

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

## RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA COORDINATRICE

21 APRILE 2022



# Indice

---

<b>INTRODUZIONE</b>	<b>5</b>
IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI	9

---

<b>DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA</b>	<b>11</b>
LE RAGIONI DELL'OPERA	12
L'ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO	13
IL TRACCIATO PROPOSTO	13
LE ALTERNATIVE STUDiate	15

---

<b>II DIBATTITO PUBBLICO</b>	<b>17</b>
CONSIDERAZIONI GENERALI	17
LA PROGETTAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	18
LO SVOLGIMENTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	21
L'INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE AL PUBBLICO	32

---

<b>I TEMI EMERSI</b>	<b>39</b>
LE VARIANTI AL TRACCIATO	39
LA VIABILITÀ E MOBILITÀ	50
GLI ESPROPRI E LE MITIGAZIONI	54

---

<b>QUADRO SINOTTICO DEI TEMI EMERSI</b>	<b>63</b>
---	-----------

---

<b>CREDITI</b>	<b>75</b>
----------------	-----------

---

# Introduzione





*Quando si parla di dibattito pubblico, dispositivo ancora poco conosciuto al grande pubblico, si incorre in un equivoco ricorrente: l'idea che si tratti di un processo decisionale, il cui esito può essere l'approvazione o il respingimento di un progetto e, soprattutto, della sede in cui decidere su eventuali alternative di progetto. Diversamente da ciò il dibattito pubblico non è un processo decisionale ma un processo di informazione e ascolto. Informazione, nella misura in cui mette in atto tutti i possibili canali a disposizione - incontri online e in presenza, media online e cartacei, contatto telefonico - per illustrare in linguaggio non tecnico il progetto dell'opera a un pubblico il più possibile esteso, nel territorio in cui l'opera è collocata. Ascolto, nella misura in cui serve ad ascoltare i bisogni e le preoccupazioni che le comunità locali hanno per quel progetto - non solo le posizioni o le critiche, ma le ragioni che sottendono a tali posizioni - raccogliendo suggerimenti e proposte migliorative; per un vero ascolto, è importante ricordarlo, non ci si può limitare a una consultazione estemporanea, ma occorre dedicare il tempo e gli strumenti necessari a una piena comprensione dei temi.*

*Il dibattito pubblico, quando ben organizzato, deve essere un processo "deliberativo" (dal termine inglese to deliberate che significa discutere sulla base di argomenti e non prendere una decisione), che ha lo scopo di migliorare il progetto e la sua relazione con il territorio. In quanto tale deve essere un processo incrementale, che si sviluppa seguendo le istanze che emergono dall'ascolto dei cittadini, in modo da poterle approfondire nel corso del confronto e farne emergere le ragioni, nonché possibili soluzioni condivise.*

*La natura dello strumento, secondo lo spirito della legge, imporrebbe che il dibattito pubblico fosse realizzato in una fase anticipata della progettazione, quando ancora gli spazi per i miglioramenti del progetto sono non solo possibili ma anche non residuali: per esempio, nel caso di un'infrastruttura lineare, dovrebbe consentire l'analisi e la comparazione di possibili tracciati alternativi.*

*Nel nostro caso, tuttavia, i Lotti 1 e 2 del raddoppio ferroviario Roma-Pescara sono opere inserite nel Pnrr e pertanto, come più volte è stato ricordato, ricadono in una fattispecie particolare, che riguarda tutte le opere inserite nell'Allegato 4 della legge 108 del 2021<sup>1</sup>, in cui il governo ha optato per una scelta che appare contraddittoria: da una parte (all'art. 44)<sup>2</sup>, procedure accelerate per l'attuazione dei programmi, che prevedono la contemporaneità di processi autorizzativi normalmente svolti in sequenza e, dall'altra (all'Art. 46), il mantenimento del dibattito pubblico come importante momento di ascolto e valutazione collettiva del progetto, i cui esiti confluiscono nella Conferenza dei servizi, "al pari di una mega-prescrizione"<sup>3</sup>. Non limitandosi a questo, il governo ha anche stabilito, per le opere in Pnrr, un procedimento abbreviato per il dibattito pubblico che ne dimezza i tempi di svolgimento, rendendo il processo ancora più arduo nella sua realizzazione.*

*Fatte queste considerazioni ci si potrebbe chiedere se il dibattito pubblico, stretto fra un progetto già in buona parte definito e tempi di confronto accelerati, sia ancora da considerare uno strumento valido al suo scopo, ossia quello di migliorare il progetto e il suo rapporto con il territorio. A questa domanda non possono che rispondere il proponente e i cittadini interessati dall'opera: il primo perché chiamato a realizzarla in un contesto straordinario e sicuramente complesso, i secondi perché interessati dagli impatti e dai benefici del progetto, una volta realizzato.*

*La coordinatrice, e il suo staff, il cui operato deve essere in questa sede oggetto di valutazione, condividono qui considerazioni che possono essere utili al fine di un bilancio generale dell'esperienza.*

---

<sup>1</sup> Il riferimento è al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni legge di conversione 29 luglio 2021, n.108.

<sup>2</sup> Art. 44 recante Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto.

<sup>3</sup> Questa analogia è stata più volte ricordata dal direttore Investimenti Area Centro di Rfi Marco Marchese.

## **Un ruolo terzo e indipendente, a tutela degli interessi di tutti**

*Il ruolo della coordinatrice è stato svolto, nello spirito della legge, con grande attenzione all'imparzialità e all'indipendenza nelle sue scelte di conduzione del percorso. Fin dalle prime mosse del dibattito pubblico sono stati coinvolti nel processo decisionale (per decidere quali incontri organizzare e su quali argomenti), tutti gli attori istituzionali interessati dal progetto: la Regione Abruzzo e i cinque comuni di Alanno, Chieti, Manoppello, Rosciano e Scafa e, successivamente, la Provincia di Pescara<sup>4</sup>. In questo modo è stato possibile garantire che i loro interessi - in parte contrastanti - fossero pienamente ascoltati. La scelta di istituire un primo tavolo tecnico il 28 febbraio, a valle del primo incontro di presentazione in cui si sono registrate forti tensioni, è infatti stata la tappa fondamentale in cui si sono concordati i successivi appuntamenti. Per tutto il prosieguo del confronto, prima di ogni appuntamento, il proponente, i sindaci e la Regione sono stati sentiti dal vicecoordinatore prima della formalizzazione degli inviti pubblici agli incontri, in modo da garantire che il consenso su quelle scelte iniziali fosse confermato.*

## **Un confronto intensivo, pur nei tempi ristretti del procedimento**

*L'impegno della coordinatrice e della sua struttura organizzativa, così come del proponente che - va ricordato - per legge indice il dibattito pubblico, sono stati intensi e continuativi per tutta la durata del confronto. Nonostante il procedimento abbreviato sono stati organizzati, anche concentrando più appuntamenti nella stessa giornata, ben quindici incontri di carattere pubblico o tecnico, che hanno visti coinvolti (in presenza) **20 tecnici specializzati** di Rfi e Italferr in grado di rispondere sulle diverse tematiche e (online) **16 facilitatori/trici professionisti** per garantire una discussione deliberativa fra i cittadini all'interno delle stanze virtuali e un resoconto puntuale degli esiti e delle domande e critiche emerse. Oltre a questo, sono state coinvolte attivamente per tutta la durata del dibattito pubblico **16 figure professionali** dedicate all'analisi specialistica dei temi, alla segreteria organizzativa, alla comunicazione e alla rendicontazione testuale, fotografica e video di tutto il lavoro svolto. Il dibattito pubblico ha visto quindi **per 75 giorni un totale di 52 persone impegnate** a garantire la qualità del processo, nonostante i tempi ristretti.<sup>5</sup>*

## **Pari dignità alle alternative di tracciato, nonostante le limitazioni del quadro autorizzativo**

*Il dibattito pubblico non si è limitato a discutere il progetto del raddoppio per come presentato nel dossier di progetto, ma ha esteso il suo raggio d'azione fino a tenere conto di tutte le istanze emerse dal territorio fin dall'indagine preliminare. L'esito di questa apertura è stata anzitutto la richiesta di integrare il dossier con l'esplicitazione delle motivazioni alla base della scelta di tracciato considerate dal proponente per pervenire alla scelta di quella sottoposta al dibattito e, in secondo luogo, la costruzione di un'agenda dei lavori che includesse incontri dedicati a **discutere delle alternative di tracciato** avanzate dai comuni e dai cittadini, indipendentemente dal loro inserimento in un percorso autorizzativo avviato. Come esposto in modo più articolato nel paragrafo dedicato alle varianti al tracciato, nel dibattito pubblico è stata dedicata una grande quantità di tempo - un terzo degli incontri sui 15 totali - alla discussione e all'approfondimento di 7 possibili varianti di tracciato. Considerata l'intensità delle preferenze espresse da parte del territorio e il conseguente impegno dedicato a discutere ed approfondire le tre versioni della "Variante Chieti-Manoppello" (originaria, ingegnerizzata e Plus), si può affermare che il dibattito pubblico ha permesso di sviluppare quella proposta, inizialmente solo accennata come segno grafico sulla cartografia, portandola alla dignità di una vera e propria proposta progettuale e pertanto può essere seriamente considerata nella sua fattibilità tecnica ed economica e confrontata con il progetto Rfi. Questo importante esito del dibattito pubblico, benché non direttamente collegato all'iter autorizzativo, costituisce un reale passo in avanti per gli attori locali che sono intenzionati a portare avanti una proposta alternativa a quella inizialmente presentata da Rfi.*

<sup>4</sup> Le province di Pescara e Chieti non compaiono tra i partecipanti, nonostante gli inviti a un confronto fin dalla fase preliminare del dibattito pubblico, perché in questa prima fase non avevano ancora preso parte al processo. La Provincia di Pescara ha successivamente partecipato al dibattito pubblico a partire dall'incontro di approfondimento del 17 marzo.

<sup>5</sup> Vedere il capitolo Crediti in chiusura della presente relazione.

## **Un ascolto approfondito di tutte le istanze, in merito alle diverse opzioni**

*Nel corso del processo tutte le proposte emerse sono state analizzate, riscontrate e, quando necessario, approfondite con successivi incontri, indipendentemente che queste fossero relative al progetto Rfi o a varianti. Questo ha portato a sviluppare un processo con diversi percorsi che si snodavano in parallelo, a volte difficile da comunicare a causa dell'affollamento di appuntamenti e in cui è accaduto anche che nello stesso giorno (ad esempio il 17 marzo) si siano affrontate al mattino le potenzialità di un tracciato e al pomeriggio gli impatti e le mitigazioni di un altro. La scelta della coordinatrice e del suo staff, in questo caso, è stata quella di privilegiare un ascolto approfondito di tutte le posizioni in campo, in modo da garantire che i bisogni di tutti - anche quando contrastanti tra loro - fossero presi in carico. Un esempio tra tutti riguarda la "Variante Chieti-Manoppello", osteggiata da subito dal Comune di Rosciano: essa è stata sviluppata pienamente con diversi incontri ma in parallelo si è data la possibilità a Rosciano di verificarne puntualmente gli impatti sul proprio territorio, in modo da formulare un parere definitivo e anche richieste di compensazioni.*

## **Trasparenza del processo ai fini di una valutazione collettiva**

*Il percorso sviluppato insieme a Rfi e agli enti interessati, benché talvolta connotato da tensioni, conflittualità e divergenze di interessi - in alcuni casi molto sentite -, ha avuto il pregio di essere basato su una leale e continua collaborazione. Da parte della coordinatrice e del suo staff c'è stato l'impegno a una totale trasparenza delle attività in corso (ivi inclusa la revisione dei comunicati stampa dopo gli incontri con i sindaci e i loro addetti stampa, prima della pubblicazione) e a un trattamento equivochino di tutti i portatori di interesse e delle loro istanze. D'altra parte, e di questo occorre rendere merito sia alle istituzioni coinvolte sia ai comitati dei cittadini, si è potuto contare su uno spirito non scontato di collaborazione, che si è espresso sempre in una presenza ordinata e costruttiva dei partecipanti agli incontri e che ha visto in molti casi i sindaci condividere sui propri canali social gli avvisi relativi a incontri che riguardavano ipotesi progettuali a cui erano apertamente contrari.*

*Per questo spirito di collaborazione e per la lealtà dimostrata la coordinatrice, insieme al vicecoordinatore e a tutto lo staff, esprime un sincero ringraziamento.*

*Infine, un sentito ringraziamento alla Commissione nazionale dibattito pubblico per l'utilissimo confronto avvenuto nel corso del dibattito pubblico, sia nella persona della sua presidente, sia in occasione dell'audizione con la Sezione integrata II svolta il 14 aprile 2022. Questa introduzione è il frutto delle riflessioni emerse grazie a quel confronto.*



**Iolanda Romano**

Coordinatrice del dibattito pubblico  
Roma-Pescara



**Andrea Mariotto**

vicecoordinatore



# Il dibattito pubblico in numeri



**1**

INCONTRO INFORMATIVO  
TERRITORIALE



**3**

INCONTRI DI  
APPROFONDIMENTO



**11**

TAVOLI  
TECNICI



**1.143**

PARTECIPANTI



**58**

QUADERNI  
DEGLI ATTORI



**20**

TECNICI SPECIALIZZATI  
RFI E ITALFERR



**16**

FACILITATORI/TRICI



**16**

FIGURE PROFESSIONALI



**37**

POST PAGINA  
FACEBOOK



**364.771**

VISUALIZZAZIONI



**171.249**

PERSONE RAGGIUNTE



**12.348**

INTERAZIONI CON  
I POST DELLA PAGINA



**3.545**

UTENTI UNICI  
SITO WEB



**13.656**

TOTALE PAGINE VISITATE



**2.125**

DOWNLOAD FILE



**1**

CONFERENZA  
STAMPA



**15**

COMUNICATI  
STAMPA



**162**

USCITE MEDIA





# Descrizione sintetica dell'opera

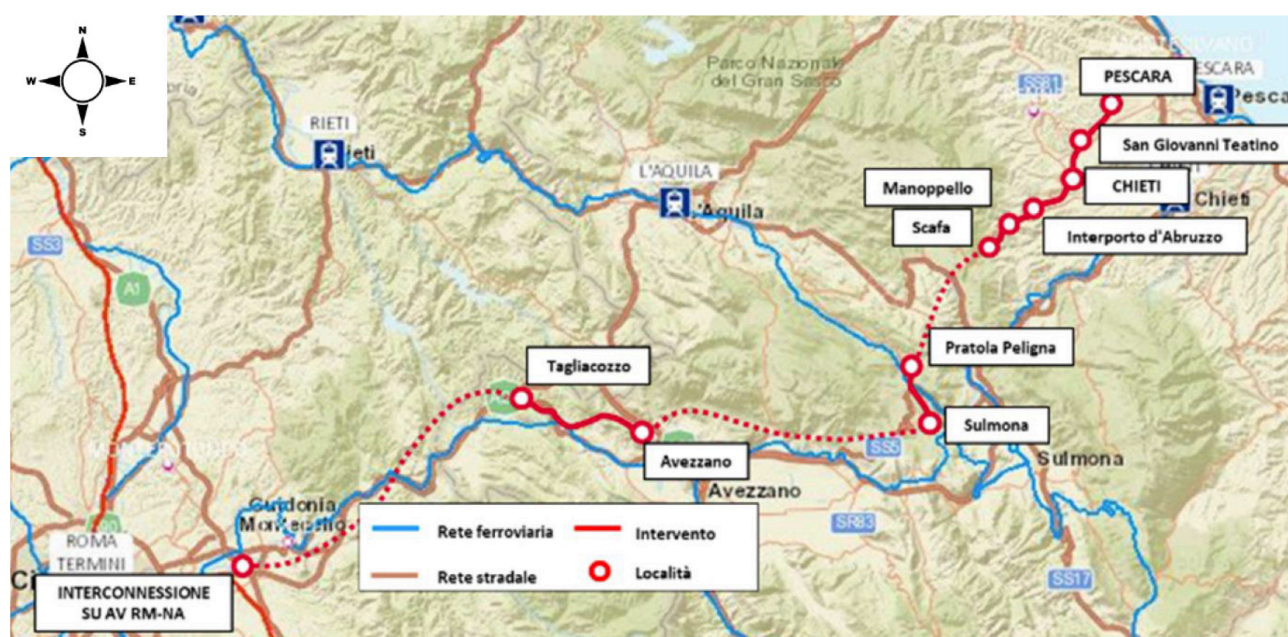
I progetti sottoposti a dibattito pubblico sono parte del programma di **“Velocizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara”**, inserito nel Piano nazionale di ripresa e resilienza – Next Generation Italia e riguardano:

- **Lotto 1: Tratta Interporto d’Abruzzo-Manoppello,**
- **Lotto 2: Tratta Manoppello-Scafa.**

I due lotti sono tra quelli prioritari per l’attuazione della prima macro fase realizzativa (“Global project”) del programma di velocizzazione, fase che comprende i seguenti interventi di raddoppio, in corso e da avviare:

- Lunghezza - Guidonia;
- Roma - Tagliacozzo;
- Tagliacozzo - Avezzano (lotto 4);
- bretella di Sulmona;
- Pratola Peligna - Sulmona (lotto 3);
- Scafa - Pratola Peligna;
- Manoppello - Scafa (lotto 2);
- Interporto d’Abruzzo - Manoppello (lotto 1);
- Interporto d’Abruzzo - Pescara.

Il progetto sottoposto a dibattito pubblico deve essere quindi inteso nell’insieme degli interventi del “Global Project”, che contribuiscono al perseguimento di importanti obiettivi a livello europeo e nazionale.



Gli interventi compresi nel “Global project”



## Le ragioni dell'opera

Secondo il proponente Rfi l'intervento sulla linea ferroviaria Roma-Pescara ha l'obiettivo di **migliorare i collegamenti tra la regione Abruzzo, Roma e la ferrovia Adriatica**, favorendo così anche uno spostamento di passeggeri dal trasporto privato su gomma al trasporto collettivo su ferro. In particolare si intende:

- velocizzare il collegamento lungo l'intero asse transappenninico, con tempi di percorrenza Pescara-Roma dell'ordine di **due ore circa** e significative riduzioni dei tempi di viaggio anche su tratte intermedie come Roma-Avezzano e Sulmona-Pescara;
- creare nella bassa valle del fiume Pescara un sistema metropolitano con **frequenza 30 minuti** del servizio ferroviario;
- velocizzare e sistematizzare i collegamenti Pescara-L'Aquila, con **un servizio veloce ogni ora** per ciascuna direzione e maggiori collegamenti capillari;
- liberare la tratta Roma-Tivoli, caratterizzata da un'alta densità abitativa, dalla presenza dei treni di largo raggio per favorire una **mobilità di corto raggio**.



Oltre a migliorare il trasporto passeggeri, secondo il proponente il potenziamento della direttrice Roma-Pescara presenta una serie di vantaggi:

- sotto il profilo ambientale, **riduzione delle emissioni** complessive attualmente generate dal movimento su gomma di persone e merci, grazie allo spostamento di traffico su ferro;
- **aumento dell'attrattività turistica** del territorio grazie a una maggiore accessibilità attraverso una modalità di trasporto sostenibile;
- nuove **opportunità per la movimentazione merci** su treno, grazie anche alla futura attivazione dell'Interporto della Marsica ad Avezzano e a servizi ferroviari aggiuntivi da/per l'Interporto d'Abruzzo;
- una maggiore **sicurezza pedonale e accessibilità** ai servizi di trasporto ferroviario grazie alla soppressione dei passaggi a livello e alla realizzazione di nuovi sottopassi e viabilità.



## L'iter progettuale e autorizzativo

L'iter progettuale parte sin dal 2002 quando con delibera Cipe n. 85 sono stati avviati gli studi di fattibilità.

A marzo 2020 il ministero dei Trasporti, Regione Abruzzo, Regione Lazio e Rfi hanno sottoscritto un Protocollo di intesa per individuare gli interventi di tipo infrastrutturale, tecnologico, operativo e organizzativo necessari per il miglioramento del collegamento ferroviario tra Roma e Pescara e, in particolare, per il potenziamento della frequenza dei servizi tra Pescara, Chieti e Sulmona e per la velocizzazione dei servizi nella tratta Roma-Avezzano, istituendo uno specifico Gruppo di lavoro. Durante i lavori del Gruppo di lavoro sono stati ulteriormente sviluppati gli obiettivi di mobilità ed è stata condivisa una proposta per fasi che consegue anche una risposta per la mobilità nel comprensorio periurbano Roma-Tivoli, nonché la velocizzazione dei servizi tra Pescara e Sulmona.

Da maggio 2021 l'opera è entrata a far parte del Pnrr come da DI n.77/2021 e il 9 febbraio 2022 è stato approvato il Progetto di fattibilità tecnica ed economica (Pfte) da parte della Commissione speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Contestualmente è stata avviata la procedura di dibattito pubblico, che si è conclusa in data 21 aprile 2022 con l'invio della presente Relazione conclusiva alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico e alle Conferenze dei servizi per i due lotti.

Nel 2022 sono stati avviati dal proponente anche il procedimento di Valutazione di impatto ambientale (Via) e le due Conferenze dei servizi stesse.

Dalla conclusione delle Conferenze dei servizi la Commissione speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici adotta una determinazione motivata con la quale individua le eventuali modifiche o integrazioni al Pfte rese necessarie dalle prescrizioni e dai pareri espressi in Conferenza dei servizi. Successivamente la stazione appaltante provvede ad indire la procedura di aggiudicazione.

Secondo il proponente la realizzazione dei due lotti, comprensiva di progettazione esecutiva, richiederà circa **3,4 anni** e si dovrà concludere entro il **2026, come richiesto per le opere comprese nel Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza)**.

Il costo complessivo è del progetto proposto da Rfi è di **720 milioni di euro**, interamente finanziati.

**Con Dpcm del 16 aprile 2021 Vincenzo Macello** è stato nominato commissario straordinario del programma di velocizzazione della Roma-Pescara e per la gestione della sua realizzazione. Queste opere rientrano infatti negli interventi infrastrutturali con elevato grado di complessità e di impatto sul tessuto socio-economico, per i quali il governo nomina commissari straordinari, che hanno l'obiettivo di favorire il corretto svolgimento del processo nei tempi prestabiliti.

## Il tracciato proposto

La proposta progettuale presentata da Rfi ha tenuto conto di alcuni macro criteri di progettazione che riguardano la sostenibilità ambientale e sociale e secondo il proponente è quella risultata migliore sulla base di un confronto con possibili alternative che ha preso in esame un ampio numero di parametri di carattere tecnico, trasportistico, ambientale, sociale ed economico.

Oltre al raddoppio dei binari è prevista dal progetto sottoposto a dibattito pubblico una serie di opere complementari: la riqualificazione delle stazioni di Manoppello e Alanno con la creazione di nuovi parcheggi, l'eliminazione di passaggi a livello con realizzazione di più sicuri sottopassi pedonali, il miglioramento di alcune viabilità locali, l'installazione di barriere antirumore e il ripristino ambientale nelle aree interessate dall'intervento.

## Lotto 1 - Interporto D'abruzzo-Manoppello

Il tracciato Interporto D'abruzzo-Manoppello presentato da Rfi nel dossier di progetto si sviluppa per una lunghezza di 4,85 km, viene realizzato integralmente all'aperto, cioè senza gallerie e si sviluppa in stretto affiancamento alla linea esistente, da cui si distacca solo in brevi tratti. Dove la viabilità esistente attraversa a raso la ferrovia i passaggi a livello vengono eliminati e sostituiti con sovrappassi. In totale sono previsti 5 viadotti, tre ferroviari e due stradali.



L'intervento inizia in località Bivio di Brecciarola, nel comune di Chieti e si conclude nella stazione di Manoppello, che viene riqualificata.

Nella frazione Bivio di Brecciarola viene realizzato il raccordo del nuovo binario (realizzato sul lato nord della linea) con quello esistente e inizia quindi qui il raddoppio. Viene anche realizzata la nuova viabilità di accesso alla frazione Brecciarola, che supera la ferrovia con un cavalcavia.

Procedendo verso sud, il tracciato attraversa la frazione di Brecciarola e per garantire la ricucitura del tessuto urbano in corrispondenza del centro abitato il sottopasso esistente di via Aldo Moro viene sostituito da un nuovo sottopasso pedonale.

Successivamente il tracciato di raddoppio si allontana dalla linea esistente per circa 600-700 metri in corrispondenza dello scavalco del torrente Calabrone, per poi tornare in stretto affiancamento.

In corrispondenza del riallineamento alla linea esistente il tracciato entra nel comune di Manoppello e per interferire il meno possibile con il tessuto urbano si sposta sul lato sud del binario attuale. In questo tratto è inoltre prevista una nuova viabilità per risolvere l'interferenza con il sottovia stradale esistente e, procedendo verso sud: nuovi sottopassi pedonali di via Moro e di via XX Settembre, viabilità di adeguamento di via Verdi e di via Galilei e una nuova viabilità che sostituisce il passaggio a livello di via Amendola.

Successivamente il tracciato di progetto si avvicina nuovamente al binario esistente per poi sovrapporsi allo stesso in corrispondenza della stazione di Manoppello, dove si conclude il raddoppio previsto nel Lotto 1. La stazione viene riqualificata con l'innalzamento delle banchine, un nuovo sottopasso dotato di ascensori, nuove pensiline, l'adeguamento dei servizi al viaggiatore e un nuovo parcheggio nell'area dell'ex-scalo merci con arredi e alberature.

## Lotto 2 - Manoppello-Scafa

Nel tratto Manoppello-Scafa il tracciato si sviluppa per una lunghezza di circa 8 km e viene realizzato integralmente all'aperto, cioè senza gallerie. Per il 40% della lunghezza è in stretto affiancamento alla linea esistente e per il 60% su nuovo tracciato, per consentire il superamento della SS5 Tiburtina, dell'autostrada A25, del fiume Pescara e dell'impianto del gas di Alanno. In totale sono previsti 7 viadotti, di cui sei ferroviari e uno stradale.

L'inizio dell'intervento, nella stazione di Manoppello, coincide con la fine del precedente Lotto 1 Interporto d'Abruzzo-Manoppello, mentre il termine è nella stazione di Scafa.

Da poco dopo l'uscita dalla stazione di Manoppello e fino alla fermata di Alanno il nuovo binario si distacca dal

percorso della linea esistente per l'attraversamento della SS5 Tiburtina, dell'Autostrada A25 e dell'alveo del fiume Pescara. Con un viadotto lungo 1.420 metri si giunge quindi in prossimità degli insediamenti industriali tra Rosciano e Alanno e si torna in affiancamento della linea esistente.

La stazione di Alanno viene riqualificata con l'adeguamento del marciapiede esistente e la realizzazione di un nuovo marciapiede, di un sottopasso ciclo-pedonale e di un parcheggio per auto e bus. Superata Alanno il tracciato raggiunge la stazione di Scafa, dove si conclude il raddoppio previsto nel Lotto 2 e dove sono previsti alcuni interventi di adeguamento funzionale.



## Le alternative studiate

All'inizio del percorso del dibattito pubblico la coordinatrice, come previsto dalla normativa (Dpcm 10 maggio 2018 n. 76, art. 6, comma 6, lettera b) e a seguito delle indagini preliminari condotte sul territorio, ha chiesto a Rfi di inserire nel dossier di progetto maggiori dettagli riguardo alle alternative di tracciato valutate in fase progettuale.

A seguito di questa richiesta il dossier è stato integrato e nella parte della presente relazione dedicata alla discussione sulle varianti al tracciato si entra nel merito del perché tali alternative siano state scartate a favore della soluzione descritta ai punti precedenti.



# Il dibattito pubblico



## Considerazioni generali

Il dibattito pubblico ha visto una buona partecipazione in termini sia quantitativi, sia qualitativi. I dati su numero di partecipanti, contributi ricevuti e comunicazione - visite al sito web, copertura media e social media - sono infatti in linea con quelli delle altre esperienze svolte in Italia, come si può evincere dall'analisi dei KPI (*Key Performance Indicators*, indicatori chiave di prestazione) nel prosieguo della relazione.

Il clima, all'inizio piuttosto teso e conflittuale, si è gradualmente trasformato in un clima collaborativo, anche se non sono mancati momenti di acceso confronto. Il lavoro ha visto i tecnici di Rfi e Italferr, la coordinatrice con il suo staff, le amministrazioni locali e i cittadini collaborare con lealtà e spirito di servizio, come dimostrato dal numero di incontri dedicati all'approfondimento di diversi temi segnalati come importanti dal pubblico.

Per tutta la durata del dibattito pubblico si è avvertito il bisogno, molto sentito da parte dei cittadini, di salvaguardare il proprio territorio e gli edifici che potrebbero essere oggetto di esproprio o di impatto negativo a causa della vicinanza al nuovo tracciato ferroviario. Durante gli incontri tutte le posizioni hanno trovato spazio e ascolto e l'interazione ha consentito un lavoro congiunto di analisi delle problematiche e delle possibili mitigazioni.

Inizialmente il proponente Rfi ha sottoposto a dibattito pubblico una sola proposta di tracciato, dettagliata nel dossier di progetto (in fase di progetto di fattibilità tecnico economica, Pfte) e su questo ha chiesto alle comunità interessate di esprimere perplessità, proposte e richieste di chiarimento. Tuttavia, fin dal primo incontro, alcuni sindaci e rappresentanti dei comitati locali hanno espresso la necessità di discutere anche dei tracciati alternativi. La coordinatrice ha accolto questa richiesta chiedendo al proponente la disponibilità ad analizzare e discutere anche le varianti al tracciato del Pfte e trovando in Rfi piena disponibilità.

Come è normale che sia, non sono mancate critiche alla procedura e al suo svolgimento. Alcuni comitati e amministrazioni locali hanno espresso delusione rispetto alla natura non decisionale del dibattito pubblico che, come è stato più volte ricordato nel corso degli incontri, è un luogo di ascolto e approfondimento che lascia alla Conferenza dei servizi - come previsto dalla legge - il compito di pervenire alle scelte finali per il tracciato. Il coinvolgimento degli enti pubblici competenti e degli *stakeholder* locali, infatti, non si limita al dibattito pubblico, ma è previsto dalla normativa anche nelle successive fasi di approvazione, come la Valutazione d'impatto ambientale (Via) - attualmente in corso - e la Conferenza dei servizi.

