolto nel progetto di raddoppio ferroviario tratta Scafa- Manoppello lotto 2, ed in particolare vorremmo porre l'attenzione sull'elaborato "Viabilità stradali NV22: adeguamento Via del Lavoro" allegato alla presente.

Dagli elaborati redatti da Italferr si evince che il sito sarà oggetto di intervento solo legato ad opere accessorie di viabilità; pertanto, non abbiamo nessun commento sul tracciato ferroviario.

In merito alle opere accessorie che insistono sulla proprietà Alfasigma si rende necessaria una riflessione legata alla soluzione tecnica proposta che, secondo il nostro parere e in base alle conoscenze specifiche dell'area, potrebbe essere modificata migliorando l'impatto sul sito Alfasigma e riducendo i costi dell'intervento e dei risarcimenti per espropri e ripristino dei servizi. Inoltre, pur non avendo a disposizione il piano di esecuzione dei lavori redatto da Italferr immaginiamo che per un periodo, seppur breve, si corre il rischio di non poter raggiungere, con mezzi di trasporto merci (camion e TIR), nessuna delle aziende residenti in Via E. Fermi, creando gravissimo disagio oltre a tutti i danni per fermo attività.

Alfasigma non intende ostacolare l'opera ma collaborare per individuare una soluzione funzionale ed economicamente ragionevole alla realizzazione delle opere accessorie ed in particolare quelle inerenti il tratto stradale evidenziato in allegato. Si riporta in allegato, in via del tutto esemplificativa ma non esaustiva, la nostra proposta di tracciato stradale.

In ragione di quanto sopra rappresentato, con la presente, siamo quindi a richiedervi di concordare un incontro/sopralluogo con i vostri tecnici incaricati per la realizzazione dell'opera al fine di approfondire le criticità espresse in questo documento.

Cordiali Saluti

Favetti Giandrea

Head of Operations Alanno Site



Progetto Italferr



Possibile alternativa



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Antonio Bianchi
Presidente Comitato
Comferr

8 aprile 2022

Come cittadino di Manoppello esprimo la mia assoluta contrarietà ad un progetto irricevibile ed irrazionale che impatta in maniera irreversibile ed assolutamente negativa e distruttiva sulla salute e sul benessere dei residenti nei territori interessati, oltre che sulle proprietà. LOTTO 1 e LOTTO 2

Infatti, nel documento IA9700R22RGSA0001001B al par. D.2.9.2 si legge che il tasso di mortalità dell'Abruzzo è superiore al tasso medio nazionale; stratificando tale tasso per apparato, i dati relativi alle province di Chieti e di Pescara per quanto riguarda le malattie cardiache, polmonari e vascolari sono superiori al dato regionale. Analogo comportamento mostrano i dati relativi alla morbilità per le patologie esaminate.

A tal proposito richiamo il concetto di salute come definito dall'OMS cui l'Italia ha ufficialmente aderito in data 11 aprile 1947: secondo la Costituzione dell'OMS, l'obiettivo dell'Organizzazione è 'il raggiungimento, da parte di tutte le popolazioni, del più alto livello possibile di salute', definita come 'uno stato di totale benessere fisico, mentale e sociale' e non semplicemente 'assenza di malattie o infermità'. Pertanto, la salute mentale è un fattore essenziale della definizione di salute dell'OMS: la salute mentale può essere definita 'uno stato di benessere nel quale una persona può realizzarsi, superare le tensioni della vita quotidiana, svolgere un lavoro produttivo e contribuire alla vita della propria comunità'.

Il nuovo concetto di salute dell'OMS presentato nel 2011 prevede la salute come 'la capacità di adattamento e di autogestirsi di fronte alle sfide sociali, fisiche ed emotive'. Tale concetto altro non è che l'evoluzione del precedente concetto. Questa definizione si basa sulle capacità di far fronte alle avversità, di mantenere e ripristinare un proprio equilibrio e senso di benessere. Una volta adottata, resta da declinare questa definizione nei tre domini della salute già definiti dall'OMS: fisico, mentale e sociale.

Nel dominio fisico, un organismo è definibile 'sano' se è capace di 'allostasi', ovvero se è capace di alterare i parametri di regolazione omeostatica per fronteggiare eventi esterni in modo funzionale. Di fronte alle sollecitazioni fisiologiche (ad esempio un virus, il caldo estivo, ecc...), un organismo sano è capace di proteggersi, di ridurre i danni potenziali e ripristinare uno stato di equilibrio. La malattia viene quindi definita come l'incapacità di far fronte a queste sollecitazioni, ricevendo un danno più o meno permanente. Nel dominio mentale, il mantenimento del 'senso di coerenza' è considerato il fattore più importante per far fronte agli stress psicologici e riprendersi da esperienze difficili. Il senso di coerenza ha a che fare con la capacità di comprendere, di dare senso e di padroneggiare le situazioni difficili. Tali capacità influiscono positivamente anche sull'interazione tra corpo e mente, ad esempio molti pazienti trattati con particolari forme di psicoterapia riferiscono un miglioramento anche dei sintomi fisici.

Nel dominio sociale il concetto di salute si declina nei termini di partecipazione attiva alla vita sociale (in particolar modo poter svolgere un'attività lavorativa) ed alla capacità di vivere con un certo grado di autonomia. In questo dominio, la salute è vista come un continuo bilanciamento tra le opportunità e le limitazioni presentate dalla società: se una persona è in grado di sviluppare strategie di fronteggiamento efficaci, la qualità di vita percepita non viene peggiorata nemmeno da compromissioni del funzionamento fisico e mentale.

È del tutto evidente come l'analisi epidemiologica proposta da RFI prescinda da qualsiasi concetto di salute e si limiti ad una descrizione pedissequa ed acritica di dati ISTAT facilmente consultabili e consolidati nel tempo, del tutto inadeguati come indicatori di un processo in fieri ma esplicativi solo di un esito finale.

In quest'ottica, ed alla luce di quanto sopra, si deve considerare la progettazione di RFI del tutto contraria al benessere fisico, mentale e sociale della popolazione dei centri attraversati dalla linea ferroviaria che dovranno respirare una maggiore concentrazione di inquinanti atmosferici, che si troveranno esposti ad una rumorosità maggiore, che si troveranno espropriati di beni personali, che vedranno demolizioni di abitazioni di residenza e di opifici, con stravolgimenti importanti della viabilità cittadina carrabile e pedonale, con possibile perdita di collegamenti extraurbani tramite mezzi pubblici su gomma, con significativa diminuzione del valore finanziario delle proprietà immobiliari, con costruzione di barriere artificiali all'interno del centro abitato. Tutto ciò determinerà importanti modifiche nell'omeostasi delle

persone che saranno private o depauperate del lavoro o della casa o della rete di amicizie e di rapporti interpersonali consolidate in decenni di rapporti umani.

Nell'elaborato IA9700R29ROOC0004001B rilevo l'assenza di qualsiasi studio analitico/prospettico circa la possibile comparsa di qualsiasi patologia respiratoria, soprattutto di tipo cronico ma anche neoplastica, legata alla esposizione ad aumentate concentrazioni di inquinanti atmosferici pulvirulenti e gassosi. E' noto che, per le patologie dell'apparato respiratorio, circolatorio e nervoso, gli studi di eziopatogenesi hanno ravvisato un nesso causale con l'inquinamento ambientale da attività industriali, da traffico veicolare ed anche ferroviario; in particolar modo, per le malattie dell'apparato respiratorio, gli studi di IARC (Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro) hanno incluso tra le cause l'inquinamento atmosferico e le polveri sottili (particolato) tra le sostanze di classe 1 (cancerogene).

Inoltre, nell'elaborato IA9700R29ROOC0004001B rilevo in particolare l'assenza di qualsiasi studio analitico/prospettico circa la comparsa di disagio psicosociale, specialmente nell'aging, correlato ai cambiamenti ambientali/microambientali determinati anche da minime variazioni delle condizioni di vita quotidiana legate alle modifiche sopra descritte che potrebbero esitare in decadimento orientativo/intellettuale anche irreversibile.

In tale elaborato inoltre sono assenti i dati relati alla morbilità della patologia mentale e psichica, come identificata nella ^CLASSIFICAZIONE DELLE MALATTIE, DEI TRAUMATISMI, DEGLI INTERVENTI CHIRURGICI E DELLE PROCEDURE DIAGNOSTICHE E TERAPEUTICHE^ VERSIONE ITALIANA DELLA ICD-9-CM; International Classification of Diseases ^ 9th revision ^ Clinical Modification' 2007

In associazione a questo, vista anche la possibile presenza nelle popolazioni di fenomeni/esiti di Long Covid, si dovrebbe procedere con estrema cautela, visto che l'I.S.S., col comunicato stampa n° 10/2022, ha dato il via al progetto CCM, finanziato dal Ministero della Salute, per il monitoraggio e la comprensione di questo fenomeno tramite l'implementazione di una rete nazionale e una piattaforma digitale per la condivisione di report e 'buone pratiche' in termini di cura e prevenzione.

La bagnatura delle aree di cantiere a 1 l/mq. (par. F 1.1.) appare del tutto insufficiente (0,1 ml su centimetro quadro/die; 1 ml = circa 20 gtt.) a limitare il sollevamento delle polveri; tra l'altro la zona sede dell'intervento subisce da 2 anni a questa parte provvedimenti di razionamento dell'acqua potabile nella stagione estiva quando il fabbisogno di cantiere sarebbe massimo.

Nell'elaborato IA9700R29ROOC0004001B (par. F 1.3) sono descritti interventi di mitigazione acustica e financo la necessità di dover procedere alla sostituzione di vetri e di infissi, alcuni dei quali addirittura dotati di aeratori, con ovvi disagi nella stagione estiva; tale affermazione è riportata invariata anche nell'elaborato IA9700R22RGIM0004001B 'Studio acustico Relazione generale' par. 11.4 pag. 40/43. Tali assiomi sono assolutamente indicativi di elevato inquinamento acustico.

