

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/13oRt5zh65i4dDXTHC7suWK9HDi9Scbp5/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..

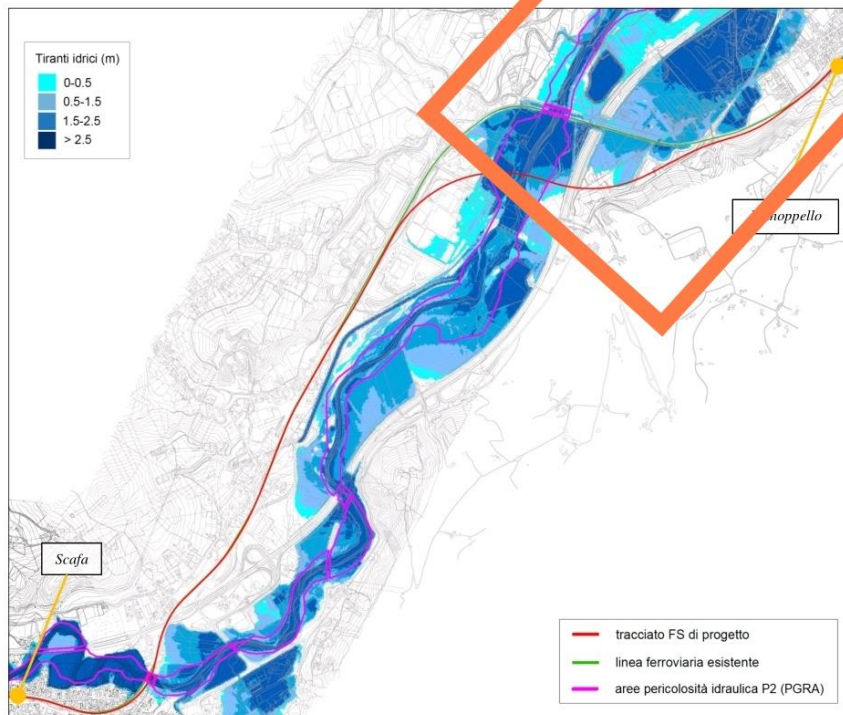


Figura 12 – Modello idraulico 2D: aree di esondazione (Tr 200 anni) del F. Pescara; confronto con le aree di pericolosità idraulica P2 del PGRA.

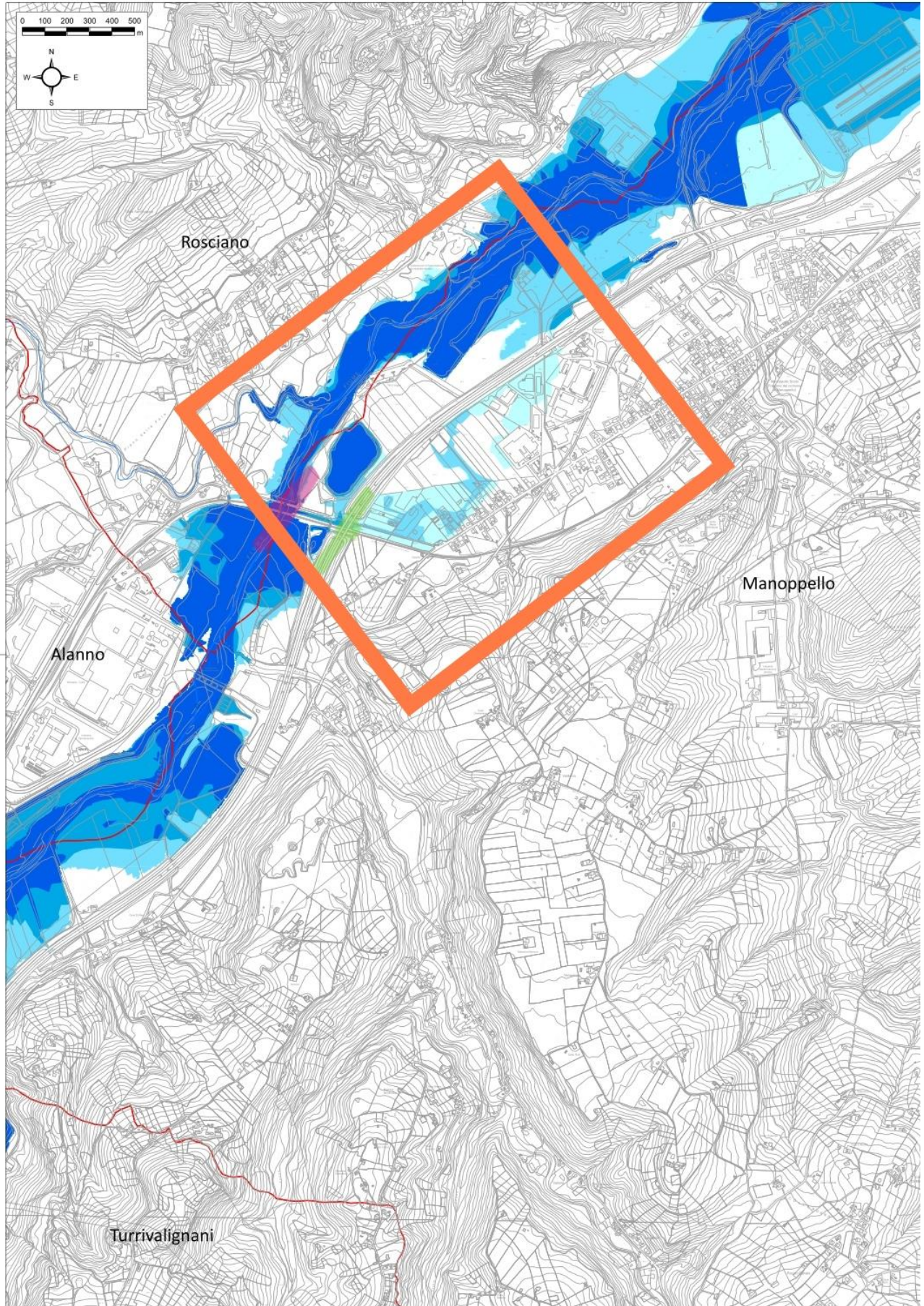
 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA - PESCARA RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA SCAFA - MANOPPELLO (LOTTO 2)					
	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA					
RELAZIONE IDRAULICA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA97	00 R 09	RI	ID0002 001	A	26 di 56

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 aumentare 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 scavalcare, 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.