Un elemento che ha generato disappunto durante il dibattito pubblico è stato l'uso di materiali tecnici, presentati negli incontri di approfondimento, in diversi casi ritenuti di difficile comprensione per i partecipanti meno esperti e in scale molto difficili da visualizzare se proiettate.<sup>1</sup>

Oltre alle varianti al tracciato, altri temi importanti per gli attori locali sono stati la viabilità che si verrà a modificare con il raddoppio dei binari ferroviari, gli espropri e le mitigazioni ambientali. Il dibattito pubblico ha trattato questi temi dando la possibilità a tutti gli attori di esprimersi in maniera approfondita; la presente relazione - nella parte dedicata ai contenuti discussi nel corso del dibattito - illustra le diverse posizioni emerse.

<sup>1</sup> Vedere Quaderno degli attori di Adelina Pelaccia, Comune di Manoppello: "sarebbe importante avere un valido apparato di fotosimulazioni sull'impatto che la realizzazione dell'opera avrà sul territorio. In particolare, Rfi avrebbe dovuto fornire una restituzione grafica tridimensionale di almeno questi elementi (come più volte chiesto durante il Dibattito Pubblico, senza alcun esito)".

## La progettazione del dibattito pubblico

Il 23 dicembre 2021 l'Ufficio di presidenza della Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) ha comunicato l'avvio dei termini previsti per la procedura del dibattito pubblico. In seguito a una procedura di evidenza pubblica svolta da Rfi per individuare il coordinatore (art. 6 del Dpcm 76/2018), l'8 febbraio è stata incaricata Iolanda Romano per svolgere il ruolo di coordinatrice del dibattito pubblico, come figura terza e indipendente con il compito di favorire la partecipazione, raccogliere osservazioni e proposte sul progetto, gestire gli strumenti di comunicazione e redigere la relazione finale.

Come prescrive la normativa per le opere comprese nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), come quelle in oggetto, nei 15 giorni successivi alla sua nomina la coordinatrice ha provveduto con il supporto di esperti a chiedere integrazioni al dossier di progetto del proponente, a elaborare il progetto di dibattito pubblico che viene descritto in questo capitolo e che riporta in forma sintetica quanto emerso dalle indagini preliminari e a predisporre il sito web di progetto. Il dibattito pubblico vero e proprio ha quindi avuto avvio il 23 febbraio e si è protratto per 45 giorni, come da norma, concludendosi il 9 aprile. Entro quindici giorni dalla conclusione del dibattito, il 21 aprile del 2022, è stata pubblicata la presente relazione.

Per quanto riguarda la progettazione delle azioni e degli strumenti per l'informazione e la comunicazione con il pubblico - attraverso sia strumenti tradizionali, sia sito web e social network - si rimanda invece al capitolo specifico dedicato a questo tema.

## L'ascolto preliminare del territorio

Appena ufficialmente nominata, la coordinatrice Iolanda Romano ha accolto l'invito del commissario straordinario dell'opera Vincenzo Macello a partecipare a un primo incontro con la Regione Abruzzo e i sindaci del territorio interessato dalle due tratte, che ha avuto luogo il 9 aprile. Nel corso di tale incontro è stato possibile ascoltare le posizioni di tutte le istituzioni presenti e impostare una fase di approfondimento successivo che ha avuto luogo fra il 14 e il 18 febbraio 2022. In quella settimana il team della coordinatrice ha condotto una fase di ascolto del territorio, attraverso interviste in profondità ad alcuni portatori di interesse - identificati sia nel corso dell'incontro del 9 febbraio, sia tramite una prima mappatura effettuata tramite rassegna stampa - per approfondire i principali punti di vista sul tema del raddoppio ferroviario nei Lotti 1 Interporto D'Abruzzo-Manoppello e 2 Manoppello-Scafa.

Obiettivo delle interviste era comprendere come le varie questioni fossero percepite dagli intervistati, i bisogni e gli interessi sottesi alle posizioni espresse pubblicamente, e identificare i temi da sviluppare durante il dibattito pubblico. Sono state pertanto realizzate secondo una traccia aperta, così da raccogliere ogni tipo di riflessione e suggerimento che potesse indirizzare la ricerca di possibili approfondimenti.

Le interviste a sindaci e rappresentanti della Regione sono state realizzate in presenza, presso le loro sedi, mentre quelle ai comitati e alle associazioni ambientaliste si sono svolte a distanza, su piattaforma zoom. I colloqui sono stati eterogenei per competenze, interessi e responsabilità.

Questi gli attori intervistati, in ordine alfabetico:

- Antonio Bianchi - Presidente del Comitato ferrovie (Comferr)
- Giorgio De Luca - Sindaco di Manoppello
- Nicoletta Di Francesco - Presidentessa Wwf Chieti-Pescara
- Giuseppe Di Marco - Presidente Legambiente Abruzzo
- Diego Ferrara - Sindaco di Chieti
- Marco Fracassi - Presidente Confindustria Abruzzo
- Maurizio Giancola - Sindaco di Scafa
- Mauro Miccio - Commissario dell'Interporto D'Abruzzo
- Simone Palozzo - Sindaco di Rosciano

- Oscar Pezzi – Sindaco di Alanno
- Emidio Primavera - Direttore Dipartimento infrastrutture, trasporti, mobilità, reti e logistica Regione Abruzzo
- Paola Sablone – Presidentessa Comitato FerroVia Chieti Scalo
- Barbara Toppi – Consigliera comunale di Manoppello
- Pierluigi Vinciguerra – Presidente Italia nostra Abruzzo
- Loris Zappaterra – Presidente Comitato No Variante Mulino (due volte)

Da questi incontri sono emersi una serie di temi che qui si citano soltanto in termini generali, in quanto sono stati poi sviluppati nel corso del dibattito pubblico e se ne dà pertanto conto nei capitoli successivi:

- i punti di forza e di debolezza percepiti riguardo alla velocizzazione della linea Roma-Pescara, l'interesse per valutare l'opera in un'ottica territoriale più ampia, ma anche le preoccupazioni di carattere Nimby (*not in my backyard*);
- le problematiche legate alla realizzazione dell'opera, tra cui soprattutto gli espropri, che fin da subito si è manifestata come la preoccupazione maggiore dei cittadini interessati dall'opera, insieme al tema delle compensazioni e mitigazioni dei cosiddetti "frontisti", che non vengono espropriati ma subiscono i disagi della vicinanza alla linea ferroviaria;
- una serie di temi puntuali legati alla viabilità veicolare pubblica e privata, alla mobilità ciclopedonale e alle opportunità di sviluppo produttivo e di riqualificazione urbana nei Comuni interessati in relazione al nuovo assetto del tracciato e delle stazioni.

## Tre livelli d'interazione

Anche in relazione all'indagine preliminare di cui sopra, la coordinatrice ha ritenuto di definire in modo incrementale gli strumenti di confronto da implementare durante il percorso, al fine di garantire un'elevata flessibilità al processo e la possibilità di adattarlo progressivamente per rispondere alle esigenze. Il progetto di dibattito è stato quindi organizzato su tre livelli di interazione, strettamente interconnessi tra loro:

- il primo livello è quello dell'**incontro informativo territoriale**, dedicato a presentare alle comunità locali l'opera, le opportunità e gli impatti in forma il più possibile ampia e trasversale;
- il secondo livello è quello degli **incontri di approfondimento tematico online**, dedicati ad analizzare nel dettaglio le tematiche più sentite dai cittadini, per come emerse dal primo incontro informativo;
- il terzo livello è quello dei **tavoli tecnici**, orientati a favorire un confronto nel merito di problemi tecnici emersi tra il proponente dell'opera e le istituzioni e gli enti interessati. Una variazione dei tavoli tecnici, attuata in questo dibattito pubblico, è stata quella dei **tavoli tecnici itineranti**, volti a verificare gli impatti e le preoccupazioni attraverso sopralluoghi collettivi, a cui hanno partecipato i progettisti di Rfi e Italferr, gli amministratori locali, supportati dai loro staff tecnici e in alcuni casi i portatori di interesse interessati al tema in oggetto. Questa modalità di svolgimento, ispirata allo strumento noto nell'ambito della pianificazione partecipata come "camminata di quartiere", rappresenta un inedito **nel quadro dei dibattiti pubblici** finora realizzati in Italia a legge in vigore e ha permesso una conoscenza puntuale dei problemi nella loro dimensione locale ed esperienziale, ossia osservandoli "attraverso lo sguardo" e la percezione dei diretti interessati.

Un elemento cruciale del metodo inoltre è stato quello della **restituzione**, con un impegno trasversale di trasparenza sull'andamento di tutti gli incontri sia rendendo disponibili le registrazioni, sia pubblicando materiali utilizzati e resoconti sintetici di ogni appuntamento, secondo un principio fondamentale dei processi partecipativi che è quello dell'*accountability* (ossia rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico).

Nei punti successivi ciascuno di questi momenti di confronto è descritto nei suoi aspetti metodologici e organizzativi, mentre si rimanda al capitolo "Lo svolgimento del dibattito pubblico" per un resoconto di dettaglio di come ogni incontro e tavolo si è effettivamente svolto.

## L'incontro informativo territoriale

Per gestire il primo livello d'interazione è stato progettato **un incontro informativo** aperto a tutti, in modalità ibrida, cioè con persone sia in presenza, sia connesse attraverso la piattaforma zoom e la diretta Facebook.

Organizzato seguendo le misure restrittive anti-Covid, è stato suddiviso in due parti: una prima parte informativa di presentazione dell'opera e dei suoi impatti da parte del proponente e dei progettisti; una seconda parte e fino al termine dell'incontro dedicata agli interventi e alle domande del pubblico. È stata prevista una durata complessiva di 3 ore per lasciare tempo per il pubblico di esprimersi in seguito alle complesse ma necessarie presentazioni dei tecnici di Rfi e Italferr.

In considerazione dell'alto numero di partecipanti previsto e al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande (via chat e via e-mail per i partecipanti online, tramite modulo cartaceo per i presenti in sala) con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire alla coordinatrice di sottoporre le domande ai diversi esperti e da trattare in diretta il maggior numero di questioni emerse.

Oltre alla partecipazione diretta all'incontro sono state anche predisposte altre modalità di intervento da parte del pubblico: raccolta di domande e richieste di chiarimenti tramite email e linea telefonica dedicata, con risposte date sempre pubblicamente attraverso gli incontri successivi o la sezione Faq del sito.

## Gli incontri di approfondimento

Per gestire il secondo livello d'interazione sono stati organizzati **tre incontri online** di approfondimento dei temi maggiormente sentiti, della durata prevista di 3 ore ciascuno, sui seguenti temi:

- le **varianti al tracciato proposte dai comuni del territorio**;
- la viabilità di progetto secondo il tracciato predisposto da Rfi e i possibili interventi di riqualificazione per la mobilità ciclopedonale, automobilistica e dei mezzi pubblici intorno alle stazioni;
- le mitigazioni degli impatti: espropri e barriere antirumore.

Ogni incontro è stato diviso in tre momenti:

- un primo momento dedicato a una presentazione del tema da parte del proponente e dei progettisti;
- a seguire, divisione dei partecipanti per comune di appartenenza in stanze virtuali di discussione, ciascuna moderata da un professionista della facilitazione, per discutere dell'opera e formulare domande o interventi, trascritti dal facilitatore/trice e poi raccolti in un documento condiviso;
- al termine delle discussioni in tavoli, restituzione in plenaria da parte dei facilitatori/trici dei principali temi emersi in ogni stanza e trasmissione dei documenti condivisi al proponente, per fornire le risposte nel merito delle principali questioni sollevate dai partecipanti (lasciando che le domande inevase per ragioni di tempo fossero rimandate a successivi incontri o trattate per iscritto successivamente sul sito web del dibattito).

Lo strumento deliberativo dei tavoli di discussione è stato introdotto per permettere a tutti i cittadini interessati di esprimere le proprie posizioni in merito ai temi analizzati ed evitare un "monopolio" del confronto da parte solo dei partecipanti più attivi.

## I tavoli tecnici e i tavoli tecnici itineranti

Per gestire il terzo livello d'interazione sono stati organizzati **sette tavoli tecnici**, dedicati alle istituzioni, i tecnici e i principali portatori di interesse, alcuni online e altri sul territorio. I tavoli sono stati organizzati con una relazione iniziale da parte della coordinatrice o del vicecoordinatore sullo stato di avanzamento del confronto sullo specifico tema e sull'oggetto del tavolo e un successivo giro di argomentazioni e dibattito fra i partecipanti presenti.

Su decisione della coordinatrice, ai tavoli tecnici originariamente previsti sono stati aggiunti anche **quattro tavoli tecnici itineranti** con gli enti pubblici interessati dall'opera, per un totale quindi di undici tavoli tecnici.



## Lo svolgimento del dibattito pubblico

Lo svolgimento dei momenti di confronto descritti in termini metodologici al capitolo precedente viene qui restituito in ordine cronologico. I resoconti di dettaglio di ogni singolo incontro e tavolo, così come i materiali presentati e - ove disponibili - le dirette streaming degli incontri pubblici, sono disponibili sul sito web del dibattito pubblico alla sezione Partecipa.

### 25 febbraio 2022 - Incontro informativo territoriale, in presenza e online, sulla presentazione dei progetti



L'incontro informativo territoriale, condotto dalla coordinatrice del dibattito pubblico Iolanda Romano con la presenza anche del vicecoordinatore Andrea Mariotto, si è svolto il 25 febbraio 2022 a Pescara, all'Aurum, a seguito della conferenza stampa di lancio del dibattito pubblico (vedere il capitolo "L'informazione e comunicazione al pubblico"). Elevatissima la partecipazione della cittadinanza, con circa 260 partecipanti di cui 60 in presenza e 200 collegate da remoto. L'incontro è durato dalle 17.00 alle 20.00. Superate le 1200 visualizzazioni del video in streaming dell'incontro.

Il progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera del proponente è stato illustrato al pubblico da Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro Rfi, Andrea Borgia, referente di progetto Rfi, Fabrizio Arduini, responsabile opere civili Italferr, Tiziano Paoletti, *project engineer* Italferr, Flavia De Marinis, progettista temi ambientali Italferr e Federica Formato, *project engineer assistant* Italferr. Nella seconda parte dell'incontro è stata data voce a cittadini, sindaci e associazioni partecipanti, che sono intervenuti sia in presenza sia da remoto accendendo i riflettori su una molteplicità di tematiche rilevanti.

Dopo una prima fase di domande e risposte si è generata una diffusa tensione in sala

dovuta al fatto che un certo numero di presenti, sia alcuni sindaci, sia alcuni rappresentanti dei comitati, chiedevano di intervenire a microfono aperto e non solo per iscritto. Dopo un confronto della coordinatrice con il sindaco di Manoppello si è convenuto di consentire tutti gli interventi richiesti dai presenti in sala e di riprendere la fase di domande e risposte solo in un momento successivo.

Complessivamente sono state raccolte 45 domande e osservazioni, aggregate per temi e proposte ai relatori per la formulazione delle risposte.

## 28 febbraio 2022 - Primo tavolo tecnico, online, con i Comuni interessati all'opera sulla condivisione del percorso

Il primo tavolo tecnico, online, ha avuto luogo il 28 febbraio 2022 dalle 10 alle 12.30 alla presenza dei cinque Comuni interessati dal tracciato, oltre che della Regione Abruzzo, con lo scopo di presentare il progetto del dibattito pubblico e soprattutto di condividere con i referenti locali il percorso da svolgere insieme e i temi da approfondire nel corso del dibattito pubblico.

Oltre alla coordinatrice Iolanda Romano che ha condotto l'incontro e al vicecoordinatore Andrea Mariotto erano presenti:

- per Rfi Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro e Andrea Borgia, referente di progetto;
- il sindaco Maurizio Giancola e Antonio Buccella per il Comune di Scafa;
- il sindaco Giorgio De Luca e il responsabile dell'Ufficio tecnico Massimo D'Angelo per il Comune di Manoppello;
- il sindaco Diego Ferrara, il presidente del Consiglio comunale Luigi Febo e Lucia Moretti dell'Ufficio urbanistica per il Comune di Chieti;
- i sindaci dei Comuni di Rosciano Simone Palozzo e di Alanno Oscar Pezzi;
- Riccardo Terzini, funzionario della Regione Abruzzo.

Il tavolo ha consentito di decidere insieme che l'appuntamento pubblico successivo del dibattito pubblico sarebbe stato dedicato, a differenza di quanto inizialmente ipotizzato, all'analisi delle varianti di tracciato e che solo successivamente si sarebbe tornati ad analizzare gli impatti del progetto Rfi. L'incontro si è concluso con la piena condivisione dei successivi passi da seguire in un'ottica di leale collaborazione.

## 3 marzo 2022 - Primo Incontro di approfondimento, online, sulle varianti di tracciato proposte dai Comuni del territorio

Il primo incontro di approfondimento online - dedicato alle varianti di tracciato presentate dai Comuni del territorio - si è tenuto il 3 marzo 2022 dalle 17.00 alle 20.00, con l'obiettivo di favorire il dialogo fra il territorio e i tecnici Rfi e Italferr. I partecipanti sono stati 251 tra chi si è collegato via zoom, chi ha seguito la diretta streaming e chi era presente in sala.

Oltre alla coordinatrice Iolanda Romano che ha condotto l'incontro e al vicecoordinatore Andrea Mariotto, erano presenti:

- per Rfi, Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro e Andrea Borgia, referente di progetto;
- per Italferr, Fabrizio Arduini, responsabile opere civili, Francesco Cataldo, *project manager* nodo di RomaTiziano Paoletti, *project engineer* e Federica Formato, *project engineer assistant*;
- il sindaco Giorgio De Luca e il consulente Roberto D'Orazio per il Comune di Manoppello;
- il sindaco Diego Ferrara e il presidente del Consiglio comunale Luigi Febo per il Comune di Chieti;
- il sindaco Simone Palozzo e Mario Crivelli per il Comune di Rosciano;
- il sindaco Maurizio Giancola per il Comune di Scafa e il sindaco Oscar Pezzi per il Comune di Alanno.

I cittadini partecipanti sono stati suddivisi per Comune in gruppi di lavoro di 10-15 persone e, grazie al supporto di un facilitatore/trice, hanno avuto la possibilità di confrontarsi sul tema dell'incontro. Si è poi tornati in plenaria per raccogliere quanto emerso e ascoltare le risposte dei tecnici Rfi-Italferr. Sono state raccolte 35 domande e osservazioni.

## 3 marzo 2022 - Secondo tavolo tecnico, itinerante, sulla "Variante Chieti-Manoppello" nel tratto Brecciarola-Manoppello-Rosciano

Il secondo tavolo tecnico, itinerante, tenutosi il 3 marzo 2022 e condotto dalla coordinatrice del dibattito pubblico Iolanda Romano, aveva l'obiettivo di valutare approfonditamente la "Variante Chieti-Manoppello"

proposta dai due Comuni e ascoltare le istanze dei portatori di interesse coinvolti.

Oltre al vicecoordinatore del dibattito pubblico Andrea Mariotto, erano presenti:

- per Rfi, Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro Rfi e Andrea Borgia, referente di progetto;
- per Italferr, Fabrizio Arduini, responsabile opere civili, Francesco Cataldo, *project manager* nodo di Roma, Tiziano Paoletti, *project engineer*, Federica Formato, *project engineer assistant*, Fabrizio Cabas, responsabile idraulica e idrologica e Chiara Cesali, progettista idraulica e idrologica;
- per la Regione Abruzzo, il presidente del Consiglio regionale Lorenzo Sospiri e i tecnici del Dipartimento Infrastrutture Riccardo Terzini, Alessandro Da Ros e Paolo D'Incecco;
- per l'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Centrale, il geologo Luciano del Sordo;
- per Interporto D'Abruzzo, il direttore Mosè Renzi;
- per il Comune di Manoppello, il sindaco Giorgio De Luca, l'assessora Giulia De Lellis, Francesca Piccioli dell'Ufficio stampa, Massimo D'Angelo dell'Ufficio urbanistica, Roberto D'Orazio e Domenico Memme;
- per il Comune di Chieti, il sindaco Diego Ferrara, il presidente del Consiglio comunale Luigi Febo, Lucia Moretti dell'Ufficio urbanistica, l'addetta stampa Monica di Fabio e il presidente della Commissione consiliare sul raddoppio Vincenzo Ginefra;
- per il Comune di Rosciano, il sindaco Simone Palozzo e Mario Crivelli dell'Ufficio tecnico;
- per il Comune di Scafa, il sindaco Maurizio Giancola;
- per il Comune di Alanno, il sindaco Oscar Pezzi.

Dopo un primo confronto tenutosi in mattinata negli uffici di Interporto, il tavolo tecnico itinerante ha effettuato sopralluoghi presso i nodi più delicati della “Variante Chieti-Manoppello”; in particolare si sono toccate le aree intorno al casello autostradale di Interporto, alcune zone del Comune di Rosciano e, nel primo pomeriggio, la frazione di Brecciarola.





## 10 marzo 2022 - Secondo Incontro di approfondimento, online, dedicato alla viabilità (secondo il progetto Rfi) e alla riqualificazione delle aree intorno alle stazioni



Il secondo incontro di approfondimento online - dedicato alla viabilità secondo il progetto Rfi e ai possibili interventi di riqualificazione per la mobilità ciclopedonale, automobilistica e dei mezzi pubblici intorno alle stazioni - si è tenuto il 10 marzo 2022 dalle ore 17.00 alle 20.00 e ha visto la partecipazione di 200 persone.

Oltre alla coordinatrice Iolanda Romano che ha condotto l'incontro e al vicecoordinatore Andrea Mariotto, erano presenti:

- per Rfi il direttore Investimenti Area Centro Marco Marchese, il referente di progetto Andrea Borgia e la *project manager* del progetto Ilaria Spinelli;
- per Italferr il responsabile opere civili Fabrizio Arduini, il progettista opere civili Piergiuseppe Tascione e Francesco Ciccarello e Lorenzo Visci, entrambi progettisti viabilità;
- per il Comune di Manoppello il sindaco Giorgio De Luca, la consigliera Barbara Toppi e Massimo D'Angelo dell'Ufficio urbanistica;
- i sindaci Oscar Pezzi di Alanno e Maurizio Giancola di Scafa;
- per il Comune di Chieti il presidente e il vicepresidente della Commissione consiliare speciale per il raddoppio Vincenzo Ginefra e Roberto Miscia;
- Mario Crivelli, tecnico del Comune di Rosciano.

I cittadini partecipanti sono stati suddivisi per Comune in gruppi di lavoro di 10-15 persone e, grazie al supporto di un facilitatore/trice, hanno avuto la possibilità di confrontarsi sul tema dell'incontro. Si è poi tornati in plenaria per raccogliere quanto emerso e ascoltare le risposte dei tecnici Rfi e Italferr. Sono state raccolte 53 domande e osservazioni.

## 10 marzo 2022 - Terzo tavolo tecnico, itinerante, tratto Alanno-Scafa

Il terzo tavolo tecnico, itinerante, si è tenuto il 10 marzo 2022 con l'obiettivo di valutare approfonditamente gli impatti del tracciato proposto da Rfi per il Lotto 2 nel tratto Alanno-Scafa. Oltre alla coordinatrice Iolanda

Romano che ha condotto l'incontro e al vicecoordinatore Andrea Mariotto, erano presenti:

- per Rfi, Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro, Andrea Borgia, referente di progetto e Ilaria Spinelli, project manager del progetto;
- per Italferr, Fabrizio Arduini, responsabile opere civili, Piergiuseppe Tascione, progettista opere civili, Francesco Ciccarello e Lorenzo Visci, progettisti viabilità;
- per il Comune di Scafa, il sindaco Maurizio Giancola, l'assessora Daniela Di Paola, Antonio Buccella, presidente commissione consiliare e Tullio Santroni, responsabile Ufficio tecnico;
- per il Comune di Alanno, il sindaco Oscar Pezzi e il responsabile dell'Ufficio tecnico Lorenzo Burani;
- per il Comitato cittadino di Alanno, il portavoce Elio Odoardi e altri 5 membri.

L'incontro si è aperto con un confronto presso il Municipio di Scafa, in seguito al quale sono stati effettuati sopralluoghi presso la zona della stazione di Scafa - per valutare gli interventi in termini di mobilità ciclopeditone e automobilistica - e presso la stazione di Alanno, dove si sono analizzate le diverse possibilità di riqualificazione urbana dell'area e altri nodi problematici.

## 17 marzo 2022 - Quarto tavolo tecnico, in presenza, sugli approfondimenti della proposta alternativa di tracciato proposta dai Comuni di Chieti e Manoppello



Il quarto tavolo tecnico, del 17 marzo 2022, si è svolto all'Aurum di Pescara e ha visto Rfi, Italferr, sindaci e comitati confrontarsi sugli approfondimenti effettuati dai progettisti sulla "Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata", ossia **proposta dai rispettivi Comuni** e poi ingegnerizzata da Italferr. Nella stessa occasione Rfi e Italferr hanno anche presentato la "Variante Plus", ulteriore approfondimento rispetto alla versione "ingegnerizzata" finalizzato ad eliminare alcune criticità.

Oltre alla coordinatrice Iolanda Romano che ha condotto l'incontro e al vicecoordinatore Andrea Mariotto, erano presenti al tavolo:

- per Rfi, Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro Rfi e Andrea Borgia, referente di progetto;
- per Italferr, Fabrizio Arduini, responsabile opere civili, Francesco Cataldo, *project manager* nodo di Roma, Federica Formato, *project engineer assistant*, Fabrizio Cabas, responsabile idraulica e idrologica, Chiara



Cesali, progettista idraulica e idrologica, Alfredo Corvaja, progettista acustica e vibrazioni e Stefano Talamoni, responsabile espropri;

- per la Regione Abruzzo, i tecnici del Dipartimento Infrastrutture Riccardo Terzini, Alessandro Da Ros e Paolo D'Incecco;
- per l'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Centrale, il geologo Luciano del Sordo;
- per il Comune di Manoppello, il sindaco Giorgio De Luca, l'assessora Giulia De Lellis, la consigliera Barbara Toppi, il progettista consulente Roberto D'Orazio e Massimo D'Angelo dell'Ufficio urbanistica;
- per il Comune di Chieti, il sindaco Diego Ferrara, il presidente del Consiglio comunale Luigi Febo e Lucia Moretti dell'Ufficio urbanistica;
- per il Comune di Rosciano, il sindaco Simone Palozzo, Mario Crivelli dell'Ufficio tecnico e Ilenia Ascenzo dell'Ufficio lavori pubblici;
- per il Comune di Alanno, il sindaco Oscar Pezzi;
- Gabriele Pignoli per il comitato No Variante Molino;
- per il comitato ComFerr il vicepresidente Giuseppe Gianni Di Labio e il portavoce Hermo D'Astolfo.

L'incontro si è concluso con una generale condivisione da parte dei Comuni proponenti della proposta della "Variante Plus" (osteggiata invece dal Comune di Rosciano), che hanno chiesto un terzo approfondimento sui costi e tempi di realizzazione.

## 17 marzo 2022 - Terzo incontro di approfondimento, online, dedicato alla mitigazione degli impatti: espropri e barriere antirumore



Il terzo incontro di approfondimento online si è tenuto il 17 marzo 2022 dalle 17.00 alle 20.00, a valle del tavolo tecnico precedente, e ha visto la partecipazione di circa 185 persone. L'incontro era dedicato alla cittadinanza interessata dagli espropri e ai "frontisti", abitanti che si troveranno nelle fasce più vicine al nuovo binario previsto dal raddoppio. Il confronto era quindi finalizzato ad approfondire in particolare i criteri per gli indennizzi a favore degli espropriandi e le modalità con cui saranno affrontate le situazioni dei frontisti, attraverso il coordinamento dei sindaci.

Novità inedita nella discussione dei progetti di opere pubbliche e strumento di informazione fondamentale per i cittadini è stata la concomitante disponibilità - sul sito web del dibattito pubblico - delle cartografie di dettaglio con le unità abitative di cui è prevista la demolizione e le fasce di distanza dal binario ferroviario che interessano i frontisti.

All'incontro di approfondimento hanno partecipato, oltre alla coordinatrice Iolanda Romano che lo ha condotto e al vicecoordinatore Andrea Mariotto:

- per Rfi, il direttore Investimenti Area Centro Marco Marchese e il referente di progetto Andrea Borgia;
- per Italferr, il responsabile opere civili Fabrizio Arduini, il responsabile espropri Stefano Talamoni, i *project engineer* Salvatore Paglino e Tiziano Paoletti, la *project engineer assistant* Federica Formato e il progettista acustica e vibrazioni Alfredo Corvaja;
- i presidenti della Regione Abruzzo Marco Marsilio e della Provincia di Pescara Ottavio De Martinis;
- per il Comune di Chieti il sindaco Diego Ferrara, il presidente del Consiglio comunale Luigi Febo e il presidente della Commissione consiliare speciale per il raddoppio Vincenzo Ginefra;
- per il Comune di Manoppello il sindaco Giorgio De Luca, l'assessora Giulia De Lellis e il responsabile Ufficio urbanistica Massimo D'Angelo;
- per il Comune di Scafa l'assessora Daniela Di Paolo e Antonio Buccella;
- i sindaci dei Comuni di Alanno Oscar Pezzi e di Rosciano Simone Palozzo.

Come nei precedenti incontri, i partecipanti sono stati suddivisi per Comune in gruppi di lavoro di 10-15 persone e, grazie al supporto di un facilitatore/trice, hanno avuto la possibilità di confrontarsi sul tema dell'incontro. Una delle domande sottoposte alla discussione era se i cittadini interessati da espropri desideravano che la coordinatrice organizzasse un incontro dedicato con Rfi alla presenza del proprio Comune. Si è poi tornati in plenaria per raccogliere quanto emerso e ascoltare le risposte di Rfi e Italferr. Sono state raccolte 60 domande e osservazioni.