Nella progettazione non sono disponibili dati congrui circa l'aspetto vibrazionale in quanto l'elaborato IA9700R22RGIM0004002B fa riferimento alla norma UNI 9614:1990 'Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo' non più in vigore e sostituita a dar data dal 7 settembre 2017 da UNI 9614:2017.

Pertanto, si richiede il rifacimento integrale dell'elaborato sopra citato.

Alla luce di quanto finora esposto, visti i potenziali rischi per la salute delle persone, in particolar modo durante la fase di cantierizzazione, rilevo l'assenza e pertanto sollecito l'avvio di una procedura di V.I.S. (Valutazione di Impatto Sanitario), procedura del tutto diversa dalla V.I.A. che si basa su presupposto diversi. La V.I.S., ai sensi dell'art. 2 del D.lgs. 104/2017 in recepimento della direttiva europea 2014/52/UE, è finalizzata alla tutela della popolazione esposta agli impatti dei piani, dei programmi e delle opere che possono determinarsi sull'ambiente interessato. Con tale procedura il legislatore ha imposto al proponente la predisposizione di un elaborato che deve tener conto delle L.G. del Ministero della Salute attraverso cui

stimare l'impatto complessivo, diretto ed indiretto, che la realizzazione dell'opera può provocare alla salute. La V.I.S. trova fondamento nel 'principio di precauzione', principio di matrice europea (art 174, par. 2, Trattato CE) richiamato dall'articolo 301, comma 1 del D.lgs. 152/2006; se il legislatore ha imposto obbligatoriamente la V.I.S. per alcune specifiche categorie di opere, dall'altro non ha escluso tale valutazione qualora nella fase istruttoria dell'approvazione di un procedimento statale emergano evidenze tali da far sussistere il rischio per la salute delle popolazioni.

La giurisprudenza amministrativa riconosce la necessità di approfondire la valutazione di incidenza sanitaria se emergono evidenze in relazione alle condizioni di salute della popolazione residente, traendo convincimento dagli indicatori di incidenza di mortalità e di morbidità, ad esempio, e/o da altre risultanze. (Cfr. Consiglio di Stato sez. IV – 11/2/2019 n. 983).

In qualità di proprietario di parte dell'immobile identificato in IA9700R29ROOC0004001B REV. 8, FOGLIO 12/89: Lotto 2 - n. fabbr. 2 - progr 1+075,000 - lato BP - fabbricato uso civile - mi pregio comunicare che in tale edificio sono ubicate 5 unità abitative in cui, al netto di successive ristrutturazioni edilizie legate alla manutenzione, anche successiva ad eventi bellici, sono tuttora ben visibili le caratteristiche morfo-tipologiche e costruttive relative ad edificio costruito da ben oltre 70 anni e pertanto sottoposto alle disposizioni della parte II del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42' Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137'.

Il documento IA97OOR22RGSAA0001001B omette deliberatamente di considerare le costruzioni tutelate 'ope legis' di cui all'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. preoccupandosi più di interpretare la volontà del Legislatore (anziché osservarne la norma) e concludendo che 'l'effetto delle azioni di progetto nella fase costruttiva sulla componente in esame può essere cautelativamente stimata trascurabile'. (par. E 9.2, cpv. 4 e segg.) (sic!)

Rilevo inoltre come il fabbricato in oggetto ricada in toto in zona dichiarata di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 comma 1 del D.M. 21/06/1985, GU n. 179 del 31/07/1985 – ZONA IN LOCALITA' MANOPPELLO SCALO IN CUI SI INSERISCE LO STORICO E MONUMENTALE COMPLESSO DELLA ABBAZIA DI SANTA MARIA ARABONA NEL COMUNE DI MANOPPELLO.

Aggiungo che per il nodo con la SS n. 5 Tiburtina (NV21) il progetto della viabilità prevede un'opera a scavalco a 'farfalla' (SL21) della linea ferroviaria che ricade sul margine della zona A1 - Conservazione integrale, area di particolare complessità (art. 6 NTC) del Piano Regionale Paesistico.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Simone Palozzo
Sindaco di Rosciano

8 aprile 2022

PREMESSA

Il Comune di Rosciano considera molto positiva la volontà del Governo di raddoppio della linea ferroviaria Roma-Pescara.

Il progetto predisposto da Italferr per conto di RFI e sottoposto al dibattito pubblico interessa anche il Comune di Rosciano che, nel corso degli anni, è stato fortemente penalizzato per la eliminazione della stazione di Piano Fara a vantaggio dei Comuni confinanti (Alanno e Manoppello).

Il Comune di Rosciano si esprime favorevolmente rispetto al progetto sottoposto al dibattito pubblico (ed oggetto anche della conferenza dei servizi convocata in forma semplificata ed in modalità asincrona da RFI in data 10.03.2022) chiedendo, tuttavia, una lieve modifica di un breve tratto di viabilità a seguito della dismissione di un tratto dell'attuale tracciato ferroviario.

In merito ad una delle varianti parzialmente discusse durante il dibattito si sottolinea con forza che, come si detaglierà in seguito, il Comune di Rosciano è CONTRARIO ad ogni soluzione che non consenta un collegamento diretto ed immediato tra la strada "della Bonifica" e l'interporto e che preveda la realizzazione di un ECOMOSTRO a ridosso della frazione di Piano Fara.

IN MERITO AL PROGETTO OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO

Il progetto prevede l'"arretramento" verso Alanno di un tratto di rete ferroviaria.

Tale soluzione determina l'abbandono di un tratto di rete ferroviaria che, parrebbe, rimanere abbandonata e non demolita.

Il Comune di Rosciano chiede di migliorare la viabilità di collegamento tra la zona industriale – artigianale di Alanno-Rosciano e i comuni di Rosciano e Manoppello mediante la sistemazione di Via Pantiera (su cui il progetto prevede già l'intervento "NV29 – deviazione viabilità minore asse 1").

In pratica l'intervento che si chiede, di modesta entità, consisterebbe in:

- lieve allargamento di Via Pantiera
- demolizione del tratto di ferrovia in prossimità dell'attuale sottopasso ferroviario (che non avrà più senso di esistere attesa la dismissione del tratto di ferrovia)
- eliminare le due semicurve su via pantiera spostando di poco ad Est l'innesto tra via Pantiera e la strada provinciale
- eventuale (qualora ritenuto necessario da Italferr) modifica con innalzamento della livelletta stradale mediante raccordo delle quote tra il capannone da demolire Orsini & Blasoli s.r.l. e l'intersezione con la provinciale.

LA RICHIESTA E' SCHEMATICAMENTE RIPORTATA NELL'IMMAGINE ALLEGATA AL PRESENTE QUADERNO.

IN MERITO AD UNA DELLE IPOTESI DI VARIANTE

Durante il dibattito pubblico e nei tavoli tecnici sono state ipotizzate diverse soluzioni di variante di cui una in particolare è stata oggetto di approfondimento: la c.d. "variante dei Comuni di Manoppello e Chieti" o "variante dell'interporto".

Tale variante è iniziata ad affiorare nella riunione del 3 marzo 2022 ed in tale ipotesi veniva contemplato, oltre allo spostamento di una parte del tracciato sul territorio comunale di Rosciano, anche un collegamento tra l'interporto di Manoppello e la strada "della Bonifica" nel Comune di Rosciano.

Successivamente in data 7 marzo 2022 il Comune di Manoppello ha formalmente trasmesso, anche a nome del Comune di Chieti, una tavola per la quale si chiedevano i necessari approfondimenti che non prevedeva il collegamento tra interporto e strada "della bonifica".

Su esplicita richiesta della coordinatrice del dibattito pubblico la società Italferr ha prontamente provveduto ad "ingegnerizzare" la richiesta dei due comuni producendo in tempi rapidi una serie di approfonditi documenti tecnici ed economici che tuttavia non posso essere considerati alla stregua di un PFTE.

Il Comune di Rosciano, che si è sempre dichiarato disposto a collaborare per trovare la soluzione meno impattante e più utile per tutti, non può non ritenersi CONTRARIO alla soluzione "ingegnerizzata" della proposta dei Comuni poiché non contempla la possibilità di un collegamento diretto ed immediato tra la strada "della Bonifica" del Comune di Rosciano e l'interporto e poiché prevede la realizzazione di un

intervento altamente impattante dal punto di vista paesaggistico ed ambientale a ridosso della frazione di Piano Fara.

Il collegamento tra i comuni di Manoppello e Rosciano mediante un ponte che collega l'interporto di Manoppello e la zona industriale di Rosciano è sempre stato oggetto di pianificazione e programmazione della Regione Abruzzo e della Provincia di Pescara: sembrerebbe, addirittura, che il nuovo tracciato ferroviario in viadotto (nella soluzione ingegnerizzata di ITALFERR) precluda definitivamente la possibilità di realizzare il predetto collegamento e ciò è da avversare in ogni modo.

In conclusione il Comune di Rosciano ribadisce il proprio assenso al progetto ITALFERR oggetto di dibattito pubblico con l'unica richiesta di sistemazione di Via Pantiera e ribadisce la disponibilità ad iniziare una valutazione di progetti in variante che imprescindibilmente permettano il rapido collegamento tra l'interporto di Manoppello ed il Comune di Rosciano e non prevedano soluzioni impattanti nella frazione Piano Fara come quella contenuta nelle tavole di "ingegnerizzazione" della richiesta Manoppello – Chieti.





Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Maurizio Giancola
Sindaco di Scafa

8 aprile 2022

La condivisione del progetto presentato da RFI non può prescindere dall'accoglimento delle proposte e osservazioni di seguito indicate, necessarie ed indispensabili alla mitigazione degli effetti sul territorio del raddoppio ferroviario.