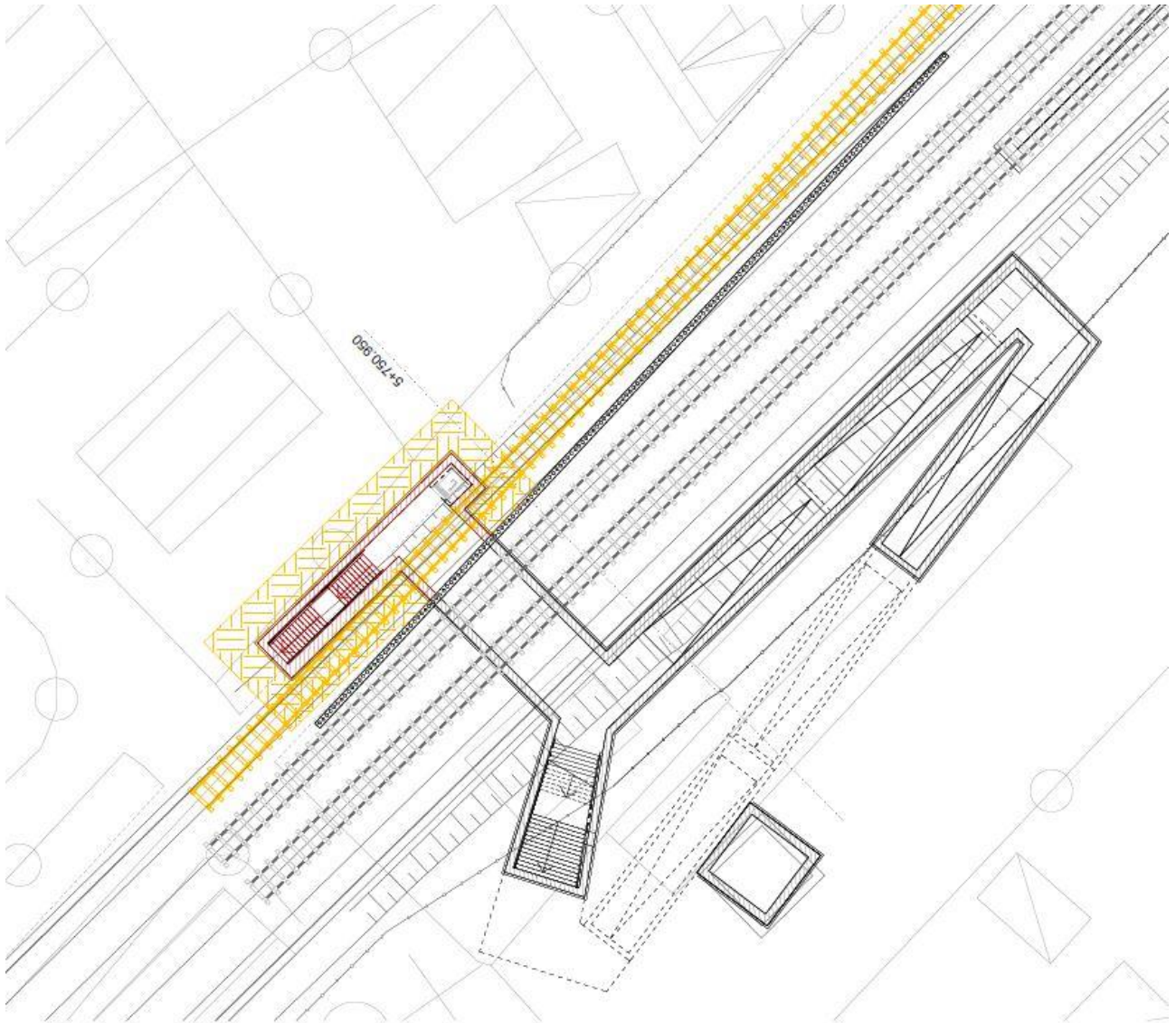
NESSUNO MAI E POI MAI PREFERIRA' IL TRENO AL PULLMAN,

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....

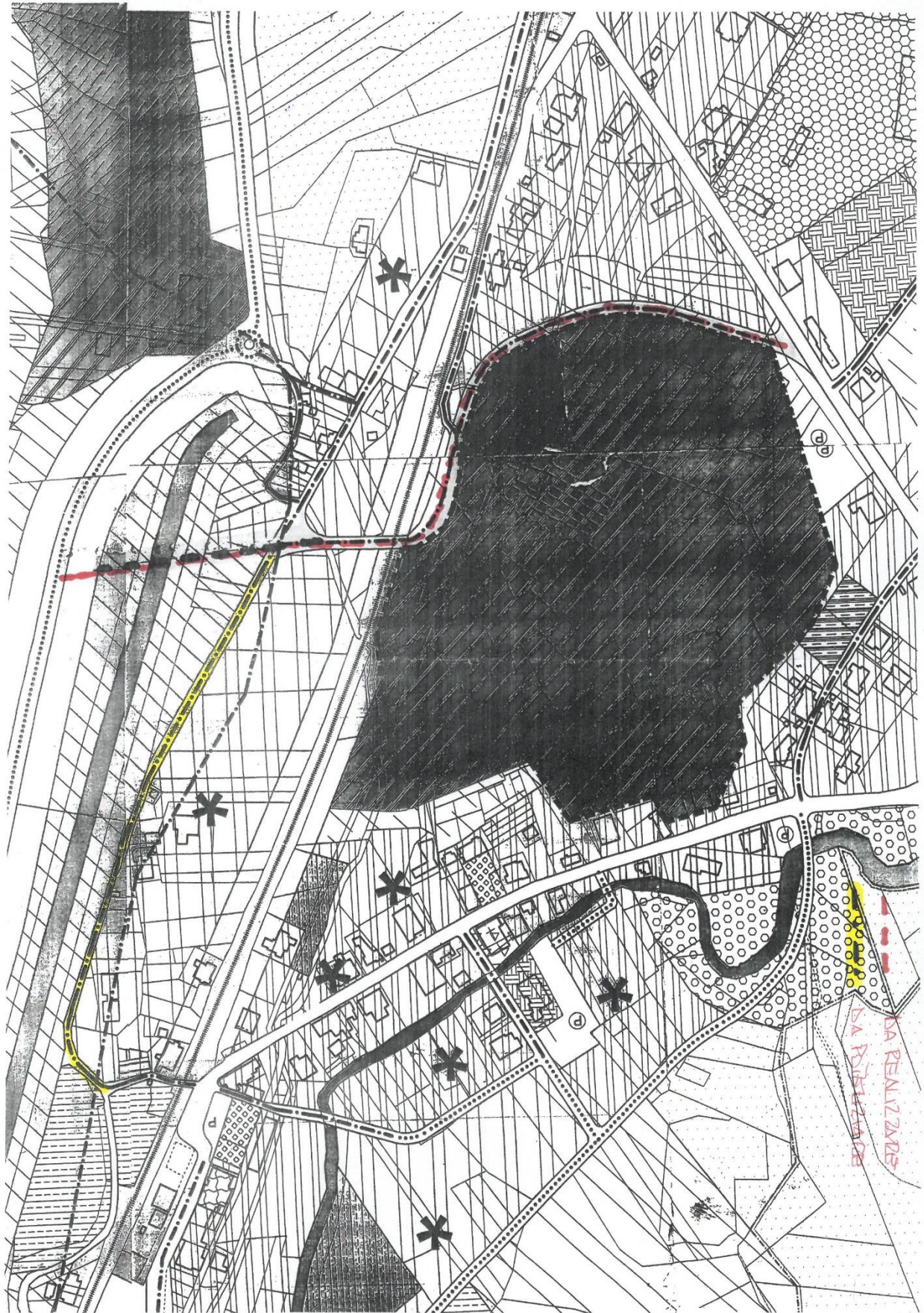
Manoppello e i suoi cittadini, TUTTI, sono contrari alla soluzione di tracciato proposta da RFI ed alla relativa viabilità alternativa, e non ci sono soluzioni tecniche capaci di superare le problematiche sociali che insorgeranno.

