



REGIONE
ABRUZZO

PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT 2035)

DICHIARAZIONE DI SINTESI

Documento 4

Dicembre 2023



IL GRUPPO DI LAVORO

Regione Abruzzo



Regione Abruzzo

Sottosegretario alla Presidenza della Giunta regionale con delega ai Trasporti
Umberto D'Annunziis

Direttore Dipartimento Infrastrutture e Trasporti (DPE)
Ing. Emidio Primavera

Dirigente Servizio Trasporto Pubblico (DPE005)
Dr. Giovanni Marchese

Responsabile del Procedimento
Arch. Francesco Cotellessa

Gruppo di Lavoro

Coordinamento
Arch. Francesco Cotellessa

Gruppo di lavoro interno

Dr.ssa Laura De Rosa, Dr. Mario Litterio, Dr.ssa Piera Tozzi, Dr.ssa Daniela Tuzi,
Dr. Riccardo Antelli, Ing. Flaviano Core, Dr.ssa Barbara Granchelli, Ing. Evelina
D'Avolio, Arch. Francesco Cotellessa.

Consulenti

Coordinatore
Ing. Stefano Ciurnelli

Gruppo di lavoro
Ing. Nicola Murino, Ing. Ettore Gualandi, Ing. Andrea Colovini, Dott. Stefano Anticaglia,
Ing. Paola Saladino, Dott. Giuseppe Siciliano, Arch. Raffaele Galdi

Gruppo di lavoro VAS - AIRIS Srl

Ing. Irene Bugamelli, Arch. Camilla Alessi, Ing. Gildo Tomassetti, Ing. Giacomo Noino,
Ing. Enrico Fauceglia, Arch. Alessia Neri



Indice

1 DICHIARAZIONE DI SINTESI	4
1.1 Premessa	4
1.2 Recepimento delle osservazioni formulate dalle SCA in fase di scoping.....	4
1.3 Provvedimenti di Parere Motivato della Regione	7
1.4 Motivazione dell'alternativa di Piano scelta	12
Valutazione delle alternative	13
Risultati della valutazione	14



1 DICHIARAZIONE DI SINTESI

1.1 Premessa

Il presente documento rappresenta la Dichiarazione di sintesi finale prevista dall'art. 17, comma 1, lett b), D.Lgs. 152/2006, e contiene le informazioni sulle consultazioni condotte con il pubblico e le autorità ambientali interessate. La Dichiarazione di sintesi, quale atto conclusivo della fase di elaborazione e approvazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022-2035, ha lo scopo di descrivere in che modo le considerazioni di carattere ambientale sono state integrate nello stesso, come si è tenuto conto del Rapporto ambientale e delle risultanze delle consultazioni, nonché le ragioni che motivano le scelte di Piano effettuate alla luce delle alternative considerate. Il presente documento si struttura nelle seguenti parti: Par. 1.2 Recepimento delle osservazioni formulate dalle SCA in fase di scoping; Par. 1.3 Provvedimenti di Parere Motivato delle Regioni; Par. 1.4 Motivazione dell'alternativa di Piano scelta.

1.2 *Recepimento delle osservazioni formulate dalle SCA in fase di scoping*

Sulla base del Rapporto Preliminare di scoping, i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) (per l'elenco delle quali si rimanda al suddetto Rapporto Preliminare) hanno trasmesso osservazioni e fornito indicazioni per la successiva fase di predisposizione del Rapporto Ambientale. In questo paragrafo, si dà evidenza di come si sia tenuto conto delle osservazioni degli Enti e di come specifiche informazioni e analisi siano state integrate nel Rapporto Ambientale e nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022-2035.



	Raccomandazione	Recepimento
SERVIZIO VALUTAZIONE AMBIENTALE	Nel Rapporto Ambientale dovrà essere effettuato un approfondimento sulle politiche di settore connesse al PRIT e soprattutto all'integrazione tra queste politiche e il loro funzionamento di carattere interistituzionale prospettando modalità operative e decisionali (coordinamenti, tavoli, ecc);	Per le politiche di settore connesse al PRIT si rimanda al capitolo 6.3 della Relazione di Piano, all'interno del quale vengono individuate le coerenze fra gli obiettivi strategici del PRIT e i Criteri di Adempimento della Condizione Abilitante impostata a livello Europeo.
	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;	Il PRIT predispone una serie di obiettivi perseguibili mediante strategie specifiche, con lo scopo di definire le linee generali di azione ai vari livelli di programmazione e progettazione della rete di mobilità lenta regionale. La progettualità attuativa verrà affidata a piani di settore specifici (PSNMS, PGMC, PUMS)
	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;	In merito alla sostenibilità delle singole azioni, qualora il Piano Attuativo preveda interventi infrastrutturali significativi, i possibili effetti di ogni singolo intervento saranno analizzati individuando l'area tematica di interesse ed integrando gli strumenti di pianificazione presenti.
	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;	Lo scenario di Piano fa riferimento, fra i vari Documenti Strategici, al Piano Generale della Mobilità Ciclistica che prevede, all'interno delle proprie strategie, un'attenta promozione della partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria, oltre alle azioni necessarie a sviluppare una cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile.
	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 descrivono 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;	Inserito paragrafo 3.1 nell'analisi di contesto. Per le analisi in dettaglio si rimanda al Quadro conoscitivo
	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;	Si è operata la sovrapposizione tra aree protette (parchi, riserve, Rete Natura 2000), e nuove previsioni di infrastrutturazione per il trasporto. In riferimento alle aree PATOM si è utilizzato il materiale reso disponibile dal MITE (https://www.mite.gov.it/pagina/piano-da-zione-la-tutela-dellorso-marsicano-patom) al fine di evidenziare eventuali interferenze tra infrastrutture previste e "aree critiche di conservazione".