L'incontro si è concluso con la richiesta da parte dei cittadini di quattro Comuni su cinque (Alanno, Chieti, Manoppello e Scafa) di un successivo incontro di approfondimento sul tema mitigazioni degli impatti.

## **24 marzo 2022 - Quinto tavolo tecnico, itinerante, sugli impatti della variante di tracciato proposta dai Comuni di Chieti e Manoppello sul territorio di Rosciano**

Il quinto tavolo tecnico, itinerante e condotto dal vicecoordinatore del dibattito pubblico Andrea Mariotto, si è tenuto il 24 marzo 2022 con l'obiettivo di discutere l'impatto della proposta di "Variante Chieti-Manoppello" sul **territorio di Rosciano e di Alanno** e si è svolto in un clima collaborativo e di ascolto.

Erano presenti:

- per Rfi, il referente di progetto Andrea Borgia;
- per Italferr, Fabrizio Arduini, responsabile opere civili, Francesco Cataldo, *project manager* nodo di Roma, Piergiuseppe Tascione, progettista opere civili, Federica Formato, *project engineer assistant*, Francesco Ciccarello e Lorenzo Visci, progettisti viabilità e Pietro di Nucci;
- per il Comune di Rosciano, il sindaco Simone Palozzo, l'assessora Barbara Blasioli e i responsabili dell'Ufficio tecnico Mario Crivelli e dell'Ufficio lavori pubblici Ilenia Ascenzo;
- per il Comune di Alanno, il responsabile dell'Ufficio tecnico Lorenzo Burani.

Il tavolo ha permesso al sindaco di Rosciano di esprimere, ancora una volta, la sua contrarietà alla "Variante Chieti-Manoppello" e di ipotizzare, come contropartita in caso di decisione a favore di quel tracciato, la realizzazione di un'opera a titolo compensativo (si veda nel capitolo Le varianti al tracciato).

## 24 marzo 2022 - Sesto tavolo tecnico, itinerante, sugli impatti sulla viabilità veicolare, sul trasporto pubblico e sulla mobilità ciclo-pedonale secondo il tracciato proposto da Rfi

Nello stesso giorno si è svolto anche il sesto tavolo tecnico, itinerante. Condotta dal vicecoordinatore del dibattito pubblico Andrea Mariotto, era volto ad approfondire gli impatti sulla viabilità veicolare, sul trasporto pubblico e sulla mobilità ciclo-pedonale legati al tracciato ferroviario proposto da Rfi nel **territorio di Manoppello e Scafa**.

Hanno partecipato:

- per Rfi, il referente di progetto Andrea Borgia;
- per Italferr, Fabrizio Arduini, responsabile opere civili, Francesco Cataldo, *project manager* nodo di Roma, Piergiuseppe Tascione, progettista opere civili, Federica Formato, *project engineer assistant*, Francesco Ciccarello e Lorenzo Visci, progettisti viabilità e Pietro di Nucci;
- per il Comune di Manoppello, il sindaco Giorgio De Luca, gli assessori Giulia De Lellis e Antonio Costantini, il responsabile dell'Ufficio urbanistica Massimo D'Angelo; inoltre, per la Commissione consiliare per il raddoppio, il presidente Davide Iezzi, la vicepresidente Barbara Toppi e i consiglieri Roberto D'Emilio, Giuseppe Di Nardo e Stefano Mancini;
- per il Comune di Scafa, il sindaco Maurizio Giancola, il vicesindaco Fabio De Venanzio e il presidente della Commissione consiliare per il raddoppio Antonio Buccella.

Partendo dalla sede comunale di Manoppello Scalo, sono stati effettuati sopralluoghi nelle aree interessate dal progetto e i sindaci hanno presentato e discusso con i tecnici richieste puntuali per migliorare la viabilità.



## 30 marzo 2022 - Settimo tavolo tecnico, in presenza, a Scafa sulle barriere antirumore e sugli espropri (incontro aperto solo agli espropriandi e frontisti di Scafa)

Il settimo tavolo tecnico si è svolto il 30 marzo 2022 presso il municipio del **Comune di Scafa** ed è stato aperto per la prima volta anche a espropriandi e frontisti per approfondire il tema della corresponsione degli indennizzi per gli abitanti che si trovano lungo il tracciato del progetto Rfi o nelle immediate vicinanze.

Al tavolo erano presenti, oltre al vicecoordinatore del dibattito pubblico Andrea Mariotto:

- per Rfi, il direttore Investimenti Area Centro Marco Marchese e il referente di progetto Andrea Borgia;



- per Italferr, il responsabile espropri Stefano Talamoni, il *project engineer* Tiziano Paoletti, il progettista espropri Stefano Ciotoli e il progettista acustica e vibrazioni Alfredo Corvaja;
- per il Comune di Scafa, il sindaco Maurizio Giancola, il presidente del Consiglio comunale Valter De Luca, il presidente della Commissione consiliare sul raddoppio Antonio Buccella e i consiglieri Gianpiero D'Ercole e Gianni Chiacchia;
- quasi trenta cittadini del Comune di Scafa in rappresentanza di 12 immobili oggetto di esproprio, un cittadino frontista e 4 frontisti soggetti anche a esproprio.

Nel corso dell'incontro, che si è svolto in un clima sereno e collaborativo, i tecnici Italferr hanno fornito risposte puntuali e chiarito i tempi della procedura e le modalità con cui verranno calcolati gli indennizzi. In alcuni casi, si sono individuate anche possibili variazioni al quadro progettuale.

### **31 marzo 2022 – Ottavo tavolo tecnico, in presenza, di Alanno sugli espropri**

(Incontro aperto solo agli espropriandi e frontisti di Alanno)

### **31 marzo 2022 – Nono tavolo tecnico, in presenza, di Manoppello sugli espropri**

(Incontro aperto solo agli espropriandi e frontisti di Manoppello)

### **31 marzo 2022 – Decimo tavolo tecnico, in presenza, di Chieti sugli espropri**

(Incontro aperto solo agli espropriandi e frontisti di Chieti)

Questi tavoli tecnici si sono svolti tutti in presenza il 31 marzo 2022. Protagonisti i **Comuni di Alanno, Manoppello e Chieti**, presso cui si sono tenuti i tre diversi incontri volti ad approfondire il tema degli indennizzi per gli abitanti che si trovano lungo il tracciato del progetto Rfi o nelle immediate vicinanze. Presenti in tutte le occasioni, oltre al vicecoordinatore del dibattito pubblico Andrea Mariotto, per Rfi il direttore Investimenti Area Centro Rfi Marco Marchese e il referente di progetto Rfi Andrea Borgia, per Italferr Stefano Talamoni, responsabile espropri e Stefano Ciotoli, progettista espropri.

A inaugurare la giornata è stato il tavolo tecnico di Alanno, svoltosi presso il teatro del **Comune di Alanno** alla presenza, per il Comune, del sindaco Oscar Pezzi, dell'assessore Gaetano Cuzzi, del presidente del consiglio comunale Emisio Tocco e del consigliere comunale Matteo Monaco. Il confronto, collaborativo e diretto, ha coinvolto 25 cittadini interessati da esproprio, 11 frontisti e tre rappresentanti di aziende locali.

Nel primissimo pomeriggio a Interporto d'Abruzzo si è tenuto il secondo tavolo tecnico della giornata, dedicato al **Comune di Manoppello**. In un clima anche qui caratterizzato da ascolto e collaborazione, per il Comune erano presenti il sindaco Giorgio De Luca, l'assessora Giulia de Lellis, il presidente e vicepresidente della Commissione consiliare sul raddoppio Davide Iezzi e Barbara Toppi, i consiglieri comunali Giuseppe Di Nardo e Roberto D'Emilio. Al tavolo hanno partecipato 19 espropriandi, cinque frontisti e tre cittadini interessati da entrambi i temi.

Ultimo appuntamento della giornata, il tavolo tecnico che si è tenuto al Casone di Brecciarola nel **Comune di Chieti**. Oltre al sindaco Diego Ferrara, erano presenti il presidente della Commissione consiliare sul raddoppio Vincenzo Ginefra, i consiglieri comunali Silvia Di Pasquale e Luca Amicone, 19 cittadini interessati da esproprio, sei frontisti e tre abitanti interessati da entrambi gli aspetti.

### **1 aprile 2022 – Undicesimo tavolo tecnico, online, sulla valutazione dei costi della variante proposta dai Comuni di Chieti e Manoppello**

L'undicesimo e ultimo tavolo tecnico, condotto dalla coordinatrice del dibattito pubblico Iolanda Romano, si è svolto online il 1° aprile 2022 e aveva l'obiettivo di presentare la stima dei costi della "Variante Plus", fatta da Rfi e Italferr dopo l'impegno preso al riguardo nei precedenti incontri (la "Variante Plus", come viene illustrato in altra parte della relazione, è la soluzione studiata da Italferr per risolvere importanti criticità presenti nell'originaria proposta di "Variante Chieti-Manoppello" presentata dai rispettivi Comuni e nella successiva versione "ingegnerizzata"). Hanno partecipato all'incontro:

- per Rfi Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro Rfi e Andrea Borgia, referente di progetto;
- per Italferr, Fabrizio Arduini, responsabile opere civili, Francesco Cataldo, *project manager* nodo di Roma, Tiziano Paoletti, *project engineer* e Federica Formato, *project engineer assistant*;
- per la Regione Abruzzo, Riccardo Terzini;
- per la Provincia di Pescara, Luciano Mancini e Antonella Mennucci;
- per il Comune di Chieti, il sindaco Diego Ferrara e il presidente del consiglio comunale Luigi Febo;
- per il Comune di Manoppello, il sindaco Giorgio De Luca e la consigliera Barbara Toppi;
- per il Comune di Rosciano, il sindaco Simone Palozzo e l'assessora Barbara Blasioli;
- per il Comune di Alanno, il sindaco Oscar Pezzi e il responsabile Ufficio urbanistica Lorenzo Burani;
- per il Comune di Scafa il sindaco Maurizio Giancola e il responsabile Ufficio urbanistica Tullio Santroni.

Dopo un apprezzamento generale da parte dei sindaci e della Regione sul lavoro svolto da Rfi e Italferr la discussione si è spostata sui tempi di realizzazione della variante, nell'ipotesi che questa venga scelta come tracciato definitivo e su alcune richieste e precisazioni dei Comuni.

## L'interazione col pubblico via telefono e email

Oltre agli incontri e ai tavoli tecnici, la coordinatrice del dibattito pubblico ha messo a disposizione di tutti i cittadini un indirizzo email dedicato (info@dpromapescara.it) e un numero telefonico attraverso il quale interagire con la segreteria organizzativa. Il servizio è stato attivo **dal 23 febbraio al 9 aprile 2022**, dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 18.00 e ha rappresentato per i cittadini sia un'ulteriore opportunità per ricevere informazioni e avanzare domande e proposte, sia uno spazio di ascolto e primo confronto sulle tematiche più delicate del dibattito (espropri e indennizzi). Le chiamate telefoniche hanno riguardato soprattutto le modalità per partecipare agli incontri del dibattito pubblico e per una corretta compilazione del Quaderno degli attori.

In generale, il servizio è stato uno valido strumento di prossimità, in grado di chiarire alcuni aspetti del dibattito pubblico - per molti ancora sconosciuto -, risolvere incomprensioni, indirizzare verso le giuste procedure per essere ascoltati e ottenere risposte, agevolare la partecipazione. Un valore aggiunto rispetto ai soli canali di comunicazione si cui si relaziona più avanti, perché strumento interattivo e disponibile con continuità, anche per i cittadini con minore familiarità con la rete internet.

## I quaderni degli attori

Dall'inizio del dibattito pubblico, il 23 febbraio e fino al 9 aprile 2022 i cittadini e le organizzazioni che lo desideravano hanno potuto formulare osservazioni e proposte, pubblicate sul sito web dedicato come "Quaderni degli attori". In totale sono stati presentati **58 quaderni**, che sono qui di seguito elencati in ordine cronologico di ricevimento e che sono allegati alla presente relazione, di cui costituiscono parte integrante<sup>2</sup>:

1. Mosè Renzi - 7/3/22
2. Luca Pasqualini - 8/3/22
3. Elio Odoardi - 9/3/22
4. Stefano Romeo Pasquini - 10/3/22
5. Gianluca Ravasini - 11/3/22
6. Rossano Serano - 11/3/22
7. Oscar Pezzi - 11/3/22
8. Andrea Reale - 12/3/22
9. Loris Zappacosta - 15/3/22

---

<sup>2</sup> I Quaderni degli attori sono anche consultabili tutti sul sito web nella sezione Quaderni. Nel caso di invio doppio da parte di alcuni attori il contenuto è stato unificato in un solo Quaderno.

10. Paolo Ferrone - 15/3/22
11. Valentina Aceto - 16/3/22
12. Cinzia Antonacci - 16/3/22
13. Fabia Fattore - 17/3/22
14. Sergio De Meis - 17/3/22
15. Lorenzo Cardone - 17/3/22
16. Vincenzo Ricci - 21/3/22
17. Gaetano Di Giambattista - 23/3/22
18. Ernesto Cipressi - 27/3/22
19. Elio Napoleone - 27/3/22
20. Barbara Toppi - 27/3/22
21. Bruno Buccella - 29/03/22
22. Doriana D'Almonte - 29/3/22
23. Marco Blasioli - 31/3/22
24. Alessandro Cipressi - 31/3/22
25. Marco Trovarelli - 31/3/22
26. Alceste Toppi - 31/3/22
27. Giorgio De Luca - 1/4/22
28. Luigi e Vincenzo Corsi - 2/4/22
29. Mauro Di Meo - 3/4/22
30. Renato Di Salvatore - 6/4/22
31. Caterina Pasquini - 6/4/22
32. Bartolomeo Turacchio - 6/4/22
33. Antonio Romilio - 7/4/22
34. Giandrea Favetti - 7/4/22
35. Antonio Bianchi - 8/4/22
36. Simone Palozzo - 8/4/22
37. Maurizio Giancola - 8/4/22
38. Antonio Breda - 8/4/22
39. Francesco Breda - 8/4/22
40. Adelina Pelaccia - 8/4/22
41. Massimo D'Angelo - 8/4/22
42. Emanuele De Luca - 8/4/22
43. Armeo Conti - 8/4/22
44. Antonello Acito - 8/4/22
45. Stefania Volpe - 8/4/22
46. Antonio Buccella - 8/4/22
47. Letizia Porretti - 8/4/22
48. Michele Dell'Oso - 8/4/22
49. Anna Giuseppina Ilario - 8/4/22
50. Raffaella Filippone - 8/4/22
51. Fabrizio di Pietrantonio - 9/4/22
52. Leonardo Mancini - 9/4/22
53. Elio Odoardi - 9/4/22
54. Giuseppe Annunziata - 9/4/22
55. Martina Lemma - 9/4/22

56. Diego Ferrara - 9/4/22

57. Anna Maria Blasioli - 9/4/22

58. Katia Corsi - 9/4/22

Questa la suddivisione dei 58 Quaderni per tematica principale trattata:

- **16** su espropri e indennizzi
- **12** sulle Varianti
- **12** sul tracciato Rfi
- **8** sulla viabilità
- **3** sull'opportunità dell'opera
- **5** sugli impatti dell'opera e le mitigazioni
- **2** sul dibattito pubblico

## Le domande gestite

Come si è visto, nel corso di tutto il dibattito pubblico e grazie ai diversi canali di interazione - incontri, tavoli tecnici, Quaderni degli attori, servizi email e telefonico - i cittadini hanno potuto rivolgere domande, poi aggregate per tematica e ricevere risposte, sia durante gli incontri stessi, sia attraverso la sezione dedicata sul sito del dibattito pubblico alla voce *Faq (frequently asked questions)*, ossia domande frequenti).

Complessivamente sono state raccolte **192 domande**, sui seguenti macro temi:

- **57** su espropri e indennizzi
- **34** sulle Varianti
- **31** sulla viabilità
- **27** sul tracciato Rfi e sull'iter progettuale
- **24** sulle mitigazioni
- **19** su dibattito pubblico

## L'informazione e comunicazione al pubblico

Parte fondamentale di ogni dibattito pubblico è fornire possibilità a tutti - i cittadini, i portatori di interesse, i comitati e le associazioni attive sul territorio, gli enti locali interessati - di essere adeguatamente informati sul progetto e di conoscere in modo accurato e continuativo tutte le possibilità di partecipazione, così da poter esprimere in modo più consapevole i loro pareri. La coordinatrice Iolanda Romano e il suo staff si sono serviti dunque di un team di professionisti dedicato alle attività di comunicazione strategica integrata, volto a seguire ogni passaggio del dibattito pubblico e a favorire la diffusione di tutte le voci in campo.

Il dibattito pubblico si è avviato in un contesto complesso, nel quale diversi soggetti avevano già avanzato nelle settimane precedenti, in modo forte, un loro protagonismo sui media così come nella società, e nel quale quindi le diverse voci hanno avuto tutte un ruolo di informazione critica. In una situazione del genere i rischi che si corrono quando si mette in campo la comunicazione strategica di un processo di partecipazione e informazione sono quelli di risultare soltanto una delle tante voci in una situazione già oggettivamente "caotica" e di aggiungere confusione nella comprensione dei cittadini.

Per questi motivi, la scelta operata dalla coordinatrice e dal suo staff di supporto è stata quella di mettere in campo diversi strumenti, online e offline, volti prima di tutto a favorire un'ampia e corretta partecipazione agli incontri programmati, dunque a offrire una corretta informazione sulla metodologia del processo partecipativo e a rappresentare la voce del dibattito pubblico stesso come una voce chiara, autorevole, rispettosa dal punto di vista istituzionale della partecipazione e del ruolo di tutti.

## Il sito web dedicato

Un sito web specificatamente dedicato al dibattito pubblico è **l'elemento base dell'informazione e comunicazione al pubblico** ed è esplicitamente inserito dalla normativa fra i compiti assegnati al coordinatore (art. 6 Dpcm 76/2018).



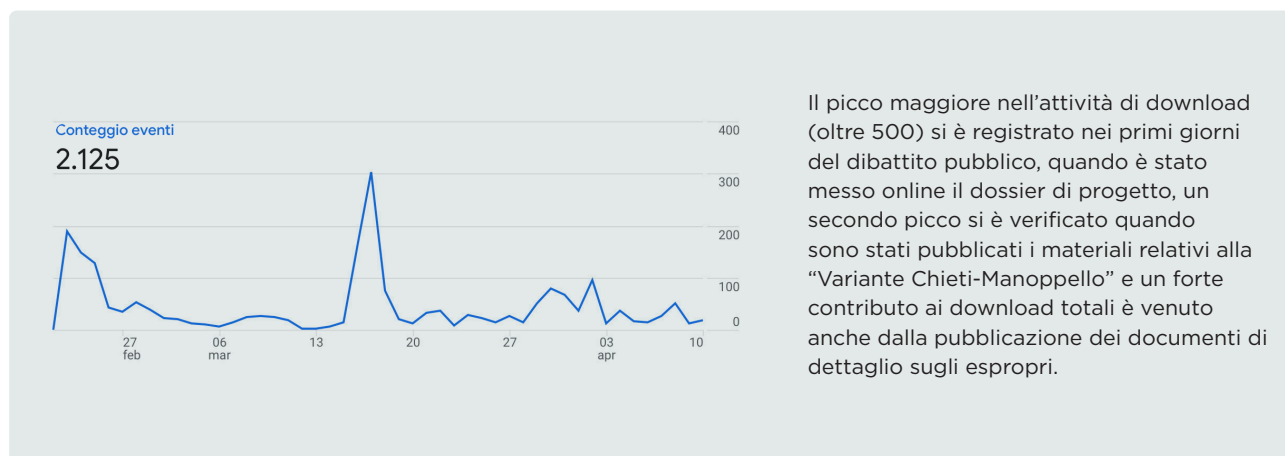
Nella progettazione del sito [www.dpromapescara.it](http://www.dpromapescara.it), che è andato on line il 23 febbraio 2022, ossia in tempo per il lancio del dibattito pubblico avvenuto il 25, si sono perseguiti in particolare una serie di obiettivi strategici:

- la semplicità di struttura e chiarezza di linguaggio e istruzioni, per favorire il più possibile la fruizione delle informazioni contenute nel sito e l'accesso alle modalità di partecipazione al confronto pubblico con le diverse modalità previste: la partecipazione in diretta o in differita agli incontri, la presentazione di propri contributi scritti attraverso i Quaderni degli attori, la richiesta di chiarimenti e segnalazioni attraverso email o telefono;
- l'impegno alla trasparenza, secondo il principio dell'*accountability* (ossia di rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico), attraverso la creazione e il tempestivo aggiornamento di un vero e proprio data base, di facile e immediato accesso per tutti, dei materiali prodotti nel corso del dibattito pubblico. Dal dossier di progetto iniziale alla restituzione di ogni singolo incontro attraverso video, resoconti riassuntivi, documentazione progettuale presentata; dai Quaderni degli attori ricevuti fino a documenti preziosi per la comprensione di questioni complesse come ad esempio le cartografie di dettaglio sugli espropri, raramente a disposizione dei cittadini;
- il continuo aggiornamento della sezione *Faq (Frequently Asked Questions)*, le domande più frequenti, dove le risposte del proponente alle domande più frequenti, presentate da singoli soggetti attraverso le varie modalità possibili, vengono proposte alla fruizione di tutti facendo attenzione ad utilizzare un linguaggio non da addetti ai lavori.

I KPI (*Key Performance Indicators*) relativi all'attività del sito fino alla chiusura del dibattito il 9 aprile sono in linea con quelli di altri dibattiti pubblici (vedere tabella comparativa alla fine di questo capitolo), ma in particolare l'altissimo numero di download rispetto alle altre esperienze mostra come il criterio dell'*accountability* sia stato premiante e abbia fortemente aiutato la partecipazione al confronto.

## Le relazioni con la stampa

La strategia sui media adottata nel corso del dibattito pubblico ha visto principalmente il coinvolgimento di testate locali, ma allo stesso tempo contraddistinte da una elevatissima tiratura e capacità di influenza: le più



coinvolte sono state Il Messaggero Abruzzo, Il Centro e la Tgr Abruzzo, che è diventata un vero *media partner* e ha mandato in streaming sul loro sito la maggior parte degli incontri pubblici. Accanto a queste, è stato mantenuto un dialogo costante anche con tutte le altre testate cartacee, online e radiotelevisive operanti sul territorio. Obiettivo strategico delle attività di comunicazione è stato quello di potenziare la pubblicità degli incontri ma anche gestire i conflitti veicolati dai media e raccontare correttamente l'intero processo di dibattito pubblico. La comunicazione mediatica del dibattito pubblico si è mossa su più direttrici: chiarire la terzietà della coordinatrice, tutelare il processo complessivo e valorizzare l'attività di ascolto, inclusione e risposta alle istanze del territorio. Si è sempre mantenuto un equilibrio tra tutti gli attori coinvolti e si è risposto alle critiche focalizzandosi sulla correttezza del processo.

## La conferenza stampa del 25 febbraio 2022

Nella giornata di venerdì 25 febbraio è stata organizzata una conferenza stampa di presentazione del dibattito pubblico, cui hanno preso parte le principali istituzioni a livello nazionale e territoriale, nonché i rappresentanti del proponente dell'opera, Rfi. Più nello specifico, sono intervenuti: Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e mobilità sostenibili, in collegamento da Roma; Marco Marsilio, presidente della Regione Abruzzo; Caterina Cittadino, presidente della Commissione nazionale dibattito pubblico, Vincenzo Macello, commissario straordinario di governo per l'opera e Iolanda Romano, coordinatrice del dibattito pubblico.





In avvicinamento alla conferenza stampa è stato predisposto un invito stampa e sono stati effettuati recall mirati per assicurare la presenza dei giornalisti sia all'Aurum a Pescara, sia attraverso una videoconferenza Zoom. Parallelamente, sono stati preparati tutti i materiali stampa di supporto - una cartella stampa, una scheda relativa al dossier di progetto e un comunicato stampa riassuntivo - tutti diffusi al termine della conferenza stampa.

La conferenza stampa si è trasformata in un vero e proprio "evento" dal punto di vista mediatico, a cui hanno partecipato ben 20 giornalisti accreditati, così come dal punto di vista istituzionale. Il Ministro Giovannini ha annunciato lo svolgimento di un ulteriore dibattito pubblico su un'altra tratta della stessa Roma-Pescara, già interessata da un vivace confronto sulla stampa da parte dei diversi soggetti interessati e la conferenza è stata quindi l'occasione per mostrare il dibattito pubblico come uno strumento "di insieme", organico e strutturale, volto a fornire realmente la possibilità per il proponente e per le istituzioni locali di discutere e migliorare un progetto.

## I comunicati stampa

Durante il corso del dibattito pubblico ogni appuntamento è stato pubblicizzato e riportato alla stampa in modo chiaro e puntuale attraverso comunicati e note stampa. In totale tra il 25 febbraio e il 21 aprile 2022 ne sono stati diramati 15.

Le attività di comunicazione, tuttavia, non hanno accompagnato soltanto gli incontri informativi o i tavoli tecnici, seguendo il calendario: assecondando il flusso comunicativo impostosi sui media, il dibattito pubblico si è puntualmente inserito con le proprie posizioni, rimarcando la terzietà del processo e rendendo quanto più possibile trasparente e pubblica la comunicazione. Accanto alla comunicazione ufficiale, sono stati effettuati numerosi *off the records* con i giornalisti volti a spiegare caratteristiche e funzionamento del dibattito pubblico.

## Le interviste

A supporto dell'attività di comunicazione classica, fra l'11 marzo e l'8 aprile sono state realizzate tre interviste alla coordinatrice Iolanda Romano, volte ad approfondire sia le modalità di funzionamento del dibattito pubblico, sia gli strumenti a disposizione delle istituzioni e dei cittadini. Obiettivo importante di queste interviste è stato anche approfondire la conoscenza del dibattito pubblico come processo presso coloro che devono raccontarlo quotidianamente.

Per comunicare messaggi rilevanti ai fini del dibattito pubblico, tuttavia, non si è ricorso soltanto alle interviste: a livello strategico, sono stati comunicati virgolettati della coordinatrice e del vicecoordinatore Andrea Mariotto all'interno di note stampa veicolate in modo indifferenziato a tutto il parco mediatico locale, oppure in risposta o come contributo alla costruzione di articoli di stampa su specifici e più delicati argomenti.

## Il monitoraggio dei media

Il dibattito pubblico sul raddoppio della ferrovia Roma-Pescara è stato caratterizzato da una fortissima continuità comunicativa: pochissimi sono stati i giorni in cui nessun media - cartaceo, online o radiotelevisivo - non è intervenuto in merito.

Il monitoraggio stampa tuttavia si è posto l'obiettivo non solo di certificare questa vivacità mediatica, ma anche di controllare la qualità e la tipologia delle uscite, in modo da rispondere con la massima tempestività a qualsiasi criticità, intervenendo direttamente con i giornalisti e le testate interessate e fornendo chiarimenti e precisazioni laddove necessario.

I KPI Media principali:

- Numero di giornalisti partecipanti alla conferenza: 20
- Uscite media online e offline sulla conferenza stampa: 44
- Uscite media totali sugli incontri di dibattito pubblico: 162
- Numero di comunicati stampa diramati: 15

## La diffusione del dibattito sulla Rete

Con l'obiettivo di dare visibilità sulla Rete al dibattito pubblico e stimolare la partecipazione dei cittadini, sono state messe in campo una serie di azioni mirate di comunicazione digitale, a partire dalla creazione di una pagina Facebook dedicata, presidio online utile da un lato per comunicare con i cittadini e favorire il loro coinvolgimento, dall'altro per promuovere gli incontri pubblici e trasmetterli in diretta.

Di seguito, si è proceduto alle seguenti azioni strategiche:

- creazione e gestione di campagne Facebook Ads, al fine di amplificare la visibilità dei contenuti verso un pubblico mirato, principalmente attivo sul territorio e interessato ai temi infrastrutturali e di natura politica del territorio;
- definizione di una *social media policy*, volta a gestire i commenti e i messaggi che dovessero pervenire da parte dei cittadini e promuovere un confronto positivo con essi;
- monitoraggio avanzato della Rete, tramite un *tool* avanzato, al fine tracciare le conversazioni e i principali spazi di discussioni online;
- reportistica costante delle principali evidenze emerse dall'attività di ascolto della Rete, in modo da tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema;
- mappatura dei gruppi Facebook frequentati dai cittadini che risiedono nelle zone interessate dall'opera, al fine di monitorare i contenuti pubblicati da terzi;
- condivisione dei post nei gruppi Facebook mappati, per creare una cassa di risonanza per i post condivisi sulla pagina del dibattito pubblico;
- mappatura delle pagine Facebook di tutte le realtà interessate (Comuni, associazioni, comitati), per stimolare il rilancio dei contenuti.

La comunicazione sulla pagina Facebook si è posta l'obiettivo di umanizzare il dibattito pubblico e dare visibilità ai contenuti, agli appuntamenti e al sito web. A tal fine, il piano editoriale digitale ha previsto la pubblicazione di:

- contenuti "caldi", per approfondire i temi di attualità e promuovere i vari appuntamenti del dibattito;
- contenuti "freddi", dedicati ad approfondimenti sull'opera e sul percorso di dibattito pubblico.

Per raggiungere questi obiettivi sono stati pubblicati sulla pagina:

- contenuti di *teasing*, per annunciare gli appuntamenti e stimolare la partecipazione dei cittadini in presenza o da remoto;
- post di racconto, per sintetizzare i principali temi emersi nel corso degli incontri e dei tavoli tecnici, anche attraverso fotografie e video realizzati *live*;
- interviste ad alcuni dei soggetti interessati (Iolanda Romano, coordinatrice del dibattito pubblico; Marco Marsilio, presidente Regione Abruzzo; Vincenzo Macello, commissario straordinario per l'opera; sindaci e altri rappresentanti dei Comuni di Scafa, Alanno, Rosciano, Chieti e Manoppello);
- post per informare sulla corretta modalità per inviare i Quaderni degli attori e stimolare la partecipazione;
- approfondimenti sulle principali FAQ relative all'opera e al dibattito pubblico;
- rilancio delle principali uscite sui media tradizionali relative al dibattito pubblico.

