



GIUNTA REGIONALE

DIPARTIMENTO TERRITORIO - AMBIENTE
SERVIZIO VALUTAZIONI AMBIENTALI

Via Antica Salaria Est, 27 – 67100 L'Aquila

sito Web: <http://www.regione.abruzzo.it/content/valutazioni-ambientali> e-mail: dpc002@regione.abruzzo.it P.E.C.: dpc002@pec.regione.abruzzo.it

CONCLUSIONE DELLA FASE DI SCOPING DELLA VAS DEL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT) - VERBALE DELL'INCONTRO DEL 28 Luglio 2022 -

PREMESSA:

In riferimento al procedimento di VAS in oggetto, con nota del 22 Giugno 2022, in atti con prot. n. 240630/22, è stata avviata la fase di consultazione di scoping, ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006.

Nei successivi 30 giorni i *soggetti con competenza ambientale*, ai quali è stata inviata la documentazione tecnica predisposta dall'Autorità Proponente, hanno provveduto ad inviare i rispettivi contributi.

Nel periodo di osservazione sono pervenuti i seguenti contributi:

1. Osservazioni del Genio Civile Regionale di Pescara – Prot. n. 251431.22 del 29.06.2022;
2. Osservazioni dell'ARTA Abruzzo – Prot. n. 280689.22 del 22.07.22;
3. Osservazioni ASL1 – Prot. n. 281875.22 del 25.07.22;
4. Osservazioni ASL Pescara – Prot. n. 282047 del 25.07.22;

TUTTO CIO' PREMESSO

il giorno **28 Luglio 2022 alle ore 9:00**, su invito del Servizio Valutazioni Ambientali della Regione Abruzzo, si è svolto un incontro, in videoconferenza, con l'Autorità Procedente "Servizio Trasporto Pubblico", al quale hanno preso parte:

- **Soggetto Proponente/Procedente – Servizio Trasporto Pubblico**

Ing. Emidio Primavera;

Arch. Francesco Cotellessa;

- **Autorità Competente – Servizio Valutazioni Ambientali**

Ing. Enzo Di Placido;

Dott.ssa Ileana Schipani;

Dopo aver individuato i partecipanti all'incontro si è proceduto con l'indicazione delle Osservazioni pervenute ed elencate in premessa specificando che sarebbero state inviate formalmente insieme al presente verbale.

Successivamente la Dott.ssa Schipani ha relazionato in merito ad alcune considerazioni e suggerimenti al Rapporto Preliminare di scoping, come di seguito riportato:

Considerazioni sulla visione strategica del Piano

Nel Rapporto Preliminare (di seguito RP) di scoping è riportato che le azioni in attuazione delle strategie del PRIT saranno rivolte al comparto della mobilità e che molte delle azioni saranno di tipo regolamentare o sui

servizi e non proporranno modifiche dell'assetto infrastrutturale della rete di trasporto. Si riporta inoltre che si possono distinguere due macro-tipologie di azioni, quelle gestionali e quelle infrastrutturali.

Ignorando, al momento, i contenuti del "Documento preliminare di piano" citato nel RP, si rileva come, pur contemplando l'elenco degli "Obiettivi Strategici del nuovo PRIT" (pag. 96), sia prematuro assumere da questa fase di scoping quale sia la visione finale del trasporto regionale che si intende orientare con il nuovo PRIT, cioè da dove viene il sistema di trasporto regionale (analisi e problemi da risolvere/opportunità da cogliere) e dove esso voglia arrivare all'orizzonte temporale 2035 (ma anche in prospettiva Fitfor50, all'orizzonte 2050 quale soglia più plausibile per immaginare di realizzare concreti cambiamenti nella mobilità), delineando gli scenari, le priorità e gli obiettivi futuri (se non le azioni) propri del panorama regionale.

Considerazioni sulla Governance

Poiché il rapporto di scoping si è poco concentrato su questi aspetti, nel Rapporto Ambientale dovrà essere effettuato un approfondimento sulle politiche di settore connesse al PRIT e soprattutto all'integrazione tra queste politiche e al loro funzionamento di carattere interistituzionale prospettando modalità operative e decisionali (coordinamenti, tavoli, ecc).

Sarà importante far emergere il ruolo di strumento di indirizzo di questo Piano che troverà attuazione in piani di settore che operano necessariamente in modo sinergico tra loro e in una logica di pianificazione gerarchica e integrata nello sviluppo dei temi del trasporto pubblico, della logistica, delle infrastrutture, della sicurezza con i temi della mobilità sostenibile e dell'innovazione tecnologica che permeano in modo trasversale il processo di pianificazione.

Sarà altresì importante far emergere l'aspetto dell'integrazione del piano poiché il concetto di sostenibilità presuppone un'azione comune (trasporto, territorio, energia, sanità, commercio, industria, turismo ecc) rapportandosi e integrandosi con gli altri strumenti di pianificazione e a vari livelli istituzionali.

Fondamentale sarà inoltre dare spazio agli aspetti di partecipazione pubblica del piano che, nella logica di prevenire possibili conflitti territoriali, sia in grado di monitorare la capacità di raggiungimento degli obiettivi prefissati nel lungo periodo e, attraverso i piani di settore, di adeguare le politiche di breve-medio termine rispondendo alle necessità di un contesto in continua evoluzione.