	Raccomandazione	Recepimento
	<p>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;</p>	<p>La prevenzione degli incidenti con la fauna selvatica non è trattata nel piano. Poiché il rapporto ambientale si riferisce direttamente ed esclusivamente al piano e ai suoi effetti, elaborazioni specifiche su questo argomento sarebbero fuori luogo.</p> <p>il piano non prevede azioni sulle infrastrutture stradali rispetto alle quali si possano dare indicazioni sulla mitigazione della incidentalità con la fauna selvatica; quindi non sarebbero indicazioni di mitigazione che dovremmo introdurre, ma vere e proprie azioni del piano, che non ci sono.</p>
ASL 1 Avezzano, Sulmona, L'Aquila	<p>Propone, pur nella carenza di risorse umane, che il coinvolgimento delle quattro Asl abruzzesi avvenga attraverso la costituzione di un tavolo tecnico dal quale derivino linee guida univoche e coordinate per le quattro Asl non tanto e non solo per la elaborazione del piano, ma per l'attività di monitoraggio e valutazione degli effetti prodotti dalle scelte, con conseguente retroazione secondo il principio della ciclicità della programmazione. In alternativa, nell'opinione di chi scrive, andrebbe individuato un apposito servizio presso l'Assessorato alla Sanità;</p>	<p>Si condivide la necessità di coordinamento, che sarà da implementare nella fase di governance e monitoraggio del piano</p>
ASL PESCARA	<p>Fermo restante l'espressione dei pareri di competenza resi da questo Servizio nel contesto di istruttorie avviate dagli Organi competenti, si ritiene auspicabile che la problematica della cantierizzazione delle infrastrutture sia affrontata con maggior dettaglio nel Rapporto Ambientale. L'obiettivo è che nel nuovo P.R.I.T sia prevista una sezione dedicata specificamente agli indirizzi operativi a cui le Ditte esecutrici dovranno attenersi al fine di limitare gli impatti sulla salute pubblica generati sia dal cantiere dell'infrastruttura sia dalle variazioni indotte alla mobilità circostante all'area di cantiere.</p>	<p>Tali elementi si riferiscono alla fase progettuale delle opere e dipendono sia dal contesto, sia dalla tipologia di intervento sia dalle modalità di realizzazione. Considerando che gli interventi previsti dal PRIT sono soggetti se non a procedure di valutazione di impatto ambientale, comunque a conferenze dei servizi, si ritiene sia l'ambito progettuale quello idoneo a dettare indirizzi alla cantierizzazione. Infine si ricorda che gli interventi pubblici sono comunque obbligati a rispettare i criteri ambientali minimi</p>
	<p>È opportuno che nel Rapporto Ambientale, nella valutazione ambientale degli effetti del Piano, si approfondisca la tematica degli effetti positivi dei parcheggi di interscambio in prossimità dei centri urbani ed in particolare nell'area dell'agglomerato Pescara-Chieti. In particolare si ritiene utile che vengano considerate tipologie di iniziative (da dettagliare nel P.R.I.T.) che potrebbero rendere vantaggioso il loro uso (un conducente gradirà evitare il traffico cittadino, e le possibili sanzioni connesse alla violazione dei divieti, se potrà raggiungere le sue mete e tornare indietro senza lunghe attese e poter scegliere tra le modalità di trasporto più congeniali.)</p> <ul style="list-style-type: none">• Diventano quindi elementi chiave:<ol style="list-style-type: none">a) la varietà di mezzi disponibili nei parcheggi (bici, monopattini, e trasporti pubblici e taxi);b) disponibilità di strumenti informatici che mediante apposite applicazioni consentano pianificazione, prenotazione e acquisto dei servizi desiderati.• Quale trasporto pubblico sarebbero auspicabili minibus elettrici che, a costi accettabili, raggiungano i centri vitali cittadini e, nel periodo estivo, i litorali con corse ravvicinate nel tempo.• A giudizio delle singole Amministrazioni comunali, a fronte di una sicura diminuzione del numero delle infrazioni stradali, potrebbero decidere di inasprire le sanzioni in caso di	<p>Premettendo che il PRIT è un piano a scala regionale, il PRIT ha affrontato il tema dei nodi di interscambio e centri di mobilità al capitolo 7.4 e gli indirizzi alla mobilità urbana al capitolo 7.5.</p>



	Raccomandazione	Recepimento
	violazioni quale misura incentivante per l'utilizzo della mobilità alternativa organizzata.	
ARTA	si chiede di focalizzare le informazioni che saranno approfondite o inserite ex novo nel successivo Rapporto Ambientale sulle finalità, sui contenuti e sulle caratteristiche del Piano Trasporti Regionale	Tali approfondimenti sono stati svolti nei capitoli 5 e 7
	Tra le possibili alternative, si chiede di valutare anche alternative alle opzioni di Piano, prevedendo la possibilità di scelta non solo tra scenari differenti ma anche tra singole azioni alternative	Nell'elaborazione del piano non sono emerse alternative
	il Rapporto ambientale dovrà contenere le informazioni a cui rimanda il rapporto preliminare analizzato e quanto previsto dall'Allegato VI alla parte seconda del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii..	Il rapporto ambientale contiene gli elementi previsti dalla normativa