I KPI Social principali:

- Numero di post pubblicati: 37
- Persone raggiunte dai post: 171.249
- Visualizzazioni dei post: 364.771
- Interazioni con i post della pagina: 12.348
- Condivisioni dei post della pagina: 431
- Commenti ai post della pagina: 182



## Il monitoraggio della Rete

L'attività di comunicazione digitale svolta nel corso del dibattito pubblico ha previsto un monitoraggio costante - attraverso una serie di *keyword* - delle conversazioni e degli spazi di discussioni online, declinato anche mediante una reportistica periodica. In questo modo è stato possibile tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema.

Dal 25 febbraio 2022 all'8 aprile 2022 il tool di monitoraggio ha consentito di rilevare 1.14K contenuti totali (cifra che include il numero di post che menzionano le *keyword* di interesse e il numero dei commenti a tali contenuti). I contenuti rilevati provengono da 163 diverse fonti online, tra Blog, Facebook, News, Twitter, Instagram e Forum.

Esaminando i contenuti condivisi nello stesso periodo, si rileva che i post che hanno generato maggiore *engagement* su Facebook sono stati quelli condivisi da Ferrovie.info e dal presidente della Regione Abruzzo Marco Marsilio in occasione della conferenza stampa di apertura del dibattito pubblico. Tra i soggetti più attivi sul tema emergono anche il senatore Luciano D'Alfonso e le testate Il Centro-Quotidiano D'Abruzzo, ChietiToday e IlPescara. Attivi su Facebook, seppur con volumi di *engagement* limitati, anche alcuni gruppi e comitati di cittadini, tra i quali: FerroVIA Chieti Scalo, L'Alternativa - Comitato Cittadino Manoppello e Comferr - Comitato intercomunale sulla velocizzazione della linea Pe-Roma.

## KPI: il confronto con altri dibattiti pubblici

Qui di seguito si propone una tabella di confronto fra i KPI relativi al dibattito pubblico Roma-Pescara e quelli relativi ad altri dibattiti pubblici: sulla diga foranea di Genova, sulla circonvallazione di Trento (opera anch'essa inserita nel Pnrr) e sulla nuova strada "Garganica".

Una serie di KPI risultano nel complesso in linea con le precedenti esperienze, in particolare per quanto riguarda gli utenti unici del sito web, i partecipanti in relazione al numero di incontri effettuato, i quaderni degli attori, le uscite sui media, i post pubblicati sulla pagina Facebook.

I KPI che si discostano maggiormente sono relativi in particolare all'altissimo numero di download di documenti effettuato dal sito web e il numero di interazioni e di persone raggiunte sulla pagina Facebook, probabilmente favorito dall'intensa attività di condivisione sui gruppi Facebook.

KPI		Diga foranea Genova	Circonvallazione Trento	Strada Garganica	Ferrovia Roma-Pescara
Incontri	Numero	12	17	9	15
	Partecipanti	903	1.008	680	1.143
Sito web	Utenti unici	3.821	3.568	4.020	3.545
	Pagine visitate	19.946	18.160	17.277	13.656
	Download file	nd	1.133	165	2.125
	Quaderni degli attori	55	53	34	58
Facebook	Post	nd	29	25	37
	Condivisioni	nd	nd	nd	431
	Commenti	nd	nd	nd	182
	Interazioni	nd	818	7.333	12.348
	Persone raggiunte	25.766	5.949	167.130	171.249
	Visualizzazioni	15.000	7017	254.698	364.771
Media	Uscite	126	125	211	162

# I temi emersi



## Le varianti al tracciato

Di alternative al tracciato sottoposto a dibattito pubblico si è parlato sin dall'inizio del percorso, quando la coordinatrice, in forza di quanto previsto dalla normativa (Dpcm 10 maggio 2018 n. 76, art. 6, comma 6, lettera b) e a seguito delle indagini preliminari condotte sul territorio, ha richiesto integrazioni e modifiche al dossier di progetto Rfi, indicando tra il resto al proponente l'opportunità di "inserire nel dossier le valutazioni che hanno permesso di scartare la variante cosiddetta 'Tracciolino' nel Lotto 1, così come si citano le due varianti di tracciato scartate per il Lotto 2, di cui sarebbe opportuno fornire maggiori dettagli".

A seguito di questa richiesta il dossier è stato integrato con le motivazioni che hanno portato a preferire il tracciato sottoposto a dibattito pubblico rispetto alle altre alternative prese in considerazione.

Sembra utile soffermarsi su questi aspetti, ancorché non emersi propriamente dal confronto pubblico, perché caratteristici del metodo di lavoro e dell'approccio valutativo dei tecnici Rfi e Italferr e utili a comprendere appieno i criteri con cui altre varianti sono state analizzate e approfondite nelle fasi successive del dibattito.

## Le alternative per il Lotto 2 valutate nel dossier di progetto

Già dal dossier si può così constatare che per il Lotto 2 Manoppello-Scafa sono state confrontate, mediante un'analisi multicriteri e indicatori qualitativi, tre ipotesi formulate da Italferr per l'attraversamento della Val Pescara (i **tracciati ciano, magenta e giallo** nella figura 1), unitamente a quella presente nel progetto di prefattibilità sviluppato da Rfi nel 2020 (in **rosso** nella figura 1) che prevedeva la realizzazione di una galleria all'uscita da Manoppello.

Secondo i criteri adottati nella valutazione<sup>1</sup>, **risulta vincente l'ipotesi gialla**, che si distacca notevolmente dalla linea attuale e scavalca con un viadotto unico di 1,6 km la SS5 Tiburtina, la A25 Roma-Pescara e il fiume Pescara. A pesare sono soprattutto gli indicatori riguardanti la sostenibilità ambientale, in particolare quelli ricadenti nel criterio *Sottosuolo: geomorfologia, idrogeologia e idraulica*<sup>2</sup>. Pertanto quella è la soluzione sviluppata nel Progetto di fattibilità tecnico economica (Pfte) e sottoposta a dibattito pubblico.

**Le altre due alternative**, pur correndo in stretto affiancamento con la linea attuale, risultano più critiche per un'importante interferenza idraulica in corrispondenza del viadotto autostradale. Afferma Rfi: "Si è infatti visto che le aree di esondazione Pai (*ndr*: Piano per l'assetto idrogeologico) del fiume Pescara interessano la ferrovia esistente nel tratto compreso tra il sottoattraversamento dell'A25 e il sottovia stradale di via Taverna dell'Alba" (da dossier di progetto, pag. 24). La variante ciano, inoltre, presenta un'altra forte criticità in quanto impatta con l'impianto industriale di Alanno Gas, il cui spostamento risulterebbe alquanto difficile.

<sup>1</sup> Un gruppo di lavoro costituito con un Protocollo di intesa tra ministero delle Infrastrutture e trasporti, Regione Abruzzo, Regione Lazio e Rfi ha analizzato un insieme di parametri riguardanti le diverse alternative di progetto, includendo l'analisi della complessità realizzativa e delle caratteristiche costruttive dei progetti, gli effetti determinati sul territorio dalla presenza dei cantieri e le ricadute sia di carattere trasportistico sia di carattere sociale ed economico che si potrebbero determinare nelle differenti soluzioni. I criteri adottati per questa parte di tracciato sono:

- *Complessità infrastrutturale*, indicatore che permette l'analisi delle interferenze con l'edificato e della complessità delle opere civili previste nell'intervento;
- *Sostenibilità tecnico-funzionale*, indicatore che permette l'analisi delle interferenze con le prestazioni rispetto all'esercizio ferroviario e la presenza/assenza della fermata di Alanno;
- *Sostenibilità ambientale*, indicatore che permette l'analisi delle interferenze con il sottosuolo e degli aspetti ambientali e paesaggistici. (Vedere dossier di progetto, p. 26).

<sup>2</sup> A tali criteri si aggiunge, come elemento premiante della variante, il "mantenimento della fermata di Alanno [...] che diventa stazione, con l'inserimento del terzo binario e la modifica del sottopasso pedonale" (vedere dossier di progetto, p. 27).



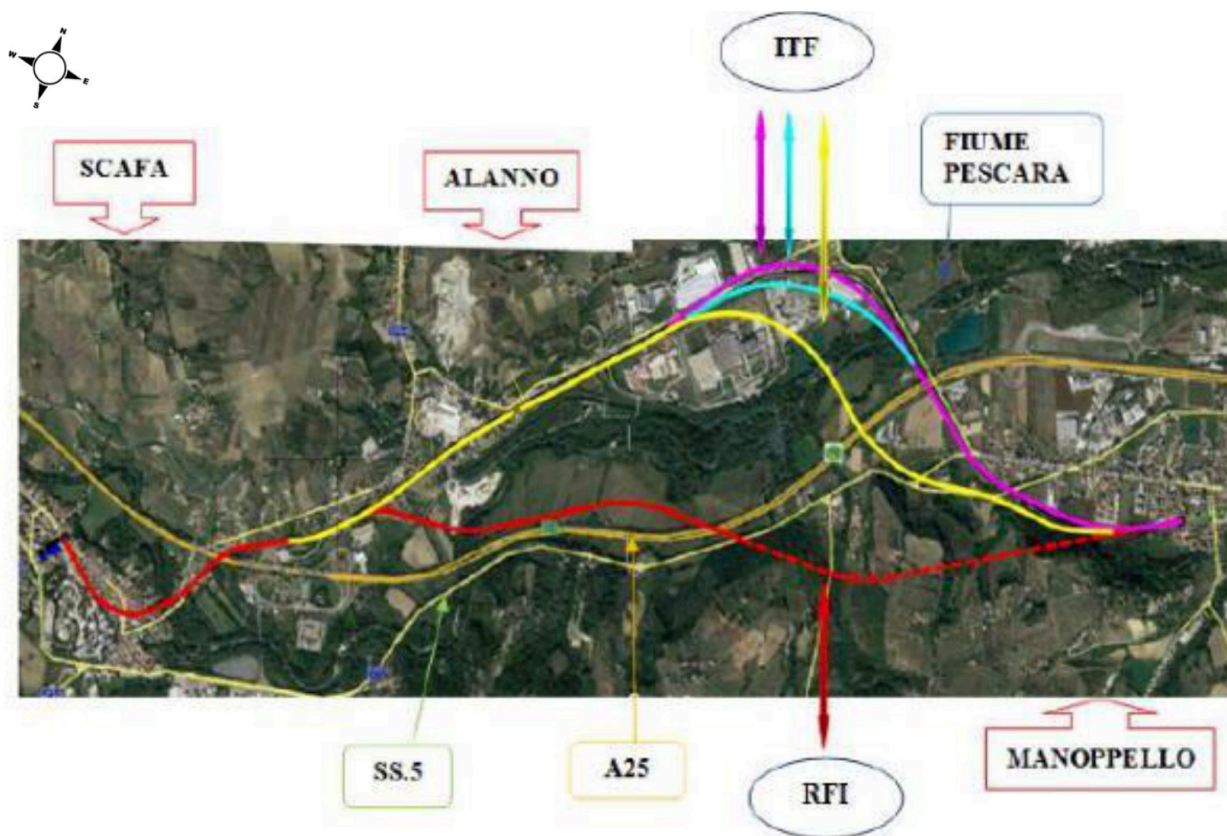


Figura 1 - Le alternative di attraversamento della Val Pescara studiate prima del dibattito pubblico (da dossier di progetto, pag. 24).

## Le alternative per il Lotto 1 valutate nel dossier di progetto

Per quanto concerne il Lotto 1 Interporto d'Abruzzo-Manoppello il dossier riporta due alternative di tracciato.



Figura 2 - Linea storica e possibili alternative per il tratto Brecciarola-Alanno studiate prima del dibattito pubblico (da dossier di progetto, pag. 48).

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

- gli standard ferroviari attuali, che prevedono almeno un doppio binario per le nuove linee;
- non meno importante, l'entrata in vigore delle Norme tecniche per le costruzioni (Ntc) del 2018 e della



relativa Circolare 21/01/2019. I risultati degli studi idraulici condotti in ottemperanza a quanto in esse previsto (vedere box) mostrano secondo Rfi come gran parte del tracciato a raso previsto nel 2006 ricada in zona esondabile<sup>3</sup>.

L'altra ipotesi, la **"Variante Manoppello 2022"** (tracciato in rosso nella figura 2), risponde a queste criticità prevedendo lo scavalco dell'A25 e un lungo viadotto fino ad attraversare lo svincolo autostradale e il fiume e a porsi in affiancamento alla linea attuale a ovest dell'area industriale di Alanno. Tuttavia questa soluzione presenta alcune problematiche ritenute da Rfi troppo onerose, se rapportate al tracciato scelto:

- l'interferenza con la viabilità dell'Interporto, sulla cui area verrebbe a ricadere anche la futura stazione di Manoppello;
- l'impatto sul territorio di un viadotto lungo 7,8 km e con altezze tra i 10 e i 19,5 metri sul piano campagna;
- l'aumento dei costi e dei tempi di realizzazione;
- la viabilità di progetto che verrebbe a trovarsi in zona esondabile;
- il doppio passaggio a scavalco della SP84 che da Alanno Scalo passa dal territorio di Rosciano e prosegue per Pescara;
- la demolizione di 9 edifici (di cui 2 attività produttive) nel Comune di Chieti e di 18 (di cui 10 attività produttive) nel Comune di Manoppello.

Con queste premesse, anche questa alternativa non viene sviluppata da Rfi e il tracciato sottoposto a dibattito pubblico "non passa per l'Interporto di Manoppello, ma si sviluppa in affiancamento alla linea storica" (vedere dossier di progetto, pagg. 49-51).

## La normativa sul rischio idraulico

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

## La "Variante Chieti-Manoppello"

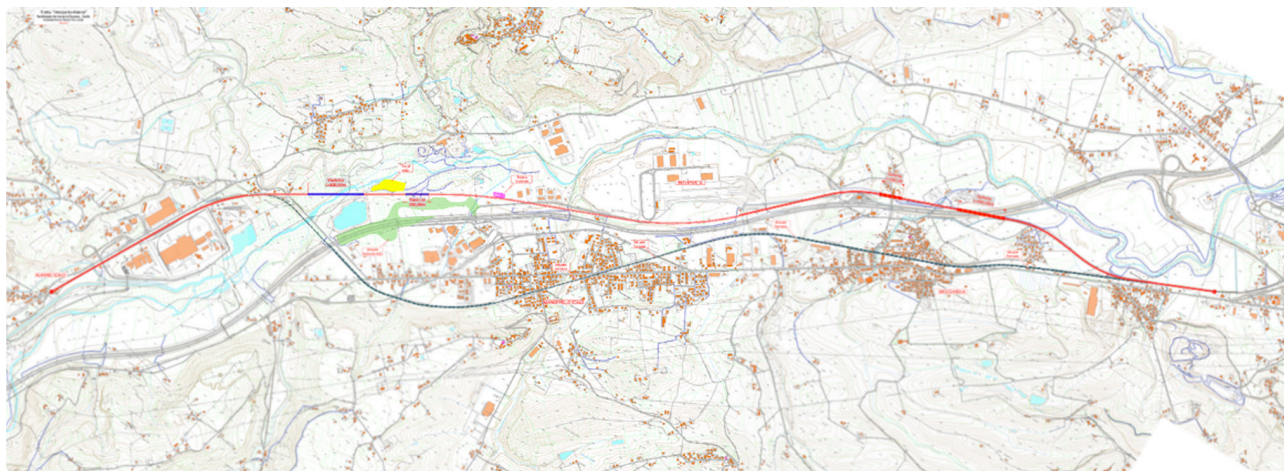
Alle scelte e alle relative motivazioni addotte nel dossier di progetto, illustrate al pubblico nel primo incontro informativo del 25 febbraio, hanno fatto seguito varie proposte di ulteriori varianti da parte di enti locali e cittadini. La principale - per intensità delle preferenze espresse, dimensioni, impegno dedicato nel corso del dibattito pubblico al suo sviluppo progettuale - è quella presentata dai Comuni di Chieti e Manoppello e denominata dai due sindaci *Variante dei cittadini*, di seguito "Variante Chieti-Manoppello"<sup>4</sup>.

La proposta, annunciata dal sindaco di Manoppello nel tavolo tecnico del 28 febbraio unitamente alla richiesta

<sup>3</sup> Il Quaderno degli attori di Lorenzo Cardone mette in dubbio la validità degli studi di Italferr e propone di sottoporre a verifica "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".

<sup>4</sup> Vedere i Quaderni degli attori di Diego Ferrara, sindaco di Chieti e di Giorgio De Luca, sindaco di Manoppello.

di un tavolo tecnico dedicato<sup>5</sup>, viene illustrata ai tecnici Rfi e Italferr il 3 marzo, presso la sede di Interporto d'Abruzzo e in una parte itinerante dell'incontro che consente di realizzare sopralluoghi nelle aree interessate<sup>6</sup>.



*Figura 3 - La “Variante Chieti-Manoppello” presentata dai Comuni di Chieti e Manoppello (dai Quaderni degli attori di Diego Ferrara, sindaco di Chieti e di Giorgio De Luca, sindaco di Manoppello).*

La differenza più evidente di questa variante rispetto alla “Variante Manoppello 2022” presente nel dossier di progetto è nel tratto tra Bivio Brecciarola e Interporto e in particolare nell’attraversamento dell’autostrada A25 con passaggio in galleria invece che in viadotto. Questa soluzione infatti valuta diversamente da Rfi il problema dell’esondabilità della zona - riscontrato come si è visto sia dallo studio di Italferr, sia dal progetto di casse di espansione della Regione - limitandosi a considerare le prescrizioni del Psda vigente<sup>7</sup>.

I Comuni di Chieti e Manoppello sostengono, in pratica, l’attendibilità e l’applicabilità della cartografia del Piano stralcio difesa alluvioni (Psda) formalmente in vigore, sebbene dalla fine del 2020 sia in fase di revisione da parte dell’Autorità di bacino su formale richiesta della Regione Abruzzo (delibera Giunta regionale n. 725 del 23/11/2020 e lettera del 15/12/2020).

I due Comuni propongono così un percorso che partendo da Brecciarola passa sotto l’autostrada, prosegue in parallelo al binario di servizio che conduce all’Interporto e a raso fino all’area in cui si collocherebbe la nuova stazione (in rosa nella figura 3) poco oltre gli edifici interportuali, per poi innalzarsi e passare sopra l’area fluviale con due viadotti rispettivamente di 200 e 400 metri verso località Zio Tom, nei pressi della quale si affiancherebbe alla linea attuale.

5 Un appuntamento dedicato alla “Variante Chieti-Manoppello” è richiesto anche dal presidente del consiglio comunale di Chieti, Luigi Febo, all’incontro informativo del 25 febbraio 2022.

6 Viene raccolta in quell’occasione anche la posizione di Interporto Val Pescara Spa, poi formalizzata nel Quaderno degli attori del direttore Mosé Renzi, che punta essenzialmente a realizzare il raddoppio ferroviario nei tempi più veloci possibili, vedendo la strada della variante come congruente con gli investimenti effettuati anche in tempi recenti.

Una posizione diversa sugli interventi all’imbocco dell’interporto è portata dal Comitato No Variante Mulino, rappresentato da Loris Zappacosta, il cui Quaderno degli attori, riferendosi alla “Variante Chieti-Manoppello”, mette in luce sia le criticità insite nel passaggio da uno a tre binari nella zona tra Bivio Brecciarola e Interporto, sia l’incongruenza di questa soluzione con il progetto di adeguamento dell’attuale binario nonché con la realizzazione (in corso) delle casse di espansione del fiume Pescara, con i rischi di esondazione e con “la presenza di una linea principale della condotta di metano che collega tutti i principali centri urbani della zona”.

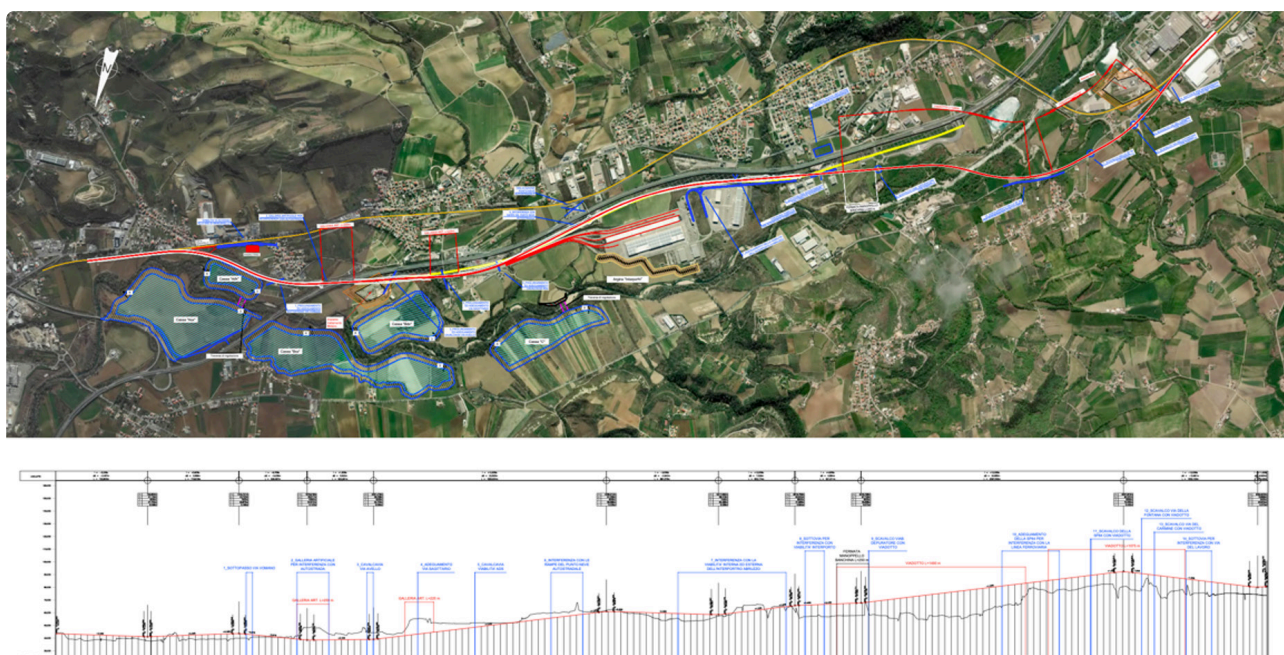
Il tema dei possibili sviluppi dell’Interporto con il raddoppio della linea a nord dell’A25 è ripreso dal Quaderno degli attori di Massimo D’Angelo, responsabile Ufficio urbanistica del Comune di Manoppello, quando sottolinea che la soluzione sottoposta da Rfi a dibattito pubblico “compromette, irrimediabilmente, gli sviluppi e le potenzialità dell’Interporto Val Pescara, precludendo ogni sua possibile vocazione nello sviluppo della logistica ferroviaria con un intervento di raddoppio del tutto scollegato dallo stesso”.

7 Vedere il Quaderno degli attori di Giorgio De Luca, sindaco di Manoppello.

## La “Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata”

Fiduciosi della fattibilità di massima di quanto proposto, i Comuni di Chieti e Manoppello chiedono di approfondirne lo studio – definito “ingegnerizzazione” del tracciato – in modo da ottenere un’alternativa di progetto confrontabile con il tracciato proposto da Rfi. Nell’arco di 14 giorni Italferr, su mandato di Rfi, produce l’ingegnerizzazione della proposta dei due Comuni, consistente nell’inserimento del tracciato su una mappa quotata e nell’identificazione del suo profilo altimetrico, secondo le norme vigenti e le regole per una buona progettazione ferroviaria.

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



*Figura 4 - La “Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata”  
(elaborato presentato durante il tavolo tecnico del 17 marzo).*

Si nota innanzitutto che l’ingegnerizzazione ha richiesto una modifica di tracciato per diminuirne l’incidenza sull’area ambientalmente più sensibile, con un attraversamento dell’area fluviale più breve di quello previsto dalla proposta dei due Comuni. Ciò comporta un allontanamento dall’area abitata di località Zio Tom, ma un prolungamento del viadotto fino alla SP84, con un notevole impatto sul territorio comunale di Rosciano. Il tracciato sarebbe in viadotto per 2,8 km, a un’altezza media di 10-12 metri (15 metri per il passaggio sul fiume Pescara). Rispetto alla “Variante Chieti-Manoppello” originaria, infine, la stazione di Manoppello con relativa viabilità sarebbe da spostare nell’unica area libera da rischio idraulico tra l’Interporto e l’autostrada e probabilmente andrebbe abbattuto un fabbricato industriale nella zona<sup>9</sup>.

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

- la galleria sotto l’autostrada è in area esondabile secondo gli studi di Rfi, ma anche secondo la cartografia regionale citata, come mostrato nella fig. 5;
- l’affiancamento dell’autostrada per un tratto di circa 3 km è a una distanza minore dei 60 metri previsti dalla

<sup>8</sup> Vedere sul sito web del dibattito pubblico la restituzione del tavolo tecnico del 17 marzo 2022 e gli elaborati grafici presentati in quell’occasione.

<sup>9</sup> Ibidem.



normativa, per il superamento della quale sarebbe necessaria una deroga da parte ministeriale;

- il passaggio vicino a un impianto per il gas metano non rispetta la direttiva Seveso III quando prescrive all'art.22 di prevedere e mantenere opportune distanze di sicurezza tra gli stabilimenti e le principali vie di trasporto.

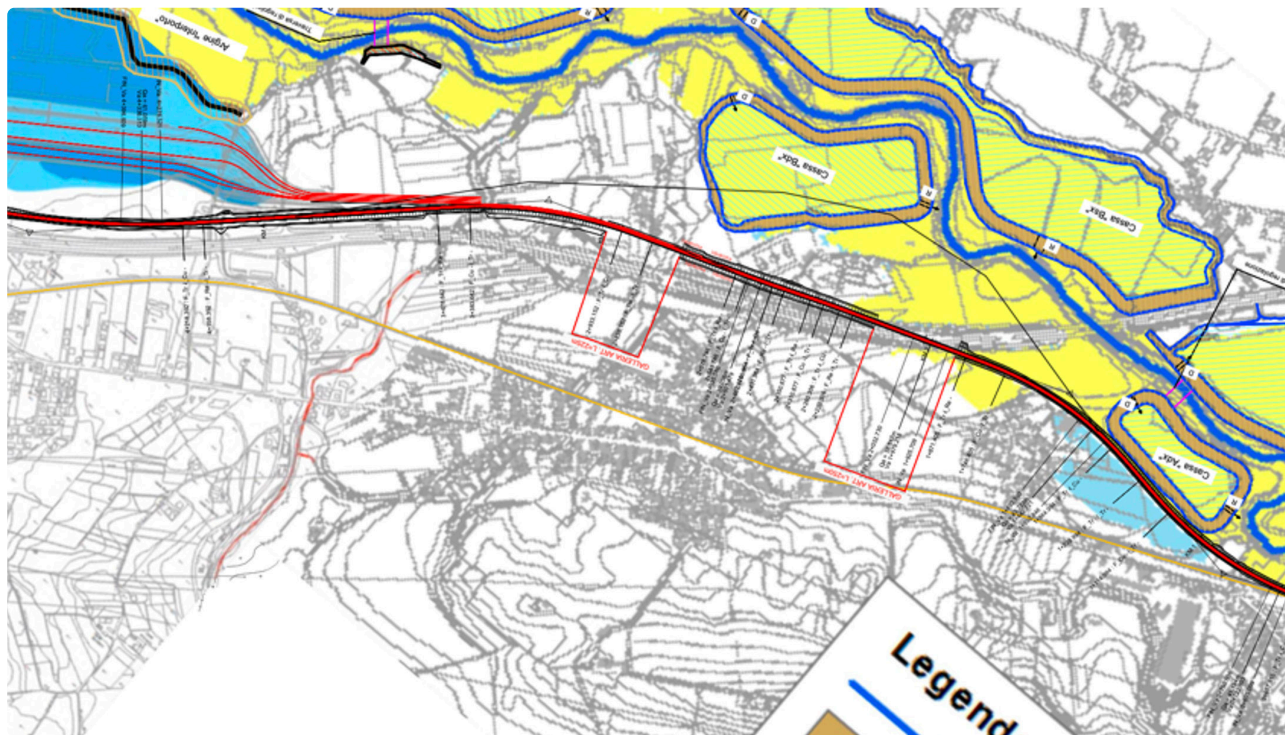


Figura 5 -La “Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata”, particolare tratto est dove il tracciato ferroviario è sovrapposto alla cartografia delle aree allagabili, con un tempo di ritorno di 100 anni, prima (in azzurro) e dopo (in giallo) la realizzazione delle vasche di laminazione.  
(immagine presentata durante il tavolo tecnico del 17 marzo)

## La “Variante Plus”

Per risolvere le tre criticità evidenziate della “Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata”, Italferr nello stesso tavolo tecnico del 17 marzo presenta una proposta ulteriore che PER IL PASSAGGIO SUL FIUME MANTIENE IL PERCORSO DI QUESTA VERSIONE DELLA VARIANTE, MENTRE per il tratto Brecciarola-Interporto ripropone il passaggio sopra l'autostrada, già previsto nella soluzione “Manoppello 2022” presente nel dossier di progetto. Ne risulta PER QUEST'ULTIMO TRATTO UN CAMBIAMENTO DI PERCORSO E ALTIMETRIA come mostrato nella figura 6.

Questa soluzione, denominata per brevità “Variante Plus”, è caratterizzata da un lungo viadotto di circa 7 km. Infatti, scavalcata l'autostrada a Brecciarola, il tracciato non ha lo spazio per scendere in corrispondenza della stazione di Manoppello - che diventerebbe quindi sopraelevata - e prosegue in quota verso ovest secondo quanto previsto dalla “Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata”, senza interferire con l'area industriale di Alanno<sup>10</sup>.

