

DIREZIONE GENERALE
UOC ATI

Alla Regione MOLISE – II Dipartimento
Servizio Tutela e Valutazioni Ambientali
regionemolise@cert.regione.molise.it

OGGETTO: procedura di Valutazione Ambientale Strategica (artt. 11-18 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Regionale Trasporti 2022-2031 (PPRT). **TRASMISSIONE ISTRUTTORIA.**

Si trasmette, per i successivi adempimenti di competenza, l'Istruttoria Tecnica relativa alla procedura in oggetto, svolta dallo Staff per le Procedure Autorizzative e valutative di ARPA Molise.

Si precisa che l'eventuale assenza nella Relazione di paragrafi relativi ad alcuni fattori ambientali, tra quelli di cui all'art. 5, punto 1, lettera c), non implica l'assenza di problematiche e/o impatti ambientali sugli stessi ma è legata all'assenza presso la Scrivente Agenzia delle professionalità tecniche specifiche per tali fattori.

Si ribadisce, inoltre, che l'allegata Relazione tecnica ha valenza puramente istruttoria e non decisiva in ordine alla conclusione della procedura.

Distinti saluti.

Direttore Amministrativo
Dr.ssa Gianfranca Marchesani

*Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi
dell'art. 24 del D.Lgs n. 82 del 7.3.2005*

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE
Protocollo Arrivo N. 16788/2023 del 26-01-2023
Doc. Principale - Class. 0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

SEDI	INDIRIZZO	TEL.	FAX	E-MAIL
DIREZIONE GENERALE	Via U. Petrella 1 86100 CAMPOBASSO	0874•492600	0874•492644	dirgen@arpamolise.it
DIPARTIMENTO PROVINCIALE	C.da Selvapiana 86100 CAMPOBASSO	0874•492600	0874•492670	campobasso.dip@arpamolise.it
DIPARTIMENTO PROVINCIALE	Via Berta, 1 86170 ISERNIA	0874•492600	0874•492602	isernia.dip@arpamolise.it
SEZIONE DIPARTIMENTALE	Via del Lecci, 66 86039 TERMOLI	0874•492600	0874•492688	termoli.sez@arpamolise.it

**Valutazione Ambientale Strategica coordinata alla
Valutazione di Incidenza Ambientale**

ISTRUTTORIA TECNICA
Piano Regionale Trasporti 2022-2031

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE
Protocollo Arrivo N. 16788/2023 del 26-01-2023
Doc. Principale - Class. 0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Campobasso, 25 gennaio 2023

PREMESSA

Il presente documento raccoglie gli esiti delle valutazioni ambientali svolte da ARPA Molise per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (artt. 13/18 D.Lvo n. 152/2006 e ss.mm.ii.) relativa al **"Piano Regionale Trasporti 2022-2031"** richiesta dal Servizio Mobilità della Regione Molise.

Considerato che le aree oggetto di pianificazione non sono state ancora bene individuate e che, una volta messi a punto i programmi attuativi, gli interventi connessi alla realizzazione del Piano potrebbero interessare, direttamente o per prossimità, i Siti della Rete Natura 2000, ai sensi dell'art. 10 del D.Lvo n. 152/2002 la procedura di Valutazione Ambientale Strategica de quo si coordina con la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA). L'Istruttoria per la VInCA è svolta dal Servizio Fitosanitario Regionale - Tutela e Valorizzazione della Montagna e delle Foreste, Biodiversità e Sviluppo Sostenibile dei cui esiti ne darà atto il Servizio Tutela e Valutazioni Ambientali nel Provvedimento finale di VAS.

Tanto premesso, la presente istruttoria è finalizzata a valutare le potenziali implicazioni ambientali legate alla realizzazione del Piano in oggetto e non considera né determina in merito ad altri aspetti (ad esempio procedurali, pianificatori, etc.) non di competenza della scrivente Agenzia, per i quali si rimanda alle Strutture Competenti.

Documentazione di Piano, pareri pervenuti

Al fine di svolgere l'Istruttoria Tecnica sono stati presi in considerazione:

- la **documentazione progettuale ed ambientale**, predisposta dal Proponente e pubblicata sul sito web della Regione al link:
<https://www.regione.molise.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/18866>;
- i **contributi** dei Soggetti con Competenze Ambientali, individuati dalla Regione e dal Proponente nelle fasi iniziali della procedura, e pervenuti nel periodo di Consultazione sul Rapporto Ambientale:
 - **Provincia di Campobasso:** con nota Prot. Regione Molise n. 208514 del 19/12/2022, con cui trasmette la Determina Dirigenziale n. 2312 del 14/12/2022, comunica che *"... nessun componente della Commissione Interdisciplinare Provinciale ha rilevato osservazioni alla Valutazione ambientale strategica (VAS) relativa al Piano Regionale dei Trasporti 2021 - 2023 della Regione Molise - Comunicazione di avvio della consultazione ai sensi degli articoli 13, comma 5, e 14 del D.Lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale";*
 - **Ministero della Cultura - Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio - Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio del Molise:** con nota Prot. Regione Molise n. 206841 del 15/12/2022 il Ministero, precisando che le osservazioni rese in contesto di VAS non costituiscono parere finale che invece verrà rilasciato nella fase autorizzativa degli interventi, qualora si dovessero proporre interventi edilizi negli ambiti assoggettati alle specifiche norme di tutela, siano esse architettoniche, paesaggistiche, archeologiche, *"... letto il Rapporto Ambientale con particolare riferimento agli aspetti per i quali è competente,*

evidenziati ai punti 3.5 e 4.1.3 "Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del patrimonio culturale e naturale", viste le analisi e valutazione degli effetti le cui risultanze sono definite, per quanto riguarda il paesaggio ed i beni culturali, su un doppio livello, vale a dire "positivi potenzialmente rilevanti" e "positivi potenzialmente significativi" (Tabella 6.1 metodologia e analisi di valutazione applicata al Piano), comunica di condividere gli obiettivi prefissati".