1.3 Provvedimenti di Parere Motivato della Regione

A conclusione del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022-2035 – art. 15 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.:

La **Giunta Regionale con Determinazione n. DPC002/38 del 24/11/2023 ha espresso il parere motivato favorevole** sul Rapporto Ambientale del Piano Regionale Integrato dei Trasporti con le seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

1. Alla luce delle osservazioni della ASL PESCARA - prot. n. 0293447/23 del 06.07.23 – si prescrive di implementare il monitoraggio degli inquinanti anche con i dati dell'anno 2022. Inoltre, per quanto riconducibile alla pianificazione oggetto di valutazione, si ritiene importante che, unitamente all'individuazione delle opere infrastrutturali, siano indicate anche le necessità di salvaguardia della fauna selvatica sia in termini di realizzazione di connessioni ecologiche (corridoi ecologici) sia di dispositivi di dissuasione/protezione per specie maggiormente suscettibili alla mortalità stradale;

Riscontro nel Rapporto Ambientale:

All'interno del paragrafo 3.2 del Rapporto Ambientale sono stati integrati i dati dell'anno 2022 per quanto concerne il monitoraggio degli inquinanti.

Per quanto riguarda la salvaguardia della fauna selvatica sono stati riportati all'interno del paragrafo 7.4.1 alcuni riferimenti tecnico scientifici per le modalità di prevenzione dell'incidentalità ed il mantenimento della continuità ecologica della rete ecosistemica. In particolare, le progettualità dovranno sempre prevedere l'inserimento di specifici elementi funzionali alla permeabilità del territorio da parte della fauna locale in totale sicurezza, sia per la stessa che per la popolazione. La gestione



della fauna selvatica e la prevenzione dei relativi incidenti risulta particolarmente importante per le specie faunistiche in ambienti extraurbani, in particolare di quelle gravemente minacciate e maggiormente suscettibili alla mortalità stradale, e può essere perseguita limitando al massimo la frammentazione dei loro habitat.

2. Alla luce delle osservazioni del Ministero della Cultura Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio, Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le Province di L'Aquila e Teramo - prot. n. 0305190/23 del 13.07.2023 – si prescrive che, rispetto alle azioni di Piano, venga valutato l'impatto percettivo fra sistemi paesaggistici e sistemi infrastrutturali. Inoltre, sulla base della disponibilità dei dati, si ritiene necessaria una valutazione dei possibili impatti, diretti e indiretti, tra le previsioni di piano e le componenti paesaggio, patrimonio monumentale e archeologico;

Riscontro nel Rapporto Ambientale:

è stato integrato il paragrafo 7.4.3 dove, relativamente all'un unico intervento ritenuto potenzialmente impattante a livello paesaggistico (P-F1 Arretramento della linea Adriatica nella tratta Alba Adriatica - Tortoreto Lido) sono stati analizzati i circostanti Beni culturali (D.Lgs. 42/2004), Siti UNESCO e le aree sottoposte a Vincolo archeologico, verificando la completa assenza di interferenze. L'intervento ricade inoltre all'interno del vincolo paesaggistico L. 1497/39 che tuttavia interessa l'intera fascia costiera già ampiamente urbanizzata e interessata da altre infrastrutture viarie. Non si ritiene pertanto significativo l'impatto dell'intervento sul paesaggio circostante. Ad ogni modo nelle fasi successive il progetto verrà sottoposto ad Autorizzazione Paesaggistica dove verranno analizzate nel dettaglio le potenziali interferenze con le componenti ambientali presenti.

3. Alla luce delle osservazioni dell'ARTA – prot.n. 0313564/23 del 20.07.2023 - Al fine di dare seguito alle previsioni dell'All VI Parte Seconda DLgs 152/2006, l'Autorità Procedente provvederà ad integrare il Rapporto Ambientale con le motivazioni relative:
 - all'individuazione delle possibili alternative;
 - alla mancata attuazione dell'alternativa zero così come indicato nel corso dell'incontro istruttorio e riportato nel verbale di cui all'All.01.

Inoltre, nel prendere atto delle modalità di individuazione dei nuovi indicatori ambientali, rispondenti a nuovi obiettivi ed azioni, si ritiene fondamentale che, nella fase successiva all'approvazione del Piano, si avvii un'attività di monitoraggio (secondo le previsioni) su tutti gli obiettivi e azioni di Piano, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 18 D.Lgs. 152/2006 e si dia comunicazione delle risultanze all'Autorità Competente per la VAS. Infine, a pagina 150 del Rapporto, si segnala l'assenza dei contenuti



previsti in merito ad alcuni punti di attenzione che il documento voleva evidenziare rispetto alle direzioni principali indicate al capitolo 6;

Riscontro nel Rapporto Ambientale:

Si evidenzia la constatazione che la massimizzazione della mobilità sostenibile sulle infrastrutture esistenti, che sostanzia gran parte delle previsioni del piano, si è configurata come l'unica alternativa possibile rispetto a lasciare inalterato lo stato delle cose (mancata attuazione del piano, "alternativa zero").

Relativamente agli interventi di "Nuova realizzazione" come la realizzazione di tracciato ferroviario "ex novo" tra Alba adriatica e Tortoreto ed il potenziamento infrastrutturale e di riorganizzazione dei servizi esistenti, non sono ravvisabili alternative ulteriori supportate da scelte economiche e ambientali favorevoli.