La sostanziale fattibilità dal punto di vista tecnico della “Variante Plus” riscuote gli immediati favori di cittadini e amministratori di Chieti e Manoppello. Questi ultimi ne richiedono subito un ulteriore approfondimento rispetto a costi e tempi di realizzazione ed è chiaro che la soluzione può rappresentare secondo i promotori, e secondo varie posizioni che seguiranno, un'alternativa in grado di bypassare i problemi connessi alla viabilità, agli espropri di fabbricati e aree, nonché alla collocazione delle barriere antirumore previste dal tracciato Rfi<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Secondo il Quaderno degli attori di Martina Lemma questa soluzione non terrebbe conto dell'interferenza con la linea di alta tensione, che passerebbe proprio all'altezza prevista per il piano rotaia.

<sup>11</sup> Vedere i Quaderni degli attori di Mauro de Meo e di Luca Pasqualini.



Permangono tuttavia alcune criticità:

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

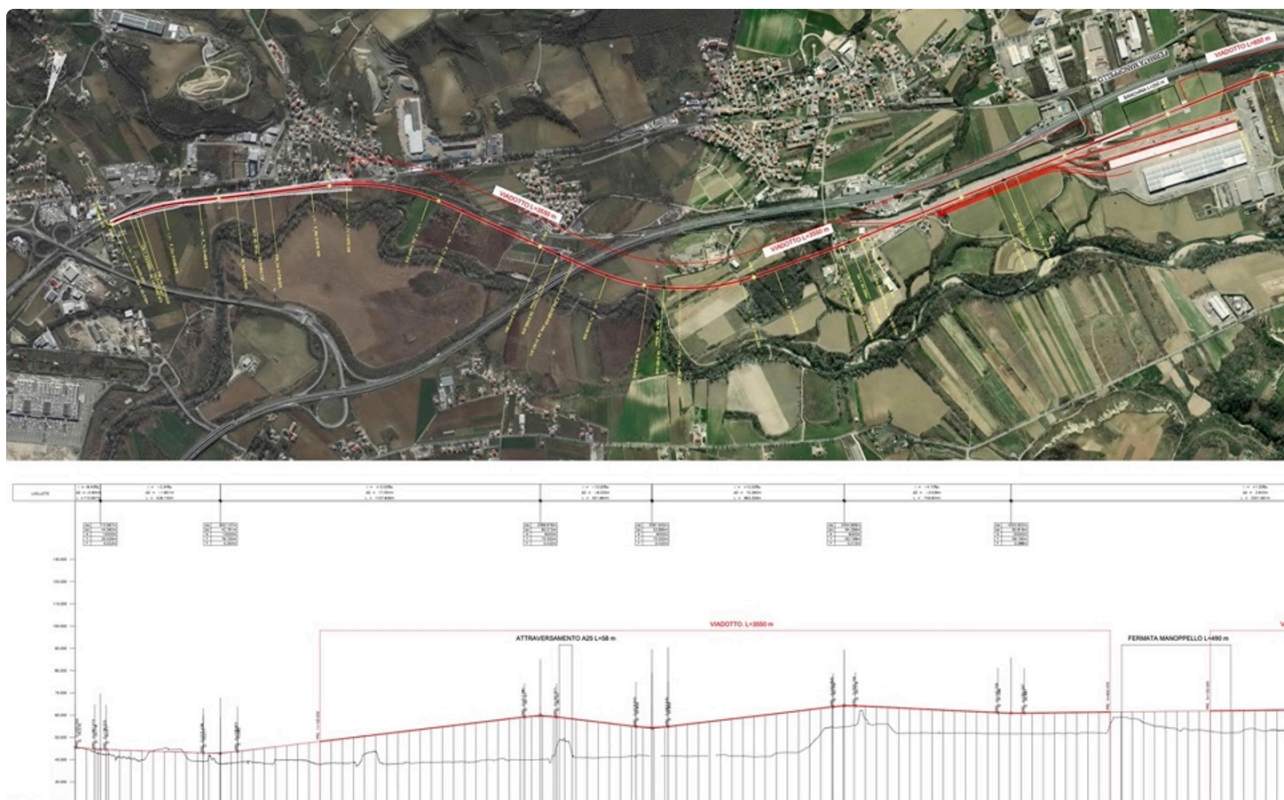


Figura 6 – La “Variante Plus” con la soluzione delle criticità nel tratto est (elaborato presentato durante il tavolo tecnico del 17 marzo).

Quest'ultimo nodo rappresenta una criticità insormontabile per il sindaco di Rosciano, che richiede un nuovo tavolo tecnico dedicato alle possibili mitigazioni e compensazioni di una soluzione ritenuta particolarmente impattante a livello visivo e ambientale. Il tavolo si tiene il 24 marzo sul luogo che verrebbe compromesso dal viadotto, in modo da capire quali modifiche potrebbero rendere più accettabile l'infrastruttura. La discussione sortisce la proposta del sindaco di Rosciano, come *conditio sine qua non* per il proprio assenso sulla “Variante Plus”, di realizzare a compensazione del danno subito col doppio passaggio sopra la strada provinciale un collegamento diretto tra il centro abitato e la futura nuova stazione di Manoppello tramite un altro viadotto stradale che dovrebbe attraversare la valle, incrociando e sottopassando il viadotto ferroviario<sup>12</sup>.

## Costi e tempi della “Variante Plus”

La “Variante Plus” sarà infine oggetto dell'ultimo tavolo tecnico, svolto il 1° aprile on line alla presenza di tutti i Comuni interessati, la Provincia e la Regione Abruzzo, nel quale vengono resi pubblici i risultati dell'ulteriore

<sup>12</sup> Vedere sul sito web del dibattito pubblico la restituzione del tavolo tecnico del 24 marzo 2022.

approfondimento da parte di Italferr sui costi di realizzazione e sui tempi di progettazione.

Per quanto riguarda i primi, la cifra potrà variare tra gli 80 e i 112 milioni di euro aggiuntivi rispetto al costo di 720 milioni del tracciato originario. La forbice è dovuta alle incertezze circa la conformazione, la sismicità e la qualità dei terreni su cui andranno a poggiare i pilastri del viadotto, nonché circa le aree da espropriare, la cantierizzazione e la viabilità, da dipanare con un supplemento di indagine. Da questa forbice sono detratti i costi di viadotti, adeguamenti viari ed espropri previsti nel progetto originario, mentre non sono compresi i costi relativi sia a possibili richieste di Comuni o enti (compreso Interporto) interferiti dal nuovo tracciato, sia a eventuali imprevisti di carattere geotecnico derivanti da tali richieste.

I tempi di progettazione aggiuntivi vengono stimati in 9 mesi, mentre si chiarisce che solo il completamento delle indagini sopra citate rivelerà la complessità realizzativa dell'opera e permetterà di stimare la durata dei lavori<sup>13</sup>.

Come si è visto sin qui, la “Variante Chieti-Manoppello” nelle sue diverse successive versioni ha assunto enorme rilievo nel dibattito pubblico, sia dal punto di vista tecnico-progettuale in quanto costituisce di fatto una nuova linea, sia dal punto di vista sociale e simbolico, in quanto rappresenta per molti soggetti una soluzione priva di effetti collaterali su famiglie, tradizioni e imprese locali<sup>14</sup>.

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

## La “Variante di Scafa”

Una delle prime proposte comparse nel dibattito pubblico è quella che interessa il Comune di Scafa - di seguito chiamata “Variante di Scafa” - e che prevede il passaggio della linea all'esterno del centro abitato parallelamente all'A25, come mostrato in figura 7<sup>15</sup>. Nel presentare l'idea a nome di alcuni suoi concittadini, il sindaco di Scafa si rifà a una delibera del consiglio comunale risalente al 1996 e a uno studio di fattibilità da parte di Rfi del 1999.

La variante tuttavia non risulta attuabile poiché attraversa un'ampia zona sottoposta a vincolo come bene paesaggistico e bene archeologico ai sensi del Dlgs 42/2004, nonché la fascia di tutela del fiume Pescara vincolata ai sensi dell'art.142 dello stesso decreto. La curva proposta per la prosecuzione del tracciato in parallelo all'A25 risulta inoltre incompatibile con i raggi di curvatura in uso nella progettazione ferroviaria e non è rispettata la fascia di 60 metri dall'asse viario.

Dopo che queste valutazioni sono state espresse pubblicamente da Rfi nell'incontro del 3 marzo dedicato alle

13 Sul prosieguo dell'iter approvativo e sulle modalità operative cui attenersi per argomentare in sede di Conferenza dei servizi le ragioni del No al tracciato Rfi, vedere il Quaderno degli attori di Massimo D'Angelo, responsabile Ufficio urbanistica del Comune di Manoppello, il quale definisce anche una strategia nell'eventualità di un esito negativo della Conferenza, cioè in favore del tracciato Rfi: “Il Comune di Manoppello in particolare deve definire un insieme di opere/misure da inserire nel quadro economico di progetto, ascrivibili alla voce ‘compensazione ambientale’. Si dovrebbe configurare una sorta di Programma di riqualificazione urbana per Manoppello Scalo con nuova viabilità, opere di urbanizzazione, opere di arredo urbano e sistemazione a verde”. Qualora invece la Conferenza dei servizi dovesse concludersi positivamente con l'approvazione della variante “e ci fosse lo spazio di azione per la presentazione di un nuovo progetto di fattibilità economica in sintonia con la cosiddetta Variante dei cittadini, i Comuni interessati dalla variante devono necessariamente trovare un modo per collaborare e coordinare le singole posizioni”.

14 La posizione di Confindustria sul tema è rappresentata dal Quaderno degli attori di Gianluca Ravasini, che riprende il commento di Silvano Pagliuca al comunicato stampa che le organizzazioni datoriali e sindacali (Agci, Casartigiani, Cia, Clai, Cna, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confcooperative, Confesercenti, Confindustria, Legacoop, Cgil Cisl, Uil e Ugl) delle province di Chieti e Pescara avevano emanato il 9 marzo 2022. “La nostra regione - sostiene Pagliuca - è fortemente industrializzata, un tasso di industrializzazione pari al 27%, superiore alla media nazionale. [...] 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 [...] 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”.

15 Vedere su sito web del dibattito pubblico l'intervento del sindaco di Scafa Maurizio Giancola all'incontro informativo del 25 febbraio 2022, ripreso poi nell'incontro di approfondimento dedicato alle varianti di tracciato del 3 marzo.



varianti di tracciato<sup>16</sup>, la “Variante di Scafa” non ha trovato altri sostenitori e negli incontri successivi il Comune ha preferito focalizzare la propria attenzione sul miglioramento del progetto di Rfi.



Figura 7 – La “Variante di Scafa” (slide presentata nell’incontro informativo del 25 febbraio).

## La “Variante di Alanno” e la “Variante di Alanno Bis”

Anche la cosiddetta “Variante di Alanno”, presentata da un comitato di cittadini formatosi ad hoc con l’intento di evitare le demolizioni previste dal progetto Rfi nel loro comune, o l’avvicinamento del nuovo binario alle proprie abitazioni, presenta elementi contrari alle norme vigenti<sup>17</sup>.

In particolare, lo spostamento della linea dal centro abitato andrebbe a interferire con il Sito di importanza comunitaria (Sic) della Rupe di Turrivalignani, e la stazione si collocherebbe all’interno di un’area esondabile, pertanto tale tracciato non è stato considerato realizzabile. Inoltre, finirebbe col provocare la demolizione di molti fabbricati in ingresso a Scafa, così come argomentato da Rfi<sup>18</sup>.

La “Variante di Alanno Bis”, presentata dallo stesso comitato in risposta alle criticità rilevate nella prima versione, sposta la stazione verso Rosciano di poche decine di metri rispetto all’attuale sede; da lì devia la linea portandola su viadotto sopra il canale Enel, parallelamente a via Fiume Pescara, fino ad arrivare all’A25 in trincea e di nuovo in viadotto fino a Scafa<sup>19</sup>.

Anche in questo caso tuttavia il tracciato entra nell’area Sic, compresa la nuova fermata di Alanno (oggi la fermata in progetto è sul perimetro dell’area ma non interna). Tutto il tracciato fino all’autostrada A25 si troverebbe inoltre in area di esondazione del fiume Pescara e, per un lungo tratto, sull’impronta del canale di derivazione che porta acqua alla centrale idroelettrica Enel. Ciò determina la necessità di realizzare quasi

<sup>16</sup> Vedere sul sito web del dibattito pubblico le slide 22-27 nei materiali dell’incontro di approfondimento del 3 marzo 2022.

<sup>17</sup> Anche il Quaderno degli attori presentato dal sindaco di Alanno, riportando il verbale di una seduta del consiglio comunale, chiede di “verificare la possibilità di traslare il tracciato di progetto” verso la “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”. Aggiungendo poi: “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”.

<sup>18</sup> Vedere sul sito web del dibattito pubblico le slide 17-20 nei materiali dell’incontro di approfondimento del 3 marzo 2022.

<sup>19</sup> Vedere il Quaderno degli attori di Elio Odoardi, Cinzia Antonacci, Benito Franceschelli in rappresentanza del Comitato cittadino - Alanno.



tutta la variante in viadotto compresi i marciapiedi di fermata, con conseguente viabilità (in viadotto) di accesso alla fermata e relativi parcheggi e pertinenza in area Sic e/o in area a rischio di esondazione, pertanto non realizzabili.



Figura 8 – La “Variante di Alanno” (elaborato tratto dalle slide presentate nell’incontro del 3 marzo).



## VARIANTE BIS ALANNO

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

Figura 9 – La “Variante di Alanno Bis” (elaborato presente nel Quaderno degli attori di Elio Odoardi, Cinzia Antonacci, Benito Franceschelli in rappresentanza del Comitato cittadino – Alanno).

## La “Variante unitaria”

Infine, un’ulteriore variante a firma della sola consigliera provinciale Fabia Fattore e da lei denominata “Variante unitaria” propone una soluzione per l’intero tratto da Brecciarola a Scafa<sup>20</sup>. Rispetto al tracciato di Rfi sottoposto a dibattito pubblico la linea ferroviaria procede in stretto affiancamento con l’A25 fino all’altezza dell’attuale stazione di Alanno per poi staccarsi, attraversare l’area Sic e il fiume, proseguire verso Scafa passando a fianco

<sup>20</sup> Vedere i Quaderni degli attori di Fabia Fattore e di Bruno Buccella.



dello svincolo autostradale (nei pressi del quale sarebbe collocata la nuova stazione) e attestarsi sulla linea esistente in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello di via Sant'Emidio-via San Rocco.

Anche per questa variante i tecnici Italferr hanno riscontrato svariate incongruenze rispetto alla normativa vigente, che ne impediscono l'ingegnerizzazione. In particolare:

- l'attraversamento della zona Sic, con un tracciato che di fatto separa l'area protetta in due zone;
- l'interferenza di parte del tracciato con la zona di esondazione del fiume Pescara;
- la necessità di superare l'attuale sede ferroviaria e poi la sede stradale, realizzando un'opera tutta in area golenale del fiume Pescara.

Inoltre sono state riscontrate le seguenti criticità:

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

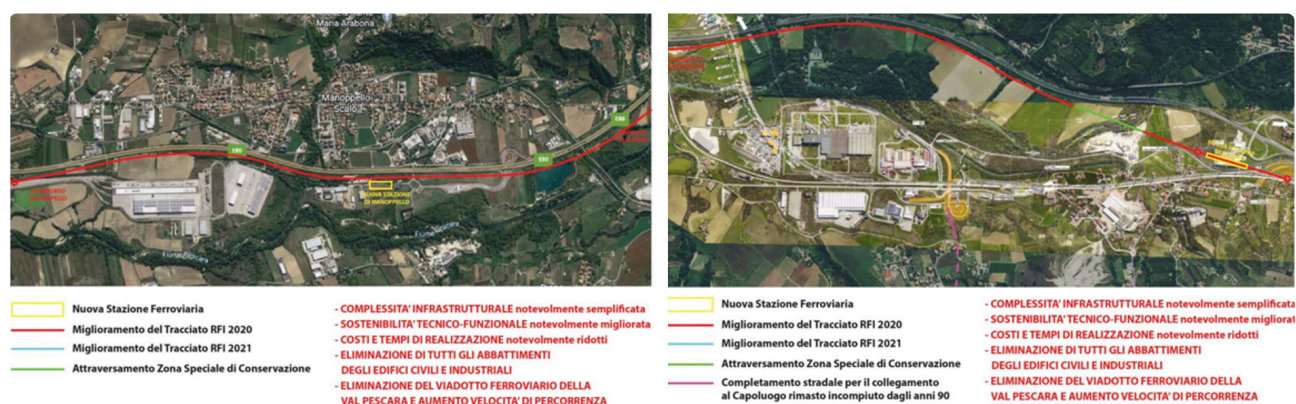


Figura 10 – La “Variante unitaria” (elaborati presentati nel Quaderno degli attori di Fabia Fattore).

Quanto riportato evidenzia, come già sottolineato in apertura, la grande quantità di tempo - un terzo del numero totale di incontri e tavoli tecnici, 5 su 15 - dedicato durante il dibattito pubblico alla discussione e all'approfondimento di **7 possibili varianti** di tracciato, menzionate nel presente capitolo: quello proposto da Rfi, le tre versioni della “Variante Chieti- Manoppello” (originaria, ingegnerizzata e Plus, che hanno anche richiesto il lavoro di quattro progettisti Italferr per un mese), le due versioni della “Variante di Alanno (originaria e Bis) e la “Variante unitaria”.

## La viabilità e la mobilità

Il tema della viabilità di progetto e più in generale della mobilità ha assunto grande importanza nel dibattito pubblico, coinvolgendo varie tipologie di partecipanti: attori istituzionali, esperti e semplici cittadini. A riprova dell'importanza di questo argomento si ricorda che esso è stato affrontato in più incontri - un incontro pubblico di approfondimento online (il 10/03/2022) e in due tavoli tecnici itineranti (il 10/03/2022 per Scafa e Alanno e il 24/02/2022 per tutti i Comuni) - e, a dimostrazione della sua pervasività, si segnalano diversi incontri in cui lo stesso tema è affiorato anche laddove l'oggetto erano le varianti o gli espropri.

Da un lato, il potenziamento della mobilità su ferrovia apre a nuovi scenari di sviluppo sia a livello regionale, sia a livello locale e comporta anche per i singoli un'idea di forte cambiamento, quantomeno nelle consuetudini degli spostamenti quotidiani. Dall'altro lato, dal punto di vista degli abitanti le trasformazioni del sistema viario sia veicolare che ciclopeditone previste dal progetto assumono una portata almeno pari, ma spesso superiore, all'impatto del raddoppio ferroviario, provocando una percezione molto intensa delle conseguenze, soprattutto in termini di costi più che di benefici, dell'operazione complessiva.

Nel corso del dibattito pubblico è emersa da parte dei cittadini anche una diffusa esigenza di progettazione della viabilità a scala comunale o di quartiere, sia per ovviare ad alcune criticità già presenti sul territorio, sia per accompagnare l'opera con interventi di riqualificazione urbana che possano migliorare la vivibilità dei centri urbani interessati<sup>21</sup>.

L'esposizione dei temi emersi è organizzata per Comune, seguendo la direzione est-ovest della linea Roma-Pescara.

### Comune di Chieti

La viabilità della frazione di Brecciarola, nel Comune di Chieti, non verrebbe modificata dal progetto Rfi quanto quella di altri Comuni che vedremo in seguito e il numero di criticità rilevate è senz'altro minore. Ciononostante alcuni disagi sono stati puntualmente segnalati da referenti comunali e cittadini nell'incontro di approfondimento del 10 marzo e nei Quaderni degli attori<sup>22</sup>.

La preoccupazione maggiore è destata dallo spazio che verrà occupato dalla nuova viabilità e, in particolare, dal cavalcavia con rotatoria in ingresso e in uscita previsto per l'attraversamento del tratto iniziale della linea tra la località Mulino e Brecciarola<sup>23</sup>. Dai materiali di progetto di Rfi non risulta chiaro a molti cittadini quale impatto visivo avrà questa viabilità di attraversamento, se sia provvista di marciapiedi per una fruizione ciclopeditone e se non si possa allontanare dal centro abitato, con un accorciamento della connessione con via Avello<sup>24</sup>.

Un'altra preoccupazione riguarda il fatto che dei tre attuali sottopassi di via Vomano (in corrispondenza delle fermate bus della Tiburtina), via Giovenco e via Aventino, soltanto il primo verrebbe ripristinato e messo a norma, con la dotazione di un impianto di sollevamento delle acque in caso di esondazioni o allagamenti<sup>25</sup>.

21 Il tema è ripreso anche nel Quaderno degli attori di Massimo D'Angelo, responsabile dell'Ufficio urbanistica del Comune di Manoppello, quando sottolinea che "il progetto deve necessariamente essere accompagnato da un programma di riqualificazione urbana dotato delle più ampie misure compensative possibili. Il progetto dell'opera deve farsi progetto urbano, progetto di territorio. Il progetto Rfi non ha individuato alcuna voce di spesa in tal senso né è possibile ritenere, per quanto espresso dalla comunità locale, che le opere stradali inserite nel progetto siano in qualche modo da ritenersi di riqualificazione urbana".

22 Per Brecciarola il tavolo tecnico previsto il 24 marzo non si è realizzato per la mancanza dei referenti comunali, chiamati all'ultimo a un altro impegno istituzionale.

23 Vedere l'intervento di Vincenzo Ginefra, presidente della Commissione consiliare speciale sul raddoppio della linea Roma-Pescara del Comune di Chieti, nella restituzione dell'incontro di approfondimento del 10 marzo.

24 Vedere il Quaderno degli attori di Giuseppe Annunziata, con relativa mappa, e la restituzione dell'incontro di approfondimento del 10 marzo.

25 Vedere sul sito web del dibattito pubblico le domande raccolte nell'incontro di approfondimento del 10 marzo 2022, riportate all'interno del report.

## Comune di Manoppello

Se per gli altri Comuni la questione viaria consiste in adeguamenti e miglioramenti del progetto di Rfi, sostanzialmente condivisi tra l'amministrazione locale e i progettisti, per il Comune di Manoppello rappresenta invece un grosso nodo ancora da risolvere. Il tema della viabilità intatti è stato affrontato solo in parte nel dibattito pubblico, sia per la preponderanza assunta in questo territorio dalla questione della "Variante Chieti-Manoppello", che ha portato molti cittadini a esprimersi su questo argomento anche quando il tema dell'incontro era un altro, sia per un'oggettiva complessità morfologica del contesto.

Manoppello Scalo si è infatti sviluppato in forma allungata sulla direttrice est-ovest segnata dalla SS5 Tiburtina - nel suo tratto urbano - e dalla ferrovia, che corrono parallele fino a intersecarsi nel centro del paese e proseguire poi ancora parallele. Il progetto Rfi prevede l'interruzione definitiva della strada statale, che ora avviene solo temporaneamente quando il passaggio a livello è chiuso, comportando un importante mutamento dei flussi locali e delle relazioni quotidiane con le principali funzioni urbane (polo scolastico, uffici pubblici, centri commerciali, luoghi di culto).

Anche se non si registrano quote eccessive di traffico di attraversamento in quanto esiste una tangenziale (Tiburtina Valeria), secondo alcuni attori locali la chiusura dell'asse principale si ripercuoterebbe negativamente su tutta la viabilità locale e in particolare sul trasporto pubblico; questo infatti avrebbe difficoltà a percorrere le strade laterali per come sono allo stato attuale e a servire capillarmente un bacino di utenza piuttosto numeroso ed eterogeneo<sup>26</sup>.

In risposta a queste criticità Rfi e Italferr sostengono che "in fase di sviluppo del Progetto di fattibilità tecnico-economica (Pfte) è stata verificata la possibilità di realizzare sottopassi carrabili in alternativa ai passaggi a livello, ma i ridotti spazi a disposizione e la forte urbanizzazione delle aree interessate hanno portato ad escludere questa scelta, con indubbi benefici in termini di riduzione di espropri e demolizioni. Nuovi sottopassi avrebbero anche bloccato molti accessi, sia privati sia pubblici" e, inoltre, "la tematica del trasporto pubblico, per quanto analizzata, sarà approfondita nella successiva fase progettuale. È importante però evidenziare che la Tiburtina funge da tangenziale per il comune di Manoppello e che il raddoppio della linea ferroviaria contribuirà ai collegamenti di tipo metropolitano"<sup>27</sup>.

Altri temi che hanno raccolto un forte dissenso riguardano le soluzioni individuate dal progetto di Rfi per la zona tra le vie Staccioli-Barbanera-Verdi su un lato della linea e per via Galilei sull'altro lato. Il disaccordo di amministratori e abitanti viene argomentato con la convinzione che non ci siano le condizioni geometriche e funzionali per il transito di autobus<sup>28</sup> e che tali soluzioni comporterebbero la forte penalizzazione delle attività economiche presenti in via Verdi, nonché dei residenti di via Leonardo Da Vinci.

L'altra situazione di particolare complessità si trova in corrispondenza di un altro passaggio a livello di cui si

26 Sulle linee di trasporto pubblico che attualmente servono Manoppello Scalo e sui problemi costituiti dalla chiusura del sottopasso di via XX Settembre è pienamente esaustivo il Quaderno degli attori presentato dalla consigliera comunale Barbara Toppi: "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 abito 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 SS5, una strada extraurbana ad alta densità di traffico, percorrendo lunghe tratte a piedi".

Sulla penalizzazione che subirebbe il trasporto pubblico locale e sull'allungamento dei percorsi ciclopeditoni una volta realizzato il raddoppio ferroviario vedere anche il Quaderno degli attori di Mauro Di Meo.

Sul tracciato ferroviario come cesura insostenibile del tessuto urbano vedere i Quaderni degli attori di Armeo Conti, Fabrizio di Pietrantonio, Raffaella Filippone, Michele Dell'Oso, Stefania Volpe, Emanuele De Luca e Anna Giuseppina Ilario, consigliera del Comune di Manoppello.

27 Vedere sito web del dibattito pubblico, sezione Faq.

28 L'affermazione è presente anche nel Quaderno degli attori citato sopra della consigliera Toppi, che aggiunge: "se con la soppressione del passaggio a livello, 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 Dm 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".

Vedere anche il Quaderno degli attori di Rossano Serano sulla penalizzazione che subirebbe il condominio Pinguino, rispetto alla quale i progettisti di Italferr hanno già indicato che, trattandosi di un refuso, risolveranno la questione nella prima revisione progettuale (vedere sul sito web del dibattito pubblico la restituzione dell'incontro di approfondimento del 10 marzo 2022).

prevede l'eliminazione, in via Amendola. La strada porta al cimitero e l'interruzione del traffico motorizzato in questo punto inciderebbe pesantemente su riti funebri e altre processioni che secondo tradizione seguono il percorso dalla chiesa di San Pancrazio in via Stazione al cimitero o all'abbazia di Santa Maria Arabona<sup>29</sup>. I tecnici Italferr hanno risposto a tali affermazioni sostenendo che la rimozione del passaggio a livello allungherebbe i percorsi di circa un chilometro, mentre la questione del collegamento tra la chiesa e il cimitero verrebbe risolta con un passaggio ciclopedonale e una piccola area verde; inoltre, hanno evidenziato come, complessivamente, l'allontanamento della mobilità motorizzata aumenterebbe il livello di sicurezza per pedoni e ciclisti (vedere sul sito web del dibattito pubblico la restituzione dell'incontro di approfondimento del 10 marzo 2022).

Nella zona è inoltre segnalata la presenza di una cabina Enel di grosse dimensioni e di una quercia secolare, dove il progetto Rfi prevede la realizzazione di una nuova rotonda<sup>30</sup>. Il progetto del sottopasso su via Amendola infine viene criticato per la previsione di una rampa solo da un lato, mentre dall'altro lato ci sarebbero soltanto un ascensore e una scalinata, che finirebbero col penalizzare la mobilità ciclistica<sup>31</sup>.

Tali preoccupazioni, emerse nell'incontro di approfondimento online del 10 marzo dedicato a viabilità e riqualificazione urbana delle aree intorno alle stazioni, sono state raccolte dalla coordinatrice e fatte confluire in un momento di approfondimento dedicato: il tavolo tecnico itinerante del 24 marzo sulla viabilità veicolare, sul trasporto pubblico e sulla mobilità ciclo-pedonale secondo il tracciato proposto da Rfi, che ha permesso ai progettisti di comprendere appieno le problematiche da affrontare in quest'area e anche di cogliere qualche possibile soluzione, ora allo studio.

## Comune di Rosciano

Per quanto concerne la viabilità prevista nel progetto Rfi, il Comune di Rosciano attraverso un Quaderno degli attori chiede la demolizione, una volta che il tratto di binario attualmente in viadotto passerà sul nuovo viadotto a doppio binario, dell'attuale ponte ferroviario in corrispondenza di via Pantiera, così da favorire la circolazione anche di mezzi pesanti tra la provinciale e la zona industriale-artigianale<sup>32</sup>. Questa modifica confliggerebbe tuttavia con l'ipotesi di utilizzo del tratto di linea dismessa come percorso ciclabile che connetta Manoppello ad Alanno, avanzata dal sindaco di Manoppello e da un cittadino negli incontri di approfondimento, nonché da due Quaderni degli attori<sup>33</sup>.

Anche la forte contrarietà espressa dal Comune alla "Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata" riguarda il suo impatto sulla viabilità provinciale, che sarebbe sovrastata da due passaggi della linea in un centinaio di metri; la soluzione, individuata dallo stesso Comune, rappresenta una notevole modifica della viabilità, consistendo in una nuova strada, da realizzarsi come opera di compensazione del progetto di variante, di connessione in viadotto tra il centro abitato e la zona in cui dovrebbe sorgere la nuova stazione di Manoppello<sup>34</sup>.

## Comune di Alanno

L'importanza della linea ferroviaria nel sistema della mobilità locale di Alanno è ben rappresentata dalla richiesta di chiarimento inviata dal Comune a Rfi, prima del dibattito pubblico, sulle garanzie che la fermata sul proprio territorio fosse mantenuta<sup>35</sup>, dopo che la stessa Rfi l'aveva esclusa nel progetto di pre-fattibilità sviluppato nel 2020.