Esse sono sostanzialmente riconducibili a tre questioni:

- A. viabilità e riconnessione del centro urbano;
- B. mitigazione degli impatti e riqualificazione ambientale;
- C. opere complementari.

CARTELLA N.1

Modifica del Sottopasso pedonale di via Pescara

Nell'immagine n.1 è rappresentata la riconfigurazione della rampa pedonale del sottovia previsto nello studio di fattibilità tra via Pescara e via Luigi Sansovini.

La proposta consente di evitare la demolizione della villa ex SAMA permanenza storico – architettonica di alto valore e la realizzazione di un'area a parcheggio e di zona a verde.

CARTELLA N.2

Realizzazione sottopasso in corrispondenza dell'ex passaggio a livello

L'immagine n.2 allegata rappresenta la richiesta di realizzazione di un sottopasso carraio per sole autovetture con adiacente sottopasso pedonale in corrispondenza dell'ex passaggio a livello.

CARTELLA N.3

Valorizzazione dell'area adiacente il tracciato ferroviario tra via della Rinascita e Via Castellari

L'immagine n.3 rappresenta la richiesta di valorizzazione dell'area di proprietà di RFI in adiacenza al tracciato ferroviario che si sviluppa dall'ex passaggio a livello fino al sottopasso di recente realizzazione da parte di Ferrovie dello Stato. Quest'area verrà destinata a viabilità comunale con creazione di parcheggi e pista ciclabile, ed è già predisposta per tali interventi, con innesto sulla esistente rampa di collegamento tra via della Rinascita e via Castellari, utilizzata da RFI come pista di cantiere dei precedenti recenti lavori. Si precisa che l'area, in forza della convenzione già sottoscritta con RFI (n. 14/2016), deve essere data da quest'ultima in concessione d'uso gratuito al Comune di Scafa.

CARTELLA N.4

Realizzazione condotta acque bianche in via dello Scafo

L'immagine n.4 rappresenta la richiesta di realizzazione di una linea di raccolta delle acque bianche provenienti da via Luigi Sansovini e da c. so 1° Maggio che da via dello Scafo arriva fino al fiume Pescara. La nuova condotta dovrebbe essere realizzata contestualmente ai lavori di ampliamento del tracciato ferroviario in via dello Scafo che in base allo studio di fattibilità è previsto in rilevato. L'intervento risulterebbe utile anche a RFI perché di fatto eviterebbe il pericolo dell'accumulo di acqua piovana nel realizzando sottopasso in occasione di importanti eventi meteorologici.

CARTELLA N.5 – immagine n.5

Mitigazione dell'impatto visivo ed acustico e riqualificazione ambientale delle aree di risulta.

Particolare attenzione dovrà essere posta sul tema della riqualificazione/valorizzazione delle aree pertinenziali e/o di risulta nella configurazione di progetto del tracciato ferroviario, nonché sul tema dell'impatto visivo e acustico dell'infrastruttura, quindi sulle caratteristiche delle barriere antirumore.

1) Dagli elaborati grafici del Progetto di Fattibilità presentato emerge un aumento del raggio di curvatura della linea ferroviaria, nel tratto compreso tra il passaggio a livello (nel Comune di Alanno) e il centro abitato di Scafa, con la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Pescara. Si propone di riqualificare "a verde" l'area di sedime di risulta e di valutare la possibilità di inserimento in detta area di un percorso,

almeno pedonale, che preveda anche il riuso del ponte ferroviario in dismissione collegando, pertanto, il centro urbano di Scafa con il territorio del Comune di Alanno.

2) Barriere antirumore

tenuto conto che:

- per un lungo tratto l'asse ferroviario è adiacente, sia a dx sia a sx, con la viabilità comunale principale, che si interpone tra l'asse stesso e i fabbricati prospicienti;
- come si evince dallo studio acustico del progetto, i livelli sonori dei ricettori analizzati sono di poco al di sopra, a volte al di sotto, dei limiti di legge;
- nel tratto che va dal confine con Alanno e il sottovia pedonale di via Pescara, il tracciato ferroviario si presenta in rilevato, alzando così la quota di emissione sonora;
- nel predetto tratto, causa spostamento dell'asse ferroviario per l'ampliamento del raggio di curvatura, si crea una fascia cuscinetto con il centro abitato;
- la velocità di transito dei convogli sarà ridotta rispetto alla velocità massima di linea, considerato il tratto in curva e il passaggio in prossimità della Stazione;

si chiede

di rimodulare la tipologia e le altezze delle barriere antirumore, in ragione del minimo standard richiesto/possibile nel rispetto della normativa vigente.

In particolare, si chiede di utilizzare:

- barriere di tipo "trasparente", integrate/intervallate con pannelli opachi predisposti per pareti a verde e/o per allestimenti grafici nel lato dx verso Roma, da via Pescara fino al termine in via della Rinascita;
- barriere di tipo trasparente nel lato sx verso Pescara, dalla stazione ferroviaria fino all'ex passaggio a livello;
- valutare la possibilità di non installare barriere nel lato dx verso Pescara, in corrispondenza del ponte su corso I Maggio e in prossimità di via Pescara.

OPERE COMPLEMENTARI

Stazione ferroviaria

Tenuto conto del ruolo di centralità che storicamente la stazione di Scafa riveste nel comprensorio della media Val Pescara, si ritiene opportuno che la stessa sia potenziata con opere accessorie e complementari atte a favorire l'intermodalità, in essere e potenziale. La stazione di Scafa, già importante punto di scambio per pendolari tra mezzi su gomma (sia autovetture private che bus di linea e treni), si presenta come punto di accesso al versante orientale del Parco della Majella e di snodo per la mobilità ciclistica. E' di prossima realizzazione la pista ciclabile finanziata con fondi Masterplan Abruzzo che, partendo proprio dalla stazione ferroviaria, collega il Parco delle Sorgenti Solfuree del Lavino e poco a monte il Parco della Majella.

Si chiede pertanto che siano previsti spazi attrezzati in tal senso, con pensiline di attesa, attrezzature per il bike sharing, parcheggi, ecc. In funzione di quanto sopra descritto, inoltre, si auspica un "restyling" architettonico della stazione, per restituire un'immagine contemporanea e più in linea con le finalità del progetto di rete ferroviaria metropolitana.

Si chiede inoltre di rinominare la Stazione di Scafa nel seguente modo: "Stazione di Scafa - Porta del Parco Nazionale della Majella - Morrone".

IMMAGINE 5



MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI
E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

1) riqualificazione a verde
e realizzazione percorso pedonale/ciclabile



MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI
E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

2) barriere antirumore

COMUNE DI SCAFA
STUDIO DI FATTIBILITA'
PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E AMBIENTALE VIA SCAFA E CORRIDOIO VERDE
PLAUSIBILITA' DA GOOGLE EARTH
PROGETTO
UFFICIO TECNICO COMUNALE

IMMAGINE 4

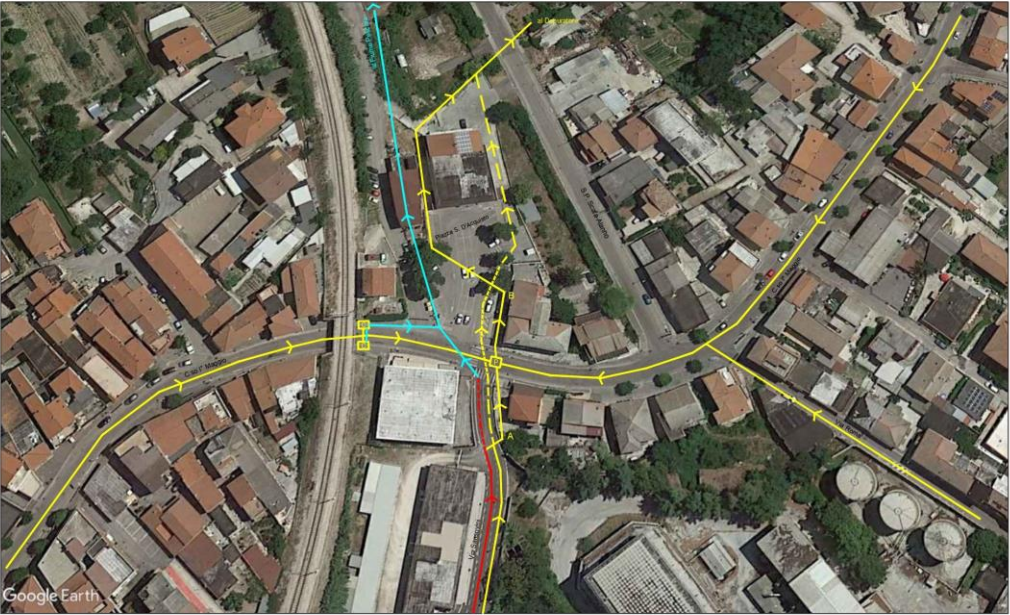
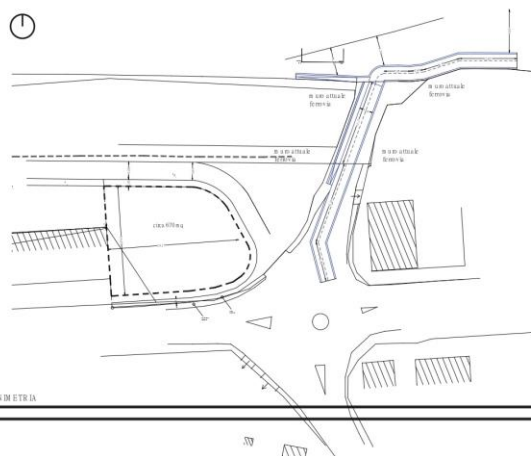


IMMAGINE 3



IMMAGINE 2



PROPOSTA PROGETTUALE
REALIZZAZIONE SOTTOPASSO CARRADIO E PEDONALE
AREA EX PASSAGGIO A LIVELLO

IMMAGINE 1



FABBRICATO DA CONSERVARE

AREE A VERDE



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Antonio Breda

8 aprile 2022

In qualità di proprietario di parte dell'immobile identificato in IA9700R29ROOC0004001B REV. 8, FOGLIO 12/89: Lotto 2 - n. fabbr. 2 - progr 1+075,000 - lato BP - fabbricato uso civile - mi pregio comunicare che in tale edificio sono ubicate 5 unità abitative in cui, al netto di successive ristrutturazioni edilizie legate alla manutenzione, anche successiva ad eventi bellici, sono tuttora ben visibili le caratteristiche morfo-tipologiche e costruttive relative ad edificio costruito da ben oltre 70 anni e pertanto sottoposto alle disposizioni della parte II del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42' Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137'.