4. Alla luce dell'attività tecnico-istruttoria svolta dall'Autorità Competente per la VAS (per la quale si rimanda all'allegato Verbale):
 - Si ritiene necessario che nel Rapporto Ambientale venga illustrata l'evoluzione del Piano nell'ambito del percorso di aggiornamento (vecchi e nuovi obiettivi e le valutazioni ambientali complessive effettuate);

Riscontro nel Rapporto Ambientale:

è stato integrato il paragrafo 7.2.1 con il dettaglio dell'evoluzione dei contenuti del Piano.

- Nell'ambito della coerenza esterna, gli obiettivi di protezione e gli strumenti di pianificazione e programmazione in materia ambientale pertinenti al piano (strategie, piani approvati o aggiornati anche nel corso dell'iter del PRIT), dovranno essere contemplati e integrati nel Rapporto Ambientale;

Riscontro nel Rapporto Ambientale:

Sono stati integrati all'interno della coerenza esterna, capitolo 6 del Rapporto Ambientale, i Piani redatti successivamente alla fase preliminare di redazione del PRIT 2022-2035.

- Nel Rapporto Ambientale è necessario esplicitare gli interventi inerenti il potenziamento del servizio metropolitano (gestionali e strutturali) ed evidenziare in che modo



i servizi oggetto di aggiornamento del PRIT saranno “sostenibili”, ovvero, come si intenda perseguirli;

Riscontro nel Rapporto Ambientale:

L'ipotesi proposta dal PUMS prevede il prolungamento delle corse oltre L'Aquila estendendo il servizio dei treni provenienti da Sulmona e quelli provenienti da Terni, per attestarsi, da un lato a Sassa-Tornimparte e, dall'altro, a Paganica. Questa estensione dei servizi consentirebbe di assicurare 22 coppie di collegamenti tra ciascuna delle 7 stazioni/fermate in territorio comunale di cui, 10 da/per Terni e 12 da/per Sulmona. Di fatto si assicurerebbe un incremento della frequenza nella tratta urbana dell'Aquila che favorirebbe l'utilizzo di sistemi di interscambio nelle tre stazioni suburbane per garantire una migliore accessibilità al centro dell'Aquila con modalità alternative al mezzo privato motorizzato e innescando uno shift modale da supportare con altre politiche a favore della riduzione dell'utilizzo dell'automobile nei centri urbani.

Anche in questo caso, giacché l'intervento non prevede modifiche al tracciato, esso appare pienamente compatibile con gli obiettivi di tutela degli assetti naturali dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici, e dalle tradizioni culturali precipui del Parco Naturale Regionale. Inoltre, trattandosi di veicoli passeggeri anche l'incremento del servizio, e del numero di corse, non produce effetti significativi in termini acustici. Le altre componenti ambientali non risultano interessate da tale intervento.

- Si sollecita l'introduzione di riferimenti e/o indirizzi di carattere tecnico-scientifico per la gestione della viabilità connessa alla gestione della fauna selvatica volta alla prevenzione di incidenti stradali e alla salvaguardia di specie faunistiche in ambienti extraurbani, in particolare di quelle gravemente minacciate e maggiormente suscettibili alla mortalità stradale, formulando indirizzi finalizzati a sensibilizzare gli enti gestori o comunque i soggetti che hanno una competenza diretta su queste problematiche in linea con lo spirito di sostenibilità ambientale che accompagna l'aggiornamento del PRIT;

Riscontro nel Rapporto Ambientale:

Il paragrafo 7.4.1 è stato integrato con alcuni riferimenti tecnico scientifici per le modalità di prevenzione dell'incidentalità ed il mantenimento della continuità ecologica della rete ecosistemica. Tali indicazioni risultano utili a sensibilizzare gli enti gestori e i soggetti che hanno una competenza diretta su queste problematiche. La gestione



della fauna selvatica e la prevenzione dei relativi incidenti risulta particolarmente importante per le specie faunistiche in ambienti extraurbani, in particolare di quelle gravemente minacciate e maggiormente suscettibili alla mortalità stradale, e può essere perseguita limitando al massimo la frammentazione dei loro habitat.

Il Parere Motivato da atto del **Giudizio favorevole di V.Inc.A.** rilasciato dal CCR-VIA in data 21.11.2023 con Giudizio n. 4082 condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- per i singoli interventi di Piano che possono avere impatto sulle Aree Natura 2000 dovrà essere avviata specifica procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale;

Il Parere Motivato specifica inoltre:

- Si rimanda all'Autorità Procedente, nella fase istruttoria di competenza, prope-deutica all'approvazione del PIANO, la valutazione delle osservazioni trasmesse dalla **Provincia di Chieti** - prot. n. 0301795/23 del 12.07.2023 – in merito alla sussistenza di condizioni di interferenze/incompatibilità tra la Pianificazione Provinciale adottata con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 17 del 30.05.2023 ed il Piano Regionale Integrato dei Trasporti anche alla luce dell'allegato verbale. Qualora l'Autorità Procedente dovesse decidere per l'accoglimento DIPARTIMENTO TERRITORIO - AMBIENTE SERVIZIO VALUTAZIONI AMBIENTALI AUTORITA' COMPETENTE PER IL PROCEDIMENTO DI V.A.S. Pag. 9 a 9 dell'osservazione provinciale si evidenzia la necessità di informare l'Autorità Competente per la VAS al fine di valutare la natura della variante;
- Si demanda all'Autorità Procedente, successivamente all'approvazione definitiva del Piano, le **attività di monitoraggio** le verifiche e i controlli della fase attuativa, ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e di provvedere alle necessarie misure correttive qualora dalla citata attività di monitoraggio emergano impatti negativi imprevisti;