➤ **Regione Molise - Servizio Pianificazione e Gestione Territoriale e Paesaggistica – Tecnico delle costruzioni:** con nota Prot. Regione Molise n. 212664 del 29/12/2022, il Servizio comunica che

- "preso atto che al punto 3.5 – Patrimonio culturale paesaggio – del Rapporto Ambientale del 20 ottobre "2022 non sono stati evidenziati problemi relativi alle aree di rilevanza paesaggistica, possibili impatti significativi sul paesaggio (compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) o misure per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi sul paesaggio dell'attuazione del piano;
 - dato atto che i vincoli paesaggistici sono presenti sul territorio regionale non solo sulle aree individuate dai Piani Territoriali Paesistici Ambientali di Area Vasta (P.T.P.A.A.V.), adottati e approvati ai sensi della legge regionale n. 24/1989, ma anche sui territori sottoposti a dichiarazioni di notevole interesse pubblico emesse direttamente dal Ministero della Cultura e sulle aree tutelate per legge ai sensi dell'articolo 142 del D.Lgs. n. 42/2004;
 - richiamate le norme dei P.T.P.A.A.V. n. 3 (Massiccio del Matese), 4 (Della Montagnola – Colle dell'orso), 5 (Matese Settentrionale), 6 (Medio Volturno Molisano), 7 (Mainarde e Valle dell'Alto Volturno) e 8 (Alto Molise), con riguardo ai comuni della provincia di Isernia nelle competenze di questo ufficio, in particolare dove è disposto che: "Per la formazione di Strumenti Urbanistici comunali, nel caso di contrasto tra le tavole costituenti il PTPAAV, sono prevalenti i contenuti delle tavole di analisi; ne consegue che nelle aree in cui sono stati individuati elementi di valore eccezionale (con esclusione degli elementi relativi al tematismo "produttività agricola") l'uso insediativo e infrastrutturale è sempre incompatibile; nelle aree in cui sono presenti elementi di valore elevato le previsioni dello strumento urbanistico sono soggette a verifica di ammissibilità per il/i tematismo/i individuato/i"
- si comunica che la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi previsti verrà effettuata di volta in volta sul progetto dei lavori secondo la documentazione prevista dalla normativa di settore".

Sintesi del Piano (contenuti desunti dal Rapporto Ambientale)

Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2022-2030 del Molise intende avviare una nuova stagione nel sistema della pianificazione dei trasporti regionale, proponendosi come uno strumento dinamico in grado di adeguare le proprie azioni agli esiti del monitoraggio.

Il Piano si configura attraverso la struttura del piano processo, ossia uno strumento in cui sono presenti una componente strutturale (Obiettivi e Strategie) e una componente operativa (Azioni e Proposte di azione).

Attraverso tale struttura, il PRT si propone di avere una certa flessibilità operativa derivante anche dal fatto che l'iter di approvazione successivo alla VAS opererà su due livelli distinti: il Consiglio Regionale potrà esprimersi e vincolare alla sua approvazione gli obiettivi e le strategie (componente strutturale), mentre tutte le azioni e le proposte di azione attuative (componente operativa) saranno oggetto di possibile revisione con atto di Giunta Regionale, sempre che dette azioni siano coerenti con gli obiettivi e le strategie del Piano.

In merito a ciò, nel Rapporto Ambientale si dichiara che *"Questo percorso, verrà garantito attraverso una scheda valutativa che verifica la coerenza delle decisioni con il quadro degli obiettivi e delle strategie; pertanto, solo le azioni coerenti con tale quadro potranno essere oggetto di modifica/aggiornamento da parte della Giunta Regionale senza ulteriori procedure di valutazione ambientale; viceversa, le ulteriori azioni che non dimostrino tale coerenza dovranno essere sottoposte a nuova procedura valutativa e all'approvazione del Consiglio Regionale. Tale processo si propone di superare la possibilità dei conflitti tra la parte strategica e quella operativa in occasione delle periodiche revisioni del PRT 2022-2031"*.

Rispetto a tale dichiarazione, tuttavia, **si condivide l'adozione della scheda valutativa di coerenza "senza ulteriori procedure di valutazione ambientale" solo per gli interventi non sottoposti alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e/o di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii. Infatti, in ragione di una serie di motivazioni di natura ambientale, meglio spiegate al par. "Valutazioni Ambientali" della presente Relazione Istruttoria, ed al fine di garantire la reale sostenibilità delle azioni si ritiene opportuno che in fase attuativa, fatta salva la dovuta coerenza con gli obiettivi e le strategie del Piano qui esaminati, gli interventi operativi/azioni/progetti etc. via via definiti seguano il normale iter procedimentale previsto dalla normativa di settore, con particolare riferimento al D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii. e relativi Allegati, nonché al DM 52/2015 ed altri.**

COMPONENTE STRUTTURALE (Obiettivi e Strategie)

L'arco di tempo di un decennio è un tempo breve per realizzare tutti gli obiettivi e le strategie previste dal Piano, ma è un tempo adeguato a leggere e valutare i cambiamenti che le azioni intraprese potranno determinare.