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 line 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 allegatae 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

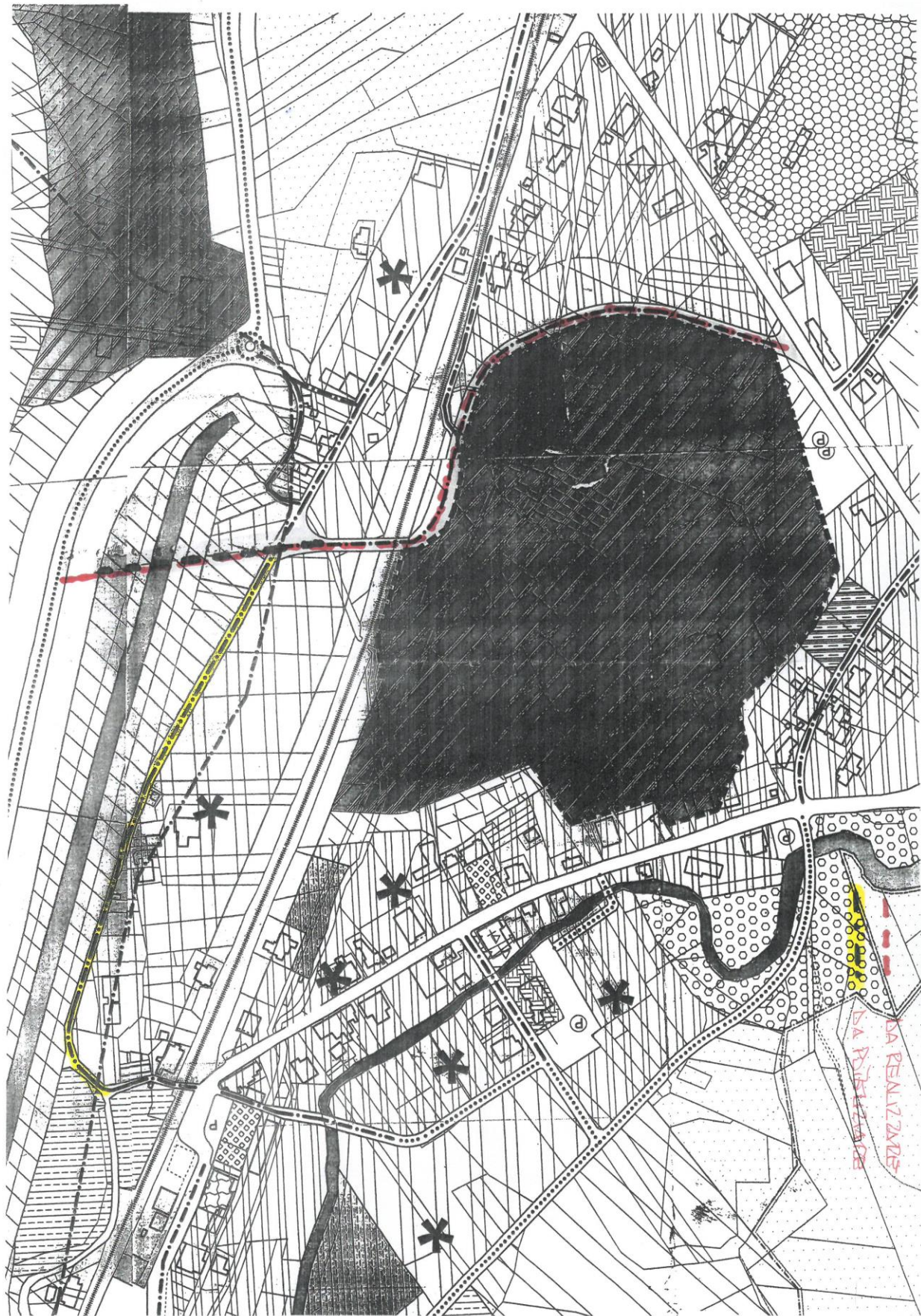
L'anno duemilaventidue, addì ventisei, del mese di Gennaio, alle ore 18:15, presso la sala del Consiglio Comunale, dietro regolare avviso di convocazione pubblicato all'Albo Pretorio del Comune stesso nei termini di legge, si è riunito in sessione ordinaria pubblica di prima convocazione, il Consiglio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