1.4 Motivazione dell'alternativa di Piano scelta

La valutazione ambientale viene effettuata prendendo in considerazione due scenari alternativi:

- **Lo Scenario di Riferimento (o Baseline, o Tendenziale)** costituito da quelle azioni/interventi già programmati a tutti i livelli, il cui stato di avanzamento tecnico-progettuale e procedurale, con la relativa copertura finanziaria, ne garantiscono la realizzazione entro l'orizzonte temporale del Piano e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato necessità di rimodulazione. Questi includono anche gli interventi già avviati (con lavori in corso). Queste azioni/interventi verrebbero infatti messi in atto anche in assenza del PRIT.
- **Lo Scenario di Piano**, costruito a partire dallo scenario di riferimento, ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PRIT prevede l'attuazione all'orizzonte temporale del piano per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Saranno quindi valutati gli effetti complessivi del Piano, costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro di riferimento (tendenziale) e gli scenari di piano.

Tale verifica deve essere condotta attraverso l'impiego di un set di indicatori, specifico per tipologia di azione e di componente ambientale interessata, e riferiti alla dimensione spazio-temporale del Piano, indicati nel presente documento e condivisi tra i soggetti che partecipano alla VAS.

Nella scelta del set di indicatori di valutazione si tenderà infine a privilegiare quelli che siano riassumibili in un ulteriore set di indicatori di monitoraggio, aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il controllo successivo degli effetti del piano durante la sua attuazione.

La valutazione comparata degli scenari del Piano Attuativo verrà effettuata sulla base dei valori ottenuti per ciascuno degli scenari presi in considerazione nell'elaborazione del piano.



Si procederà anche ad una valutazione qualitativa degli effetti delle singole azioni rispetto agli obiettivi di sostenibilità attraverso una matrice nella quale saranno evidenziati e commentati i possibili effetti delle azioni del piano.

VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE

Come riportato al paragrafo 5.4 del Rapporto ambientale sono stati analizzati gli scenari attuativi del PRIT 2022-2035 dai quali è emerso che l'impatto sullo share modale del trasporto pubblico derivante dalla progressiva entrata in funzione degli interventi di velocizzazione previsti sulla linea adriatica e sulla Pescara Roma incluse le rispettive linee afferenti e l'attuazione dei relativi modelli di esercizio del trasporto ferroviario regionale. In entrambi i casi agli interventi ferroviari si aggiungono quelli, di nuova previsione, di alcune linee di Bus Rapid Transit decarbonizzate che completano l'assetto della rete portante regionale di trasporto pubblico locale.

È interessante notare come l'amplificazione dei benefici di questa offerta infrastrutturale e di dotazione di servizi sia legata agli interventi di miglioramento dell'intermodalità e di servizi di mobilità condivisa sul cosiddetto ultimo miglio finalizzati, entrambi, a rendere maggiormente competitivo il trasporto collettivo rispetto all'utilizzo dell'auto privata.

Nella valutazione si è evidenziato il potenziale conflitto che si viene a creare con la realizzazione di tutti gli interventi stradali già programmati i quali determinano una contrazione dello share modale del trasporto pubblico. Va tuttavia osservato, nel caso specifico della regione Abruzzo, che tale contrazione risulta decisamente contenuta e che alcuni di questi interventi sono finalizzati a migliorare le condizioni di percorribilità e sicurezza della rete non ché ad evitare un uso improprio dell'autostrada da parte di flussi locali come verrà meglio evidenziato nella tabella successiva al grafico.

Pertanto, si ribadisce la constatazione che la massimizzazione della mobilità sostenibile sulle infrastrutture esistenti, che sostanzia gran parte delle previsioni del piano, si è configurata come l'unica alternativa possibile rispetto a lasciare inalterato lo stato delle cose (mancata attuazione del piano, "alternativa zero").

Con riferimento allo Scenario di Piano 2022-2035 si sottolinea che, relativamente agli interventi di "Nuova realizzazione" come la realizzazione di tracciato ferroviario "ex novo" tra Alba adriatica e Tortoreto ed il potenziamento infrastrutturale e di riorganizzazione dei



servizi esistenti, non sono ravvisabili alterative ulteriori supportate da scelte economiche e ambientali favorevoli.

RISULTATI DELLA VALUTAZIONE

Il PRIT, la cui redazione riprende gli obiettivi di sostenibilità generale e specifica di settore, è lo strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, sviluppa una visione di sistema dei trasporti e della mobilità regionale, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con lo stato e gli sviluppi territoriali e urbanistici, con effetti significativi sull'assetto complessivo del sistema.

Chiaramente gli effetti del Piano saranno in parte conseguenti ad azioni locali, quindi valutabili solo a quella scala, altri effetti si manifesteranno, invece, sull'intero territorio Regionale.

Nel settore della **mobilità** motorizzata privata, secondo ai modelli, la domanda di trasporto dovrebbe fortemente diminuire. Questo si riflette non solo nella ripartizione modale discussa sopra, ma anche nella riduzione delle percorrenze e dei tempi di percorrenza sulla rete stradale. Lo scenario di progetto vede una riduzione delle percorrenze dei veicoli leggeri di quasi il 30%, mentre la riduzione delle percorrenze dei veicoli pesanti è trascurabile.