29 Vedere i Quaderni degli attori di Caterina Pasquini e di Bartolomeo Turacchio, parroco di Manoppello Scalo.

30 Vedere il Quaderno degli attori di Sergio De Meis, che nel progetto individua anche il mancato rispetto dei vincoli cimiteriale e paesaggistico, per la vicinanza al monumento nazionale Santa Maria Arabona e al fosso omonimo.

31 Vedere il Quaderno degli attori di Stefano Romeo Pasquini e la restituzione dell'incontro di approfondimento del 10 marzo.

32 Vedere Quaderno degli attori di Simone Palozzo, sindaco di Rosciano e intervento di Mario Crivelli nell'incontro di approfondimento del 10 marzo 2022 (restituzione sul sito web del dibattito pubblico).

33 Sul sito web del dibattito pubblico vedere le restituzioni degli incontri di approfondimento del 3 e del 10 marzo 2022. La cosiddetta Via Verde della Val Pescara da realizzarsi sulla linea dismessa è citata anche nei Quaderni degli attori di Bruno Buccella e di Antonio Romilio.

34 Sul sito web del dibattito pubblico vedere la restituzione del tavolo tecnico itinerante del 24 marzo sul tema "Impatti della variante di tracciato proposta dai Comuni di Chieti e Manoppello sul territorio di Rosciano".

35 Vedere il Quaderno degli attori di Oscar Pezzi, sindaco di Alanno, con il verbale del consiglio comunale in cui il sindaco



Come descritto nel capitolo precedente sulle varianti, questa richiesta ha portato Rfi a potenziare la funzione della fermata - trasformandola in vera e propria stazione - e a porla come criterio premiale nella scelta del tracciato sottoposto a dibattito pubblico. Questa scelta ha comportato lo sviluppo di un progetto di riqualificazione dell'edificio e del suo intorno, in favore di un'utenza soprattutto studentesca numericamente più elevata di quanto non ci si possa aspettare dai dati demografici locali.

In coerenza con quanto sopra, i riscontri negativi espressi da proponente e progettisti rispetto ad alcune ipotesi sorte ad Alanno come alternative per il tracciato ferroviario si rifanno anche a questa necessità, ormai assodata, di mantenere e potenziare la stazione nella sua sede attuale. Questo in coerenza col carattere di servizio metropolitano che assumerebbe la linea una volta raddoppiata, dato che lo spostamento verso il fiume richiesto dalle varianti proposte finirebbe col penalizzare gli spostamenti quotidiani allungandone i percorsi, oltre che incidere pesantemente sull'area ambientalmente più delicata.

Una volta che nel corso del dibattito le proposte di variante del tracciato ferroviario hanno riscontrato oggettive difficoltà di sviluppo progettuale, il Comune si è rivolto ai progettisti per migliorare alcuni aspetti di mobilità e viabilità<sup>36</sup>. In particolare, nel confronto sul campo è stata richiesta la possibilità di mantenere una connessione ciclopedonale in sottopasso tra via Tavernola e piazza Gandhi - in sostituzione del sottopasso attuale fuori norma - e la possibilità di realizzare un nuovo collegamento stradale, previsto dal Prg comunale, tra via Tavernola e la strada provinciale Alanno-Scafa.

Infine, il Quaderno degli attori presentato da un'azienda farmaceutica segnala i problemi che l'adeguamento della viabilità in zona via del Lavoro comporterebbe, almeno temporaneamente, anche per tutte le altre aziende presenti in via Fermi; questi problemi potrebbero essere risolti con una leggera modifica della viabilità di progetto, consistente nell'allontanamento del nuovo tratto viario dagli edifici industriali, in modo da non richiedere l'esproprio dell'area ora adibita a parcheggio.<sup>37</sup>

## Comune di Scafa

Fin dalle prime interlocuzioni Scafa ha messo in evidenza la propria vocazione di luogo cerniera tra l'hinterland pescarese e il territorio montano, con le sue attrattive legate a sport e tempo libero<sup>38</sup>.

Una volta assodata la non realizzabilità di un tracciato ferroviario esterno al centro abitato, come meglio spiegato nel capitolo precedente sulle varianti, il dialogo con l'amministrazione comunale si è incentrato sul potenziale rappresentato dall'infrastruttura nella prospettiva di "Scafa - porta della Maiella". In questo senso il lavoro di miglioramento della viabilità di progetto ha riguardato in particolare il tema dell'interscambio ferro-bici, particolarmente promettente per lo sviluppo locale. A partire dall'area della stazione, dove peraltro la nuova linea si relaziona alle progettualità in atto sul fronte della dotazione di servizi a carattere sportivo e sanitario, si è arrivati a considerare anche la possibile trasformazione in pista ciclabile dell'attuale viadotto ferroviario, una volta che quel tratto di binario esistente passerà sul nuovo viadotto che sarà realizzato con il raddoppio, secondo il progetto Rfi<sup>39</sup>.

Il progetto della viabilità relativo al tracciato Rfi ha subito nel corso del dibattito pubblico modifiche rilevanti, soprattutto nei sottopassi originariamente previsti. Per uno di questi, tra via Pescara e via Stazione, si è scelto di mantenere l'accessibilità solo ciclopedonale in modo da evitare l'abbattimento di un edificio dall'alto valore storico-simbolico per la comunità scafese, la villa Ex Sama. Un altro sottopasso ciclopedonale è stato aggiunto tra via Primo Maggio e via Stazione-via Castellari, dove in passato c'era un passaggio a livello, ripristinando la connessione tra le due aree urbane a ridosso della linea ferroviaria e favorendo la già elevata domanda

---

ricorda che nei mesi precedenti "era stata inviata una nota a Rfi per chiedere garanzie circa il mantenimento della stazione" e "rammenta [come quest'ultima] rappresenta un fattore di crescita per l'intero territorio, soprattutto in un'ottica di potenziamento della linea ferroviaria".

36 Sul sito web del dibattito pubblico vedere l'intervento del sindaco di Alanno Oscar Pezzi nella restituzione dell'incontro di approfondimento del 10 marzo 2022.

37 Vedere il Quaderno degli attori di Giandrea Favetti.

38 A pochi chilometri da Scafa e raggiungibili mediante piste ciclabili ci sono un parco minerario e un parco termale e queste risorse sono state richiamate più volte dal sindaco.

39 Vedere sul sito web del dibattito pubblico l'intervento del sindaco di Scafa Maurizio Giancola nella restituzione dell'incontro di approfondimento del 10 marzo 2022 e la restituzione dei tavoli tecnici itineranti del 10 e del 24 marzo.

di mobilità ciclistica. Il sottopasso viario su via Primo Maggio sarà ammodernato e messo in sicurezza così come da progetto e anche le altre opere viarie di progetto sembrano costituire agli occhi del Comune dei miglioramenti rispetto alla situazione attuale.

Inoltre è stata espressa l'esigenza di intervento sull'edificio della stazione, non previsto nel progetto Rfi contenuto nel dossier, affinché possa essere restaurato e reso più confortevole come piccolo *hub* turistico. Tra le proposte formulate dal Comune ci sono anche un'area di parcheggio in prossimità dell'intersezione di via della Stazione (via Sansovini) con corso I Maggio e la valorizzazione dell'area adiacente il tracciato ferroviario tra via della Rinascita e via Castellari<sup>40</sup>.

## Espropri e mitigazioni

Il tema sicuramente più sentito tra i partecipanti al dibattito pubblico è quello degli espropri, dato che l'opera impatta direttamente su una quantità di famiglie e imprese del territorio che vedono la loro proprietà totalmente o parzialmente demolita.

La dimensione del problema è stata chiarita con i materiali presentati all'incontro di approfondimento del 17 marzo 2022 e ammonta complessivamente a 115 demolizioni, di cui 40 sono edifici ad uso residenziale localizzati per lo più a Manoppello (13) e Chieti (13); nei restanti casi si tratta di altri fabbricati a uso civile (7), rimesse o depositi (54), capannoni industriali (3), altri fabbricati a uso produttivo/agricolo/commerciale (3), altre demolizioni come tettoie, muri e fabbricati tecnologici di Rfi (8)<sup>41</sup>. Inoltre, sono numerose anche le situazioni di coloro che vedranno la propria abitazione o sede di attività avvicinarsi al binario ferroviario, subendo quindi penalizzazioni ("frontisti").

Nel corso del dibattito pubblico i dubbi relativi ad alcune situazioni si sono chiariti ed è emerso anche come il progetto, allo stato di Progetto di fattibilità tecnico economica (Pfte), sia suscettibile di piccole variazioni e scostamenti che possono risultare di grande importanza per chi vive nei territori attraversati dalla linea.

L'incontro di approfondimento del 17 marzo dedicato a questo tema, a cui hanno partecipato complessivamente 150 persone, ha fatto emergere il bisogno di un'analisi puntuale delle situazioni di ciascun espropriando o frontista. Per questa ragione, la coordinatrice ha accolto la richiesta organizzando quattro tavoli tecnici dedicati ad affrontare nel dettaglio le situazioni divise per i quattro Comuni interessati (solo da Rosciano non è emersa una richiesta in tal senso). Hanno partecipato ai tavoli tecnici complessivamente 105 persone di cui 30 a Scafa, 40 ad Alanno, 30 a Manoppello e 35 a Chieti-Brecciarola. Prima dell'incontro sono state pubblicate sul sito web del dibattito pubblico le mappe dettagliate di tutti gli edifici da demolire e quelli che rimarrebbero nelle fasce dei 10, 20 e 30 metri dalla linea.

I tavoli tecnici, organizzati tra il 30 il 31 marzo, hanno permesso di rispondere a gran parte delle domande di espropriandi e frontisti su procedure e modalità di indennizzo e hanno anche consentito un primo contatto tra parti tecniche (di Rfi, di Italferr e dei Comuni) e cittadini. Nel corso degli incontri si è rimarcato che è opportuno che questo percorso conoscitivo e negoziale continui, sotto il coordinamento e la mediazione del Comune, così come iniziato, per garantire la massima trasparenza ed equità nel compensare monetariamente i disagi comportati dalla cessione degli immobili - o, per chi rimane, dalla vicinanza alla nuova linea.

Con queste premesse si ritiene opportuno, nella presente relazione, strutturare la restituzione di questo tema non su base territoriale come nel caso della viabilità e mobilità, ma sulla base delle differenti tipologie di beni e immobili coinvolti. Come ci si può attendere infatti in questa fase, le richieste di chiarimento da parte di chi è toccato da un evento di questa portata sono grosso modo le stesse per tutti i territori e le specificità sono riconducibili per lo più alle attività produttive, al settore in cui operano e ai relativi impianti e attrezzature.

## Proprietà residenziali

In questa tipologia è compreso il numero maggiore di soggetti interessati al tema e anche di segnalazioni e domande specifiche pervenute negli incontri e sui canali online.

<sup>40</sup> Vedere i Quaderni degli attori di Maurizio Giancola, sindaco di Scafa e di Antonio Buccella, consigliere dello stesso Comune.

<sup>41</sup> Vedere slide presentate nell'incontro di approfondimento del 17 marzo 2022.

Tra i residenti, c'è chi enuncia tutti i tipi di disagio provocati da abbattimenti e permanenze una volta realizzata la linea e propone un indennizzo maggiore di quello considerato nei documenti relativi ad una prima stima preventiva dei costi di progetto<sup>42</sup>. Sul calcolo degli indennizzi viene anche proposto di considerare il crescente costo della vita e il danno collettivo subito per un luogo che perde complessivamente di attrattività, da risarcire con nuovi servizi, attrezzature e interventi di riqualificazione urbana<sup>43</sup>.

Alcuni richiamano i disagi dovuti allo spostamento dei figli in età scolare, costretti a cambiare scuola o, comunque, le abitudini nel tragitto casa-scuola<sup>44</sup>. Altri menzionano i soldi pubblici spesi per restauri anche recenti e mai ammortizzati<sup>45</sup>, altri ancora la perdita del potere edificatorio per un ampliamento una volta demolito l'edificio principale<sup>46</sup> o la perdita di aree accessorie rilevanti per il benessere condominiale<sup>47</sup>.

Tra i quanto espresso dai partecipanti c'è anche il caso di chi lamenta di non capire dalle mappe i motivi per cui dovrebbe essere espropriato<sup>48</sup>, chi chiede di mantenere la propria casa anche a fronte di una notevole vicinanza alla linea<sup>49</sup> e chi al contrario, dopo un consulto con i tecnici, farà domanda di esproprio in quanto il proprio edificio si troverebbe troppo vicino alla linea<sup>50</sup>. Ci sono altri casi che segnalano la presenza sulla propria abitazione di un vincolo storico-architettonico non considerato dai progettisti<sup>51</sup> e chi si dice assolutamente non disposto, per l'età avanzata o per l'attaccamento alla proprietà, a uscire dalla propria casa se non costretto con la forza<sup>52</sup>.

L'incontro di approfondimento tematico del 17 marzo ha permesso a Rfi e progettisti di illustrare quanto previsto dal testo unico sugli espropri (Dpr 08/06/2001 n° 327) e le procedure conseguenti<sup>53</sup>. Le FAQ pubblicate sul sito web del dibattito pubblico hanno riportato una sintesi di questi contenuti e le spiegazioni

42 Vedere il Quaderno degli attori di Paolo Ferrone, nel quale tra le voci oggetto di indennizzo per gli edifici abbattuti - oltre al trasloco e ai costi di tecnici e consulenti, riconosciuti per legge - vengono citati anche gli impatti sul piano psicologico, il distacco da affetti materiali, il peggioramento dello stato di salute, il supporto ad anziani e categorie deboli. Mentre per gli edifici che si trovano nella fascia fino a 70 metri si citano i danni provocati da rumore, limitazione panoramica, abbattimento del valore immobiliare e esposizione al rischio di incidente ferroviario. Sui danni psicologici dell'esproprio vedere anche il Quaderno degli attori di Doriana D'Almonte.

43 Vedere sul sito web del dibattito pubblico gli interventi di Giorgio De Luca e Massimo D'Angelo, rispettivamente sindaco e responsabile Ufficio urbanistica del Comune di Manoppello, nella restituzione dell'incontro di approfondimento del 17 marzo 2022, che indicano nei danni collettivi un ulteriore impatto degli espropri. Nello stesso documento altri interventi chiedono di rivedere le formule di calcolo "troppo elementari e deterministiche", includendovi "mutui e pregressi sulle proprietà, investimenti su immobili e cambi di destinazioni d'uso, costi di disagio momentaneo dovuti a trasloco o deposito mobili".

Sul concetto di danno collettivo vedere anche il Quaderno degli attori di Renato Di Salvatore che, "chiedendo un ripensamento del tracciato", delinea uno scenario caratterizzato da "tensioni sociali [...] aziende cancellate con tratto di penna, cavalcavia abbattuti, infrastrutture violentate nelle loro funzioni e programmazione [...] col risultato finale di spaccare territori, mutilare opere costate alla collettività tanti soldi" e si chiede se "chiude l'azienda per l'esproprio di 'pubblica utilità' che fine fanno sia gli imprenditori che i lavoratori?".

44 Vedere il Quaderno degli attori di Valentina Aceto e, sul sito web del dibattito pubblico, gli interventi sull'"impatto emotivo" e sugli "impatti sociali" nella restituzione dell'incontro di approfondimento del 17 marzo.

45 Vedere il Quaderno degli attori di Sergio De Meis.

46 Vedere il Quaderno degli attori di Anna Maria Blasioli.

47 Vedere il Quaderno degli attori di Andrea Reale, sul caso del condominio Pinguino già citato nel capitolo sulla viabilità.

48 Vedere il Quaderno degli attori di Marco Trovarelli. Sulla difficoltà a leggere le mappe relative a espropriandi e frontisti, vedere anche gli interventi nella restituzione dell'incontro di approfondimento del 17 marzo, laddove in una delle stanze virtuali create per la discussione emerge innanzitutto la "necessità di fare maggiore chiarezza sul sistema di comunicazione per espropriandi e frontisti [...poiché] alcuni partecipanti hanno mostrato la difficoltà nel leggere le cartografie riportate sul sito in merito agli espropri e la mancanza di informazioni dirette a coloro che sono personalmente coinvolti nelle attività espropriative".

La necessità di una legenda sui documenti di progetto emerge anche dal Quaderno degli attori di Alceste Toppi.

49 Vedere sul sito web del dibattito pubblico la restituzione del tavolo tecnico del 30 marzo a Scafa.

50 Vedere il Quaderno degli attori di Luigi e Vincenzo Corsi.

51 Vedere i Quaderni degli attori di Antonio Breda, Francesco Breda, Antonio Bianchi, tutti con la medesima indicazione.

52 Vedere il Quaderno degli attori di Gaetano Di Giambattista.

53 La procedura - illustrata nelle slide presentate all'incontro di approfondimento del 17 marzo 2022 e pubblicate sul sito web del dibattito pubblico - è articolata in:

sono proseguite nei tavoli tecnici, che hanno anche permesso di trattare in diretta specifici casi portati dai partecipanti.

Infatti, nei tavoli tecnici sugli espropri è stato spiegato in modo articolato quanto illustrato nella Relazione giustificativa di Italferr, che rimanda nel caso di fabbricati, all'applicazione dell'art. 38 (comma 1) del Dpr 327/2001<sup>54</sup>. In ogni caso, è stato chiarito, per tutti gli edifici residenziali **l'iter previsto non vede alcuna imposizione di un prezzo da parte di Rfi**, né l'esecutività immediata di alcuna disposizione. A seconda della volontà degli interessati, si potrà infatti giungere sia a un accordo immediato, sia a un arbitrato con due periti nominati rispettivamente dalla proprietà e da Rfi, più un perito neutrale nominato dal tribunale, sia - nel caso di insuccesso di queste due modalità - alla decisione da parte dell'Ufficio espropri della Provincia di riferimento.

Viene consigliato in ogni caso ai soggetti espropriandi di raccogliere tutta la documentazione che ritengono valida per valorizzare il proprio immobile mostrando le migliorie apportate nel tempo e inviarla a Rfi attraverso l'Ufficio tecnico di Pescara, in modo che se ne possa tenere conto già nella prima offerta che giungerà al proprietario. Per chi avesse incertezze rispetto al progetto e al trattamento previsto per il proprio immobile, si consiglia inoltre un confronto - in presenza o online - presso lo stesso Ufficio tecnico di Pescara, in cui è installata una postazione dedicata ed è prevista l'assistenza di un tecnico.

Sono state date infine rassicurazioni sul riconoscimento di spese accessorie quali il trasloco, gli allacciamenti alle utenze, l'estinzione/riaccensione di mutui. L'obiettivo dichiarato da Rfi è quello di portare l'espropriato almeno alla stessa condizione abitativa o patrimoniale precedente l'esproprio<sup>55</sup>.

- 
- emissione della Dichiarazione di pubblica utilità (in ambito Conferenza di servizi);
  - comunicazione individuale con cui i proprietari di fabbricati residenziali o produttivi vengono informati dell'emissione della citata Dichiarazione e invitati a fornire ogni elemento utile per la valutazione degli immobili;
  - successiva notifica con cui viene eseguita una pre-offerta con ulteriore invito a produrre documentazione utile alla valutazione;
  - notifica con offerta dell'indennità provvisoria;
  - in caso di accettazione dell'indennità provvisoria, sottoscrizione del preliminare di cessione;
  - data di consegna degli immobili, soprattutto se l'accordo sarà sottoscritto tempestivamente, concordata tra le parti in funzione delle reciproche esigenze (da 3 a 18 mesi dalla data del preliminare).

E, per quanto riguarda le tempistiche, di regola è prevista la corresponsione di:

- un primo acconto (30% circa) entro 60 giorni dalla firma del preliminare di cessione;
- un secondo acconto (fino ad arrivare all'80%) al momento della consegna dell'immobile;
- il saldo, pari al restante 20%, al momento del decreto di esproprio o della stipula dell'atto notarile di cessione volontaria, di regola poche settimane dopo l'avvenuta consegna dell'immobile.

Sulla procedura e sul calcolo degli indennizzi vedere anche la sezione Espropri della pagina Faq sul sito web del dibattito pubblico.

54 "Nel caso di espropriazione di una costruzione legittimamente edificata, l'indennità è determinata nella misura pari al valore venale" (punti 3.1 - 3.2 - 3.3 in perizia). "Tale valore unitario è stimato a seguito di indagini di mercato presso le agenzie immobiliari di zona e su siti e riviste specializzati di settore oltre a quanto pubblicato per ogni comune (o in mancanza di dati per i comuni limitrofi) e per ogni tipologia edilizia dall'Osservatorio del Mercato Immobiliare (O.M.I.) dell'Agenzia delle Entrate". Si precisa anche nel medesimo documento che "I valori si determinano per ogni singolo fabbricato mentre per eventuali pertinenze e/o corti si applicano dei coefficienti differenziali abitualmente in uso (punto 3.5 in perizia)", e che "È stato ipotizzato un indennizzo per oneri aggiuntivi derivanti da situazioni di rilevanza territoriale afferenti a:

- immobili civili (in termini di trasloco, ripristino delle utenze e spese tecniche, interclusione temporanea/definitiva box, ecc.) i cui fabbricati, pertinenze e manufatti siano coinvolti dalla procedura espropriativa e per i quali si stima il 10% sul valore dei relativi immobili (punto 7.1 in perizia);
- attività produttive e commerciali (in termini di trasloco, fermo attività, stipendi, spese varie, ecc.), i cui fabbricati, manufatti e attrezzature, finì alle produzioni stesse, siano coinvolti dalla procedura espropriativa e per i quali si stima il 25% sul valore dei relativi immobili (punto 7.2 in perizia)". da: <https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenti%20condivisi/PFTE%20Velocizzazione%20Roma-Pescara%20-%20Lotto%202%20-%20Manoppello-Scafa/31%20-%20ESPROPRI/IA9700R43RGAQ000001B.pdf>

55 Vedere sul sito web del dibattito pubblico gli interventi di Rfi e Italferr nelle restituzioni dell'incontro di approfondimento del 17 marzo 2022 e dei tavoli tecnici del 30 e del 31 marzo.



## Proprietà con funzioni produttive, commerciali e ricettive

Sono rappresentati in queste tipologie i casi più onerosi e più complessi discussi nel dibattito pubblico. Molti di questi proprietari hanno colto gli appuntamenti del dibattito pubblico o i Quaderni degli attori come opportunità per avviare un rapporto con i progettisti e ottenere una prima parte di risposte ai loro quesiti. Le problematiche variano a seconda della tipologia di azienda, della strumentazione in uso e delle peculiarità relative ai mercati in cui opera.

Vi sono innanzitutto due casi di impianti di stoccaggio e pompaggio gas. Seppur non soggetti a esproprio non potendo essere spostati né tantomeno attraversati dalla linea, hanno assunto una certa importanza nella discussione sul progetto in quanto ricadono nelle prescrizioni di sicurezza della cosiddetta “direttiva Seveso” e richiedono il rispetto di una distanza minima, definita dal “raggio di inizio letalità” di un possibile “scenario incidentale”. Uno di questi impianti è già stato menzionato in questa relazione come criticità rilevata nell’ingegnerizzazione della “Variante Chieti-Manoppello” e ha determinato la definizione del tracciato della successiva “Variante Plus”. L’altro impianto è situato presso l’area industriale-artigianale di Alanno, nel punto in cui, dopo l’attraversamento del fiume Pescara, il tracciato Rfi devia per affiancarsi alla linea storica. Dopo la segnalazione da parte dei responsabili dell’impianto di un possibile rischio<sup>56</sup>, il dibattito pubblico ha rappresentato un’occasione di contatto tra azienda e progettisti per definire una soluzione progettuale in piena sicurezza<sup>57</sup>.

Per quanto concerne le aziende soggette a espropri, si sono riscontrati più casi in cui alle difficoltà di trasferimento si associano quelle legate al possibile blocco temporaneo delle attività e alla perdita di competitività, con ripercussioni sul mantenimento del numero di addetti e delle quote di fatturato<sup>58</sup>. Si è incontrato inoltre un caso in cui l’esproprio confligge con un piano di sviluppo aziendale concordato con organizzazioni sindacali e ministero per lo Sviluppo economico, con relativo piano di investimenti dell’ordine dei 100 milioni di euro<sup>59</sup>.

Per queste realtà - così come per un’attività ricettiva la cui peculiarità non sarebbe solo nelle dimensioni e nella forma dell’immobile, ma anche nella sua localizzazione - Rfi ha confermato nei tavoli tecnici del 30 e 31 marzo che saranno attivati specifici percorsi, con un’interlocuzione diretta tra responsabili e tecnici Italferr, in modo da individuare soluzioni adeguate e congrui indennizzi.

Per il caso di una stazione di servizio con una decina di addetti, si è precisato inoltre come l’indennizzo sia riconosciuto alla proprietà e anche al soggetto gestore<sup>60</sup>. Mentre per una serra/vivaio si tratterà di valutare bene i tempi di trasferimento, anche dilazionandoli nelle diverse stagioni, in modo da permettere la crescita delle piante così come programmata<sup>61</sup>.

## Proprietà di aree e terreni

Nei tavoli tecnici si è chiarito che in caso di esproprio per pubblica utilità di aree e terreni agricoli la procedura è solitamente più agile di quanto non sia nel caso di residenze e aziende, poiché si tratta di un atto di cessione onerosa, con l’applicazione di un prezzo di mercato ed eventuali correttivi in ragione del tipo di utilizzo

56 Vedere il Quaderno degli attori di Vincenzo Ricci.

57 L’incontro con sopralluogo presso l’impianto si è tenuto a margine del tavolo tecnico del 24 marzo.

58 Vedere il Quaderno degli attori di Elio Napoleone, che teme la perdita di opportunità di mercato dovendo realizzare ex novo le basi per l’installazione di grandi impianti di sollevamento (carri ponte) e dovendo trasferire una forza lavoro di 20 unità specializzate.

Vedere anche il Quaderno degli attori di Marco Blasioli sulle difficoltà che incontrerebbe un’azienda che si occupa di carpenteria industriale con 47 dipendenti e un notevole indotto nel contesto locale nel caso fosse espropriata, come da progetto, di una parte delle aree scoperte e di un fabbricato a uso industriale di cui è prevista la demolizione. A gravare su questo ordine di problemi anche l’incertezza sulle tempistiche di esproprio, le penali in caso di mancata consegna di lavori previsti anche da contratti pluriennali, le limitazioni all’acquisto e immagazzinaggio di ferro e altre materie prime.

59 Vedere il Quaderno degli attori di Leonardo Mancini.

60 Vedere sul sito web del dibattito pubblico la restituzione del tavolo tecnico del 31 marzo 2022 a Manoppello.

61 Vedere la restituzione del tavolo tecnico del 31 marzo a Chieti-Brecciarola, nel quale si è trattato anche il caso di uno studio odontotecnico con la necessità di trasferire le relative apparecchiature.

esistente o potenziale, ma senza la necessità di individuare adeguate alternative<sup>62</sup>.

Sempre nei tavoli tecnici si sono anche chiariti gli indennizzi in caso di esproprio temporaneo e la possibilità che un esproprio parziale, dopo le dovute valutazioni, si trasformi in esproprio totale, con l'acquisizione delle aree residue da parte di Rfi.

## Proprietà penalizzate e non soggette a esproprio (frontisti)

In preparazione degli incontri sul tema, sono state pubblicate sul sito web del dibattito pubblico le mappe degli espropri e di tutte le proprietà ricadenti nelle fasce dei 10, 20 e 30 metri dalla linea ferroviaria, così da evidenziare il numero e la posizione degli edifici eventualmente impattati<sup>63</sup>.

Da tale mappatura si evince che ricadono in questo gruppo varie situazioni e, in particolare, le proprietà che:

- già si affacciano sulla linea attuale e che si troveranno penalizzate dall'essere più vicine o comunque dall'intensificazione del servizio sulla linea stessa;
- si troveranno ad affacciarsi sulla linea a causa dell'abbattimento di altri edifici ora frapposti;
- si troveranno ad affacciarsi sulla nuova linea realizzata in variante rispetto alla linea attuale.

Per tutte queste situazioni l'impatto sarà mitigato dalla realizzazione, prevista per legge, di barriere antirumore adeguate (sulle quali si torna in seguito) e tuttavia negli incontri e nei tavoli dedicati al tema degli espropri si è confermata la disponibilità di Rfi a riconoscere un'indennità "per la permanente diminuzione di valore determinata dall'esecuzione di opera pubblica".

Per la determinazione di questa indennità risulta opportuna un'opera di mediazione da parte dei Comuni, eventualmente attraverso i rispettivi Uffici tecnici che si facciano collettori delle diverse istanze e interlocutori nell'individuazione di equi criteri, a partire da linee guida fornite da Rfi. In questi casi infatti la normativa non risulta esaustiva e l'interlocuzione con i Comuni serve a valutare per ciascun territorio e per le diverse situazioni il danno da corrispondere, evitando contestazioni e penalizzazioni<sup>64</sup>.

## Barriere antirumore

Un elemento del progetto spesso oggetto di critica da parte di enti locali e cittadini è costituito dalle barriere antirumore, viste più come elementi di separazione dal panorama circostante e come schermi all'irradiazione solare che non come difese dagli impatti acustici generati dal passaggio dei treni.

A fonte delle numerose richieste di spiegazioni circa le dimensioni, il funzionamento e le possibilità di mascheramento delle barriere antirumore, Rfi ha avuto modo di illustrare le modalità costruttive e gli accorgimenti per renderle più efficaci, oltre che meno visibili<sup>65</sup>. Ciononostante i pareri negativi sono rimasti maggioritari, per l'impatto che le barriere avranno non solo per chi se le troverà davanti a casa, ma anche sul

62 Secondo quanto spiegato nell'incontro di approfondimento del 17 marzo, "le aree vengono acquisite con esecuzione di un decreto di occupazione d'urgenza e con la verbalizzazione della consistenza. Le indennità saranno concordate a mezzo verbale di accordi. I proprietari percepiranno:

- un acconto dell'80% dell'indennità di espropriazione concordata, entro 60 giorni dall'occupazione. Sarà inoltre corrisposta l'indennità per l'occupazione d'urgenza che è pari ad 1/12 l'anno (8,33%) dell'indennità concordata. Il periodo di riferimento sarà quello compreso fra la data dell'occupazione e la data di effettiva corresponsione dell'indennità di espropriazione,

- pagamento del saldo ed emissione del decreto di espropriazione"

(Vedere sul sito web del dibattito pubblico la restituzione dell'incontro di approfondimento tematico del 17 marzo 2022).