Il documento IA9700R22RGSA0001001B omette deliberatamente di considerare le costruzioni tutelate 'ope legis' di cui all'art. 142 del DLgs 42/2004 e ss.mm.ii. preoccupandosi più di interpretare la volontà del Legislatore (anziché osservarne la norma) e concludendo che 'l'effetto delle azioni di progetto nella fase costruttiva sulla componente in esame può essere cautelativamente stimata trascurabile'. (par. E 9.2, cpv. 4 e segg.)

Rilevo inoltre come il fabbricato in oggetto ricada in toto in zona dichiarata di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 comma 1 del D.M. 21/06/1985, GU n. 179 del 31/07/1985 – ZONA IN LOCALITA' MANOPPELLO SCALO IN CUI SI INSERISCE LO STORICO E MONUMENTALE COMPLESSO DELLA ABBAZIA DI SANTA MARIA ARABONA NEL COMUNE DI MANOPPELLO.

Aggiungo che per il nodo con la SS n. 5 Tiburtina (NV21) il progetto della viabilità prevede un'opera a scavalco a 'farfalla' (SL21) della linea ferroviaria che ricade sul margine della zona A1 - Conservazione integrale, area di particolare complessità (art. 6 NTC) del Piano Regionale Paesistico.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Francesco Breda

8 aprile 2022

In qualità di proprietario di parte dell'immobile identificato in IA9700R29ROOC0004001B REV. 8, FOGLIO 12/89: Lotto 2 - n. fabbr. 2 - progr 1+075,000 - lato BP - fabbricato uso civile - mi pregio comunicare che in tale edificio sono ubicate 5 unità abitative in cui, al netto di successive ristrutturazioni edilizie legate alla manutenzione, anche successiva ad eventi bellici, sono tuttora ben visibili le caratteristiche morfo-tipologiche e costruttive relative ad edificio costruito da ben oltre 70 anni e pertanto sottoposto alle disposizioni della parte II del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 ' Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137'.

Il documento IA9700R22RGSA0001001B omette deliberatamente di considerare le costruzioni tutelate 'ope legis' di cui all'art. 142 del DLgs 42/2004 e ss.mm.ii. preoccupandosi più di interpretare la volontà del Legislatore (anziché osservarne la norma) e concludendo che 'l'effetto delle azioni di progetto nella fase costruttiva sulla componente in esame può essere cautelativamente stimata trascurabile'. (par. E 9.2, cpv. 4 e segg.).

Rilevo inoltre come il fabbricato in oggetto ricada in toto in zona dichiarata di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 comma 1 del D.M. 21/06/1985, GU n. 179 del 31/07/1985 – ZONA IN LOCALITA' MANOPPELLO SCALO IN CUI SI INSERISCE LO STORICO E MONUMENTALE COMPLESSO DELLA ABBAZIA DI SANTA MARIA ARABONA NEL COMUNE DI MANOPPELLO.

Aggiungo che per il nodo con la SS n. 5 Tiburtina (NV21) il progetto della viabilità prevede un'opera a scavalco a 'farfalla' (SL21) della linea ferroviaria che ricade sul margine della zona A1 - Conservazione integrale, area di particolare complessità (art. 6 NTC) del Piano Regionale Paesistico.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
**Pino Toppi e Adina
Pelaccia**

8 aprile 2022

Siamo proprietari di un terreno interessato dagli espropri necessari per la realizzazione del Lotto 2 del raddoppio ferroviario Roma-Pescara.

Nello specifico il nostro orto, ricadente nel territorio di Manoppello, sarà attraversato dall'imponente viadotto VI21, che sarà realizzato per consentire il superamento della SS n.5 Tiburtina, l'Autostrada A25 e il fiume Pescara.

Un'opera sicuramente molto impattante, che taglia trasversalmente la Vallata del Pescara per quasi un chilometro e mezzo.

Partendo dal principio che confinare vista e paesaggio equivale ad innalzare una barriera psicologica e sociale, sarebbe importante avere un valido apparato di fotosimulazioni sull'impatto che la realizzazione dell'opera avrà sul territorio.

I punti di vista scelti da ITALFERR per effettuare le fotosimulazioni riportate nel documento IA9700R22DXIM0002001B non sono assolutamente indicativi per comprendere gli effetti che produrranno le dimensioni costruttive e fisiche dell'opera nel suo complesso.

In particolare, RFI avrebbe dovuto fornire una restituzione grafica tridimensionale di almeno questi elementi (come più volte chiesto durante il Dibattito Pubblico, senza alcun esito):

- Il viadotto in variante VI21 che, unitamente al VI24 e VI26, scavalca trasversalmente la Tiburtina, l'autostrada e il fiume Pescara.
- L'intervento NV21 - Deviazione plano-altimetrica SS5 Tiburtina e ricucitura viabilità esistenti. Il progetto prevede, oltre alla deviazione della SS5, la ricucitura di alcune strade poderali esistenti adibite al collegamento dei fondi agricoli e delle proprietà limitrofe, a ridosso del bosco di Santa Maria Arabona;
- Il manufatto scatolare SL21 (opera di scavalco a "farfalla") che verrà realizzato sulla S.S. 5;
- Il ponte ad arco con cui si sovrappassa l'autostrada;
- le barriere fonoassorbenti che verranno installate lungo il tracciato ferroviario;
- le aree di cantiere che verranno allestite durante la realizzazione delle opere.

Nella Sintesi non tecnica presentata al VIA, inoltre, si sostiene che, data la configurazione morfologica della Val Pescara e la distanza dei centri collinari, non ci sono punti panoramici criticamente esposti alla nuova infrastruttura attuale che "sarà percepita diluita nell'eterogeneità di strutture forme e segni che costituiscono il paesaggio così come lo possiamo percepire oggi" (pag. 62 della Sintesi).

Si ritiene, invece, che la percezione visiva del viadotto VI21, lungo mt. 1.420 e che taglia trasversalmente la vallata, sia di notevole impatto, da qualunque punto lo si osservi.

Si consideri, inoltre che, a livello visivo, il viadotto VI21 costituisce un unicum con il manufatto scatolare SL21 ed i viadotti VI24 e VI26, per una lunghezza complessiva di quasi 2 Km.

Un'altra considerazione da fare riguarda lo studio delle alternative progettuali.

Dalla consultazione degli elaborati del PFTE si rileva che, per il Lotto 2, in fase progettuale sono state indagate alternative progettuali esclusivamente per risolvere l'interferenza con l'area vincolata SIC/ZSC.

Il confronto a cui si fa riferimento, pertanto, è cosa ben diversa dal DOCFAP (documento di fattibilità delle alternative progettuali) che -come previsto dall'art. 23 c. 5 del D.Lgs. 50/2016- doveva obbligatoriamente precedere il PFTE.

Nel DOCFAP, infatti, si sarebbero dovute analizzare le diverse alternative di tracciato, compresa l'opzione zero e valutare gli impatti sul contesto territoriale, ambientale e urbanistico.

Se ne deduce che nessuna alternativa progettuale è stata esplorata,

Si ritiene, quindi, che le valutazioni dell'impatto che il progetto avrà su un contesto urbanizzato di Manoppello (Lotto 1 e parte iniziale del Lotto 2) non possano prescindere dall'approfondimento delle ricadute sulla qualità della vita degli abitanti e sulla vivibilità del territorio, conformemente a quanto disposto dall'art. 4, c. 4, lett. b) del D.Lgs. 152/2006: "la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita".

Giova ricordare, infine, che gli studi inerenti agli aspetti ambientali dovrebbero essere condotti considerando il progetto complessivo e non solo piccoli lotti, come quello in esame.

L'opera progettata si colloca, infatti, all'interno di un progetto molto più ambizioso che prevede il raddoppio della linea ferroviaria tra Pescara e Roma.

Per tale motivo gli impatti dell'intervento sul territorio e sull'ambiente non possono essere valutati considerando i soli effetti connessi alla esecuzione di un tratto di poco più di 12 km (Lotto 1 e Lotto 2) ma devono essere valutati in relazione alla realizzazione dell'intero progetto.

Si ritiene, pertanto, che tutta la documentazione inerente alla valutazione dell'opera debba essere adeguata, assumendo a riferimento lo scenario di realizzazione dell'intero tracciato, la cui esecuzione e messa in esercizio produrrà effetti significativamente diversi sui territori rispetto a quanto ipotizzato nei documenti allegati al PFTE.

Si segnala, per ultimo, che 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. È prevista, pertanto, la realizzazione di muri di contenimento della lunghezza di mt. 15. L'opera, così realizzata sembrerebbe sovradimensionata per la funzione che dovrà svolgere.