Dall'analisi dei risultati delle simulazioni sulle **emissioni inquinanti** emerge che gli effetti di riduzione del PPMS rispetto alle emissioni sono significative. Infatti, determina riduzioni delle emissioni del 6% per le polveri e del 4% per NOx, senza considerare il rinnovo del parco veicolare.

Tali riduzioni, sono calcolate senza considerare il rinnovo del parco veicolare, per il quale si avrebbero riduzioni sensibilmente maggiori, ancor più se si prende a riferimento il programma europeo "fit for 55" nei quali si prevede la graduale riduzione delle emissioni dei veicoli leggeri (obiettivo intermedio riduzione $\geq 55\%$ al 2030), sino ad arrivare al 2035 a veicoli a emissioni zero nelle nuove immatricolazioni.

Viste le riduzioni delle percorrenze e quindi delle emissioni è ipotizzabile un miglioramento delle concentrazioni e quindi potenziali effetti positivi sulla salute delle persone che



risiedono nelle aree maggiormente influenzate da traffico. Tali effetti, ovviamente si ridurranno nelle zone influenzate dalle emissioni dalla zona produttiva.

Gli effetti del piano rispetto alla matrice **Emissioni climalteranti - cambiamenti climatici**, sono stati valutati sia in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti, che coerenza/conformità al Piano Nazionale Integrato Energia e Clima 2020 approvato a gennaio 2021 e al PTE approvato nel marzo 2022.

Dai risultati delle simulazioni nei vari scenari si riscontra, quindi, una riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂ pari a circa il 6% tra lo scenario attuale/tendenziale e quello di piano del PRIT.

Questo risultato è cautelativo considerando che la simulazione nei diversi scenari è realizzata a parità di parco veicolare ovvero non considerando gli effetti della transizione del mercato verso veicoli più sostenibili (elettrici, plug – in, veicoli per trasporto merci pesanti alimentati a GNL, biometano e idrogeno) e al maggiore utilizzo delle fonti rinnovabili anche nel settore trasporti (penetrazione pari al 22% dei consumi totali lordi del settore al 2030).

Ulteriori e significativi miglioramenti possono ottenersi dalle ulteriori strategie implementate volte a favorire una mobilità sostenibile attraverso la divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO₂ e al rinnovo del parco veicolare pubblico, compresa l'adozione di materiale rotabile ad emissioni zero.

In definitiva il PRIT ha ben integrato il tema della riduzione delle emissioni climalteranti, pur non avendo un obiettivo esplicito di riduzione dei combustibili fossili. Molte delle azioni, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile (divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO₂, compresa la mobilità dolce) risultano pienamente coerenti le strategie settoriali di livello superiore (fit for 55%, PTE, PNIEC).

Riguardo all'Incremento nell'utilizzo delle energie rinnovabili il PRIT, come detto in precedenza, ha un campo di azione limitato, potendo agire solo attraverso strumenti che spingano il trasporto privato a rinnovare il proprio parco veicolare e promuovere il rinnovamento della flotta di trasporto pubblico, verso veicoli alimentati con combustibili alternativi (elettrico, idrogeno, gas compreso il Biometano).

Dall'analisi delle simulazioni sulla popolazione esposta al **rumore** appare evidente come gli interventi del piano determino effetti positivi in riferimento alla popolazione esposta;



infatti, si hanno riduzioni rispetto allo stato attuale sulla popolazione esposta ai livelli acustici più alti, dell'1%.

Il piano comporta anche l'aumento di popolazione esposta a livelli acustici idonei alla residenza. Infatti come desumibile dalla tabella precedente aumenta la popolazione a livelli acustici non elevati, si ha infatti un aumento della popolazione esposta ai livelli acustici più bassi di circa il 3% rispetto all'attuale.

Si sottolinea come le valutazioni non possono considerare le eventuali opere di mitigazione, pertanto le stime fatte sono cautelative, in quanto i nuovi interventi, devono garantire il rispetto dei limiti normativi.

È comunque necessario in ogni fase di attuazione porre la massima attenzione e indirizzare verso un'ottimizzazione delle scelte e della progettazione, al fine di conservare la qualità acustica presente e minimizzare la dimensione delle eventuali opere di mitigazione necessarie.

In particolare è importante garantire la moderazione delle velocità sulla rete.

Considerando che il piano aumenta la popolazione esposta a bassi livelli acustici e cala quella esposta ad alti livelli acustici, ha potenzialmente un effetto positivo in termini di salute, riducendo i fenomeni di disturbo da rumore.

Si ricorda che intento della valutazione non è calcolare la popolazione esposta al rumore, compito che spetta alla mappatura acustica strategica, né garantire il rispetto dei Lden di 65 dBA che spetta al piano d'azione, ma verificare i potenziali effetti del piano sulla matrice rumore.

Comunque appare evidente che l'effetto del piano non è influente sul raggiungimento degli obiettivi sulla riduzione dei livelli acustici ai quali è esposta la popolazione, ma preme sottolineare, come in ogni caso le future fasi di progettazione ed attuazione saranno fondamentali proprio per garantire che localmente non vi sia un aumento della popolazione esposta ad eccessivi livelli acustici e per conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.