63 Vedere la cartografia pubblicata alla pagina <https://www.dpromapescara.it/incontro-17-03/>.

64 Vedere le restituzioni dei tavoli tecnici dei giorni 30 e 31 marzo.

65 Tra quanto esposto da Rfi nell'incontro di approfondimento del 17 marzo 2022 vedere i dati costruttivi relativi a: distanza minima di circa 2 metri e mezzo dai binari, altezza di circa 4,5-5 metri dal piano rotaia, colori senza limitazioni, possibilità di mascheramenti tramite arbusti e piantumazioni, anche in verticale, la cui manutenzione spetterebbe comunque ai Comuni.

paesaggio complessivo, con ripercussioni a livello di qualità territoriale e attrattività turistica<sup>66</sup>.

L'abbazia di Santa Maria Arabona è spesso richiamata con riferimento alle mitigazioni, in quanto monumento nazionale che le barriere nasconderebbero alla vista di alcune case di Manoppello, ma anche in quanto luogo di culto che sarebbe penalizzato dal rumore provocato dai treni<sup>67</sup>. La risposta dei tecnici di Rfi e Italferr richiama all'importanza che per questo ordine di questioni assumono la valutazione di impatto ambientale e la relazione paesaggistica, già depositata presso il ministero competente<sup>68</sup> e fornisce rassicurazioni sul fatto che "nel caso dell'abbazia il complesso è ubicato notevolmente al di fuori della fascia di pertinenza acustica ferroviaria (Dpr 459/98) e comunque i livelli acustici indotti dall'esercizio della linea risultano ampiamente inferiori ai limiti di zona".

Un esito più soddisfacente del confronto si riscontra tra i tecnici e i referenti comunali di Scafa, laddove si tratta la questione in termini di progetto locale di interesse collettivo, che deve raggiungere determinati risultati di abbattimento complessivo del rumore e rispettare quanto previsto dalla normativa, ma nello stesso tempo può variare forme, materiali e dimensioni in ragione della presenza di particolari con visuali o, per converso, di situazioni non particolarmente sensibili per la conformazione del terreno o per la posizione degli edifici circostanti<sup>69</sup>.

66 Vedere sul sito web del dibattito pubblico la restituzione dell'incontro di approfondimento del 17 marzo. Nello stesso documento vi sono anche proposte per rendere le barriere un'opportunità per l'abbellimento di alcuni scorci, attraverso il verde oppure opere artistiche. A quest'ultima idea fa da contraltare a quanto riportato da Ernesto Cipressi, quando sostiene nel suo Quaderno degli attori che "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".

Il tema delle barriere come elemento di disturbo nel paesaggio complessivo è trattato anche dal Quaderno degli attori di Mauro Di Meo.

Il Quaderno degli attori di Pino Toppi e Adina Pelaccia considera invece, per la parte di tracciato a ovest di Manoppello, l'impatto delle barriere come aggiuntivo a quello del viadotto di scavalco della statale Tiburtina, dell'autostrada e del fiume Pescara, della deviazione piano-altimetrica statale e delle opere di ricucitura delle viabilità esistenti, del manufatto scatolare previsto sulla statale e delle aree di cantiere che verranno allestite durante la realizzazione dell'intervento. Per l'insieme di queste opere viene richiesta una restituzione grafica tridimensionale, in quanto si ritiene che la nuova infrastruttura non "sarà percepita diluita nell'eterogeneità di strutture forme e segni che costituiscono il paesaggio così come lo possiamo percepire oggi" come descritto nel dossier, ma "sarà di notevole impatto, da qualunque punto lo si osservi".

67 Oltre alla restituzione dell'incontro di approfondimento del 17 marzo vedere anche il Quaderno degli attori di Caterina Pasquini.

68 Da una delle risposte alle Faq pubblicate sul sito web del dibattito pubblico si evince che "È stato effettuato uno studio di impatto ambientale, sottoposto all'analisi degli enti preposti, che sarà portato all'esame della Conferenza di servizi la quale potrà valutare eventuali prescrizioni motivate che si renderanno necessarie. Nel rispetto del territorio sul quale insiste, il progetto ha come obiettivo (anche riportato nel dossier di progetto) la restituzione dei luoghi nelle condizioni precedenti all'installazione dei cantieri attraverso opportuni interventi, tra i quali abbattimento delle polveri prodotte durante il cantiere, accorgimenti volti alla mitigazione acustica, nuove piantumazioni e ripristino agricolo. Inoltre è previsto un piano di monitoraggio di tutte le componenti ambientali: acque, flora e fauna, aria, rumori, vibrazioni, paesaggio, campi elettromagnetici. Il monitoraggio avverrà attraverso rilevamenti periodici presso una serie di punti ubicati lungo il tracciato, sia prima dell'inizio lavori, sia per tutta la durata dei cantieri, sia per un periodo di tempo anche in fase di esercizio".

69 Il Quaderno degli attori presentato dal sindaco di Scafa fa il punto su quanto emerso negli incontri tenutisi sul tema (il 17 marzo 2022 a livello generale, il 10, il 24 e il 30 marzo a livello comunale) e chiede di rimodulare "la tipologia e le altezze delle barriere antirumore, in ragione del minimo standard richiesto/possibile nel rispetto della normativa vigente. In particolare, si chiede di utilizzare:

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

Un'ulteriore specificazione è contenuta nel Quaderno degli attori di Antonio Buccella, consigliere comunale a Scafa: "tenuto conto che la stazione di Scafa costituisce la testata della linea in raddoppio, nelle more della definizione del progetto del tratto Scafa - Sulmona e della relativa individuazione delle necessarie risorse finanziarie (che od oggi non sembrano certe) e considerata la ridotta velocità dei convogli nel tratto di centro urbano in interesse, si propone di realizzare solo il basamento e/o la predisposizione che dir si voglia" delle barriere antirumore.

Come abbiamo visto per il tema della mobilità, anche per quanto concerne la definizione delle compensazioni ai frontisti e il posizionamento delle barriere ritorna quindi l'idea di un rapporto da instaurare con i Comuni affinché il progetto infrastrutturale (qualunque sia il tracciato) divenga un progetto di territorio e si arricchisca di tutti gli input che soltanto dal basso possono emergere, in forma di criticità e di bisogni, ma anche di soluzioni praticabili. Il dibattito pubblico, nel breve tempo in cui si è svolto, ha posto solo le basi di questo rapporto, fornendo ai progettisti un "assaggio" delle potenzialità insite nel dialogo con cittadini e istituzioni locali verso il miglioramento del progetto, nel senso della sua capacità di rispondere alle esigenze e alle sensibilità proprie dei luoghi che si vanno a trasformare.





# Quadro sinottico dei temi emersi



# DIBATTITO PUBBLICO

SOTTOTEMA	LOTTO 1	LOTTO 2	QUESTIONI E RELATIVE CRITICITA'	DOCUMENTO CHE ATTESTA IL SUO PORSI NEL DP
	x	x	<p>In merito al dibattito pubblico sono state avanzate delle richieste di chiarimento in merito al rapporto tra il percorso e al processo decisionale e sono state avanzate delle critiche:</p> <p>Nel merito si afferma:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•il Dibattito Pubblico ha senz'altro contribuito a fare chiarezza sul progetto e sulle diverse posizioni in campo, ovvero lo svolgimento di attività consultive all'interno di un procedimento di approvazione di un progetto in corso di istruttoria. Tuttavia i Comuni di Manoppello e Chieti, avendo espresso una valutazione negativa sul progetto Rfi e sostenuto dall'altra una soluzione alternativa (Variante dei cittadini), hanno tentato di attribuire al D.P. una valenza diversa da quella prevista dall'art. 46: il D.P., avrebbe dovuto legittimare l'inserimento, all'interno della procedura avviata, della proposta progettuale alternativa e invece non l'ha fatto, dimostrando che questo obiettivo era illusorio e tecnicamente improcedibile in quanto al momento il progetto in esame non può che essere quello presentato da RFI</li> <li>•riconoscendo il lavoro e la fatica necessari a proporre una variante, si ritiene che il dibattito uno strumento utile ma fallace nella sua struttura: è pregevole che si dia la possibilità ai cittadini di proporre dei percorsi alternativi ma lo staff dovrebbe accompagnare i residenti locali nella ricognizione di strumenti utili a evidenziare i limiti dei loro ragionamenti - siano essi regolamenti, quadri legislativi o strumenti operativi - per evitare di avanzare proposte che oggettivamente non troverebbero terreno fertile per essere discusse</li> </ul>	<p>Quaderno di Massimo D'Angelo, Responsabile Ufficio Urbanistica - Manoppello</p> <p>Restituzioni: Incontro di approfondimento 3 marzo (tavolo di Alanno) Incontro di approfondimento 10 marzo (dichiarazioni Giorgio De Luca - Sindaco di Manoppello)</p>
	x	x	<p>In merito al dibattito pubblico sono state avanzate delle richieste di chiarimento in merito al trattamento di nuovi progetti emersi dal confronto. In particolare, si afferma che se nella Relazione conclusiva del Dibattito Pubblico dovesse essere inclusa una variante al progetto Rfi questa dovrebbe riaprire i termini del Dibattito Pubblico perché:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•sarebbe importante spiegare ai proprietari dei terreni e degli immobili (che oggi non sanno nulla della Variante Chieti-Manoppello), il nuovo progetto</li> <li>•si dovrebbero dare ai cittadini interessati avere le medesime opportunità e tempistiche che hanno avuto i cittadini che hanno conosciuto il progetto RFI</li> </ul>	<p>Restituzione: Incontro di approfondimento 3 marzo. Dichiarazioni Mario Crivelli - Responsabile Ufficio Urbanistica Comune di Manoppello</p>
	x	x	<p>In merito al dibattito pubblico sono state avanzate delle critiche riguardo ai materiali di progetto utilizzati, di difficile comprensione ("illustra il progetto ma non rende esattamente edotti i cittadini di quello che sarà veramente. Non tutti però hanno la capacità di leggere correttamente i documenti di progetto nei tempi previsti per questa procedura")</p>	<p>Quaderno di Stefano Romeo Pasquini</p> <p>Restituzioni: Incontro di approfondimento 10 marzo; Incontro di approfondimento 17 marzo</p>
	x	x	<p>In merito al dibattito pubblico sono state avanzate delle critiche sulla sua utilità. In quanto si afferma che dibattito pubblico è stato un modo per tenere buoni i cittadini che hanno delle posizioni contrarie ma nella sostanza non ha tenuto conto delle critiche avanzate ("non si riscontra nessuna valutazione delle variante proposta", "appare sempre più come una presa in giro, una maniera per rabbonire le proteste legittime degli interessati", "ha portato ogni singola istanza posta dai cittadini a scontrarsi contro un muro", "le istanze non sono state depositate nei comitati tecnici")</p>	<p>Quaderni di Cinzia Antonacci, Caterina Pasquini, Antonio Romilio, Emanuele De Luca</p>



# VARIANTI AL PROGETTO RFI

SOTTOTEMA	LOTTO 1	LOTTO 2	QUESTIONI E RELATIVE CRITICITA'	DOCUMENTO CHE ATTESTA IL SUO PORSI NEL DP
Variante Chieti- Manoppello	x	x	Viene avanzata la proposta della "Variante Chieti-Manoppello" che partendo da Brecciarola passa sotto l'autostrada, prosegue in parallelo al binario di servizio che conduce all'Interporto e a raso fino all'area in cui si collocherebbe la nuova stazione poco oltre gli edifici interportuali, per poi innalzarsi e passare sopra l'area fluviale con due viadotti rispettivamente di 200 e 400 metri verso località Zio Tom, nei pressi della quale si affiancherebbe alla linea attuale.	Quaderni di Diego Ferrara - Sindaco Chieti; Giorgio De Luca - Sindaco Manoppello; Barbara Toppi; Cons. Com. Manoppello Anna Giuseppina Ilario, Cons. Com. Manoppello; Antonio Romilio; Valentina Aceto; Cinzia Antonacci; Lorenzo Cardone; Gaetano Di Giambattista Elio Napoleone; Alessandro Cipressi; Mauro Di Meo; Caterina Pasquini; Renato Di Salvatore.  Restituzioni: Incontro informativo 25 febbraio Tavolo tecnico itinerante 3 marzo
	x	x	<p>Sono presentati i benefici della Variante Chieti Manoppello:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• diminuzione dell'impatto ambientale in termini di inquinamento atmosferico e visivo/paesaggistico all'interno e all'esterno del tessuto urbano oltre che una netta riduzione delle demolizioni delle strutture e degli insediamenti;</li> <li>• drastica riduzione dell'impatto acustico in quanto l'ubicazione del nuovo tracciato interesserebbe un territorio peri-urbano, prossimo ad altra infrastruttura, l'autostrada;</li> <li>• occasione di ricucitura e riqualificazione del centro urbano intorno al recupero della sede storica della ferrovia. La completa dismissione del tracciato ferroviario (nella soluzione RFI 2007) arrecherebbe all'abitato un indiscutibile beneficio in termini di eliminazione delle barriere permettendo la restituzione alla città di una porzione importante di territorio. Tale recupero potrebbe fungere da "volano" per la formazione di un ampio programma di rigenerazione urbana degli agglomerati di Manoppello Scalo e Brecciarola (con piste ciclopeditoni, aree verdi, ampliamenti stradali e minori interferenze sulla viabilità locale ed extra - urbana);</li> <li>• con lo spostamento del tracciato ferroviario attuale e il relativo raddoppio nell'Interporto Val Pescara si otterrebbe un percorso più lineare rispetto a quello odierno che permetterebbe una reale futura velocizzazione delle tempistiche di trasporto (potendo raggiungere una velocità superiore ai 60 km/h) senza precludere la sicurezza del tessuto urbano in quanto meno presente, anche in considerazione del trasporto di merci potenzialmente pericolose;</li> <li>• la soluzione RFI del 2007 permetterebbe di collegare direttamente l'Interporto d'Abruzzo anche da Ovest, come peraltro previsto dal citato Protocollo Regione - RFI - Interporto dell'anno 2007 (Fase III), mentre la soluzione 2021 impone ai vettori su rotaia (in arrivo e partenza dall'infrastruttura) di retrocedere il treno blocco da e per Chieti Scalo, dopo aver superato il deviatolo al Km. 17+962, con pregiudizio esponenziale nella funzionalità logistica del traffico merci per le quali è previsto a partire dall'anno 2023 un incremento di nr. 1.000 - 1.500 treni / anno. In buona sostanza la recente soluzione prospettata da RFI compromette, irrimediabilmente, gli sviluppi e le potenzialità dell'Interporto Valpescara, precludendo ogni sua possibile vocazione nello sviluppo della logistica ferroviaria con un intervento di raddoppio del tutto scollegato dallo stesso;</li> <li>• riguardo al trasporto passeggeri si fa presente che la minore centralità per il trasporto passeggeri nella soluzione RFI 2007, rispetto a quella attuale, è solo apparente dal momento che il raggio di interesse dell'utenza nell'abitato avrebbe comunque eguale distanza tra l'attuale stazione ferroviaria e quella realizzanda in affiancamento all'Interporto. Il tutto con un potenziamento del traffico passeggeri nelle aree limitrofe (Brecciarola, Rosciano, Cepagatti) maggiormente incentivato a poter fruire di una fermata passeggeri a ridosso del tratto viario principale ed all'imbocco del casello autostradale A25.</li> </ul> <p>E ancora, quest'alternativa</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• è in grado di bypassare i problemi connessi alla viabilità, agli espropri di fabbricati e aree, nonché alla collocazione delle barriere antirumore previste dal progetto</li> <li>• comporta vantaggi sul piano delle demolizioni, e su quello della funzionalità della stazione che si avvicinerebbe a Rosciano permettendo un aumento dei potenziali fruitori. Sono previsti due sottopassi sotto l'autostrada e rispetta le Norme Tecniche delle costruzioni NTC 2018 e il Psda così come approvato</li> <li>• libererebbe l'area della linea storica per poterla destinare ad una pista ciclopeditonale che collegherebbe i Comuni di Alanno, Rosciano, Manoppello, Cepagatti, e Chieti. Una vera arteria tra due province dedicata alla sola mobilità dolce, nell'ottica di una reale transizione ecologica, una vera rivoluzione che trasformerebbe un banale progetto di raddoppio ferroviario del '900 in una futuribile infrastruttura integrata degna del finanziamento europeo a cui si vuole attingere (Next generation EU)</li> <li>• si delocalizza la stazione di Manoppello nell'area in prossimità dell'ingresso all'autostrada Roma-Pescara e collegandola con il centro abitato, oltre che con la rete stradale già presente con delle piste ciclabili (600mt di distanza dal centro) magari predisponendo un terminal Bus si eleverebbe lo snodo da Stazione ad Hub di scambio tra gomma, treno e mobilità alternativa. La stazione ferroviaria, posta a distanza così breve dal casello autostradale, diventerebbe centro attrattivo turistico importante, vista la sempre più crescente diffusione delle e-bike delle bici gravel e del turismo ad esso associato, da qui si potrebbe partire per i tanti itinerari cicloturistici che si stanno sviluppando nelle località che circondano la Val Pescara, oltre al fatto che una ciclabile che colleghi quasi tutta la vallata potrebbe trasformare la mobilità di tutti i giorni, consentendo ad esempio di andare a scuola in bicicletta o in monopattino a tanti ragazzi anche fuori dal proprio centro abitato</li> </ul>	<p>Quaderni di Massimo D'Angelo - Responsabile Ufficio Urbanistica Comune di Manoppello, Mauro Di Meo, Luca Pasqualini, Luigi Febo, presidente Consiglio Comunale Chieti, Antonio Romilio</p> <p>Restituzione: Tavolo tecnico 3 marzo</p>

	x	x	<p>In merito alla questione idraulica emergono alcune considerazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>viene esplicitata dai tecnici una diversa valutazione del problema dell'esondabilità della zona in relazione alla fattibilità della "Variante Chieti-Manoppello", rispetto a quella operata da Rfi: la valutazione si limita infatti alle prescrizioni del Psda vigente e non i successivi studi relativi alle vasche di laminazione.</li> <li>viene avanzata la richiesta di 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</li> <li>si afferma che la "Variante Chieti-Manoppello" sarebbe fattibile anche secondo l'aggiornamento del Psda che la Regione Abruzzo ha commissionato a BETA Studio nel novembre 2019</li> </ul>	<p>Quaderni di Giorgio De Luca - Sindaco Manoppello;</p> <p>Luca Pasqualini, Lorenzo Cardone</p> <p>Restituzioni:</p> <p>Tavolo tecnico itinerante 3 marzo</p> <p>Tavolo tecnico 17 marzo</p>
	x	x	<p>In merito al ruolo dell'Interporto si evidenzia che</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la "Variante Chieti-Manoppello" è congruente con gli investimenti effettuati anche in tempi recenti per lo sviluppo dell'Interporto d'Abruzzo</li> <li>l'Interporto di Abruzzo continuerà ad essere un mausoleo senza anima se non si adatterà la variante Chieti Manoppello</li> <li>la soluzione sottoposta da Rfi a dibattito pubblico "compromette, <b>irrimediabilmente, gli sviluppi e le potenzialità dell'Interporto Val Pescara</b>, precludendo ogni sua possibile vocazione nello sviluppo della logistica ferroviaria con un intervento di raddoppio del tutto scollegato dallo stesso".</li> </ul>	<p>Quaderni di Mosè Renzi - Direttore Interporto, Emanuele De Luca e Massimo D'Angelo - Responsabile Ufficio Urbanistica Comune di Manoppello</p>
	x	x	<p>In merito alla Variante di Chieti e Manoppello si esprimono anche delle voci contrarie, che affermano che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>il passaggio da uno a tre binari nella zona tra Bivio Brecciarola e Interporto presenta delle criticità e questa soluzione è incongruente con il progetto di adeguamento dell'attuale binario nonché con la realizzazione (in corso) delle casse di espansione del fiume Pescara, con i rischi di esondazione e con "la presenza di una linea principale della condotta di metano che collega tutti i principali centri urbani della zona"</li> <li>sposta soltanto le criticità invece di risolverle: è un'opera infrastrutturale peggiorativa rispetto a quella proposta da Rfi;</li> </ul> <p>in generale le preoccupazioni sono per l'aumento del rumore e la svalutazione del valore immobiliare;</p> <p>il passaggio per l'area Interporto è inoltre stato già bocciato a suo tempo per i vincoli presenti.</p>	<p>Quaderno Loris Zappacosta - Rappresentante Comitato No Variante Mulino</p> <p>Restituzione:</p> <p>Incontro di approfondimento 3 marzo</p>
Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata	x	x	<p>Sulla Variante "ingegnerizzata", in gran parte apprezzata dai Comuni di Chieti e Manoppello, si levano anche alcune critiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il doppio passaggio sulla provinciale rappresenta una criticità insormontabile. Non sono gli espropri e le demolizioni ma piuttosto gli impatti paesaggistici di un'eventuale variante a rappresentare una forte preoccupazione per tutta la comunità di Rosciano.</li> </ul> <p>La variante diventerebbe accettabile solo con la realizzazione di un collegamento diretto in viadotto tra Rosciano e la nuova stazione di Manoppello</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>questa soluzione non tiene conto dell'interferenza con la linea di alta tensione, che passerebbe proprio all'altezza prevista per il piano rotaia</li> </ul>	<p>Quaderni di Simone Palozzo - Sindaco Rosciano e Martina Lemma</p> <p>Restituzione:</p> <p>Tavolo tecnico 17 marzo</p> <p>Tavolo tecnico 24 marzo - Rosciano</p>
Esito della Conferenza dei servizi	x	x	<p>Pur evidenziando la propria totale contrarietà al tracciato Rfi il Comune di Manoppello avanza alcune richieste da considerare a seconda degli esiti della Conferenza dei servizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>se la Conferenza dei servizi approvasse il tracciato così come presentato da Rfi allora si dovrebbe configurare una sorta di Programma di riqualificazione urbana per Manoppello Scalo con nuova viabilità, opere di urbanizzazione, opere di arredo urbano e sistemazione a verde</li> <li>se la Conferenza dei servizi dovesse concludersi con l'approvazione della variante (ndr. con la bocciatura del tracciato Rfi) e ci fosse lo spazio di azione per la presentazione di un nuovo progetto di fattibilità economica in sintonia con la cosiddetta Variante dei cittadini, i Comuni interessati dalla variante devono necessariamente trovare un modo per collaborare e coordinare le singole posizioni</li> </ul> <p>Di diversa natura, volta a garantire la realizzazione del raddoppio ferroviario, la richiesta di un'associazione economica:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>eventuali modifiche al tracciato devono essere improntate all'insegna di <b>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</b></li> </ul>	<p>Quaderni di Massimo D'Angelo - Responsabile Ufficio Urbanistica Comune Manoppello e di Gianluca Ravasini - Confindustria Chieti-Pescara</p>
Variante Scafa		x	<p>Viene avanzata la proposta della "Variante Scafa" che prevede il passaggio della linea all'esterno del centro abitato parallelamente all'A25 e recupera un progetto di Rfi del 1996</p>	<p>Maurizio Giancola - Sindaco Scafa</p> <p>Restituzioni:</p> <p>Incontro informativo 25 febbraio</p> <p>Incontro di approfondimento 3 marzo</p>

Variante Scafa		x	Viene avanzata la proposta della "Variante Scafa" che prevede il passaggio della linea all'esterno del centro abitato parallelamente all'A25 e recupera un progetto di Rfi del 1996	Maurizio Giancola - Sindaco Scafa Restituzioni: Incontro informativo 25 febbraio Incontro di approfondimento 3 marzo
La "Variante Alanno"		x	Viene avanzata la proposta di spostamento della linea dal centro abitato verso il fiume Pescara, al fine di evitare le demolizioni previste dal progetto Rfi nel Comune di Alanno o l'avvicinamento del nuovo binario alle abitazioni	Quaderno Comitato cittadino Alanno  Restituzione: Incontro di approfondimento 3 marzo
		x	Viene avanzata la richiesta di; · verificare la possibilità di traslare il tracciato di progetto" verso la "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, va concordato con Rfi il potenziamento dell'attuale stazione come da progetto.	Quaderno di Oscar Pezzi - sindaco di Alanno  Restituzione: Incontro di approfondimento 3 marzo
La "Variante Alanno Bis"		x	Viene avanzata la proposta "Variante Alanno Bis", che risponde alle criticità rilevate nella prima versione, sposta la stazione verso Rosciano di poche decine di metri rispetto all'attuale sede; da lì devia la linea portandola su viadotto sopra il canale Enel, parallelamente a via Fiume Pescara, fino ad arrivare all'A25 in trincea e di nuovo in viadotto fino a Scafa.	Quaderno Comitato cittadino Alanno  Restituzione: Tavolo tecnico itinerante 10 marzo Alanno
La "Variante Unitaria"	x	x	Viene avanzata la proposta "Variante unitaria", come soluzione per l'intero tratto da Brecciarola a Scafa: procede in stretto affiancamento con l'A25 dall'Interporto fino all'altezza dell'attuale stazione di Alanno per poi staccarsi, attraversare l'area Sic e il fiume, proseguire verso Scafa passando a fianco dello svincolo autostradale (nei pressi del quale sarebbe collocata la nuova stazione) e attestarsi sulla linea esistente in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello di via Sant'Emidio-via San Rocco.	Quaderni di Fabia Fattore;  Bruno Buccella



