

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

S.O. AMBIENTE

PROGETTO DEFINITIVO

Velocizzazione della linea ferroviaria Pescara - Roma:

Raddoppio della tratta Pescara P.Nuova - Chieti - Interporto d'Abruzzo

INTEGRAZIONI ALLE RICHIESTE DELLA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS

NOTA MATTM.REGISTRO UFFICIALE.USCITA.0139577.14-12-2021

SCALA:

Addendum alla Relazione Paesaggistica

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

IA4S 00 D 22 RH IM0002 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	F. Massari	Gennaio 2022	F. Demarinis G. Dajelli	Gennaio 2022	T. Paolotti	Gennaio 2022	ITALFERR S.p.A. C. Polini Ge. C. Polini Dott.ssa Carolina Frongia Ordine Agrotecnici e Agronomi di Roma, Rieti e Viterbo n. 645

File: IA4S00D22RHIM0002001A.doc

n. Elab.:

INDICE

1	INTEGRAZIONE 4.1.....	3
2	INTEGRAZIONE 4.2.....	12
3	INTEGRAZIONE 4.3.....	16

quinte visive, e la posizione altimetrica dei punti di osservazione, da un lato, e le tipologie di condizioni di visibilità a queste associate, dall'altro.

1 INTEGRAZIONE 4.1

Categorizzazione delle visuali

Lo studio della modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo si sviluppa a valle dello studio dei caratteri del paesaggio, finalizzato a stabilire le aree per le quali il rischio di avvertire la presenza delle opere si manifesta critico ed è propedeutico all'eventuale formulazione degli interventi di accompagnamento alla trasformazione per diluirne la presenza nel contesto paesaggistico percepito.

L'impianto metodologico si articola nelle seguenti due fasi:

- Individuazione degli ambiti di fruizione visiva potenziali all'interno del bacino percettivo

Gli ambiti di fruizione visiva potenziali sono stati assunti come quelle porzioni del territorio al cui interno è collocata l'area di intervento, che costituiscono l'insieme dei punti dai quali detta area risulta teoricamente percepibile, prescindendo con ciò dai condizionamenti determinati dagli elementi di matrice naturale ed antropica presenti.

L'identificazione degli elementi territoriali rispondenti a tale definizione comporta lo svolgimento di un'attività di analisi del territorio a ciò specificatamente finalizzata, che è stata condotta mediante un processo di loro progressiva selezione e classificazione.

Per quanto attiene all'articolazione del processo di identificazione degli ambiti di fruizione visiva potenziale, tale processo è stato sviluppato attraverso la selezione degli elementi del territorio in funzione del criterio di accessibilità. In ragione di tale criterio ed in armonia con quanto disposto dall'allegato al DPCM 12.12.2005, sono stati selezionati gli elementi territoriali rispondenti al requisito della «normale accessibilità», operazione questa che ha portato all'individuazione di un primo insieme costituito dalla rete viaria presente all'interno dell'area di studio.

- Individuazione degli assi di fruizione visiva prioritari

Gli assi di fruizione visiva prioritari sono stati assunti come quelle viabilità dalle quali l'area di intervento risulta realmente percepibile.

La loro identificazione discende da un'attività di selezione degli ambiti di fruizione visiva potenziale, condotta sulla base delle condizioni di visibilità determinate dalle quinte visive dei punti di osservazione e dalle loro caratteristiche altimetriche. In tal senso, il criterio di selezione degli assi di fruizione effettiva è stato individuato nella correlazione definita tra la natura e consistenza delle

Le tipologie di condizioni di visibilità assunte sono state le seguenti:

Condizioni di visibilità	Intelligibilità
Visuale diretta (fino a 300 m dall'opera)	L'area di intervento è effettivamente visibile nella sua interezza o per sua buona parte. Tale condizione offre la possibilità di distinguere i singoli componenti della scena osservata; all'interno della quale si ritiene che l'area di intervento e, con essa, le modifiche ad essa apportate dalle opere in progetto possano essere, almeno sotto il profilo teorico, percepite in modo distinto. Le principali condizioni che determinano tale tipologia di visuale sono: <ul style="list-style-type: none"> • Vicinanza all'area di intervento (entro i 300 m dall'area di intervento) • Ambito a valenza panoramica o privo di elementi verticali che fungono da barriere percettive
Visuale diretta in campo largo (oltre i 300 m dall'opera)	L'area di intervento è visibile, ma le condizioni di intelligibilità dell'area di intervento sono tali da non consentire di apprezzarne le modifiche operate dalle opere in progetto. Le principali condizioni che determinano tale tipologia di visuale sono: <ul style="list-style-type: none"> • Distanza superiore ai 300 m dall'area di intervento • Ambito a valenza panoramica o privo di elementi verticali che fungono da barriere percettive
Visuale filtrata o parziale	La vista dell'area di intervento risulta frammentata o non consente la percezione di sue parti atti ad identificarla come tale. Le principali condizioni che determinano tale tipologia di visuale sono: <ul style="list-style-type: none"> • Ambito connotato dalla presenza di elementi verticali che fungono da barriere percettive (ad esempio masse e filari arborei, edificato)
Visuale interdotta	L'area di intervento non risulta percepibile in alcun modo.