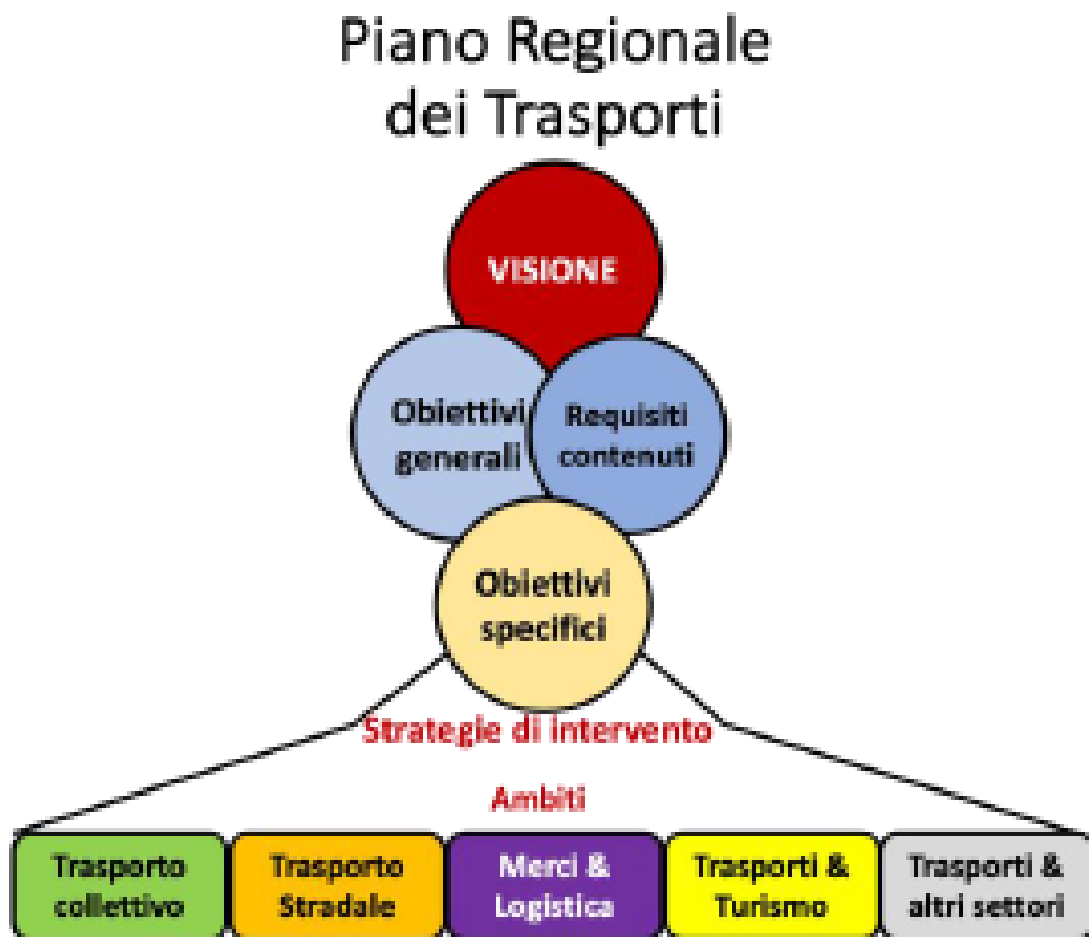
In tal senso il Piano delinea una visione al 2030, in cui si immagina che il Molise sarà una regione tanto più sostenibile rispetto a quella che conosciamo oggi, quanto più si riuscirà a migliorare l'accessibilità ai centri urbani e alle aree interne, garantendo al tempo stesso collegamenti nazionali e internazionali efficienti per le persone e per le merci. Il Piano Regionale dei Trasporti intende favorire la transizione verso una mobilità sempre più attenta alla salute e all'ambiente.

Particolare attenzione deve essere posta per l'inclusione socio-economica delle aree marginali della regione, sia attraverso la creazione di un'adeguata connettività informatica, sia attraverso la creazione di servizi di trasporto più flessibili e moderni, economicamente sostenibili e progettati in

modo da creare nuove e migliori opportunità per lo sviluppo di tutti i territori, invertendo talune tendenze negative in atto.

Tra gli obiettivi vi è anche quello di governare in modo integrato i processi di pianificazione dei servizi urbani ed extraurbani, al fine di consentire alle persone che si muovono nel territorio regionale, e ai turisti, di accedere a servizi informatizzati e centralizzati, che semplifichino e migliorino l'accesso ai sistemi di mobilità e dei trasporti, e di razionalizzare l'offerta del trasporto pubblico locale (TPL) su gomma e ferro in modo da renderla capillare e cadenzata nel tempo, di migliorare la qualità e la sicurezza del trasporto passeggeri e merci, di abbattere le barriere verso il servizio collettivo che sono ancora presenti per le persone a mobilità ridotta e più anziane.

Il Piano Regionale dei Trasporti ha individuato degli obiettivi generali, definiti dalla Regione. Tali obiettivi definiscono le direzioni rispetto alle quali la Regione intende muoversi per perseguire la proposta di visione. Gli obiettivi generali, uniti ai requisiti/contenuti minimi, definiscono le linee



guida rispetto alle quali il PRT si è mosso.

OBIETTIVI GENERALI

- ☐ Assicurare il diritto alla mobilità delle persone e delle merci, riservando un'opzione preferenziale al trasporto collettivo;
- ☐ Assicurare lo sviluppo economico della regione, attraverso una migliore integrazione dei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo, stradale e aereo;

- ☐ Assicurare il perfetto equilibrio tra i predetti obiettivi e la necessità di tutelare l'assetto ambientale.

Il PRT persegue i suoi obiettivi nel rispetto del paradigma del "Do Not Significant Harm", ovvero mitigando gli impatti sull'ambiente.

Ciascun Obiettivo generale è declinato in obiettivi specifici che contribuiscono, nell'ambito di propria pertinenza, a raggiungere il corrispondente uno specifico obiettivo generale. Gli obiettivi specifici dettagliano gli obiettivi generali e consentono la specificazione delle **strategie di intervento**, a loro volta articolate per **ambiti prevalenti** (cfr figura precedente): sotto-sistema di **trasporto collettivo** (trasporto pubblico locale su gomma, trasporto pubblico locale su gomma), sotto-sistema di **trasporto stradale**, sotto-sistema **merci e logistica**, sotto-sistema **turismo e trasporti**.

OBIETTIVI SPECIFICI E STRATEGIE

Os 1 - ACCESSIBILITÀ

- S1 definire una ipotesi di riorganizzazione del sistema di mobilità regionale: rappresentare uno scenario futuro ottimale di riferimento e, qualora possibile, soluzioni alternative;
- S2 prevedere un'organizzazione della mobilità regionale in termini di multi-modalità e intermodalità e, quindi, uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;
- S3 contribuire a migliorare l'attrattività e la qualità del territorio;
- S4 supportare la connettività e la coesione territoriale, al fine preciso di ridurre il fenomeno di marginalizzazione;
- S5 promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche.

Os2 - INTEGRAZIONE RETI E SERVIZI

- S6 realizzare una efficiente interconnessione fra le reti di rango regionale e quelle sovraregionali;
- S7 integrazione di un sistema multimodale dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada- mare sia per il trasporto delle persone, in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale.