Analisi di Contesto

Per connotare l'impostazione del Piano anche sotto il profilo ambientale, nel Rapporto Ambientale (di seguito RA) risulta importante caratterizzare l'analisi di contesto con informazioni e dati che descrivano la mobilità dei cittadini abruzzesi in relazione al contesto territoriale regionale, come impattano i flussi turistici sulla rete di trasporto pubblica e privata e come si muovono le merci in relazione alle principali rotte commerciali terra-mare. A tal fine sarà importante fornire anche in questo elaborato, un'illustrazione della rete infrastrutturale regionale suddivisa per tipologia – stradale, ferroviario, marittimo, aereo, presenza di nodi portuali e interportuali e Interporti (logistica), impianti a fune, mobilità ciclabile.

Peculiarità del territorio abruzzese

Nelle analisi del contesto ambientale è importante, ai fini della valutazione della biopermeabilità e dell'eventuale schema di misure mitigative che sarà necessario adottare in fase di progettazione, operare una sovrapposizione layers tra aree protette (parchi, riserve, Rete Natura 2000), aree PATOM e nuove previsioni di infrastrutturazione per il trasporto. Nei PRIT (a partire dal precedente PRIT Abruzzo) vengono spesso menzionati obiettivi quali la salvaguardia e il potenziamento delle connessioni naturali o il potenziamento delle componenti visuali e panoramiche delle valli, dei corridoi fluviali, dei fossi e dei torrenti, la salvaguardia della percezione visiva delle vallate fluviali e delle emergenze naturali. Nel RA, qualora tra gli obiettivi/azioni di piano siano contemplati anche quelli soprarichiamati, sarà importante dedicare un approfondimento relativo a quali misure specifiche si intendano adottare per il loro perseguimento.

Nel RA è opportuno dedicare un adeguato approfondimento alla dotazione stradale per prevenzione incidenti da fauna selvatica, anche attingendo all'importante produzione di informazione e documentazione di progetti europei implementati a tal fine un aspetto rilevante anche sotto il profilo ambientale per le informazioni

che possono essere veicolate agli utenti nell'ambito del trasporto regionale, pubblico e privato, è quello relativo agli aspetti di comunicazione e dell'utilizzo di dispositivi tecnologici.

Considerazioni di dettaglio/refusi:

- pag. 7 del RP: al termine della fase di consultazione non verrà rilasciato un giudizio di compatibilità ambientale ma un parere motivato normato ai sensi dell'art. 15, co. 1, espresso dall'autorità competente sulla base dell'istruttoria svolta in collaborazione con l'autorità proponente/procedente e degli esiti delle consultazioni;
- Pag. 11 del RP: obiettivi strategici di sostenibilità a livello europeo, considerare l'Agenda 2030, la Strategia per l'Adattamento ai cambiamenti climatici (valutare strategia marina);
- pag. 14 del RP: obiettivi strategici di sostenibilità a livello nazionale: Piano RFI, PNACC (come indirizzo anche se non approvato), SNSvS, Gestione dello spazio marittimo;
- pag. 18 del RP: obiettivi strategici di sostenibilità a livello regionale: profilo climatico regionale, SRSvS, Piani Regolatori Portuali, riferimento agli obiettivi di policy del POR_FESR 2021-2027;
- pag. 101 del RP: l'incremento (anche indicativo) della superficie urbanizzata dovuta all'attuazione di piano è, chiaramente, una previsione di piano e va valutata nell'ambito del processo di VAS (la sua valutazione non può essere rimandata a una successiva fase progettuale, fase che riguarderà i singoli progetti e nell'ambito della quale potranno essere invece valutati gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'eventuale infrastruttura che contribuirà all'incremento della superficie urbanizzata).

L'analisi di coerenza dovrà tener conto dell'importante quadro evolutivo subito dalla pianificazione e dai programmi piani/programmi regionali e nazionali.

Conclusa la fase di confronto sulle controdeduzioni il Servizio Valutazioni Ambientali, in qualità di Autorità Competente nell'ambito del presente procedimento,

COMUNICA

la conclusione della Fase di scoping del processo di VAS del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) di cui all'art. 13, comma 2 del D.Lgs. n. 152/06;

E INVITA

il Servizio Trasporto Pubblico, in qualità di Autorità Proponente/Procedente, **a provvedere al recepimento delle osservazioni**, presentate dai Soggetti con Competenza Ambientale, **e degli approfondimenti richiesti nel corso del presente incontro**. Le osservazioni dovranno essere recepite in fase di redazione del Rapporto Ambientale e riassunte in un paragrafo, appositamente dedicato, che dovrà fornire i riferimenti con gli argomenti controdedotti.

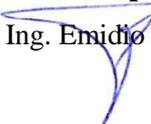
La riunione si conclude alle ore 11:00.

Si allegano le osservazioni pervenute e quelle oggetto di confronto nella riunione odierna.

L'Autorità Proponente/Procedente

Servizio Trasporto Pubblico

Ing. Emidio Primavera



Arch. Francesco Cetellesa



L'Autorità Competente

Servizio Valutazioni Ambientali

l'Ing. Enzo Di Placido



Dott.ssa Ileana Schipani

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