Ad essa, saranno ricollegate viabilità poderali di ricucitura, ma il progetto non prevede nulla in merito. Inoltre, dalle planimetrie sembrerebbe interessata dai lavori anche la strada comunale Via Aterno (per il posizionamento delle pile) ma questa strada non è ricompresa tra quelle oggetto di adeguamento.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Massimo D'Angelo
Responsabile Ufficio
Urbanistica Comune
di Manoppello

8 aprile 2022

APPUNTI A MARGINE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Il D.P., per come si è svolto e per quanto è emerso, ha senz'altro contribuito a fare chiarezza sul progetto e sulle diverse posizioni in campo.

Il D.P. ha senz'altro ottemperato a quanto previsto dall'art. 46 del D.L. 77/21, ovvero lo svolgimento di attività consultive all'interno di un procedimento di approvazione di un progetto in corso di istruttoria.

Il Comune di Manoppello, così come il Comune di Chieti, avendo espresso, ripetutamente, una valutazione negativa sul progetto presentato e sostenuto dall'altra una soluzione alternativa (cosiddetta Variante dei cittadini), ha tentato di attribuire al D.P., una valenza diversa da quella prevista dall'art. 46.

Il D.P. avrebbe dovuto legittimare l'inserimento, all'interno della procedura avviata, della proposta progettuale alternativa caldeggiata dai Comuni di Manoppello e Chieti.

A conclusione del D.P. è risultato chiaro che questo obiettivo era illusorio e tecnicamente improcedibile in quanto al momento il progetto in esame non può che essere quello presentato da RFI.

Evidenziata preliminarmente questa aspettativa disattesa, si riporta all'attenzione del D.P., alcune delle valutazioni maturate nel corso dei lavori.

1° - Alcune considerazioni di ordine generale

- Il D.P. per sviluppare a pieno le sue potenzialità, per consentire la più ampia partecipazione e un effettivo concorso alle scelte progettuali, non può essere collocato in fase avanzata di approvazione del progetto ma deve necessariamente precedere la presentazione del progetto. "In tal senso può essere opportuno proporre una riformulazione del disposto legislativo – art. 46 – e rivedere il processo formativo del progetto";

- Per Opere Infrastrutturali di tipo lineare, che interessano diversi Comuni, Province, Regioni, occorre che gli Enti sovraordinati (Regione – Provincia) si assumano responsabilmente il compito di comporre gli interessi dei singoli Comuni, interessi spesso confliggenti, e mantenere il più possibile un criterio di equità e perequazione territoriale. "Nel nostro caso la Regione Abruzzo, che ha sottoscritto con RFI atti di indirizzo e approvato il progetto presentato, non ha operato/concertato in tal senso";

- Per Opere Infrastrutturali di scala superiore, quando trasformano radicalmente un contesto urbano, (come si paventa per Manoppello Scalo) il progetto deve necessariamente essere accompagnato da un programma di riqualificazione urbana dotato delle più ampie misure compensative possibili. Il progetto dell'opera deve farsi progetto urbano, progetto di territorio. Il progetto RFI non ha individuato alcuna una voce di spesa in tal senso né è possibile ritenere, per quanto espresso dalla comunità locale, che le opere stradali inserite nel progetto siano in qualche modo da ritenersi di riqualificazione urbana";

2° - Alcune considerazioni di contenuto

- Nel corso del D.P. (sopralluoghi, tavoli tecnici, incontri pubblici) le convinzioni /valutazioni di partenza espresse dal Comune di Manoppello nei vari atti e documenti, hanno trovato conferma.

a) Il lotto 1 del progetto RFI, con l'inserimento del 2° binario in affiancamento al tracciato storico si hanno effetti distruttivi sull'assetto urbanistico del di Manoppello Scalo. Il centro urbano viene irrimediabilmente tagliato in due. Effetti importanti che sono stati evidenziati e denunciati dai rappresentanti del Comune in tutte le sedi e occasioni di confronto all'interno del D.P. Nel progetto, così come nella presentazione dello stesso da parte dei proponenti, non traspare questa consapevolezza. Non è stata inserita, nel progetto, alcuna misura che possa ritenersi o considerarsi "compensativa".

b) Il lotto 2 del progetto RFI, fuori del centro urbano, si interviene in variante al tracciato esistente con la realizzazione di un imponente viadotto articolato in 3 elementi sormonta prima la statale, poi l'autostrada e infine il fiume Pescara. Opere a forte impatto che costituirebbero un unicum nella realtà della Val Pescara in quanto unica opera infrastrutturale che taglia trasversalmente in modo così significativo la vallata, creando una forte alterazione della percezione storica. Per i rappresentanti del Comune, anche dopo il D.P., non sono risultate sufficienti le ragioni tecniche che hanno indotto i progettisti a discostarsi dal tracciato storico

c) È stata presentata e sostenuta da parte dei Comuni di Chieti e Manoppello, la cosiddetta Variante dei cittadini che a sua volta recupera un vecchio progetto RFI del 2007/2008. Progetto validato sia da RFI che dalla Regione Abruzzo fino alla presentazione di questo nuovo progetto.

Il D.P. ha consentito di mettere a confronto la cosiddetta Variante dei cittadini con il Progetto RFI 2021. In tal senso rappresentanti dei Comuni hanno ribadito i benefici a favore della loro proposta:

- diminuzione dell'impatto ambientale in termini di inquinamento atmosferico e visivo/paesaggistico all'interno e all'esterno del tessuto urbano oltre che una netta riduzione delle demolizioni delle strutture e degli insediamenti;
 - drastica riduzione dell'impatto acustico in quanto l'ubicazione del nuovo tracciato interesserebbe un territorio peri-urbano, prossimo ad altra infrastruttura, l'autostrada;
 - occasione di ricucitura e riqualificazione del centro urbano intorno al recupero della sede storica della ferrovia. La completa dismissione del tracciato ferroviario (nella soluzione RFI 2007) arrecherebbe all'abitato un indiscutibile beneficio in termini di eliminazione delle barriere permettendo la restituzione alla città di una porzione importante di territorio. Tale recupero potrebbe fungere da "volano" per la formazione di un ampio programma di rigenerazione urbana degli agglomerati di Manoppello Scalo e Brecciarola (con piste ciclopeditoni, aree verdi, ampliamenti stradali e minori interferenze sulla viabilità locale ed extra – urbana);
 - con lo spostamento del tracciato ferroviario attuale e il relativo raddoppio nell'Interporto Val Pescara si otterrebbe un percorso più lineare rispetto a quello odierno che permetterebbe una reale futura velocizzazione delle tempistiche di trasporto (potendo raggiungere una velocità superiore ai 60 km/h) senza precludere la sicurezza del tessuto urbano in quanto meno presente, anche in considerazione del trasporto di merci potenzialmente pericolose;
 - la soluzione RFI del 2007 permetterebbe di collegare direttamente l'Interporto d'Abruzzo anche da Ovest, come peraltro previsto dal citato Protocollo Regione - RFI - Interporto dell'anno 2007 (Fase III), mentre la soluzione 2021 impone ai vettori su rotaia (in arrivo e partenza dall'infrastruttura) di retrocedere il treno blocco da e per Chieti Scalo, dopo aver superato il deviatoio al Km. 17+962, con pregiudizio esponenziale nella funzionalità logistica del traffico merci per le quali è previsto a partire dall'anno 2023 un incremento di nr. 1.000 - 1.500 treni / anno. In buona sostanza la recente soluzione prospettata da RFI compromette, irrimediabilmente, gli sviluppi e le potenzialità dell'Interporto Valpescara, precludendo ogni sua possibile vocazione nello sviluppo della logistica ferroviaria con un intervento di raddoppio del tutto scollegato dallo stesso;
 - riguardo al trasporto passeggeri si fa presente che la minore centralità per il trasporto passeggeri nella soluzione RFI 2007, rispetto a quella attuale, è solo apparente dal momento che il raggio di interesse dell'utenza nell'abitato avrebbe comunque eguale distanza tra l'attuale stazione ferroviaria e quella realizzando in affiancamento all'Interporto. Il tutto con un potenziamento del traffico passeggeri nelle aree limitrofe (Brecciarola, Rosciano, Cepagatti) maggiormente incentivato a poter fruire di una fermata passeggeri a ridosso del tratto viario principale ed all'imbocco del casello autostradale A25.
- Con il D.P. è stata esplorata, da parte di ITALFER, la fattibilità della cosiddetta Variante dei cittadini. Esiti della verifica:

- a) Per contemplare al meglio l'impatto sul fiume PE, devono essere apportate modifiche al tracciato proposto;
- b) Tali modifiche interessano, diversamente dal progetto RFI e dalla Variante dei cittadini, prevalentemente il territorio del Comune di Rosciano;
- c) Il divario tra i costi preventivabili della Variante, così come rimodulata da ITALFER e le somme a disposizione del progetto (720 ML di €) non è rilevante.

Sostanzialmente, a conclusione di tale verifica, i tecnici ITALFER non hanno bocciato tecnicamente la Variante dei cittadini mentre i rappresentanti dei Comuni, hanno avuto conferma del fatto che tale soluzione non è stata in alcun modo considerata, in fase di progettazione preliminare.

3°- Alcune considerazioni operative

Il Comune di Manoppello e il Comune di Chieti, in via prioritaria devono raccogliere, in occasione della imminente C.d.S., tutti i materiali e i documenti prodotti, al fine di argomentare al meglio le ragioni tecniche del NO al progetto RFI.

Contemporaneamente, occorre lavorare in previsione di un esito negativo della C.d.S. ovvero con l'approvazione del progetto.

Prepararsi a proporre delle modifiche al progetto, delle soluzioni che possono configurarsi come prescrizioni al fine di ridurre gli effetti negativi.