Os3 - TRASPORTO COLLETTIVO/TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- S8 riorganizzare il trasporto pubblico locale su gomma, in raccordo con le prescrizioni comunitarie;
- S9 razionalizzazione dei servizi TPL nell'ottica della massima efficienza economica, riducendo le sovrapposizioni di percorsi e di orari; individuazione di possibili nodi di

interscambio e, quindi, un sistema intermodale gomma-ferro

- S10 garantire opzioni di trasporto che permettano di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; valutare la possibilità di sperimentare e/o attivare soluzioni di trasporto flessibili e innovative (es. servizi di trasporto a chiamata);
- S11 considerare l'obiettivo di aumento della percentuale di cittadini trasportati con mezzi alternativi all'auto privata;
- S12 migliorare qualità e affidabilità dei servizi di trasporto pubblico regionale locale in ambito urbano ed extraurbano;
- S13 potenziare i servizi di trasporto collettivo, anche mediante politiche di incentivazione di rinnovamento del materiale rotabile;
- S14 prevedere interventi di velocizzazione delle linee ferroviarie (vedi elettrificazione della rete, riqualificazione di impianti tecnologici, interventi su ferrovie non interconnesse).

Os4 - MERCIE LOGISTICA

- S15 Promuovere e sviluppare la competitività dell'area portuale e retroportuale, anche mediante l'adozione delle misure contenute nella prima fase di attuazione del piano portuale;
- S16 sviluppare sinergie ed accordi strutturali di collaborazione con poli logistici nazionali;
- S17 promuovere la cooperazione tra tutti i soggetti a diverso titolo interessati (autorità portuali e marittime, gestori di reti di trasporto, vettori, operatori economici) per lo sviluppo e la gestione integrata della piattaforma logistica regionale;
- S18 attivare forme di collaborazione con i comuni nell'ottica del miglioramento della crescita e dell'organizzazione dei servizi logistici;
- S19 integrazione di un sistema multimodale (benché di semplice cabotaggio) dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada- mare in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale di Termoli.

Os5 - SICUREZZA STRADALE

- S20 Fornire delle Linee Guida per gli enti locali al fine della redazione ed attuazione degli interventi finalizzati alla sicurezza stradale;
- S21 Promuovere e valutare interventi materiali riguardanti le infrastrutture che vadano ad eliminare i deficit e le inefficienze funzionali, al fine di assicurare l'accesso ai principali nodi di trasporto regionali e sovraregionali.

Os6 - ICT

- S22 Contemplare l'integrazione di strumenti ICT nella gestione e organizzazione della mobilità regionale, quindi prevedere anche il ricorso a sistemi di trasporto intelligenti (ITS – Intelligent Transportation System).
- S23 Informatizzare i servizi sull'utenza e sul monitoraggio della stessa, sulla gestione delle infrastrutture di trasporto e sul controllo del traffico.

COMPONENTE OPERATIVA (Azioni e Proposte di azione)

La struttura di piano processo assunta dal Piano Regionale dei Trasporti 2022-2031 dota lo strumento di una elevata dinamicità in relazione alla componente operativa, attribuendo un ruolo fondamentale al monitoraggio dell'efficienza delle "azioni" e delle relative "proposte operative". In questo disegno diviene di fondamentale importanza la capacità di gestire velocemente l'adeguamento delle azioni ai processi evolutivi della mobilità delle persone e delle merci.

La componente operativa si articola attraverso il quadro delle azioni individuate in relazione alle specifiche strategie di intervento e riguardano sia opere sulle quali le competenze sono spesso dello Stato (le reti TEN-T e il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti - SNIT), che infrastrutture di competenza Regionale (strade, autostrade, linee ferroviarie).

Nel primo caso le azioni costituiscono l'orientamento della Regione Molise, in merito alla realizzazione degli interventi, anche in relazione alla progettualità che si propone come necessaria e che dovrà essere adeguata e/o prodotta dai soggetti gestori delle diverse infrastrutture.

Le azioni normative e organizzative proposte, invece, si riferiscono per lo più alle dirette competenze della Regione o, in alcuni casi, a soggetti pubblici e privati che intendono attivarsi sinergicamente con la Regione.

Le azioni sono ulteriormente articolate attraverso le proposte di azione operative.

Il quadro delle azioni contempla, assieme alla previsione o alla possibilità di attivare investimenti in infrastrutture, anche iniziative di governo, investimenti di natura immateriale, analisi e l'attivazione di procedimenti di carattere propriamente amministrativo.

La proposta di PRT considera la realizzazione di opere, materiali e non, come di seguito elencate:

PIANIFICAZIONE STRATEGICA, GERARCHICA E CONDIVISA

- Creazione di un tecnico Ufficio di Piano che possa supportare con continuità il processo di pianificazione e che, in particolare:
- Istituire un osservatorio regionale che possa supportare lo stesso ufficio di piano e tutti i settori con competenze di pianificazione/programmazione.

RACCOLTA DATI SISTEMATICA E CONTINUATIVA

- sistematizzare tutte le fonti di dati esistenti in unico "data warehouse" regionale accessibile a tutti i settori;
- Individuare procedure di raccolta dati su flussi di domanda merci e passeggeri regionali, nazionali e internazionali riguardanti la Regione Molise,
- Individuare procedure di monitoraggio dello stato di funzionamento dei servizi di trasporto collettivo (gomma/ferro/mare).

- Individuare procedure di monitoraggio dello stato di fatto, manutenzione e funzionamento delle componenti dell'offerta di trasporto stradale.

IMPLEMENTAZIONE DI UN SISTEMA DI SUPPORTO ALLE DECISIONI A SCALA REGIONALE

- implementazioni di modelli per future attività di simulazione/valutazione di opzioni di intervento sul sistema di trasporto multi-modale (auto, gomma, ferro) della Regione.