Si specifica con riferimento agli obiettivi di sostenibilità che la riduzione dell'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, nella progettazione delle nuove infrastrutture deve incentrarsi, in primo luogo su una ottimale scelta del tracciato che riduca al massimo i possibili impatti, quindi con interventi sulla sorgente (ad esempio asfalto fonoassorbente, mezzi TPL



caratterizzati da minor emissioni acustiche) poi con azioni lungo la via di propagazione (barriere acustiche, terrapieni...) e solo in ultima istanza con interventi diretti sui ricettori.

L'intervento più impattante sulle componenti **suolo-sottosuolo e acque** previsto dal Piano risulta essere l'arretramento della Linea Adriatica nella tratta Alba Adriatica-Tortoreto Lido (Variante di Tortoreto) (P-F1).

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura che interesserà prevalentemente suoli alluvionali e terrigeni costituiti da ghiaie, sabbie e conglomerati. La realizzazione dell'intervento comporta un aumento del consumo di suolo, essendo previsto quasi esclusivamente in zone non urbanizzate. La realizzazione dell'infrastruttura comporterà anche la costruzione di opere (ipotizzabili in eventuali sottopassi, sovrappassi, rilevati, gallerie), con conseguente produzione/fabbisogno di materiali, per i quali dovrà essere stimato un bilancio delle materie al fine di massimizzare il recupero dei materiali, limitando al minimo il consumo di risorse. L'intervento dovrà essere valutato con riferimento alle pericolosità idrogeologiche del territorio attraversato (dissesti e alluvioni) al fine di valutare opportuni accorgimenti progettuali e costruttivi e di mitigazione dei rischi. La realizzazione dell'infrastruttura comporta anche possibili conseguenze sullo stato ambientale dei corsi d'acqua attraversati e dei corpi idrici presenti nel sottosuolo.

Gli interventi previsti dal Piano che prevedono la realizzazione del secondo fronte stazione (P-CM2), si collocano in aree già urbanizzate, nelle quali non si rilevano particolari criticità idrogeologiche e non comportano un aumento del consumo di suolo. La realizzazione di tali strutture è subordinata all'esame degli aspetti geologici, strutturali e sismici dei siti, al fine di una corretta progettazione delle stesse.

La realizzazione di nuove aree di sosta per mezzi pesanti previste lungo le arterie autostradali (P-L01 e P-L02) comporterà un aumento del consumo di suolo e di superfici impermeabilizzate; tali impatti sono inevitabili per la realizzazione dei piazzali di sosta. Dovranno essere valutate tali interferenze al fine di prevedere opportune mitigazioni ed accorgimenti volti a non incrementare il carico idraulico sul reticolo di scolo e per la salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee.

Non sono emerse ulteriori criticità, ma in una successiva fase di progettazione si renderà necessario esaminare nel dettaglio gli aspetti geologici, strutturali e sismici delle aree in esame interessate dai principali interventi impattanti su tali componenti.



Per quanto attiene le **componenti percettivo-identitarie e storico-monumentale** a seguito delle valutazioni inerenti gli interventi di Piano effettuate in sede di Valutazione di Incidenza si è rilevato un unico intervento potenzialmente impattante a livello paesaggistico, ovvero il P-F1 Arretramento della linea Adriatica nella tratta Alba Adriatica - Tortoreto Lido. Negli estratti sopra riportati si è proceduto con la sovrapposizione fra tale intervento e i Beni culturali (D.Lgs 42/2004), Siti UNESCO e le aree sottoposte a Vincolo archeologico, verificando la completa assenza di interferenze. L'intervento ricade inoltre all'interno del vincolo paesaggistico L. 1497/39 che tuttavia interessa l'intera fascia costiera già ampiamente urbanizzata e interessata da altre infrastrutture viarie. Pertanto, non si ritiene significativo l'impatto dell'intervento sul paesaggio circostante. Ad ogni modo nelle fasi successive il progetto verrà sottoposto ad Autorizzazione Paesaggistica dove verranno analizzate nel dettaglio le potenziali interferenze con le componenti ambientali presenti.

Va evidenziato, quale considerazione generale per la componente **Paesaggio, ecosistemi e biodiversità**, 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.

L'efficacia e sostenibilità di tale scelta appaiono favorite da un approccio che da un lato affronta il tema della intermodalità e di una efficace connessione tra le reti di trasporto, e dall'altro mira a riconsiderare, in particolare ma non solo per la fruizione in modalità "attiva", la rete delle infrastrutture già esistenti sul territorio, riorganizzandole e rendendone flessibile ed efficace l'uso, e limitando gli interventi infrastrutturali alle situazioni strettamente necessarie raccordare tale rete (nodi di interscambio e intermodali).

Per la valutazione degli effetti dell'attuazione del PRIT rispetto al paesaggio, la Rete Natura 2000, e Aree Naturali Protette e l'insieme degli ambienti naturali, si evidenzia come le azioni del Piano considerate rilevanti siano quelle che comportano il cambio di destinazione d'uso di una porzione di territorio (sedime infrastrutture), e 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 (es.: Arretramento della linea Adriatica nella tratta Alba Adriatica - Tortoreto Lido: Variante di Tortoreto) e di eventuali manufatti necessari per l'interscambio (nodi di interscambio - centri di mobilità), o di modifiche (allargamenti) della sezione infrastrutturale attuale.

In base alle analisi svolte, si ritiene di potere escludere impatti negativi della attuazione delle opere previste dal PRIT sul sistema delle Aree Protette presenti in Regione.