Il Comune di Manoppello in particolare deve definire un insieme di opere/misure da inserire nel quadro economico di progetto, ascrivibili alla voce "compensazione ambientale". Si dovrebbe configurare una sorta

di Programma di riqualificazione urbana per Manoppello Scalo con nuova viabilità, opere di urbanizzazione, opere di arredo urbano e sistemazione a verde.

Qualora la C.d.S. dovesse concludersi positivamente con la non approvazione del progetto presentato e ci fosse lo spazio di azione per la presentazione di un nuovo progetto di fattibilità economica in sintonia con la cosiddetta Variante dei cittadini, i Comuni interessati dalla Variante, devono necessariamente trovare un modo per collaborare e coordinare le singole posizioni.

Manoppello 08/04/22

Arch. D'Angelo Massimo Resp. Area V° del Comune di Manoppello



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Emanuele De Luca

8 aprile 2022

Questo progetto non rappresenta nessuna innovazione. Principalmente parliamo dolo di due lotti. Non c'è un progetto complessivo che unisca Pescara a Roma. il collegamento Pescara - Sulmona rappresenta solo uno danno per le comunità coinvolte. Questo dibattito pubblico non ha prodotto nessuna apertura verso le istanze proposte dai cittadini. Ogni incontro è servito soltanto a far perdere tempo ai cittadini lasciando comunque FS libera di proseguire con il suo progetto originario. Le istanze non sono state depositate nei comitati tecnici.

SONO CONTRARIO TOTALMENTE A QUESTO PROGETTO. SIA PERCHÉ NON RAPPRESENTA UN BENEFICIO PER NESSUNO SIA PERCHÉ È UN OPERA CONCEPITA VECCHIA E SENZA OTTIMIZZARE GLI INVESTIMENTI FATTI DAI GOVERNI REGIONALI PRECEDENTI. ES. L'INTERPORTO D ABRUZZO CONTINUERÀ AD ESSERE UN MAUSOLEO SENZA ANIMA... COSA CHE POTREBBE CAMBIARE SE SI ADOTTASSE LA VARIANTE DEI CITTADINI. SONO CONTRARIO PERCHÉ NEL 2022 LE OPERE PUBBLICHE DOVREBBERO MIGLIORARE LA VITA DELLE PERSONE, SOSTENERE LE PICCOLE COMUNITÀ E RIDURRE LE ESTERNALITÀ NEGATIVE. QUESTO PROGETTO È ROVINOSO IN TUTTI GLI ASPETTI.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Armeo Conti

8 aprile 2022

Non sono favorevole al primo progetto presentato da RFI riguardante il raddoppio ferroviario transitante nel centro urbano di Manoppello scalo per diversi motivi ma il principale è che così facendo si renderà il centro abitato diviso in due con grandi problemi logistici e di fruibilità dei servizi per il cittadino stesso, nonché causa di una qualità di vita futura pessima.

Sono favorevole alla variante di progetto se quest'ultima presenterà una logica e una funzionalità progettuale.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Antonello Acito

8 aprile 2022

Non condivido tale progetto



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Stefania Volpe

8 aprile 2022

Diventa distruttibile per il Paese.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Antonio Buccella
Consigliere comunale
Comune di Scafa

8 aprile 2022

In aggiunta al quaderno del Sindaco del Comune di Scafa si rappresenta quanto segue:

1. barriere antirumore.

Tenuto conto che la stazione di Scafa costituisce la testata della linea in raddoppio, nelle more della definizione del progetto del tratto Scafa – Sulmona e della relativa individuazione delle necessarie risorse finanziarie (che od oggi non sembrano certe) e considerata la ridotta velocità dei convogli nel tratto di centro urbano in interesse, si propone di realizzare solo il basamento e/o la predisposizione che dir si voglia;

2. viabilità

Considerato che lo spostamento dell'asse ferroviario comporta l'occupazione di un tratto di viabilità comunale (via dello Scafo) con relativi parcheggi, si propone di creare, a ristoro, un'area parcheggio in prossimità dell'intersezione di via della Stazione (via Sansovini) con Corso I Maggio



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Letizia Porretti

8 aprile 2022

Sono contraria al raddoppio della linea ferroviaria Roma-Pescara per le due tratte Interporto d'Abruzzo-Manoppello e Manoppello-Scafa



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Michele Dell'Oso

8 aprile 2022

Cerchiamo un'alternativa alla nuova linea ferroviaria. Non devastiamo Manoppello Scalo e i comuni limitrofi.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
**Anna Giuseppina
Ilario**
Consigliera comunale
Comune di
Manoppello

8 aprile 2022

Il lavoro di svolto dai tecnici del Comune di Manoppello e la relazione che l'accompagna non fanno una piega, per conoscenza del territorio e per competenze tecniche. In una lettera aperta al Senatore D'Alfonso pubblicata anche dal Centro avevo, all'inizio di questa storia, rilevato le problematiche che si presentavano già ad una visione superficiale, avevo sottolineato che era un "dejà vu", infatti uno sfacelo con la stessa procedura il territorio di Manoppello l'aveva già subito nella parte alta del paese con Sama Italcementi nel secolo scorso e per cui stiamo ancora subendo i danni. Adesso si chiede un sacrificio incomparabile a questo territorio per un'opera che a conti costi-benefici rivela troppi costi e pochissimi benefici. Ci troveremo un territorio sventrato che a confronto Sama Italcementi è una bazzecola. Ciò che però mi ha colpito in quest'ultimo percorso è la rassegnazione, nessun urlo, tutti molto educati, ne consegue, a mio modesto avviso, la scarsa considerazione e la presa in giro delle proposte alternative Sono a manifestare qui tutto il mio dissenso, non vale dire perdiamo i soldi ed un'opportunità, le cose o si fanno bene o non si fanno affatto, la politica "basta che si fa" ha portato per un secolo a danni irreparabili e a grandi cattedrali nel deserto, credo che dovremmo recuperare un po' di saggezza e salvare questo territorio da danni ulteriori e irreparabili. Anna Giuseppina Ilaria Consigliere di minoranza al Consiglio comunale di Manoppello.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Raffaella Filippone

8 aprile 2022

Innovazione è l'obiettivo del PNRR. Innovare significa cambiare la prospettiva per creare un nuovo valore. Non significa distruggere la prospettiva di vita futura del nostro paese delle nostre case dei nostri figli. Un'opera così concepita non solo non crea un nuovo valore ma distrugge la realtà esistente. Il mio è un No fermo e deciso ad un tale progetto di distruzione.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
**Fabrizio di
Pietrantonio**

9 aprile 2022

Perché non è giusto dividere il paese in 2 per un treno ad alta velocità.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Leonardo Mancini
Industria Cartone
Ondulato Srl

9 aprile 2022

Lo scrivente Leonardo Mancini, in qualità di Direttore dello Stabilimento di Alanno sito in Via E. Fermi n. 5 di proprietà Industria cartone Ondulato Srl, rappresenta in questo quaderno degli attori i seguenti argomenti:

1) La ICO Srl è proprietaria dell'area industriale censita nel Comune di Alanno al Foglio 22 Particella 370 in cui esercita l'attività di produzione di carta Tissue, dall'anno 2013, con alle dipendenze 45 operai.

2) La ICO srl è venuta a conoscenza delle attività di coinvolgimento di una importante parte dello stabilimento dal raddoppio ferroviario, e quindi del relativo esproprio, senza che nessuno degli attori proponenti RFI e/o ITALFERR ci abbiano comunicato in via ufficiale nessuna notizia in merito.

3) L'area interessata all'interno della proprietà, è di circa 55.000 mq nel lato nord.

4) Questa area e quella adiacente, sono interessate da un piano di sviluppo aziendale strategico per l'azienda e per il territorio.

Tale piano è stato concordato e sottoscritto tra la ICO Srl, le Organizzazioni Sindacali ed il MISE nel 2013, anno in cui è stato acquistato lo stabilimento dalla K.C.

E' in merito a questo che la ICO Srl ha già avviato il suo primo piano di investimenti, attraverso anche il PNRR per la realizzazione di una piattaforma di selezione di materiali cellulosici da 150.000 ton/anno, piano che terminerà nei prossimi 5 anni con la realizzazione di un'altra cartiera con un investimento complessivo di 100 milioni di euro

5) Il piano industriale della ICO Srl prevede lo sviluppo dell'attività ad Alanno, perché nello stabilimento di San Giovanni Teatino gli è precluso, a causa della posizione, oramai circondata da civili abitazioni, aeroporto e ferrovia. Quindi lo stabilimento Alanno rappresenta il futuro della ICO srl, e quello di centinaia di lavoratori e indotto interessati.

6) Tale raddoppio ferroviario presumibilmente interromperà anche l'accesso in stabilimento dei treni destinati al carico e scarico delle merci, anche questa condizione irrinunciabile allo sviluppo sostenibile e infrastrutturale della ICO Srl e di tutto il territorio

Credo che sia chiaro che la posta in gioco sia altissima sia per noi che per il territorio, Vi invitiamo pertanto, in collaborazione, a trovare soluzioni alternative atte a scongiurare gli effetti devastanti che, seppur condividendone la necessità, l'opera andrebbe a creare.

Fiducioso, porgo distinti saluti



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Elio Odoardi

9 aprile 2022

Il Progetto Roma-Pescara così come elaborato non rispetta né il territorio, né i residenti e nemmeno le strutture produttive con notevoli danni sui lavoratori che vedranno compromesso il loro futuro. Scusate la banalità della osservazione ma per quale motivo in passato hanno progettato l'Autostrada per Roma e non hanno utilizzato la SS Tiburtina già esistente?

