

Modello A_7



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA
BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI L'AQUILA E TERAMO

L'Aquila, data del protocollo

Al

Giunta Regionale
Dipartimento Territorio – Ambiente
Servizio valutazioni Ambientali
dpc002@pec.regione.abruzzo.it

E/pe

Disp. Prot. 7788 del 30.05.2023
Class 34.28.10/1/2021
14 231847 del 30/05/2023
Allegati 1

Oggetto: Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del “Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)”.
Consultazione sul Rapporto Ambientale di VAS dell’aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei trasporti (PRIT) – art. 14 comma 1 DLgs 152/2006
Autorità Procedente: Servizio Trasporto Pubblico – DPE005 Regione Abruzzo;
Autorità Competente: Direttore del Servizio Valutazioni Ambientali del Dipartimento Territorio- Ambiente;
Trasmissioni osservazioni [M/P/A 7788/2023]

Visto il D.Lgs. n. 42 del 22.01.2004 e ss.mm.ii., recante il “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio”, ai sensi dell’art. 10 della L. n. 137 del 06.07.2002, d’ora in avanti denominato “Codice”;

Visto il D.P.C.M. n. 169 del 02.12.2019 recante il “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, uffici di diretta collaborazione del Ministro ed Organismo indipendente valutazione performance” e il D.P.C.M. n. 123 del 24.06.2021 recante il “Regolamento concernente modifiche al regolamento di organizzazione del Ministero della cultura, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell’Organismo indipendente di valutazione della performance”;

Vista l’istituzione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di L’Aquila e Teramo a far data dal 01.09.2021;

Preso atto della nota prot. 231847 del 30.05.2023, pervenuta in pari data ed acquisita al prot. 7788 del 30.05.2023, con la quale Codesta Giunta Regionale, Dipartimento Territorio - Ambiente – Servizio Valutazioni Ambientali, ha avviato la consultazione pubblica dei Soggetti con Competenza Ambientale ai sensi dell’art. 14, c. 1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. nella fase di VAS dell’aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (d’ora in avanti PRIT);

Esaminata la documentazione resa disponibile sul sito della regione Abruzzo al seguente link: <https://www.regione.abruzzo.it/content/procedura-di-vas-dell%E2%80%99aggiornamento-del-piano-regionale-integrato-dei-trasporti-prit-art-13> e acquisita agli atti;

Visto che il PRIT è il principale strumento di pianificazione per le politiche regionali sulla mobilità, con cui la Regione stabilisce indirizzi e direttive per le politiche regionali sulla mobilità e fissa i principali interventi e le azioni prioritarie da perseguire nei diversi ambiti di intervento. La Regione Abruzzo con il PRIT 2035 intende realizzare “una pianificazione completa del sistema della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci attraverso una visione che si fonda sull’integrazione di tutte le modalità di trasporto per assicurarne la sostenibilità ambientale, economica e sociale”;

Visto che nello specifico, il Piano prevede due macro tipologie di azioni, quelle “gestionali” e quelle “infrastrutturali”. Le prime non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nel potenziamento dei servizi e nell’implementazione di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un’ottica di sostenibilità e nell’incentivazione di comportamenti virtuosi. Le seconde azioni invece prevedono gli interventi significativi sul territorio riportati nella seguente tabella di sintesi:



codice intervento	Intervento di Piano del tipo Infrastrutturale
P-CM1	Realizzazione di nodi di interscambio - centri di mobilità nelle stazioni/fermate della rete ferroviaria
P-CM2	Realizzazione di nodi di interscambio - centri di mobilità nelle stazioni della rete ferroviaria con realizzazione del secondo fronte di stazione
P-CM3	Realizzazione di nodi di interscambio - centri di mobilità in corrispondenza dei capolinea delle Linee BRT
P-F1	Arretramento della linea Adriatica nella tratta Alba Adriatica - Tortoreto Lido (Variante di Tortoreto)
P-F2	Potenziamento del servizio metropolitano nell'area del cratere comprensivo degli interventi infrastrutturali propedeutici
P-F3	Potenziamento dei servizi ferroviari nella Valle Roveto
P-TPL1	nuove linee di BRT (Bus Rapid Transit)
P-B2	Realizzazione di percorsi ciclabili di connessione tra i Centri di Mobilità e la rete ciclabile regionale
P-B3	Realizzazione di percorsi ciclabili di connessione tra le stazioni/fermate della rete ferroviaria regionale di riconosciuto valore turistico e la rete di percorsi ciclabili a valenza turistica al fine di favorire l'integrazione tra modalità di trasporto per lo sviluppo del turismo sostenibile
P-B4	Ciclostazione/Bike box presso i nodi intermodali e centri di mobilità
P-B5	Ciclostazioni/Bike box presso punti strategici del territorio in ambito urbano ed extraurbano per la promozione della mobilità ciclistica, sia sistematica che turistica, quali le sedi delle Scuole Secondarie di secondo grado, le sedi Universitarie, i grandi attrattori pubblici e privati, le sedi della Pubblica Amministrazione, le aree a forte vocazione turistica
P-LO1	Autostrada A14 Adriatica: Assicurare aree per la sosta dei mezzi pesanti ogni 60km come previsto dalla normativa comunitaria attraverso l'adeguamento delle aree esistenti e nuove realizzazioni
P-LO2	Autostrada A24 E A25: Assicurare aree per la sosta dei mezzi pesanti con elevati standard di sicurezza e di servizi presenti attraverso l'adeguamento delle aree esistenti