AZIONI SUL SISTEMA DI TRASPORTO STRADALE

- adeguamento di infrastrutture di scorrimento veloce,
- adeguamento delle infrastrutture stradali di collegamento con la rete principale
- superamento delle criticità infrastrutturali e funzionali e delle attuali direttrici est-ovest;
- collegamenti con le direttrici autostradali nazionali Est a Ovest;
- la realizzazione di una "gronda" di scorrimento veloce a supporto del trasporto passeggeri e merci;
- la realizzazione di una "gronda" di scorrimento veloce a supporto del trasporto pubblico locale.
- Efficientamento funzionale delle infrastrutture stradali di adduzione alle direttrici est-ovest, presenti e future.
- Piani e programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di sicurezza delle infrastrutture con particolare riferimento a quelle degli enti locali.
- Infrastrutture stradali di collegamento con la rete principale in particolare con gli agglomerati produttivi e industriali più rilevanti della Regione su cui la Regione Molise si è impegnata anche nell'ambito della realizzazione delle ZES.
- la definizione del livello di servizio offerto dall'offerta di trasporto stradale e definizione delle direttrici stradali su cui agire per favorire le connessioni interne ed esterne;
- la definizione di interventi per il miglioramento dell'offerta di trasporto stradale in termini di tempi di viaggio (intra-regionali e extra-regionali) e di sicurezza stradale;
- la definizione di interventi di manutenzione straordinaria e/o programmata sui manufatti stradali;
- l'analisi della vulnerabilità della rete stradale regionale e definizione di interventi volti all'aumento della sua resilienza;
- l'individuazione di interventi in ambiti urbani, produttivi, turistici di interesse regionale;
- la proposta di realizzazione di piattaforma (piattaforme) tecnologiche rivolte al monitoraggio, controllo e gestione della rete stradale.

OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO DOLCE

- definizione della rete dei servizi minimi su gomma e individuazione delle direttrici su cui garantire servizi minimi;
- razionalizzazione dei servizi su gomma mediante una struttura gerarchica;
- riduzione sovrapposizioni e ridondanze dei servizi su gomma;
- proposizione di differenti possibili strutture funzionali dei servizi su gomma;
- proporre soluzioni al problema delle aree a domanda debole;
- definizione di una rete di infrastrutture e possibili servizi ferroviari;
- individuazione delle infrastrutture ferroviarie da efficientare;
- definizione di una struttura inter-modale alla scala regionale;
- definizione di una struttura inter-modale alla scala inter-regionale e nazionale;
- ammodernamento del parco veicolare (bus e treno) che oltre ad avere effetti sul scarso confort del servizio, ha effetti sulla regolarità del servizio, sulla efficienza del servizio e, quindi, sui costi diretti e indiretti del servizio stesso (per le aziende e gli utenti).
- creazione di nuovi golfi di fermata mediante una progettazione integrata/sinergica degli stessi.

TRASPORTO CICLABILE

- supportare forme di inter-modalità (bici/gomma; bici/ferro) in tutti i comuni hub si servizi su gomma e/o sede di stazioni ferroviarie con servizi regionali.

GESTIONE DELLA DOMANDA DI SPOSTAMENTI DEL TERRITORIO E TEMPI DEL TERRITORIO

- individuazione di un mobility manager aziendale (sia per la pubblica amministrazione che per il settore privato) per meglio organizzare e gestire non solo gli spostamenti sistematici casa-studio e casa-lavoro, ma studiare la reale esigenza di spostamento "fisico" per gli spostamenti "casa-lavoro", per programmare una sistematica pianificazione dell'uso dello "smart working" che vada al di là della crisi pandemica COVID.
- procedere alla digitalizzazione mediante banda larga di tutti i comuni, commutando alcune attività fisiche primarie in attività immateriali (e.g. smart working).
- Rilanciare la digitalizzazione di tutti i servizi che non richiedono uno spostamento fisico, anche mediante un supporto diretto ai comuni la cui popolazione, per età anagrafica, non è adusa all'utilizzo di servizi digitali avanzati, informatizzazione, digitalizzazione e innovazione tecnologica procedure/processi informatiche/informatizzate in tutti i settori primari (es. scuola, sanità, trasporti);
- Creare una piattaforma digitale che rappresenti un canale diretto di interazione tra Mobility Manager e uffici competenti sulla programmazione dei servizi di TPL, per creare un'interazione sistematizzata e sistemica che consenta di gestire esigenze specifiche, anche in un'ottica di futura interazione con il gestore sei servizi di TPL.

- informatizzazione, digitalizzazione e innovazione tecnologica dei sistemi e delle procedure/processi dei trasporti e della logistica, Supportare connessioni con sistemi portuali, aeroportuale e ferroviaria nazionali.

EFFICIENTAMENTO AMBIENTALE ED ENERGETICO DEL PARCO VEICOLARE AUTO, AUTOBUS E ROTABILI

- il rinnovo del parco autobus;
- la progettazione della composizione del parco veicolare più adatta alle esigenze della Regione Molise, sia in termini di alimentazione (metano, full-elettrici, ibridi, idrogeno, ecc.) che di dimensione. Il tutto in coerenza con la rete dei servizi minimi, le esperienze delle aziende operanti, il profilo pano-altimetrico dei percorsi dei servizi minimi.
- la realizzazione di infrastrutture a supporto delle tipologie di alimentazione che si riterranno più coerenti.
- Il rinnovo del materiale rotabile, alla luce della futura elettrificazione delle linee regionali ma soprattutto a supporto degli investimenti che si stanno facendo a supporto della rete ferroviaria.
- il rinnovo del parco autobus;
- la progettazione della composizione del parco veicolare più adatta alle esigenze della Regione Molise, sia in termini di alimentazione (metano, full-elettrici, ibridi, idrogeno, ecc.) che di dimensione. Il tutto in coerenza con la rete dei servizi minimi, le esperienze delle aziende operanti, il profilo pano-altimetrico dei percorsi dei servizi minimi.
- la realizzazione di infrastrutture a supporto delle tipologie di alimentazione che si riterranno più coerenti.
- Il rinnovo del materiale rotabile, alla luce della futura elettrificazione delle linee regionali ma soprattutto a supporto degli investimenti che si stanno facendo a supporto della rete ferroviaria.