# VIABILITÀ E MOBILITÀ SECONDO IL PROGETTO RFI

SOTTOTEMA LOTTO 1 LOTTO 2 QUESTIONI E RELATIVE CRITICITA' DOCUMENTO CHE ATTESTA IL SUO PORSI NEL DP

Comune di Manoppello	x		In relazione al tracciato Rfi, per Manoppello, si evidenzia l'esigenza di una progettazione della viabilità a scala comunale o di quartiere, sia per avviare ad alcune criticità già presenti sul territorio, sia per accompagnare l'opera con interventi di riqualificazione urbana che possano migliorare la vivibilità dei centri urbani interessati	Quaderno Massimo D'Angelo - Responsabile Ufficio Urbanistica Comune Manoppello
	x		In merito agli interventi puntuali previsti dal tracciato Rfi su via XX Settembre, a Manoppello e si evidenziano forti criticità: <ul style="list-style-type: none"> <li>la chiusura dell'asse principale di via XX Settembre si ripercuote negativamente su tutta la viabilità locale e in particolare sul trasporto pubblico: questo infatti avrebbe difficoltà a percorrere le strade laterali per come sono allo stato attuale e a servire capillarmente un bacino di utenza piuttosto numeroso ed eterogeneo;</li> <li>i mezzi pubblici non potranno più attraversare il centro abito di Manoppello Scalo. Gli autobus lambiranno esternamente Manoppello Scalo, transitando sulla Tiburtina Valeria. Questo significherebbe che per usufruire del trasporto pubblico i passeggeri dovranno raggiungere la SS5, una strada extraurbana ad alta densità di traffico, percorrendo lunghe tratte a piedi;</li> <li>il consistente numero di corse giornaliere che servono il centro abitato di <b>Manoppello Scalo evidenzia un'elevata mobilità della popolazione con i mezzi pubblici</b>. 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.</li> </ul>	Quaderni di Barbara Toppi;  Anna Giuseppina Ilario - consigliere del Comune di Manoppello, Maudeo Di Meo;  Armeo Conti, Fabrizio di Pietrantonio, Raffaella Filippone, Michele Dell'Oso, Stefania Volpe,  Emanuele De Luca.  Restituzioni: Incontro di approfondimento 10 marzo Tavolo tecnico 24 marzo - Manoppello
	x		In merito agli interventi puntuali previsti dal tracciato Rfi su via Staccioli-Barbanera-Verdi a Manoppello si evidenziano forti criticità: <ul style="list-style-type: none"> <li>non ci sono le condizioni geometriche e funzionali per il transito di autobus tra le vie Staccioli-Barbanera-Verdi. La viabilità prevista comporta inoltre la forte penalizzazione delle attività economiche presenti in via Verdi e in via Galilei</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ul>	Dichiarazioni e Quaderni di  Giorgio De Luca - Sindaco di Manoppello e Barbara Toppi - Consigliera comunale Manoppello         Quaderno di Mauro Di Meo  Restituzioni: Incontro di approfondimento 10 marzo Tavolo tecnico 24 marzo - Manoppello
	x		In merito agli interventi puntuali previsti dal tracciato Rfi con la realizzazione della rotatoria D40 a Manoppello si evidenziano i seguenti disagi per i condomini <ul style="list-style-type: none"> <li>perdita ingresso condominio con creazione di uno nuovo con ulteriore perdita di spazio condominiale zona verde</li> <li>perdita di posti auto</li> <li>spostamenti di rete fognaria, gas, acqua e autoclave</li> <li>perdita accesso dei garage, quindi inutilizzabili</li> <li>perdita accesso pedonale al condominio</li> </ul>	Quaderni di Andrea Reale;  Rossano Serano (condominio Pinguino)  Restituzioni: Incontro di approfondimento 10 marzo Tavolo tecnico itinerante 24 marzo - Manoppello
	x		In merito agli interventi puntuali previsti dal tracciato Rfi a Manoppello con la realizzazione della rotatoria sulla Tiburtina Valeria all'altezza dell'intersezione con via Staccioli, si evidenzia che essa 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.	Quaderno di Barbara Toppi - Consigliera comunale Manoppello
	x		In merito agli interventi puntuali previsti dal tracciato Rfi a Manoppello con l'interruzione del traffico motorizzato in via Amendola si evidenzia che questa <ul style="list-style-type: none"> <li>inciderà pesantemente su riti funebri e altre processioni che secondo tradizione seguono il percorso dalla chiesa di San Pancrazio in via Stazione al cimitero o all'abbazia di Santa Maria Arabona</li> <li>sono penalizzati inoltre i cortei dei numerosissimi matrimoni che si celebrano a Santa Maria Arabona, nonché il tragitto delle ambulanze e dei Vigili del fuoco, e l'accesso a tutti i servizi (medici di famiglia, farmacia, banca, attività commerciali, il trasporto alunni presso le scuole, che restano al di là della "muraglia"),</li> </ul>	Quaderni di Caterina Pasquini,  Bartolomeo Turacchio, Antonio Romilio  Restituzione: Incontro di approfondimento 10 marzo
	x		In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi a Manoppello si evidenzia che con la realizzazione del raddoppio ferroviario, una consistente parte del paese sarà obbligata a prendere l'automobile anche per attività in cui ora ne possono fare a meno	Quaderno di Antonio Romilio

	x		In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi a Manoppello si evidenzia che il progetto non rispetta i vincoli cimiteriale e paesaggistico, per la vicinanza al monumento nazionale Santa Maria Arabona e al fosso omonimo.	Quaderno di Sergio De Meis
	x		In merito agli interventi puntuali previsti dal tracciato Rfi su via Amendola e via de Gasperi, a Manoppello, lunghe pochi metri, si lamenta che queste saranno chiuse e <b>transitate solo da qualche macchina delle pochissime case che rimarranno, non più attività commerciali né tanto meno alcun tipo di mezzo pubblico</b>	Quaderno di Anna Maria Blasioli
	x		In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi a Manoppello si evidenzia 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	Quaderno di Stefano Romeo Pasquini
	x		In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi sul sottopasso su via Amendola a Manoppello si evidenzia che <ul style="list-style-type: none"> <li>questo prevede una rampa solo da un lato, mentre dall'altro lato ci sarebbero soltanto un ascensore e una scalinata, che finirebbero col penalizzare la mobilità ciclistica</li> <li>la demolizione del supermercato presente nei pressi si traduce nell'obbligo assoluto di prendere la macchina per svolgere qualunque servizio quotidiano: dalla spesa, all'edicola, alla dottoressa, al mercato, alla chiesa...</li> </ul>	Quaderno Stefano Romeo Pasquini  Restituzione:  Incontro di approfondimento 10 marzo
	x		Si segnala che il progetto di Rfi a Manoppello non tiene conto di una cabina Enel di grosse dimensioni e di una quercia secolare che verrebbero abbattute nella realizzazione di una nuova rotonda. Il progetto, inoltre, non terrebbe conto del vincolo cimiteriale e di quello paesaggistico, per la vicinanza al monumento nazionale Santa Maria Arabona.	Quaderni di Sergio De Meis e Caterina Pasquini  Restituzione: Incontro di approfondimento 10 marzo
	x		In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi a Manoppello si lamenta che <ul style="list-style-type: none"> <li>non risulta chiaro quale impatto visivo avrà questa viabilità di attraversamento, se sia provvista di marciapiedi per una fruizione ciclopedonale e se non si possa allontanare dal centro abitato</li> <li>Rfi avrebbe dovuto fornire una restituzione grafica tridimensionale di almeno i principali elementi del progetto viario</li> <li>Il problema più evidente sembra essere al momento la non piena comprensione delle scelte, anche per via dei materiali visionati che non erano in una scala leggibile per una persona non esperta.</li> </ul>	Quaderni di Pino Toppi e Adelina Pelaccia  Restituzioni:  Incontro di approfondimento 10 marzo  Tavolo tecnico itinerante 24 marzo - Manoppello
Comune di Chieti	x		In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi a Chieti preoccupano le dimensioni del cavalcavia con rotatoria in ingresso e in uscita previsto per l'attraversamento del tratto iniziale della linea tra la località Mulino e Brecciarola. Oltre all'allargamento delle strade, preoccupano anche i cantieri.	Vincenzo Ginefra  Restituzione: Incontro di approfondimento 10 marzo
	x		<b>In merito agli interventi sulla viabilità previsti dal tracciato Rfi a Chieti su via Avello si chiede di valutare l'abbreviazione del percorso progettato, allo scopo di ridurre l'occupazione di suolo agricolo e quindi il costo della strada da realizzare</b>	Quaderno di Giuseppe Annunziata
Comune di Scafa		x	In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi a Scafa viene richiesto: <ul style="list-style-type: none"> <li>il collegamento ciclopedonale tra Alanno ed il centro di Scafa, attraverso il ponte e la parte dell'attuale tracciato ferroviario, che saranno dismessi non rispondendo più ai criteri di sicurezza previsti per la nuova linea</li> <li>la possibilità di prevedere un collegamento ciclabile e uno spazio adibito a verde urbano in una porzione di ferrovia laddove il progetto prevede di spostare l'infrastruttura</li> <li>un intervento, non previsto nel progetto Rfi, sull'edificio della stazione, affinché possa essere restaurato e reso più confortevole come piccolo hub turistico</li> <li>il mantenimento del sottopasso pedonale nell'area della stazione per preservare in tal modo l'edificio storico di gran importanza per il Comune di Scafa (che verrebbe abbattuto secondo il progetto Rfi)</li> <li>il perfezionamento di una vecchia convenzione per la cessione di un'area di RFI sulla quale potrebbe passare la viabilità di servizio alle aree limitrofe alla stazione</li> <li>un'area di parcheggio in prossimità dell'intersezione di via della Stazione (via Sansovini) con corso I Maggio e la valorizzazione dell'area adiacente il tracciato ferroviario tra via della Rinascita e via Castellari, come compensazione dei disagi provocati dal raddoppio.</li> </ul>	Maurizio Giancola - Sindaco di Scafa; Antonio Buccella - Consigliere Comune di Scafa;  Restituzioni:  Tavolo tecnico itinerante 10 marzo  Tavolo tecnico itinerante 24 marzo - Scafa
		x	In generale rispetto alla condivisione del progetto Rfi si evidenzia che questa non può prescindere dall'accoglimento delle proposte avanzate sostanzialmente riconducibili a tre questioni: <ul style="list-style-type: none"> <li>A. viabilità e riconnessione del centro urbano;</li> <li>B. mitigazione degli impatti e riqualificazione ambientale;</li> <li>C. opere complementari.</li> </ul> il passaggio a livello ora chiuso, nelle adiacenze della stazione, dovrebbe inoltre essere trasformato in sottopasso (possibilmente carrabile);	Quaderno di Maurizio Giancola - Sindaco di Scafa.  Restituzione: Tavolo tecnico itinerante 10 marzo
		x	In merito alla demolizione la palazzina degli uffici, ovvero il fabbricato adiacente ad Italferr situato dove via della Stazione (via Sansovini) si innesta su via 1° Maggio, si richiede di evitarla e di non realizzare un innesto a T, mantenendo il tracciato esistente al 90% e intervenendo solo nel punto dell'innesto.	Dichiarazione cittadino in Restituzione: Incontro di approfondimento 10 marzo

Comune di Alanno		x	In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi ad Alanno si evidenzia che la stazione rappresenta un fattore di crescita per l'intero territorio e per questo è stata mandata una nota a Rfi - già prima dell'avvio del dibattito pubblico - per chiedere garanzie per il suo mantenimento	Quaderno di Oscar Pezzi - Sindaco Alanno
		x	In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi ad Alanno si è stata richiesta la possibilità di mantenere una connessione ciclopedonale in sottopasso tra via Tavernola e piazza Gandhi e la possibilità di realizzare un nuovo collegamento stradale, previsto dal Prg comunale, tra via Tavernola e la strada provinciale Alanno-Scafa	Oscar Pezzi - Sindaco Alanno Restituzione: Incontro di approfondimento 10 marzo Tavolo tecnico itinerante 10 marzo
		x	In merito agli interventi previsti dal tracciato Rfi ad Alanno e all'adeguamento della viabilità in zona via del Lavoro si lamenta che questi comporterebbero dei problemi a un'azienda e, almeno temporaneamente, anche a tutte le altre aziende presenti in via Fermi	Quaderno di Giandrea Favetti
Comune di Rosciano		x	Per quanto concerne la viabilità prevista nel progetto Rfi a Rosciano viene chiesta la demolizione, una volta che il tratto di binario attualmente in viadotto passerà sul nuovo viadotto a doppio binario, dell'attuale ponte ferroviario in corrispondenza di via Pantiera, così da favorire la circolazione anche di mezzi pesanti tra la provinciale e la zona industriale-artigianale. In pratica l'intervento che si chiede, di modesta entità, consisterebbe in: <ul style="list-style-type: none"> <li>· lieve allargamento di via Pantiera</li> <li>· demolizione del tratto di ferrovia in prossimità dell'attuale sottopasso ferroviario (che non avrà più senso di esistere attesa la dismissione del tratto di ferrovia)</li> <li>· eliminare le due semicurve su via Pantiera spostando di poco ad est l'innesto tra via Pantiera e la strada provinciale</li> <li>· eventuale (qualora ritenuto necessario da Italferr) modifica con innalzamento della livelletta stradale mediante raccordo delle quote tra il capannone da demolire Orsini &amp; Blasioli s.r.l. e l'intersezione con la provinciale.</li> </ul>	Quaderno di Simone Palozzo - sindaco di Rosciano  Dichiarazione di Mario Crivelli - Responsabile Urbanistica Rosciano in  Restituzione: Incontro di approfondimento 10 marzo
		x	In merito alla Variante Chieti-Manoppello ingegnerizzata e alla Variante Plus si richiede, a titolo di compensazione degli impatti subiti col doppio passaggio in viadotto sulla provinciale, una modifica della viabilità, consistente in una nuova strada, di connessione in viadotto, tra il centro abitato e la zona in cui dovrebbe sorgere la nuova stazione di Manoppello.	Simone Palozzo - sindaco di Rosciano Restituzione: Tavolo tecnico 24 marzo - Rosciano

# ESPROPRI E MITIGAZIONI SECONDO PROGETTO RFI

SOTTOTEMA	LOTTO 1	LOTTO 2	QUESTIONI E RELATIVE CRITICITA'	DOCUMENTO CHE ATTESTA IL SUO PORSI NEL DP
Proprietà residenziali		x	Per i disagi provocati da abbattimenti e permanenze, per le proprietà residenziali, una volta realizzata la linea, si propone un indennizzo pari al doppio di quanto considerato nella stima preventiva dei costi di progetto	Quaderni di Paolo Ferrone, Doriana D'Alimonte  Restituzione: Tavolo tecnico 31 marzo - Alanno
	x	x	Nel calcolo degli indennizzi per le proprietà residenziali dovrà essere considerato il crescente costo della vita e il danno collettivo subito per un luogo che perde complessivamente di attrattività, da risarcire con nuovi servizi, attrezzature e interventi di riqualificazione urbana	Quaderno di Renato di Salvatore  Dichiarazioni di Giorgio De Luca - Sindaco Manoppello e Massimo D'Angelo - Responsabile Ufficio Urbanistica  Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo.
	x	x	Nel calcolo degli indennizzi per le proprietà residenziali andrebbero considerati i disagi dovuti allo spostamento dei figli in età scolare, costretti a cambiare scuola o, comunque, le abitudini nel tragitto casa-scuola	Quaderno di Valentina Aceto  Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
	x	x	Nel calcolo degli indennizzi per le proprietà residenziali vanno considerati i soldi pubblici spesi per restauri anche recenti e mai ammortizzati	Quaderno di Sergio De Meis  Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
	x	x	Nel calcolo degli indennizzi per le proprietà residenziali si chiede di integrare i criteri presentati, risultati troppo "elementari e deterministici" con aspetti specifici (mutui e pregressi sulle proprietà, investimenti su immobili e cambi di destinazioni d'uso, costi di disagio momentaneo dovuti a trasloco o deposito mobili)	Restituzione:  Incontro di approfondimento 17 marzo
	x	x	Nel calcolo degli indennizzi per le proprietà residenziali si richiede di valutare nell'indennizzo anche la perdita del potere edificatorio per un ampliamento reso impossibile dalla demolizione dell'edificio principale	Quaderno di Anna Maria Blasioli  Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
	x	x	Si richiede un'integrazione, nelle procedure di indennizzo nella fase di pre-offerta: · di stime parallele a quelle definite da Rfi, più dettagliate e specifiche da parte degli espropriati che magari considerino criteri diversi da quelli elencati · e si è espressa la necessità di avere il tempo di prepararsi in anticipo ad organizzarsi per poter trovarsi pronti ad un momento di contraddittorio	Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
	x	x	Si richiede che l'indennizzo per le proprietà residenziali tenga conto non soltanto del valore fiscale dell'immobile ma anche del valore affettivo, per quanto difficile da quantificare.	Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
	x	x	I materiali relativi agli espropri dovrebbero essere più chiari ed esplicitare i motivi per cui un abitante dovrebbe essere espropriato	Quaderni di Marco Trovarelli, Alceste Toppi;  Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
		x	Si richiede di mantenere la propria casa anche a fronte di una notevole vicinanza alla linea	Dichiarazione di un cittadino  Restituzione: Tavolo tecnico 30 marzo - Scafa
		x	Si chiede di poter rientrare tra gli espropriandi in quanto il proprio edificio si troverebbe troppo vicino alla linea	Quaderno di Luigi e Vincenzo Corsi  Restituzione: Tavolo tecnico 30 marzo - Scafa
	x	x	Si evidenzia che progettisti non hanno tenuto conto di un vincolo storico-architettonico esistente su un edificio	Quaderni di Antonio Bianchi, Antonio Breda e Francesco Breda
	x	x	Si evidenzia per l'età avanzata o per l'attaccamento alla proprietà, non c'è alcuna possibilità di farlo uscire da casa se non "costretto con la forza"	Quaderno di Gaetano Di Giambattista
	x		Per le proprietà con funzioni produttive, commerciali e ricettive alcune aziende hanno evidenziato di avere caratteristiche strutturali molto specifiche (una serra/vivaio e un laboratorio di odontoiatria in particolare), rispetto alle quali si dovranno considerare <b>attentamente tempi e modalità di trasferimento per permettere la continuità</b> produttiva e una quota di indennizzo che vada a coprire tutti i costi aggiuntivi rispetto a un normale trasloco.	Restituzione:  Tavolo tecnico 31 marzo - Chieti



Proprietà con funzioni produttive, commerciali e ricettive		x	Si evidenzia che il tracciato Rfi vede un'interferenza con un grosso impianto di pompaggio gas. Vengono segnalati dall'azienda i rischi legati a uno scenario incidentale e richiesto il rispetto delle distanze di legge.	Quaderno di Vincenzo Ricci  Restituzione: Tavolo tecnico 24 marzo presso l'azienda
		x	Si evidenzia che vi sono difficoltà di trasferimento che si legano anche al possibile blocco temporaneo delle attività e alla perdita di competitività, con ripercussioni sul mantenimento del numero di addetti e delle quote di fatturato	Quaderno di Elio Napoleone  Restituzione: Tavolo tecnico 31 marzo - Alanno
		x	Si evidenzia che l'incertezza derivata dalla mancata indicazione di una data esatta di esproprio, rende impossibile: <ul style="list-style-type: none"> <li>lo spostamento dell'Azienda presso altri opifici da realizzare, compatibilmente con un flusso di pagamenti legati ai ristori adeguati alle <b>necessità di ricostruzione e trasloco, tali da garantire la continuità della</b> produzione industriale e da non avere fermi produttivi che comporterebbero penali previste contrattualmente con i clienti, oltre alla perdita di clientela</li> <li>la programmazione e l'esecuzione dei contratti in corso, anche pluriennali, e <b>di quelli futuri necessari per la prosecuzione delle attività produttive</b> dell'Azienda</li> </ul>	Quaderno di Marco Biasoli
		x	Si avanza la richiesta di una riflessione legata alla soluzione tecnica per la viabilità proposta da RFI che avrebbe un impatto sulle attività produttive e che, secondo il parere dell'azienda e in base alle conoscenze specifiche dell'area, potrebbe essere modificata migliorando l'impatto sul sito e riducendo i costi dell'intervento e dei risarcimenti per espropri e ripristino dei servizi.	Quaderno di Giandrea Favetti
	x	x	Per le proprietà con funzioni ricettive si richiede che, oltre al valore immobiliare degli edifici, vengano valutati anche gli impatti sociali e il valore reale di attività ricettive	Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
		x	Si avanza la richiesta di valutare le alternative utili a mantenere un'azienda avente un piano di sviluppo concordato con organizzazioni sindacali e ministero per lo Sviluppo economico, con relativo piano di investimenti - anche attraverso il PNRR - dell'ordine dei 100 milioni di euro	Quaderno di Leonardo Mancini  Restituzione: Tavolo tecnico 31 marzo - Alanno
Barriere antirumore	x	x	In merito alle barriere antirumore previste dal progetto Rfi si lamenta che le barriere avranno impatti negativi non solo per chi se le troverà davanti a casa, ma anche sul paesaggio complessivo, con ripercussioni a livello di qualità territoriale e attrattività turistica ("gli unici che aspettano con ansia la realizzazione dell'opera, sono senza ombra di dubbio i Writers. Le barriere antirumore imbrattate daranno un aspetto di degrado tipo periferie delle grandi metropoli alla nostra cittadina pulita, tranquilla e soprattutto vivibile")	Quaderni di Ernesto Cipressi, Mauro di Meo, Pino Toppi - Adina Pelaccia;  Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
	x	x	In merito alle barriere antirumore previste dal progetto Rfi si evidenzia che queste nasconderebbero alla vista di alcune case di Manoppello l'abbazia di Santa Maria Arabona monumento nazionale, che come luogo di culto sarebbe anche penalizzato dal rumore provocato dai treni	Quaderno di Caterina Pasquini  Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
	x		In merito alle barriere antirumore previste dal progetto Rfi si evidenzia che queste costituiscono un muro di oltre 6 metri che "spacca il paese in due per sempre e ostacola gravemente il collegamento di Manoppello Scalo con Ripacorbaria e Santa Maria Arabona"	Quaderno di Bartolomeo Turacchio
	x	x	In merito alle barriere antirumore previste dal progetto Rfi si evidenzia che Brecciarola è un'area fortemente antropizzata e con edifici particolarmente alti e che quindi, si dovrebbe arrivare a barriere antirumore alte anche 7 metri, con impatti insostenibili sul piano visivo	Dichiarazioni Diego Ferrara - Sindaco di Chieti Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo.
	x	x	In merito alle barriere antirumore previste dal progetto Rfi si evidenzia che determinati risultati di abbattimento complessivo del rumore e il rispetto di quanto previsto dalla normativa, possono essere raggiunti anche variando forme, materiali e dimensioni in ragione della presenza di particolari con visuali o, per converso, di situazioni non particolarmente sensibili per la conformazione del terreno o per la posizione degli edifici circostanti. Si chiede pertanto una revisione complessiva del progetto.	Quaderno di Maurizio Giancola;  Restituzioni: Incontro di approfondimento 17 marzo; Tavolo tecnico 10 marzo; Tavolo tecnico 24 marzo - Scafa; Tavolo tecnico 30 marzo
	x	x	In merito agli impatti visivi si ritiene che <ul style="list-style-type: none"> <li>la percezione visiva del viadotto VI21, lungo mt. 1.420 e che taglia trasversalmente la vallata, sia di notevole impatto, da qualunque punto lo si osservi</li> <li>gli impatti sul territorio e sull'ambiente non possono essere valutati <b>considerando i soli effetti connessi alla esecuzione di un tratto di poco più di 12 km (Lotto 1 e Lotto 2)</b> ma devono essere valutati in relazione alla realizzazione dell'intero progetto</li> </ul>	Quaderno di di Pino Toppi e Adelina Pelaccia
	x		In merito agli impatti ambientali si segnala che l'Asse 2 della NVO2 ricade in adiacenza <b>al bosco di Santa Maria Arabona e sarà realizzata in terreni molto acclivi non distanti da zone in frana</b>	Quaderno di di Pino Toppi e Adelina Pelaccia

Impatti ambientali e mitigazioni	x		<p>Si evidenzia una critica all'analisi epidemiologica proposta da Rfi in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· prescinde da qualsiasi concetto di salute e si limiti ad una descrizione pedissequa ed acritica di dati ISTAT facilmente consultabili e consolidati nel tempo, del tutto inadeguati come indicatori di un processo in fieri ma esplicitativi solo di un esito finale.</li> <li>· si deve considerare la progettazione di Rfi del tutto contraria al benessere fisico, mentale e sociale della popolazione dei centri attraversati dalla linea ferroviaria che dovranno respirare una maggiore concentrazione di inquinanti <b>atmosferici, che si troveranno esposti ad una rumorosità maggiore, che si troveranno espropriati di beni personali, che vedranno demolizioni di abitazioni di residenza e di opifici, con stravolgimenti importanti della viabilità cittadina</b> carrabile e pedonale, con possibile perdita di collegamenti extraurbani tramite mezzi pubblici su gomma, con significativa diminuzione del valore finanziario <b>delle proprietà immobiliari, con costruzione di barriere artificiali all'interno del</b> centro abitato</li> <li>· nella progettazione non sono disponibili dati congrui circa l'aspetto vibrazionale in quanto l'elaborato IA9700R22RGIM0004002B fa riferimento alla norma UNI 9614:1990 'Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di <b>valutazione del disturbo</b>' non più in vigore e sostituita a dar data dal 7 settembre 2017 da UNI 9614:2017. Pertanto, si richiede il rifacimento integrale dell'elaborato sopra citato.</li> </ul>	Quaderno di di Antonio Bianchi - Comitato ComFerr
	x	x	Al fine di mitigare l'impatto delle barriere antirumore si propone di progettare aree verdi e viali alberati lungo le barriere, in modo da contribuire allo stesso tempo all'aumento del verde urbano, che nel centro abitato di Chieti interessato dell'intervento al momento risulta carente	Restituzione: Incontro di approfondimento 17 marzo
		x	Tenuto conto che la stazione di Scafa costituisce la testata della linea in raddoppio, <b>nelle more della definizione del progetto del tratto Scafa - Sulmona e della relativa</b> individuazione delle necessarie risorse finanziarie (che od oggi non sembrano certe) e <b>considerata la ridotta velocità dei convogli nel tratto di centro urbano in interesse, si</b> propone di realizzare solo il basamento o la predisposizione per l barriere.	Quaderno di Antonio Buccella - Consigliere Comune di Scafa



# Crediti





*Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito pubblico:*

**Enrico Giovannini** - Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

**Caterina Cittadino** - Presidente Commissione nazionale dibattito pubblico (Cndp)

**Ernesto Caggiano, Angelo Roberto Cerroni e Andreina Scognamiglio** - Sezione integrata II della Cdn

**Marianna Bragaglia e Tiberio Zompa** - Esperti Cndp

## ENTI TERRITORIALI

### Regione Abruzzo

**Marco Marsilio** - Presidente

**Fabio Capolla** - Ufficio del Presidente

**Umberto D'Annunziis** - Sottosegretario delegato ai trasporti

**Alessandro Da Ros** - Servizio Infrastrutture

**Paolo d'Incecco** - Servizio infrastrutture

**Barbara Morgante** - **già Direttrice** generale

**Emidio Primavera** - Direttore Dipartimento infrastrutture e trasporti

**Duilio Rabottini** - Ufficio del Presidente

**Terenzio Rucci** - Segretario particolare

**Lorenzo Sospiri** - Presidente Consiglio regionale

**Riccardo Terzini** - Ufficio ferrovie

### Provincia di Pescara

**Ottavio De Martinis** - Presidente

**Fabia Fattore** - Consigliera provinciale

### Comune di Alanno

**Oscar Pezzi** - Sindaco

**Lorenzo Burani** - Responsabile Ufficio tecnico

**Gaetano Cuzzi** - Assessore

**Matteo Monaco** - Consigliere comunale

**Emisio Tocco** - Presidente Consiglio comunale

### Comune di Chieti

**Diego Ferrara** - Sindaco

**Lucia Morretti** - Responsabile Ufficio tecnico

**Luca Amicone** - Consigliere comunale

**Monica Di Fabio** - Addetta stampa

**Silvia Di Pasquale** - Consigliera comunale

**Luigi Febo** - Presidente del consiglio comunale

**Vincenzo Ginefra** - Presidente della commissione consiliare sul raddoppio

**Roberto Miscia** - Vicepresidente della commissione consiliare sul raddoppio

### Comune di Manoppello

**Giorgio De Luca** - Sindaco

**Massimo D'Angelo** - Responsabile Ufficio tecnico

**Giulia De Lellis** - Assessore

**Roberto D'Emilio** - Consigliere comunale

**Giuseppe Di Nardo** - Consigliere comunale

**Roberto D'Orazio** - Proger Spa, consulente progettista dell'Interporto

**Davide Iezzi** - Presidente della commissione consiliare sul raddoppio

**Stefano Mancini** - Consigliere comunale

**Domenico Memme** - consulente co-progettista dell'Interporto

**Francesca Piccioli** - Addetta stampa

**Barbara Toppi** - Vicepresidente della commissione consiliare sul raddoppio

### Comune di Rosciano

**Simone Palozzo** - Sindaco

**Ilenia Ascenzo** – Responsabile Ufficio Lavori Pubblici

**Barbara Blasioli** – Assessora

**Mario Crivelli** – Responsabile Ufficio tecnico

**Comune di Scafa**

**Maurizio Giancola** – Sindaco

**Antonio Buccella** – Presidente della commissione consiliare

**Gianni Chiacchia** – Consigliere comunale

**Valter De Luca** – Presidente Consiglio comunale

**Gianpiero D'Ercole** – Consigliere comunale

**Fabio De Venanzio** – Vicesindaco

**Daniela Di Paolo** – Assessora

**Tullio Santroni** – Responsabile Ufficio Urbanistica

**Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino centrale**

**Luciano Del Sordo** – Responsabile ufficio Settore sub-distrettuale per la Regione Abruzzo

**Interporto D'Abruzzo**

**Mauro Miccio** – Commissario

**Mosè Renzi** – Direttore

**Confindustria Chieti-Pescara**

**Marco Fracassi** – Presidente

## **COMITATI CITTADINI E ASSOCIAZIONI**

**Comitato cittadino di Alanno**

**Cinzia Antonacci**

**Benito Franceschelli**

**Elio Odoardi**

**Comitato ComFerr**

**Antonio Bianchi** – Presidente

**Gianni Di Labio** – Vicepresidente

**Hermo D'Astrolfo** – Portavoce

**Comitato FerroVia Chieti Scalo**

**Paola Sablone** – Presidente

**Comitato No Variante Mulino**

**Loris Zappacosta** – Presidente

**Italia Nostra Futuro**

**Pierluigi Vinciguerra** – Presidente

**Legambiente Abruzzo**

**Giuseppe Di Marco** – Presidente

**WWF Chieti-Pescara**

**Nicoletta Di Francesco** – Presidente

## **STRUTTURA COMMISSARIALE**

**Vincenzo Macello** – Commissario straordinario di governo per il potenziamento della ferrovia Roma-Pescara

## **PROPONENTE DELL'OPERA - Rfi Spa**

**Marco Marchese** – Direttore Investimenti Area Centro

**Andrea Borgia** – Referente di progetto

**Giovanni Aloise** - Project engineer  
**Salvatore Paglino** - Project engineer  
**Marco Simonelli** - Ufficio stampa  
**Ilaria Spinelli** - Project manager

## **PROGETTISTI - Italferr Spa**

**Francesco Cataldo** - Project manager nodo di Roma  
**Fabrizio Arduini** - Responsabile opere civili  
**Fabrizio Cabas** - Responsabile idraulica e idrologica  
**Chiara Cesali** - Progettista idraulica e idrologica  
**Francesco Ciccarello** - Progettista viabilità  
**Stefano Ciotoli** - Progettista espropri  
**Alfredo Corvaja** - Progettista acustica e vibrazioni  
**Flavia De Marinis** - Progettista temi ambientali  
**Pietro Di Nucci** - Progettista viabilità  
**Federica Formato** - Project engineer assistant  
**Tiziano Paoletti** - Project engineer  
**Stefano Talamoni** - Responsabile espropri  
**Piergiuseppe Tascione** - Progettista opere civili  
**Lorenzo Visci** - Progettista viabilità

## **GESTIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO**

### **Coordinatrice del dibattito pubblico**

**Iolanda Romano** - Avventura urbana Srl

### **Vicecoordinatore**

**Andrea Mariotto** - Avventura Urbana Srl

### **Supporto specialistico alla coordinatrice**

**Gianluca Giansante** - esperto in comunicazione  
**Giovanni Maiandi** - esperto in discipline ambientali  
**Maddalena Rossi** - esperta in discipline urbanistiche  
**Roberto Zucchetti** - esperto in valutazioni economiche

### **Aspetti organizzativi, facilitazione dei gruppi e restituzione degli incontri**

*Team di supporto alla coordinatrice:* **Alberto Cena, Sara Seravalle, Alessandro Bosco, Maria Cristina Venanzi**  
 - Avventura Urbana Srl

*Team di facilitazione per incontri di approfondimento:* Francesca Damonte, Francesca Fazio, Laura Fortuna, Claudia Sabina Giordano, Yago Pasqualotto, Claudia Salimbeni, Irma Visalli e Gaia Volpe - Avventura Urbana Srl; Fabio Candela, Cirino Carluccio, Francesca Cofano, Luca De Giovanni, Chiara Santantonio e Lea Sondano - Città Fertile; Lorenzo Giudice e Giovanni Taglietti - Comin & Partners

### **Comunicazione, sito web e gestione delle piattaforme digitali**

**Alessandro Talarico e Marco Rizzone** - Avventura Urbana Srl

### **Comunicazione strategica e social media**

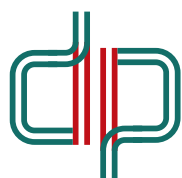
**Eleonora Artese, Lorenzo Boni, Nicolò Scarano** - Comin & Partners

### **Fotografia**

**Elia Mariotto**

Si ringraziano le organizzazioni, le associazioni, tutte le cittadine e i cittadini e che hanno partecipato al dibattito pubblico.

Infine, un ringraziamento particolare alla Regione Abruzzo e al Comune di Pescara nella persona del sindaco Carlo Masci per aver concesso la prestigiosa sede dell'Aurum di Pescara come location per alcuni incontri del dibattito pubblico e a Tgr Abruzzo per aver trasmesso in *streaming* la maggior parte degli incontri pubblici.



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