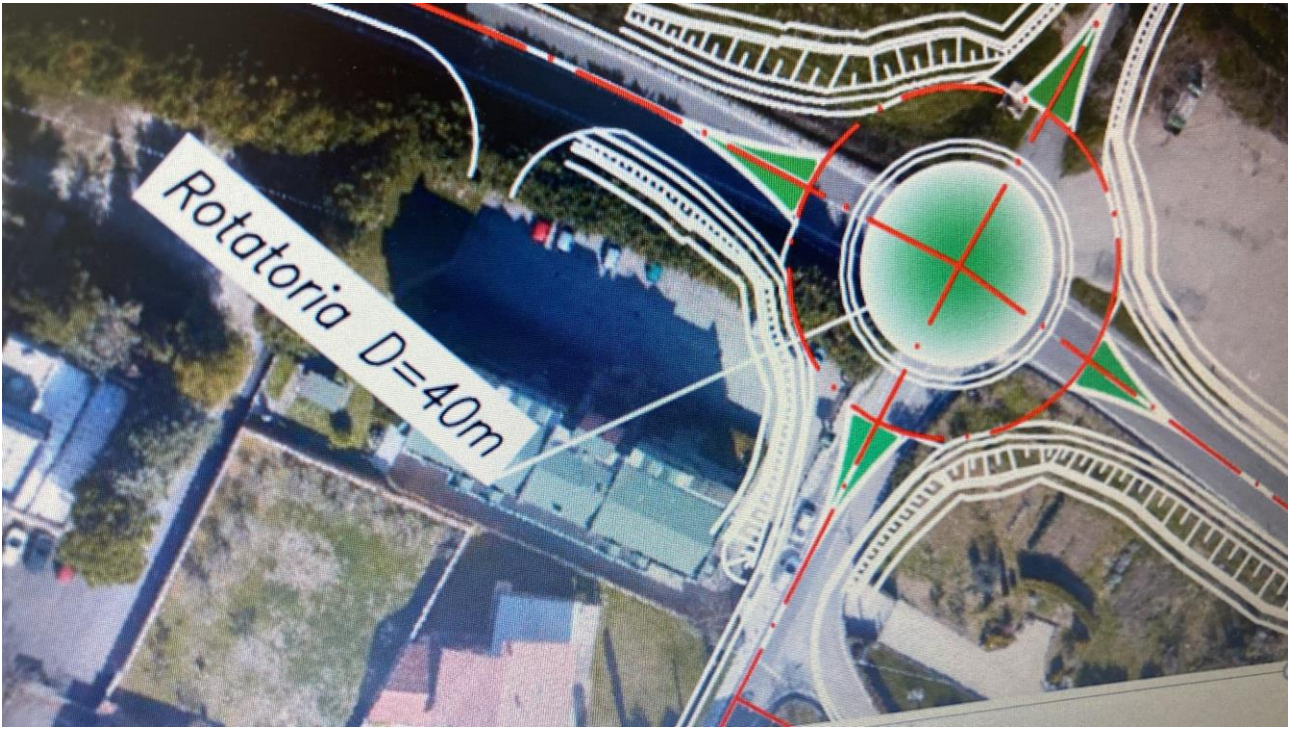
Presentato da
Andrea Reale

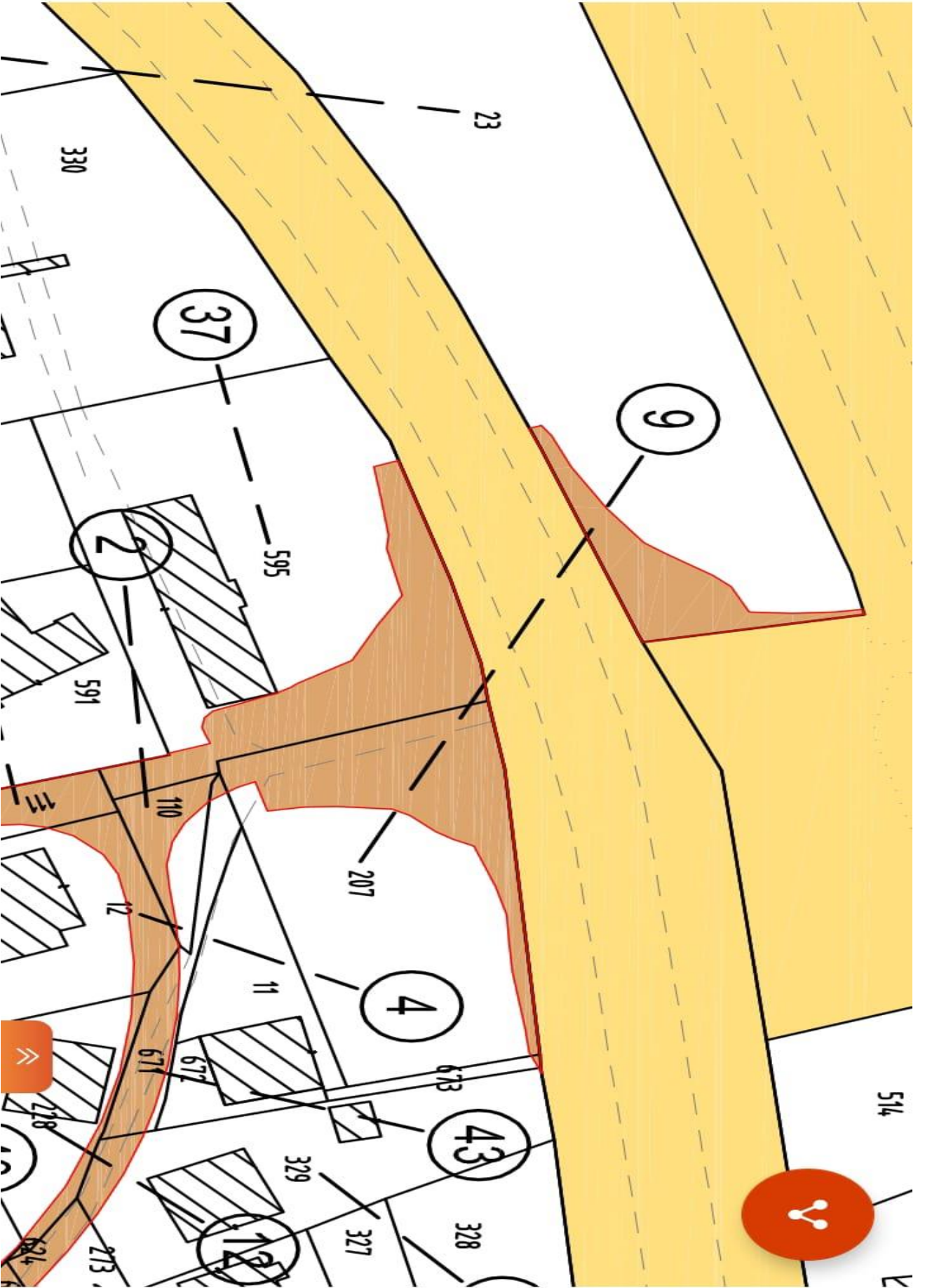
12 marzo 2022

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





514

L



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.