MITIGAZIONE DEL RISCHIO DI INCIDENTALITÀ STRADALE

- prevenzione passiva, ovvero interventi sulle infrastrutture lineari, infrastrutture puntuali e sui dispositivi di sicurezza passiva.
- prevenzione attiva, agendo sul guidatore, sulla interazione guidatore-infrastruttura, sulla interazione veicolo-infrastruttura, digitalizzare le infrastrutture esistenti e supportare la evoluzione naturale di ogni infrastruttura stradale principale verso paradigma "Smart Roads". Interazione diretta veicolo-veicolo (V2V), interazione veicolo-infrastruttura (V2I) e interazione Veicolo con sistemi in-cloud in grado di gestire il deflusso veicolare in sicurezza (V2X e IoT).

Nel breve periodo è necessario prevedere:

- la realizzazione/potenziamento di sistemi di monitoraggio del deflusso veicolare lungo le arterie di grande comunicazione regionale;
- la realizzazione/potenziamento di dispositivi (fissi o on-line) di informazione

all'utenza sulle condizioni del traffico, su pericoli esistenti, su condizioni meteo-climatiche e tempi di viaggio attesi.

- la installazione di sistemi di controllo/riduzione della velocità nei punti ad alta incidentalità stradale.

OPPORTUNITÀ ECONOMICHE, SOCIALI E URBANISTICHE

- rispondere alla richiesta di un sistema logistico efficiente è prioritario al fine di favorire la nascita di aggregatori/start-up/attività in grado di produrre valore aggiunto, esportare e attrarre flussi merci, favorire lo sviluppo delle ZES garantire costi logistici competitivi.

INTERAZIONE E RAPPRESENTATIVITÀ

- Definire e sviluppare politiche di marketing verso l'esterno

SISTEMA DI TRASPORTO E TURISMO

- Individuare le esigenze specifiche dei differenti segmenti turistici che potrebbero interessare la Regione Molise;
- individuazione di direttrici da servire con servizi di trasporto collettivo sia per collegamenti intra-regionali, sia per collegamenti da/verso i principali hub ferroviari, aeroportuali e portuali presenti nelle Regioni limitrofe.
- individuazione di strategie a supporto di modalità di trasporto alternative che abbiano sia funzione di connessione (mobilità ciclabile, servizi di sharing) ma anche una funzione turistica (e.g. ferrovie, cammini/tratturi, ecc.).
- individuazione di strategie infrastrutturali e gestionali rivolte a rendere accessibili e confortevoli le porte di ingresso alla Regione: stazioni ferroviarie, terminal bus e porto di Termoli.

MERCE E LOGISTICA

- definizione delle politiche di sviluppo della Regione e definizione delle aree coinvolte, delle funzioni ipotizzate;
- preventiva definizione delle esigenze in termini di connessioni e di capacità di trasporto;
- Individuazione di strategie infrastrutturali, gestionali e normative a supporto delle esigenze e delle aree coinvolte.

SCENARI INFRASTRUTTURALI REGIONALI

Di seguito si delineano i principali scenari ipotizzati per il trasporto su ferro e trasporto su gomma.

Sistema trasporto su ferro

Gli scenari di intervento previsti nel PRT sono di seguito elencati:

- 1) Metropolitana Leggera tratta Matrice-<Campobasso-Bojano
- 2) Elettificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso
- 3) Completamento Raddoppio Pescara – Bari, tratta Termoli – Lesina
- 4) Il piano stazioni (migliorare accessibilità e servizi di adduzione)
- 5) Piano ferrovie turistiche

Sistema trasporto su gomma

Gli scenari di intervento sono volti ad efficientare le caratteristiche delle arterie principali individuate nel piano, ad intervenire sulle maglie infrastrutturali che fungono ai collegamenti interni e da/verso i principali attrattori: Campobasso, Isernia, Larino, Termoli, Venafrò. Si prevedono i seguenti interventi:

- incrementare il grado di connettività della rete stradale;
- incrementare la resilienza della rete stradale;
- migliorare l'efficienza in termini di capacità di movimentazione e fluidificazione dei flussi veicolari;
- migliorare l'efficacia in termini di tempi di viaggio;
- migliorare la sicurezza stradale.

Gli interventi si distinguono in macro-categoria:

- interventi a supporto della connettività inter-regionale e nazionale
- interventi a supporto della connettività intra-regionale (per questa categoria sono state identificate tre aree di intervento prioritarie)

Per ulteriori dettagli si rimanda ai documenti di Piano depositati per la VAS de quo.

Analisi di coerenza

Riguardo alla coerenza esterna del Piano, si prende atto che la stessa è stata effettuata confrontando il Piano Trasposti con le norme e i riferimenti in materia di pianificazione e sostenibilità sia sovraordinati (verifica in senso verticale) sia di pari livello (verifica in senso orizzontale).

Nel merito dell'analisi di coerenza, relativamente agli strumenti di tutela della risorsa idrica (Piano di Tutela delle Acque della Regione Molise e Piano di Gestione delle Acque), si rileva che il

Rapporto Ambientale indica che il Piano Regionale dei Trasporti persegue finalità non correlate con quelle dello strumento esaminato (cfr. pag. 131 Rapporto ambientale). Tuttavia, ai fini della tutela delle risorse idriche sotterranee si ritiene opportuno prevedere idonee misure di tutela e limitazioni nei casi in cui le opere infrastrutturali interferiscano con zone di rispetto di cui all' art. 94 dal D.Lvo n. 152/06 "Disciplina delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano".

Si evidenzia, altresì, che non risultano valutati i Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico redatti dalle Autorità di Bacino distrettuali (cfr. Tabella 4.3.10-1. Piani e programmi analizzati per la valutazione di coerenza del PRT 2022/2031), sebbene risulti necessario che il PRT sia coerente con i quadri conoscitivi, le limitazioni e i condizionamenti contenuti dei citati piani.