Non si ravvisa inoltre al presente livello di pianificazione una possibile incidenza negativa dell'attuazione del Piano sulla presenza e tutela dell'orso bruno marsicano; si ritiene comunque opportuno raccomandare azioni di promozione dell'adozione di provvedimenti atti a limitare gli incidenti a carico della popolazione degli orsi.

Inoltre, le progettualità dovranno sempre garantire la continuità ecologica della rete ecosistemica, mediante l'inserimento di specifici elementi funzionali alla permeabilità del territorio da parte della fauna locale in totale sicurezza, sia per la stessa che per la popolazione. La gestione della fauna selvatica e la prevenzione dei relativi incidenti risulta particolarmente importante per le specie faunistiche in ambienti extraurbani, in particolare di quelle gravemente minacciate e maggiormente suscettibili alla mortalità stradale, e può essere perseguita limitando al massimo la frammentazione dei loro habitat.

In riferimento alla potenziale incidenza delle azioni del Piano sulla **Rete Natura 2000**, analizzate nello Studio per la **Valutazione di incidenza** allegato al presente RA, si riportano sinteticamente i contenuti di tale Studio, si ritiene di potere considerare non rilevante l'incidenza del Piano rispetto ai Siti della Rete Natura 2000.

In merito al consumo di suolo, la realizzazione della Variante di Tortoreto e delle aree di sosta per mezzi pesanti lungo le arterie autostradali, comporta inevitabilmente un aumento del consumo di suolo, essendo interventi previsti al di fuori di aree urbanizzate. Tale effetto negativo dovrà essere valutato al fine di prevedere opportune misure di mitigazione.

Dovranno essere valutate le interferenze dovute alla presenza di aree a pericolosità da frana e idraulica in relazione alla tipologia di interventi e opere previste, al fine di mitigare i rischi e non compromettere la stabilità dei terreni.



Gli interventi previsti in zone non urbanizzate possono comportare effetti negativi anche sullo stato ambientale delle acque superficiali e sotterranee, le cui interferenze dovranno essere valutate con riferimento alle opere previste, al fine di salvaguardare tali componenti.

Per tutti gli interventi che prevedono nuove opere, in una successiva fase di progettazione si renderà necessario esaminare nel dettaglio gli aspetti geologici, strutturali e sismici del territorio interessato.

In riferimento agli interventi interverenti, si è evidenziato quanto segue:

- Per alcuni interventi (Nuove linee di BRT; Realizzazione di nodi di interscambio - centri di mobilità nelle stazioni/fermate della rete ferroviaria/ ai capolinea delle Linee BRT), si è evidenziato che si attuano su infrastrutture esistenti, entro aree urbanizzate (o marginali ad esse) a ridotta valenza naturalistica ed ecologica.
- Per le altre azioni infrastrutturali sulla rete ferroviaria (Potenziamento del servizio metropolitano nell'area del cratere comprensivo degli interventi infrastrutturali propedeutici; Potenziamento dei servizi ferroviari nella Valle Roveto) si è evidenziato che si tratta di azioni di potenziamento del servizio sulle tratte esistenti, in ambiti già utilizzati, e senza trasformazioni dell'uso del suolo.

Gli interventi sul TPL infatti utilizzano infrastrutture già esistenti, riorganizzando linee e collegamenti e potenziando le connessioni ed il cadenzamento, privi di opere sui sedimi, e si ritiene che non sviluppino incidenze sui Siti interessati.

Quanto alla realizzazione di Centri di mobilità – Nodi di interscambio, si tratta sempre di interventi della tipologia P-CM 1 (Realizzazione di nodi di interscambio - centri di mobilità nelle stazioni/fermate della rete ferroviaria), e si è valutata non significativa l'incidenza in quanto tali Centri si attuano in corrispondenza di aree afferenti alle stazioni ferroviarie, dunque già urbanizzate.

Quanto agli interventi sull'infrastrutturazione ferroviaria, essi sono interventi tecnologici o di trasformazione a BRT, o interventi di potenziamento e riorganizzazione del servizio, sulla rete esistente: anche in questi casi si evidenzia che avranno impatti trascurabili sulle componenti naturali nei Siti interessati.

Si tratta dunque di interventi privi di effetti rispetto alla rete Natura. In particolare:



- non si prevedono incidenze sulle componenti abiotiche, in quanto il Piano non prevede opere o interventi in aree Natura 2000 che possano comportare impatti ambientali negativi importanti sulla stabilità e sulla natura dei suoli, sull'eventuale presenza di corpi idrici o sul possibile inquinamento delle falde, rispetto al consumo di suolo e nuove impermeabilizzazioni;
- analogamente, non si prevedono incidenze sulle componenti biotiche, ovvero effetti sugli habitat e sulle componenti floristiche e faunistiche presenti nei Siti;
- infine, in base alla natura degli interventi, si ritiene di poter considerare nulle le interferenze delle azioni del Piano sulle reti ecologiche e le loro connessioni con i Siti Natura 2000 (non sono previste nuove infrastrutture né viarie né ferroviarie).

Si ritiene inoltre opportuno rilevare che tra gli obiettivi del Piano c'è l'aumento degli spostamenti in modalità "sostenibile" rispetto alla situazione attuale, e l'insieme degli interventi proposti potrà determinare miglioramenti ambientali, quali l'incremento degli utenti del trasporto pubblico, con effetti positivi sulla qualità dell'aria, la redistribuzione della mobilità privata e delle merci e la fluidificazione del traffico, con conseguenti benefici generalizzati sull'ambiente e di conseguenza sulle aree naturalistiche presenti.