A Voi le opportune considerazioni.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



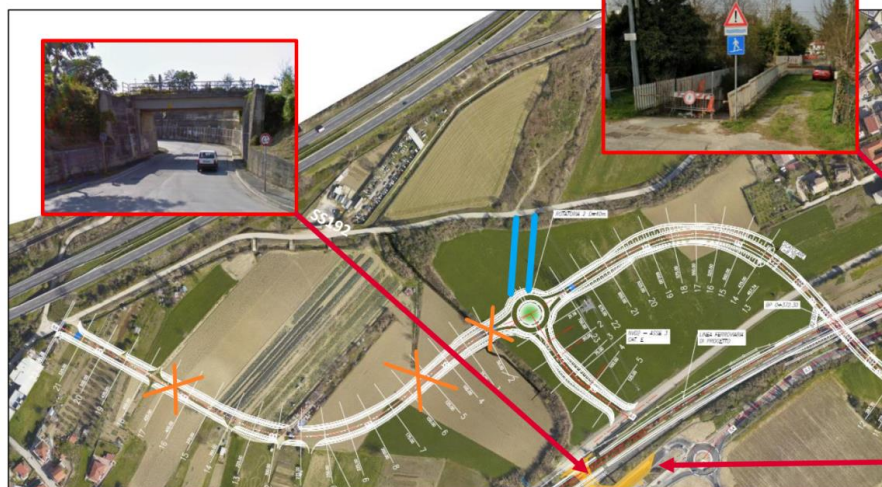
**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
**Giuseppe
Annunziata**

9 aprile 2022

Sulla viabilità che va su via Avello si chiede di valutare l'ipotesi azzurra nel file allegato che permette di ridurre l'occupazione di suolo agricolo e quindi il costo della strada da realizzare.

Planimetria di progetto su ortofoto





Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Martina Lemma

9 aprile 2022

Nell'analizzare la variante interporto in viadotto sembra estremamente strano non considerare la presenza di un elettrodotto 150 kV della Terna SpA. Nell'incrocio con l'autostrada A25 la ferrovia raggiungere la quota di + 19,5 metri dal piano campagna ma in quella zona ed a quella quota c'è proprio l'elettrodotto in alta tensione. Le due opere cozzerebbero e non poco ed una qualunque risoluzione comporterebbe tempi e costi al momento non visibili nel quadro economico rappresentato il giorno 1° aprile. Vanno sicuramente considerati maggiori oneri per la sicurezza, i costi per la messa fuori servizio di una linea principale, oltre agli eventuali danni che questa scelta provocherebbe, i costi della progettazione da parte di Terna della risoluzione dell'interferenza ed infine naturalmente i costi del lavoro in sé per sé che senza progetto oggi sarebbero difficilmente quantificabili, ma di certo non trascurabili.

	Costi "Variante Chieti - Manoppello Plus"		NOTE
	Importo Var Min	Importo Var Max	
Importo finanziamento Progetto Lotto 1 e 2	720 M€		
Opere civili, Opere ambientali, indagini archeologiche/monitoraggio ambientale, opere compensative	103 M€	134 M€	
Sovrastruttura ferroviaria, impianti tecnologici, acquisizione aree	-28 M€	-35 M€	
Sicurezza e progettazione	10 M€	13 M€	
Totale	805 M€	832 M€	
Delta	+85 M€	+112 M€	non sono compresi costi relativi a possibili richieste di Comuni/Enti interferiti (compreso Interporto) dal nuovo tracciato ed eventuali imprevisti geotecnici relativi
Motivazioni	nessuna sorpresa geologica/geotecnica, nelle demolizioni, nessun rilievo importante ai fini ambientali e paesaggistici.	imprevisti Geologici/geotecnici, valutazioni sismiche locali, interventi di consolidamento, imprevisti espropriativi, cantierizzazione complessa, viabilità.	



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Diego Ferrara
Sindaco Comune di
Chieti

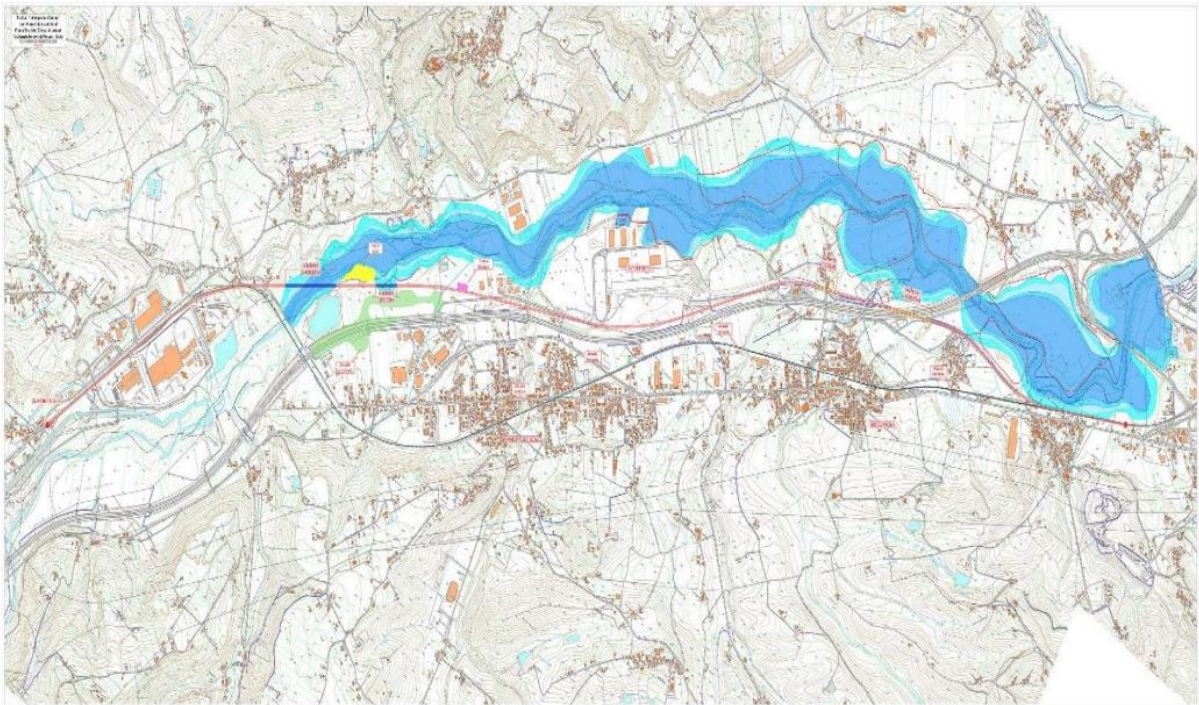
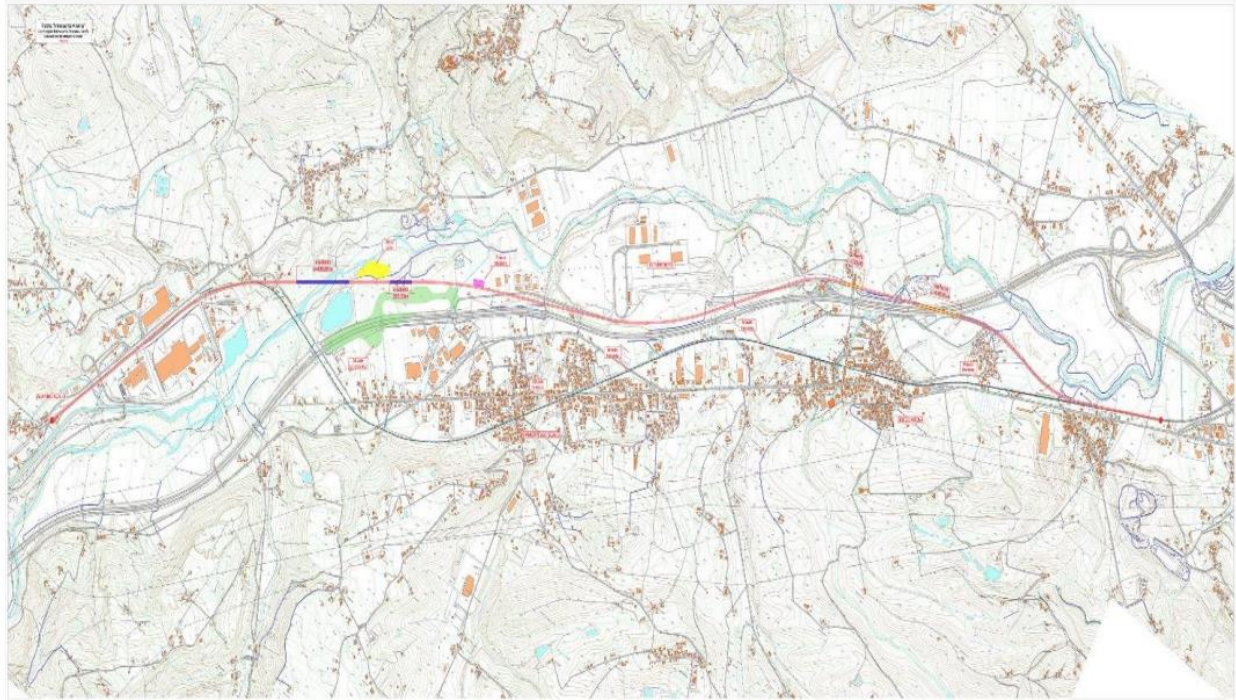
9 aprile 2022

Come ormai noto a tutti, le quattro soluzioni di progetto per il raddoppio ferroviario- velocizzazione Linea Roma- Pescara che riguardano i Lotti 1 (Brecciarola – Manoppello Scalo) e 2 (Manoppello Scalo- Scafa), non soddisfano i Nostri territori per tutti i motivi che abbiamo ampiamente discusso negli ultimi mesi nelle varie sedi istituzionali.