Infine, si rileva che il Rapporto Ambientale non esamina la coerenza interna fra obiettivi e azioni di Piano, per cui non è possibile valutare compiutamente il grado di efficacia delle azioni nel raggiungere gli obiettivi che il Piano si propone. Considerato che solo in una successiva fase attuativa in corrispondenza di ciascuna azione potranno essere definite misure ed interventi operativi specifici, l'eventuale griglia di valutazione della coerenza interna obiettivi/azioni potrebbe essere utilizzata quale riferimento per definire misure attuative maggiormente performanti rispetto agli obiettivi del Piano, oltre che quelle più sostenibili sotto il profilo ambientale.

Valutazioni Ambientali

In linea generale, si condivide quanto espresso dal Servizio Fitosanitario Regionale nell'ambito del Format Valutatore per la Valutazione di Incidenza riguardo alla necessità di sottoporre a valutazione ambientale gli interventi che verranno definiti nella fase attuativa del Piano in seguito alla sua approvazione.

Infatti, dato il livello "strategico" del Piano e la correlata mancanza di una localizzazione e di una migliore specifica degli interventi, espressamente demandata alle fasi successive, non è possibile valutare in modo puntuale i potenziali impatti che l'attuazione del Piano potrà determinare sulle componenti ambientali. Inoltre, evidentemente a causa della non puntuale definizione degli impatti, non risultano enucleate le relative misure di mitigazione, né eventuali criteri ambientali o di sostenibilità da adottare in fase esecutiva. Lo stesso vale per il Piano di Monitoraggio Ambientale per il quale, tuttavia, si rimanda la paragrafo specifico della presente Relazione in coda alle "Valutazioni Ambientali".

In considerazione di ciò, ai fini della reale sostenibilità del Piano risulteranno fondamentali le procedure di valutazione ambientale (Valutazione di Impatto Ambientale e/o Verifica di assoggettabilità a VIA) a cui gli interventi operativi del Piano dovranno eventualmente essere sottoposti secondo normativa.

Ciò nondimeno, al presente livello di valutazione si rappresenta quanto segue:

EMISSIONI IN ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA

Come pure dichiarato all'interno del Rapporto Ambientale e dell'elaborato "Sistema di Trasporto e Ambiente, la matrice ambientale Aria (emissioni e qualità) è strettamente legata al sistema trasporti in quanto maggiormente interessata da potenziali interferenze con impatti a volte notevoli sulla qualità. Infatti, in base ai dati dell'inventario delle emissioni della Regione Molise, i trasporti stradali rappresentano una delle fonti principali di NOX (41%), CO (29%), PM10 (11%) e

PM2.5 (17%), COV (21%) emesse in atmosfera, così come il riscaldamento civile: NOX (7%), CO (44%), PM10 (31%), PM2.5 (53%), COV (27%) (cfr. dati P.R.I.A.Mo.).

In considerazione di ciò e del fatto che la definizione degli interventi del PRT viene rimandata alla sua fase attuativa, si segnala l'opportunità di prevedere in detta fase la massima coerenza con quanto previsto nell'ambito del Piano Regionale Integrato per la qualità dell'Aria del Molise – P.R.I.A.Mo., con particolare riferimento al macro-settore "Città e trasporti stradali" le cui Linee di Azioni vengono di seguito riportate:

A CITTÀ E TRASPORTI STRADALI	
1/A. Forme di mobilità sostenibile in alternativa all'uso del veicolo privato	
1/A.1	Scelte urbanistiche per la mobilità sostenibile
1/A.2	Progressiva estensione delle limitazioni della circolazione dei veicoli più inquinanti
1/A.3	Sostegno alla mobilità elettrica in ambito urbano
1/A.4	Incentivazioni a veicoli a metano e GPL
2/A. Pianificazione territoriale	
2/A.1	Inserire obiettivi di qualità dell'aria e di saldo emissivo zero in tutti gli strumenti di pianificazione.
3/A. Promozione e ottimizzazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale	
3/A.1	Rinnovo parco autobus con sostituzione degli autobus più inquinanti con autobus a minor impatto ambientale
3/A.2	Riqualificazione dell'offerta dei servizi del tpl per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato
3/A.3	Interventi per l'interscambio modale: miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico
3/A.4	Attivazione di un sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale (ferro, gomma, servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica...)
4/A. Promozione della mobilità ciclabile	
4/A.1	Riqualificazione della rete ciclo-pedonale
4/A.2	Potenziamento bike-sharing
5/A. Regolamentazione della distribuzione delle merci in ambito urbano	
5/A.1	Limitazione degli accessi alle zone urbane ai veicoli commerciali più inquinanti
6/A. Rete ferroviaria	
6/A.1	Promozione di interventi per l'elettrificazione della rete ferroviaria
7/A. Riqualificazione energetica degli edifici	
7/A.1	Riqualificazione energetica edifici pubblici (in sinergia col PEAR)
7/A.2	Riqualificazione energetica degli edifici ad uso industriale (in sinergia col PEAR)
8/A. Riqualificazione di impianti termici	
8/A.1	Promozione di interventi per la sostituzione di impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti di climatizzazione invernale utilizzanti generatori di calore a condensazione con requisiti minimi di rendimento termico utile
8/A.2	Incentivazione dell'utilizzo di combustibile a minor impatto ambientale

8/A.3	Limitazione di utilizzo degli apparecchi domestici a bassa efficienza nelle aree sensibili nel periodo autunno/inverno
8/A.4	Definizione di requisiti minimi di efficienza degli apparecchi nelle aree di superamento dei VL per PM ₁₀ e NO ₂
8/A.5	Certificazione degli impianti a legna e biomasse < 35 kW e delle stufe e caminetti
9/A. Adeguamento regolamenti comunali	
9/A.1	Adozione di requisiti di eco-sostenibilità nei regolamenti edilizi comunali
10/A. Misure gestionali per il risparmio energetico	
10/A.1	Obbligo di mantenere chiuse le porte di accesso al pubblico da parte di esercizi commerciali, pubblici, ecc. per evitare dispersioni termiche sia nel periodo invernale che in quello estivo
11/A. Estensione delle ZTL e delle aree pedonali nei centri storici	
11/A.1	Promozione di aree ZTL
11/A.2	Armonizzazione delle regole di accesso e sosta nelle ZTL
11/A.3	Promozione dell'estensione delle aree pedonali
12/A. Limitazione della circolazione privata in area urbana	
12/A.1	Limitazione della circolazione in area urbana per le categorie veicolari più inquinanti
12/A.2	Agevolazioni accesso ZTL e parcheggi gratuiti per veicoli elettrici
12/A.3	Azioni per sopperire la domanda di mobilità privata con il trasporto pubblico (es. abbonamenti agevolati)
13/A. Meccanismo condiviso di attuazione di misure emergenziali in caso di superamenti prolungati dei VL di qualità dell'aria	
13/A.1	Domenica ecologica emergenziale con limitazione per medesime categorie di veicoli
13/A.2	Abbassamento di 1 grado della temperatura negli ambienti riscaldati
14/A. Opere infrastrutturali	
14/A.1	Realizzazione di percorsi alternativi per la deviazione del traffico dal centro della città di Venafro, per il flusso veicolare da e per Roma.
15/A. Spostamento modale delle merci su rotaia	
15/A.1	Promuovere lo spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia

Ai fini della coerenza delle azioni operative del PRT, inoltre, si segnala anche l'analisi di coerenza svolta per il P.R.I.A.Mo. nell'ambito del processo di VAS da cui è possibile dedurre le azioni maggiormente promosse dal P.R.I.A.Mo.

Infine, si rammenta che nell'ambito del P.R.I.A.Mo. sono stati definiti specifici **"criteri**

ambientali" da applicare nella realizzazione delle successive misure attuative, in modo da condizionare la realizzazione del P.R.I.A.Mo. al rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale che all'epoca sono stati individuati anche sulla base delle criticità regionali di ciascuna componente ambientale.

Dato lo stretto legame tra la matrice Aria e il sistema trasporti, si ritiene opportuno che la definizione delle azioni operative del PRT in fase attuativa tenga in debito conto, oltre che la massima coerenza con le azioni del P.R.I.A.Mo., anche i citati "criteri ambientali" rinvenibili nelle Schede misura allegati al PRIAMo per il macro-settore "Città e trasporti stradali" (schede misura nn. 1-15, pagg. 34-43 del P.R.I.A.Mo.).

SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE

Come accennato al par. "Analisi di coerenza", ai fini della tutela delle risorse idriche sotterranee dovranno essere previste opportune misure di tutela e limitazioni nei casi in cui le opere infrastrutturali interferiscano con zone di rispetto di cui all' art. 94 dal D. Lgs n. 152/06 "Disciplina delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano".

Inoltre, l'attuazione del Piano non potrà pregiudicare il perseguimento degli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici superficiali e sotterranei di cui agli articoli 76 e 77 del TUA.

Gli interventi previsti nel Piano dovranno essere attuati tenendo in debita considerazione la fragilità del territorio regionale in ordine alle problematiche connesse al dissesto idrogeologico e alla tutela delle risorse idriche. Al fine di non pregiudicare le condizioni di sicurezza delle infrastrutture si dovrà porre particolare attenzione alla progettazione e alla realizzazione di opere in corrispondenza di aree in frana segnalate nei Piani e Studi territoriali disponibili (Progetto IFFI e Piani Stralcio per L'Assetto Idrogeologico).

Pertanto devono essere definite in modo accurato sia le misure per impedire, ridurre e compensare in modo adeguato gli eventuali impatti negativi e significativi sulla componente sottosuolo e acque sotterranee, sia le modalità raccolta di dati e di elaborazione degli indicatori per le attività di monitoraggio e controllo degli impatti.

RUMORE

In ragione della mancata localizzazione degli interventi, non si è a conoscenza se i Comuni interessati dall'attuazione del Piano hanno adottato un piano di zonizzazione acustica ai sensi del DPCM 1 marzo 1991.

Pertanto, in fase attuativa e per determinati interventi che potenzialmente possono peggiorare il clima acustico in fase di cantiere e/o di esercizio, si rappresenta la necessità di prevedere valutazioni specifiche in materia acustica ovvero monitoraggi ad hoc e prescrivere, in caso di superamento, opportune misure di mitigazione quali, ad esempio, l'adozione di barriere fonoassorbenti.

MONITORAGGIO

Come riportato nel Rapporto Ambientale (cap. 8 "Misure per il monitoraggio ambientale del PRT 2022/2031"), ai sensi dell'art. 18 del D.Lvo 152/2006, "... il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati

e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive". In tal senso, il Piano di Monitoraggio Ambientale in ambito VAS dovrebbe articolarsi in **indicatori di impatto** (per il controllo degli impatti ambientali derivanti dall'attuazione del Piano) e in **indicatori prestazionali** (per il controllo del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati).

Inoltre, al set di indicatori "ambientali" dovrebbe affiancarsi il set di indicatori "di Piano" diretti a verificare l'efficacia del Piano nel raggiungere gli obiettivi prefissati (**indicatori di risultato**) e la sua efficienza nell'attuare gli interventi pianificati (**indicatori di processo**).

Tuttavia, anche solo relativamente agli aspetti "ambientali", il Rapporto Ambientale non individua come dovrebbe né gli indicatori di impatto connessi alle azioni, né quelli prestazionali connessi agli obiettivi di sostenibilità.

In merito a ciò si ritiene opportuno che in fase attuativa, allorché saranno meglio definiti gli interventi operativi, gli stessi siano accompagnati da adeguati Piani di monitoraggio al fine di poter realmente seguire nel tempo la significatività degli eventuali impatti ambientali connessi con l'attuazione del Piano. Ciò, naturalmente, potrà essere fatto nell'ambito delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale o Verifica di assoggettabilità a VIA cui eventualmente gli interventi verranno sottoposti secondo normativa.

(Relazione istruttoria a cura dello Staff per le Procedure Autorizzative Valutative, nominato con Provvedimento del Commissario Straordinario n. 55 del 19/02/2020 nonché disposizione Prot. n. 5801/2021)

**Il titolare dell'Incaricato di Funzione
Organizzativa
"Valutazioni Ambientali VIA, VAS, VInCA
e Monitoraggio"**
Dr.ssa Emanuela TOLVE