Visto che gli obiettivi generali del PRIT sono: 1. Adeguamento della pianificazione strategica nei settori mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci ai più recenti indirizzi dell'Unione Europea, previsto dal Regolamento CE 1060/21 come condizione abilitante per l'accesso ai fondi europei al fine di conseguire gli obiettivi della nuova politica di coesione europea 2021—2027; 2. sviluppare una rete TEN-T (La Rete TEN-T favorisce l'integrazione dei Paesi europei in vista di un mercato unico e sostiene una politica per la decarbonizzazione dei trasporti e un ruolo attivo dell'UE nella lotta globale ai cambiamenti climatici) resiliente ai cambiamenti climatici, intelligente, sicura, sostenibile e intermodale; 3. sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera”.

Visto che sono stati definiti 8 obiettivi “tematici”, riferiti cioè a specifici aspetti e caratteristiche del sistema dei trasporti che si vuole trarre in considerazione, a servizio dello sviluppo dei territori abruzzesi e 1 obiettivo “trasversale” che riguarda il perseguimento degli obiettivi tematici nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e del rapporto tra benefici e costi per la società. E che gli obiettivi tematici riguardano : la valorizzazione dei nodi di trasporto principali e del ruolo nel Corridoio Baltico-Adriatico e della regione; lo sviluppo e rafforzamento delle connessioni dirette verso la rete TEN-T e delle reti di connessione lunga; con focus specifico sulla modalità ferroviaria e sulla relativa interoperabilità; il rafforzamento e valorizzazione delle connessioni interne alla regione; lo sviluppo dell'intermodalità; la riduzione delle esternalità climatiche e ambientali della mobilità passeggeri e del trasporto merci, anche tramite la diffusione dei carburanti alternativi; lo sviluppo di soluzioni innovative e intelligenti per il trasporto e la mobilità; la mobilità equa e accessibile per tutti, e la minimizzazione dei rischi per la sicurezza nel trasporto;

Visto che ai fini di identificare le problematiche ambientali esistenti e strettamente connesse al PRIT, nel Rapporto Ambientale vengono individuati i seguenti aspetti di criticità per la componente paesaggio:

- 1) il progressivo spopolamento delle aree montane ed alto collinari, in cui l'abbandono delle attività tradizionali provoca il decadimento dell'assetto paesaggistico consolidato e la sua progressiva semplificazione;
- 2) l'urbanizzazione e la gestione idraulica dei corsi d'acqua che generano una frammentazione degli habitat e dei paesaggi collegati;
- 3) in riferimento al patrimonio storico architettonico, molte strutture permangono scarsamente fruibili in quanto di proprietà private; altre necessiterebbero di riutilizzi ed adeguati restauri, anche in conseguenza degli eventi sismici occorsi e agli stati di danno conseguenti sia per i centri storici che per il patrimonio sparso (cfr. par. 3.4.1 p. 48);

Visto che nella valutazione degli effetti ambientali del PRIT rispetto a paesaggio-ecosistemi-biodiversità sono stati considerati rilevanti le azioni che comportano il cambio di destinazione d'uso di una porzione di territorio (sedime infrastrutturale) che possono generare frammentazione/discontinuità nelle reti ecologiche e aree naturali, o che per



morfologia e dimensioni possono modificare l'assetto del paesaggio e la presenza/disposizione degli habitat naturali, o che comunque comportano una modifica nell'uso del suolo rispetto allo stato attuale. Si tratta tipicamente delle nuove infrastrutture, e di eventuali manufatti necessari per l'interscambio o di modifiche della sezione infrastrutturale attuale; (cfr. par 7.4.1 p. 172);

Visto che per l'analisi delle azioni considerate suscettibili di provocare impatti sulla componente paesaggio, è stata predisposta una sovrapposizione tra gli interventi previsti nel PRIT e le zone individuate come parchi, riserve, rete Natura 2000, e inserite negli ambiti del piano Territoriale Paesistico e nelle aree PATOM, utilizzando la Cartografia disponibile sul Geoportale della Regione Abruzzo (cfr. par. 7.4.1 p.178);

Considerato che nel RA si specifica che *“qualora il Piano attuativo preveda interventi infrastrutturali significativi, possibili effetti di ogni singolo intervento saranno analizzati, individuando anche le eventuali prime misure di mitigazione e gli approfondimenti necessari nella fase di progettazione”*; che rispetto al paesaggio l'analisi sarà *“finalizzata ad evidenziare le sensibilità del territorio dal punto di vista paesaggistico, naturalistico o degli ecosistemi”* e che in caso si evidenzino effetti potenzialmente negativi, saranno forniti indicazioni alla progettazione, per la loro mitigazione o compensazione (cfr. paragrafo 7.2 p. 158);

questa Soprintendenza, per quanto di competenza, ritiene di dovere presentare le seguenti osservazioni:

- nel RA viene riportata la definizione di paesaggio, delineata dalla Convenzione Europea del Paesaggio e recepita dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, tuttavia ai fini della valutazione dei possibili impatti e interferenze con gli obiettivi del PRIT, viene considerata del paesaggio la sola componente naturalistica (siti SIC, ZPS, rete natura 2000), rimandando ulteriori approfondimenti alle fasi successive. Si ritiene pertanto utile segnalare che ai fini del controllo degli effetti e impatti del PRIT sulla componente paesaggio, risulta necessario che nel Piano siano analizzate anche le componenti percettivo-identitaria e storico-monumentale, e che tale approfondimento non sia svolto solo con riferimento ai singoli eventuali interventi infrastrutturali significativi ma costituisca presupposto per la generale e più ampia programmazione degli interventi di implementazione/adeguamento delle reti infrastrutturali in armonia con la conservazione e salvaguardia del patrimonio culturale e paesaggistico tutelato. Nella fase programmatica, al fine di una *“Valorizzazione del paesaggio e delle risorse storico-culturali attraverso una migliore progettazione della loro possibilità di fruizione”*, si ritiene utile ad esempio che siano analizzate le modalità di percezione delle relazioni tra sistemi paesaggistici e sistemi infrastrutturali (viario, ferroviario, ciclo-pedonale), poiché la visione del paesaggio dall'infrastruttura è legata alla forma del tracciato, alle caratteristiche del manufatto e alla velocità di percorrenza. Infatti, la percezione del paesaggio dalla strada (ferrovia, ciclovie, ecc.) o dalle aree marine (per quanto attiene gli interventi nelle aree portuali), quale strumento di conoscenza e promozione del territorio dovrebbe essere oggetto di studio. L'osservazione dell'infrastruttura dall'esterno, così come è o sarà inserita in un determinato paesaggio, consentirà di percepire il grado di integrazione o le criticità eventualmente presenti: alterazioni naturalistiche-ecologiche, fisico-territoriali, l'aumento di urbanizzazione, l'impatto estetico-percettivo e la frammentazione del paesaggio;
- per quanto attiene la valutazione degli effetti ambientali del PRIT, nel RA viene dichiarato *“che l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili mostra elevati livelli di compatibilità con gli obiettivi di tutela e valorizzazione del paesaggio e dei sistemi naturali, e che la previsione e realizzazione delle infrastrutture necessarie, quando svolta nel rispetto delle tutele esistenti sul territorio, e con la necessaria attenzione al contesto e alle sue specifiche sensibilità, oltre a non generare criticità, consente una fruizione migliore, diffusa e capillare del paesaggio e dei beni naturali, artistici, culturali che lo caratterizzano, di grande interesse ed attualità”* (cfr. paragrafo 7.1 p. 155). A tal proposito, si ritiene utile un'analisi e verifica dinamica dei possibili impatti diretti e indiretti delle azioni proposte dal PRIT sulle componenti paesaggio, patrimonio monumentale e archeologico, affinché dalle fasi di programmazione a quelle di definizione dei singoli interventi possa esercitarsi un monitoraggio costante e alle diverse scale, volto a risolvere 'in principio' impatti e criticità con le suddette componenti. Infatti, molti degli interventi di *“Nuova realizzazione”* previsti nel Piano, hanno tracciati ricadenti in ambiti interessati dalla presenza di vincoli puntuali, areali e/o bellezze individue, o *ope legis* delineati ai sensi delle Parti II e III del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., per i quali dovranno essere valutate anche in sede di pianificazione, tutte le possibili alternative tese alla salvaguardia dei valori che essi esprimono;
- per quanto concerne il patrimonio archeologico, si evidenzia che, per qualunque intervento verrà progettato nell'ambito del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), bisognerà verificarne nella fase del progetto di fattibilità la compatibilità con l'eventuale patrimonio archeologico sepolto, attivando la procedura di cui al D.Lgs. 36/2023 *“Codice degli appalti”*, art. 41 comma 4 e allegato I.8.



Si resta in attesa di ricevere le successive determinazioni in merito al procedimento in oggetto.

Questo Ufficio si riserva in ogni caso di esprimere le proprie ulteriori valutazioni di competenza nelle eventuali successive fasi di definizione del Piano e nell'ambito delle specifiche istanze di autorizzazione e/o di rilascio del parere endo-procedimentale paesaggistico ai sensi degli artt. 21-22 e 146 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., o di rilascio del parere ai sensi del D.Lgs. 36/2023 "Codice degli appalti", art. 41 comma 4 e allegato I.8.

I RAF

Patrimonio Archeologico

DOTT.SSA GILDA ASSENTI

gilda.assenti@cultura.gov.it

Paesaggio

ARCH. CARLA PANCALDI

carla.pancaldi@cultura.gov.it

IL SOPRINTENDENTE
ARCH. CRISTINA COLLETTINI

Documento informatico sottoscritto con firma digitale
ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