Nell'incontro tenutosi a Roma martedì 01/03/2022 nella sede di RFI con il Commissario Ing. Vincenzo Macello, abbiamo presentato, insieme al sindaco di Manoppello, una soluzione alternativa al tracciato ferroviario proposto da RFI che prevede un passaggio totalmente esterno ai centri abitati di Brecciarola e di Manoppello, soluzione poi denominata "Progetto dei Cittadini". Tale ipotesi è stata anche illustrata in occasione del tavolo tecnico tenutosi nella giornata di giovedì 03/03/2022 presso gli uffici dell'Interporto d'Abruzzo alla presenza dei Tecnici di RFI e di Italferr, della Coordinatrice del Dibattito Pubblico, del Presidente del Consiglio Regionale, dei Tecnici della Regione Abruzzo e dei Sindaci interessati e nuovamente illustrata in occasione del Dibattito pubblico del pomeriggio presso l'Aurum di Pescara.

La stessa proposta ha riscosso un notevole, quasi unanime consenso, da parte della cittadinanza di Chieti e di Manoppello, in quanto risulta poco impattante sotto l'aspetto ambientale, tanto da consentire pienamente il raggiungimento degli obiettivi cardine del PNRR (principio DNSH) e, pertanto, è stato richiesto a RFI di elaborarne uno studio approfondito per darle concretezza e fattibilità sino alla scala del PFTE nel rispetto della tempistica assai stretta prevista dal PNRR.

Si allegano le tavole che rappresentano lo studio preliminare d'inserimento territoriale della nuova linea ferroviaria in argomento con la sovrapposizione con i vincoli derivanti dal Piano Stralcio Difesa Alluvioni della Regione Abruzzo, richiedendo che venga inserita tra i progetti alternativi nell'ambito del "Lotto 1 (Brecciarola – Manoppello Scalo) e Lotto 2 (Manoppello Scalo – Scafa) - Tavole dell'Ipotesi Progetto Cittadino, Variante Interporto." e che venga posta in attuazione.





Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Anna Maria Blasioli

9 aprile 2022

Sono Anna Maria Blasioli proprietaria dell'edificio n. 70 fig. 81 nell'elenco delle demolizioni , angolo via Amendola e via de Gasperi, formato da 4 appartamenti affittati , più uno in comodato a figli, taverna e mansarda, con corte di 525m², da risarcire in quanto edificabile solo se come proseguimento della casa esistente(data la forma stretta e lunga del terreno e le distanze da rispettare dai confinanti) quindi in caso di demolizione dell' edificio il terreno non sarebbe più utilizzabile per il suddetto scopo.

Le due strade suddette, lunghe pochi metri saranno chiuse e transitate solo da qualche macchina delle pochissime case che rimarranno, non più attività commerciali né tanto meno alcun tipo di mezzo pubblico. Inoltre, davanti l'edificio lato via Amendola passa l'acquedotto sarebbe coperto dalla strada. Pertanto, visto anche che il muro dell'edificio dista 15'5 m dal muro del casello km 23+234,

CHIEDO cortesemente di riclassificare via de Gasperi come categoria F invece di classe E visto che strada senza uscita, come del resto è stato fatto per il caso analogo di via XX Settembre-via Verdi. Spero tanto sia analizzato questo caso, ci sarebbe anche, oltre che pochi danni, un bel risparmio per RFI.



Dibattito Pubblico
ROMA-PESCARA
LOTTO 1 - INTERPORTO D'ABRUZZO-MANOPPELLO
LOTTO 2 - MANOPPELLO-SCAFA

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Katia Corsi

9 aprile 2022

Chiedo di prendere atto del malcontento del territorio.

La protesta contro la ferrovia



I rappresentanti dei cinque Comitati

LA PRIMA MANIFESTAZIONE CONTRO LA MAXI OPERA



La protesta dei comitati cittadini contro il raddoppio della ferrovia. Sopra, un cittadino mostra l'abitazione che dovrebbe essere demolita

di Arianna Iannotti
CHieti

Oltre 100 persone sono scese in piazza ieri pomeriggio allo Scalo per dire no alla ferrovia. Il progetto di velocizzazione della rete Pescara-Roma, che prevede il raddoppio dei binari e l'abbattimento di più di 100 edifici tra i diversi comuni interessati, per i comitati cittadini è «inutile e dannoso».

I cinque comitati che hanno animato la protesta sono il Comferr, rappresentato dal presidente Antonio Bianchi e dall'ex assessore teatino Gianni Di Labio, il comitato FerroVia della presidente Paola Sablone, il Mulino, rappresentato da Loris Zappacosta e Katia Corsi, il comitato No ferrovia si strada verde, del presidente Paolo Cacciagrande e il comitato di Alanno, della presidente Cinzia Antonacci. È la prima manifestazione pubblica contro il progetto. «È non sarà l'ultima», avverte Di Labio. «Non ci fermeremo qui, arriveremo anche in Europa», aggiunge Sablone che di professione è avvocato.

Di Labio ha aperto la manifestazione sottolineando come per l'opera «si prevede una conclusione nel 2060. È dunque di quale progresso stiamo parlando? Di treni che tra oltre 30 anni andranno alla velocità media di 80 chilometri all'ora? Non può essere questo il progetto del futuro?».

Poi l'attacco contro i sindacati e i rappresentanti di categoria come Confindustria e Confartigianato: «Ma questi signori le hanno lette le carte? Sanno di cosa parlano?», e contro i parlamentari abruzzesi, «21 fantasmi», li ha definiti Di Labio, salvo poi rettificare, visto che era presente la deputata M5S Daniela Torto, «l'unica ad aver avanzato una interrogazione parlamentare sul problema».

Quanto agli amministratori locali, presenti con i sindaci di Chieti, San Giovanni Teatino e Manoppello, Diego Ferrara, Giorgio Di Clemente e Giorgio De Luca, Di Labio ha lodato il loro darsi da fare, aggiungendo però che, a suo parere, «sono stati presi in giro».

A seguire ha preso la parola Sablone che ha posto i problemi di inquinamento acustico, ambientale e da vibrazione, oltre all'abbattimento di «più di 100 edifici tra tutti i comuni interessati. Chieti Scalo ospiterà sette pericolose aree di stoccaggio, una delle quali si troverà vicino alla

In più di 100 scendono in piazza per dire no alla nuova ferrovia

Tra la folla anche i sindaci di Chieti, San Giovanni Teatino e Manoppello e la deputata Torto. I cittadini: «Le nostre richieste non sono state ascoltate, così verrebbero abbattute troppe case»



sede di una scuola superiore e di alcuni corsi universitari. Saranno la seconda L'Aquila. Ci vogliono devastare a favore di qualche imprenditore con gli appoggi politici».

Cacciagrande ha ricordato le lunghe battaglie di San Giovanni Teatino contro la ferrovia: «Da decenni Rfi cerca di aggredire il nostro territorio», ha detto, «ma stiamo certi che la popolazione non

è dormiente». Antonacci ha espresso preoccupazione soprattutto per il quartiere San Rocco di Alanno, «che verrà devastato da questo progetto che ormai abbiamo ribattezzato Attila».

A chiudere la manifestazione è stato il presidente del Comferr Bianchi: «Non abbiamo contestato l'idea di un collegamento più veloce con la capitale», ha aggiunto,

«ma non in questo modo, con un progetto studiato da remoto, senza entrare nei territori».

Da medico ha ricordato inoltre la pericolosa ricaduta psicologica e se l'è presa contro la procedura del dibattito pubblico, «un muro di gomma», l'ha definita. Di Labio l'aveva chiamata «una far-
sa».

» L'iniziativa con striscioni e slogan è stata organizzata da cinque comitati civici: «Siamo pronti a mobilitarci ancora, è forte la preoccupazione per l'intero territorio»

Cartelli e striscioni ieri in piazza Marconi per protestare contro il progetto (foto A. Milazzo)



Uno dei manifestanti con il cartello

Con il raddoppio dei binari investiti 720 milioni di euro

Il progetto di velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma prevede un investimento complessivo di 720 milioni di euro per arrivare a percorrere 157 chilometri di strada ferrata in poco più di due ore, alla media di 80 chilometri all'ora. I treni attualmente, anche i più veloci, arrivano nella capitale in tre ore e mezza. In autobus ci si impiega meno di due ore e mezza. Il progetto prevede diversi lotti: il lotto zero, da Pescara a Chieti Scalo, e i lotti 1 e 2, da Brecciarola a Manoppello, Alanno e Scafa: sono questi i lotti che hanno sollevato più polemiche tra i cittadini, soprattutto per il grande numero di costruzioni, tra cui anche abitazioni, che devono essere abbattute.



GIUSEPPE DI BARTOLO AL FINE ANITA ARDO



**NO FERROVIA
SI STRADA VERDE
-San Giovanni Teatino-**

**COMITATO
"CITTADINI DI ALANNO"**

COMUNICATO CONGIUNTO

Noi Comitati cittadini "FerroVIA Chieti Scalo", "No Mulino", "Comitato Cittadini di Alanno", "Comitato No Ferrovia Si Strada Verde di San Giovanni Teatino" e "COMFERR" scenderemo in piazza per ribadire il nostro fermo **"NO"** alla realizzazione del doppio binario ferroviario sui territori di Chieti, San Giovanni Teatino, Manoppello, Alanno e Scafa.

Vi aspettiamo per il giorno 08/04/2022 a Chieti Scalo, Piazzale Marconi (zona pedonale) dalle ore 18,00.

Paola Sablone (FerroVIA Chieti Scalo)

Loris Zappacosta e Katia Corsi (No Mulino)

Cinzia Antonacci (Comitato Cittadini di Alanno)

Paolo Cacciagrano (No Ferrovia Si Strada Verde San Giovanni Teatino)

Antonio Bianchi e Gianni Di Labio (Comferr)

La protesta contro la ferrovia





protesta ferrovia7

Foto da: Protesta dei comitati contro il raddoppio della ferrovia