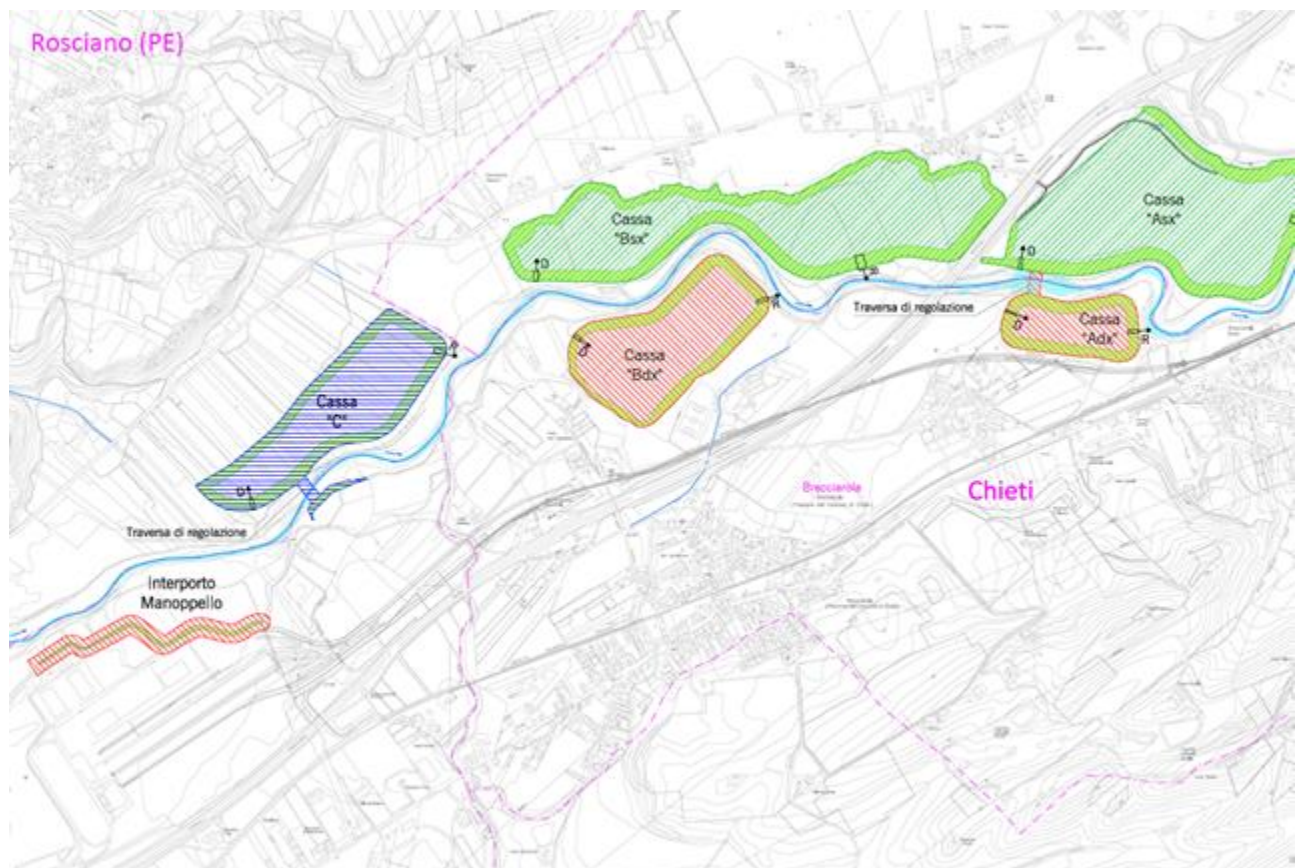


Immagine 3.

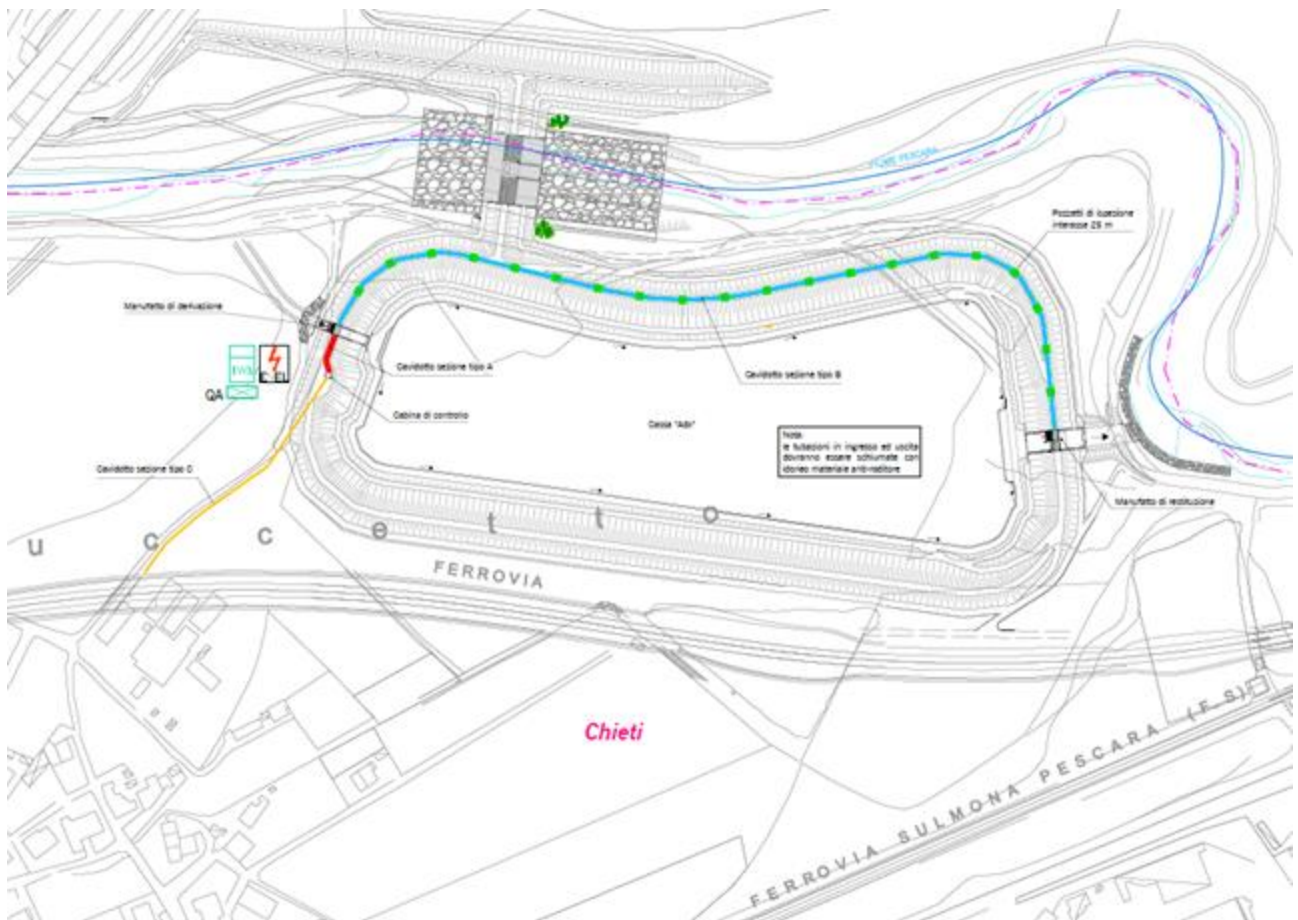
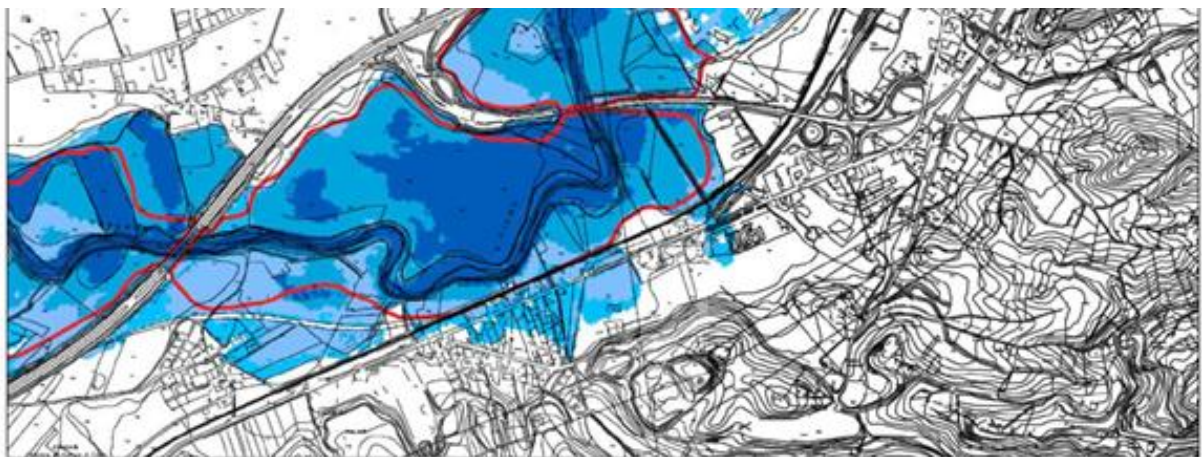


Immagine 4.



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 ItalferrGruppo 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)

ABITAZIONE in ABBATTIMENTO <small>(senza P.IVA)</small>	ABITAZIONI ENTRO I 70 mt a vista dal Raddoppio Ferroviario
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 ItalferrGruppo Ferrovie dello Stato Italiano - Progetto - Lotto 2 ESPROPRI - Commessa: IA97/Lotto:00/Fase: R/Ente: 43/Tipo Doc: EP/Opera disciplina AQ000/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 Sora, un cittadino mostra l'abitazione che dovrebbe essere demolita

di Arianna Iannotti
CHIETI

Oltre 100 persone senza scuse in piazza ieri pomeriggio allo Scalo per dire no alla ferrovia. Il progetto di velocizzazione della rete Pescara L'Aquila, che prevede il raddoppio dei binari e l'abbattimento di più di 100 edifici tra diversi comuni interessati, per i comitati cittadini è «simile ed annesso».

I cinque comitati che hanno animato la protesta sono il Comitato rappresentato dal presidente Antonio Bianchi e dall'ex assessore matino Gianni Di Labio, il comitato FerroVIA della presidente Paola Sablino, il Matino, rappresentato da Loris Zappacosta e Kaila Costi, il comitato No Iniziativa al studio verde, del presidente Paolo Cacciaturo e il comitato di Alano, della presidente Cinzia Antonacci. È la prima manifestazione pubblica contro il progetto. «E non sarà 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 durata di quale progresso stiamo parlando? Di treni che in 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 sindacati e i rappresentanti di categoria come Confindustria e Confartigianato: «Ma questi signori li hanno letti le carni al Sarno di cosa parlano?», e contro i parlamentari abruzzesi, «21 famosi», il sindaco Di Labio, salvo poi rettificare, visto che ora proclama la deputata M5S Daniela Torto. «D'attesa ad aver ascoltato una interpellanza parlamentare sul problema».

Quanto agli amministratori locali, presenti tra 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 suoi pareri, «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 pesto oltre aree di sovraccarico, uno dei quali si trovano 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 o di alcuni corsi universitari. Saranno la seconda L'Aquila. Ci vogliono devastare a loro di qualche imprenditore con gli appoggi politici».

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

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

A chiudere la manifestazione è stato il presidente del Comitato 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 nei territori».

De Labio ha ricordato inoltre la perentoria ricaduta psicologica e se l'è presentato la procedura del dibattito pubblico, «un muro di gomma», l'ha definita. 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 strade ferrate in poco più di due ore, alla media di 80 chilometri all'ora. I treni attualmente, anche più veloci, arrivano nella capitale in tre ore e mezza. In autobus ci si impiega meno di due ore e mezzo. Il progetto prevede diversi lotti. Il lotto zero, da Pescara a Chieti Scalo, il lotto 1 e 2, da Avezzano a Manoppello, Alano 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.

Carte di striscioni leti in piazza Marconi per protestare contro il progetto (Foto A. Mirizzi)



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**

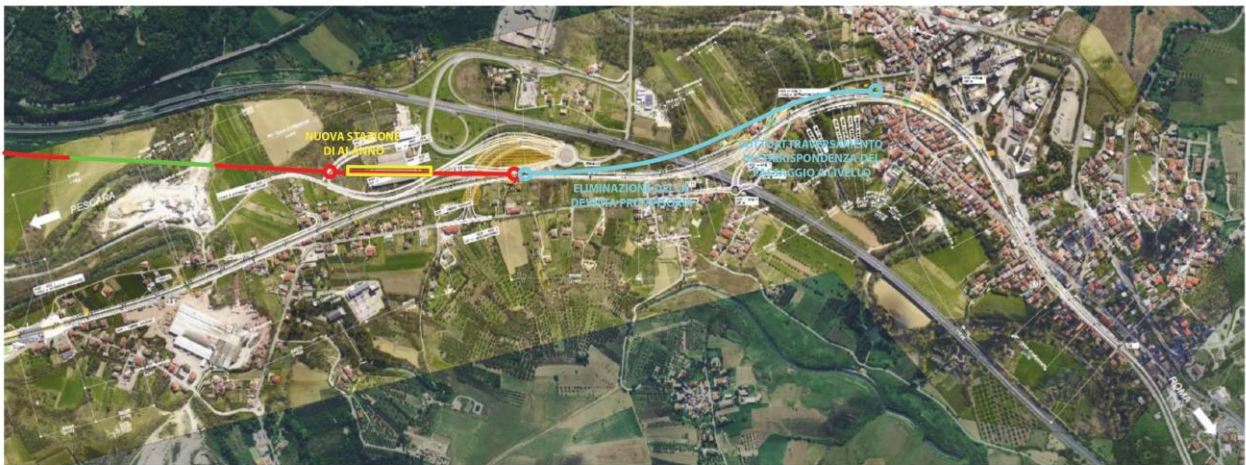
VARIANTE STAZIONE DI ALANNO



- 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**
CONSTRUZIONE 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 17/072021) <https://va.minambiente.it/it/IT/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 cela 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 the website of the Ministero della Transizione Ecologica, specifically the section for environmental assessments (VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI: VAS - VIA - AIA). The page title is "Progetto definitivo Velocizzazione della linea ferroviaria Pescara - Roma: raddoppio della tratta Pescara Porta Nuova - Chieti - Interporto d'Abruzzo." The page provides the following information:

- 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 address bar shows the URL: https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7852. The system tray at the bottom indicates a temperature of 11°C, partial sun, and the date 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

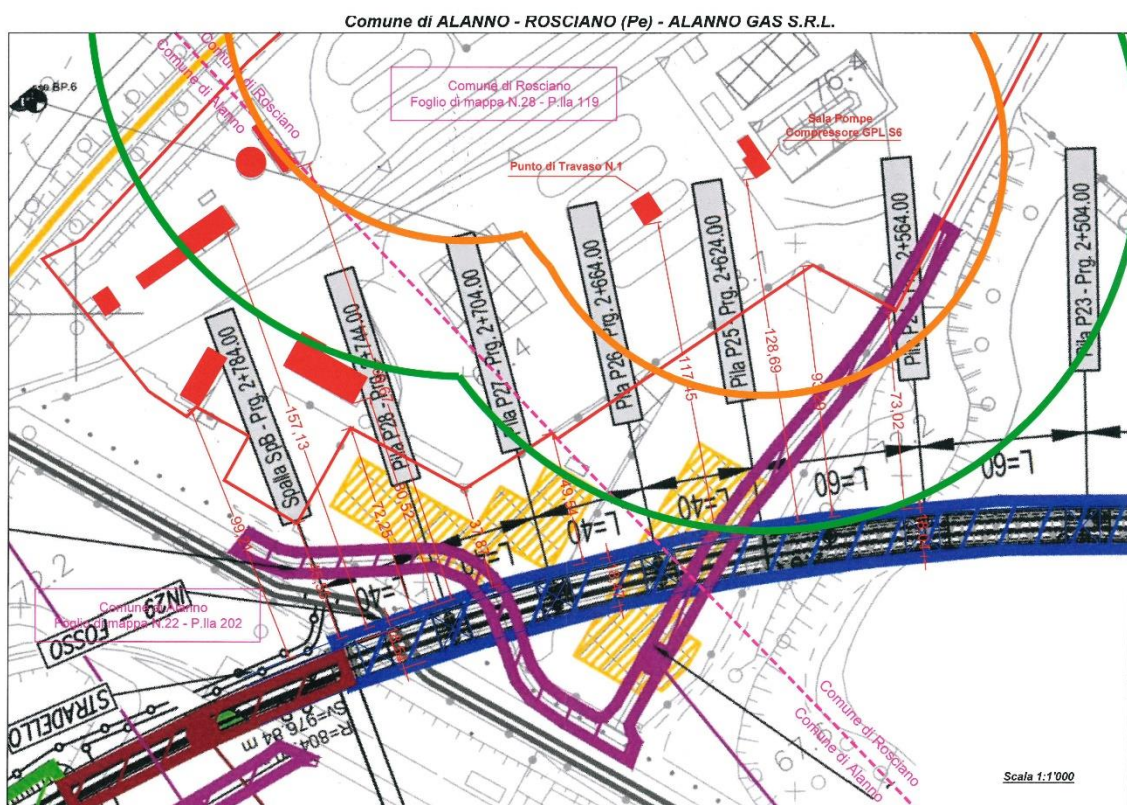


QUADERNO DEGLI ATTORI

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 chiedervi 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 sposti 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.

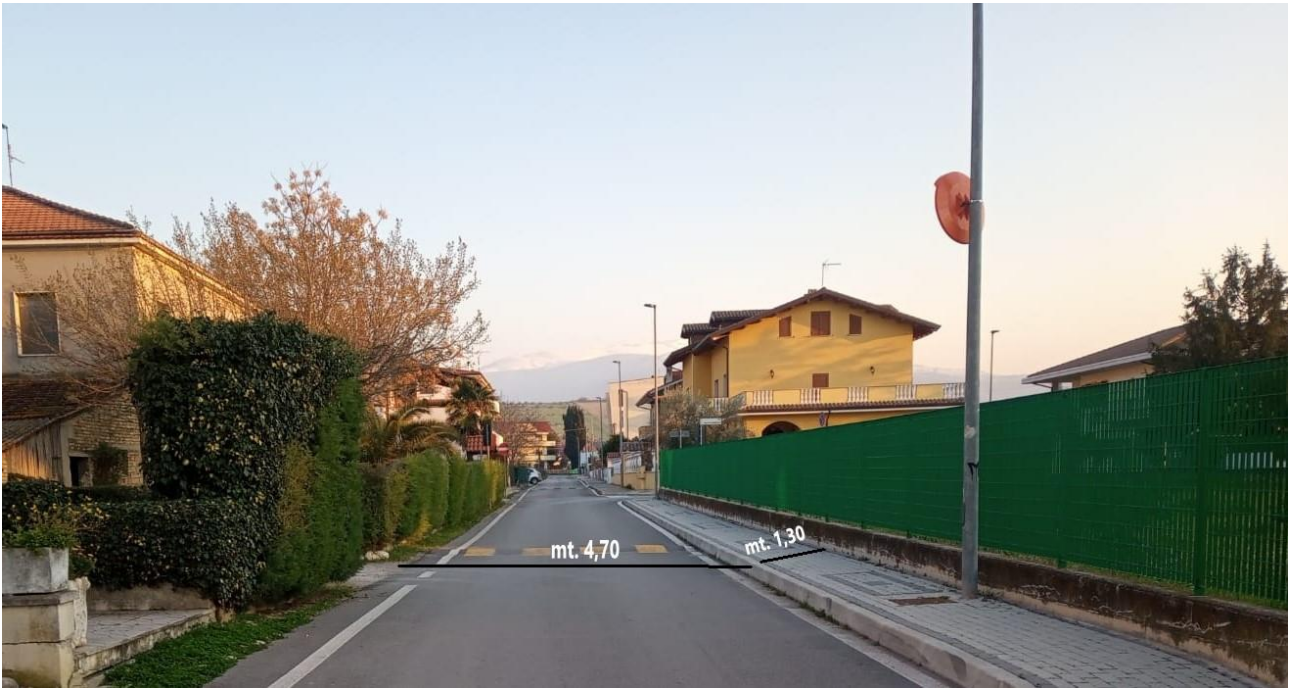
Preme sottolineare che, contrariamente all’obiettivo prefissato nel PFTE: “il cavalcaferrovia eliminerà totalmente gli inutili perditempo causati dalla chiusura delle sbarre, specie durante le ore di punta” (Relazione tecnico-descrittiva IA9600R29RHNV000001B, pag. 92), l’eliminazione del passaggio a 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.

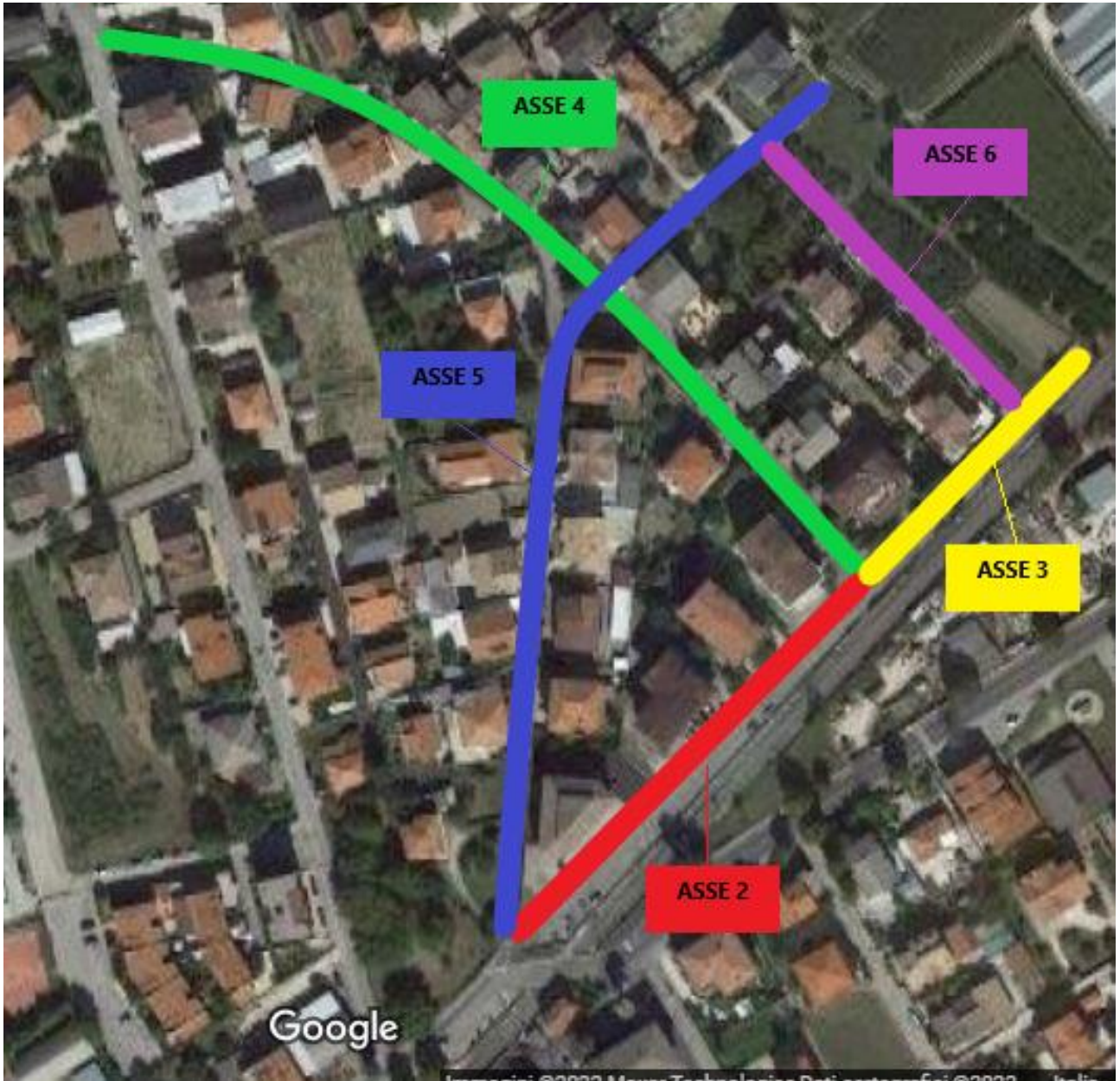
Lo stesso dicasi per tutti coloro che, dal versante nord-est del centro abitato dovranno raggiungere la scuola materna (sita nella frazione di Ripacorbaria) e il cimitero comunale.

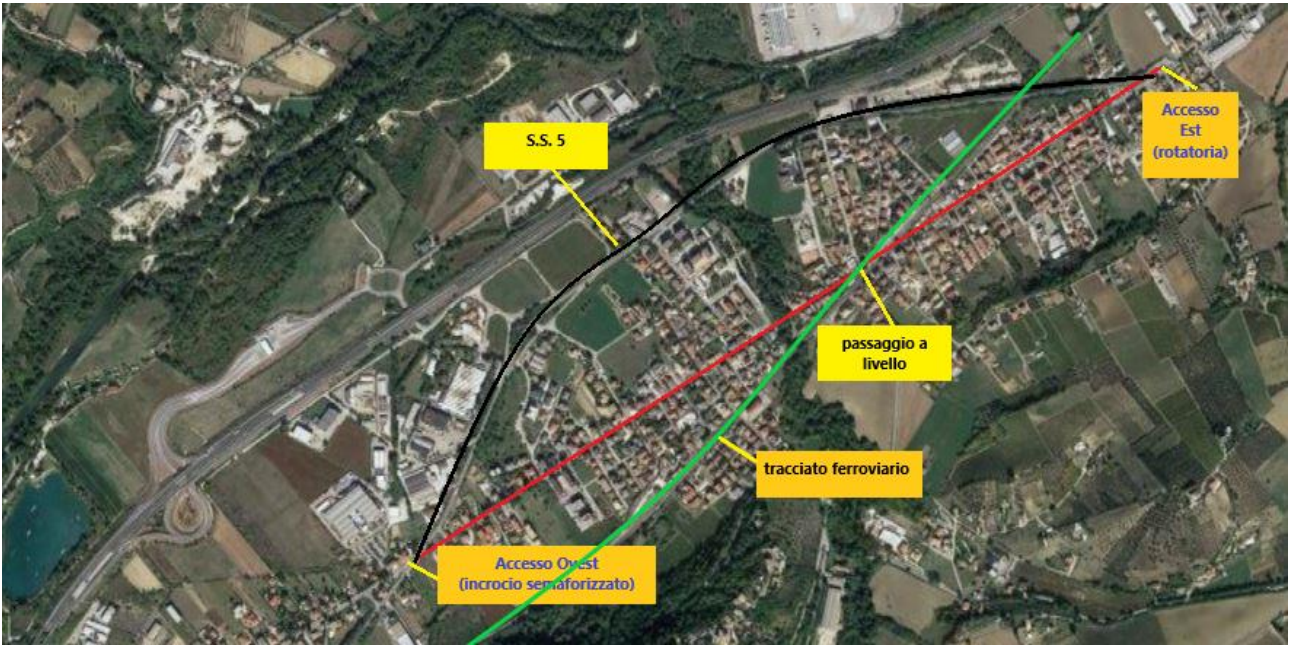
Si segnala, inoltre che, con la soppressione del passaggio a livello PL02, l’Asse 1 della NV08 rappresenta l’unica strada percorribile dai mezzi pesanti provenienti dagli stabilimenti siti nel versante sud di Manoppello Scalo (ad es. stabilimento Dayco). L’elevata pendenza della cavalcaferrovia e l’intersezione 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 CRITICITÀ SULLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL PROGETTO RFI 2021 e AUMENTO DELLA VELOCITÀ DI PERCORRENZA NEL TRACCIATO DELLA VARIANTE UNITARIA

Da qualche mese di sta parlando in Abruzzo di ALTA VELOCITÀ 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 VELOCITÀ.

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 Abitanti 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**

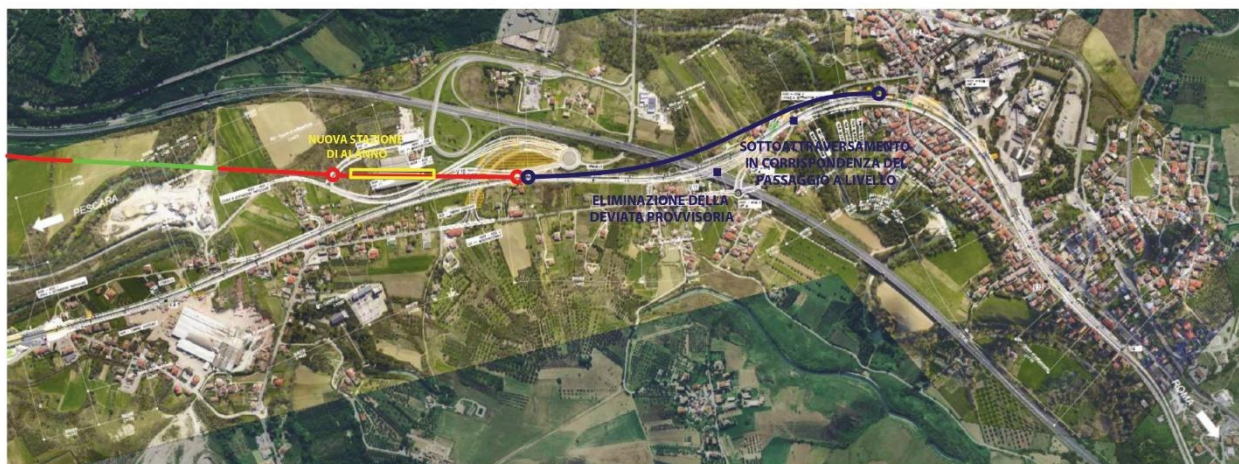
VARIANTE STAZIONE DI ALANNO



- 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.