Condizioni di visibilità	Intellegibilità
	<p>Le principali condizioni che determinano tale tipologia di visuale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ambito connotato dalla presenza di elementi verticali che fungono da barriere percettive (ad esempio masse e filari arborei, edificato) Diversità altimetrica rispetto all'area di intervento (ad esempio tratti stradali in sottopasso, in galleria o in trincea)

La verifica delle condizioni di visibilità lungo gli assi di fruizione visiva prioritari è stata effettuata secondo il metodo della sequenza visuale.

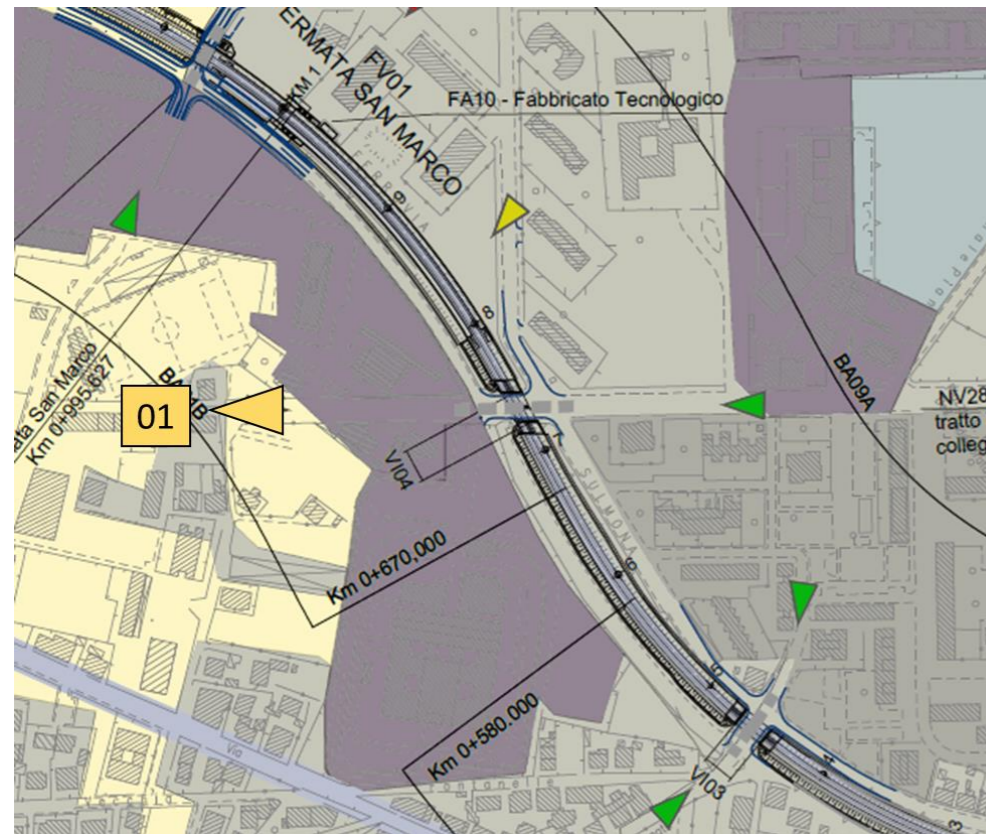
Il metodo della "sequenza visuale" o "Serial Visions", sperimentato da Gordon Cullen in "Townscape", consiste nel documentare l'esperienza visiva fruibile lungo un percorso definito, mediante le visuali tratte da "stazioni" ritenute principali, in quanto rappresentative di tale esperienza.


La declinazione di tale metodica rispetto al caso in specie ha riguardato la scelta della localizzazione dei punti osservazione (ossia le "stazioni" secondo la metodica di Cullen) e quella del fulcro visivo delle visuali ritratte. La localizzazione di tali punti è stata scelta identificando lungo il tratto esaminato quella sua porzione che fosse maggiormente rappresentativa della consistenza delle quinte visive e delle condizioni di visibilità ad esse associate. Relativamente alla scelta del fulcro visivo, questo è stato identificato sempre nell'area di intervento.

Dossier fotografico

PUNTO DI VISTA: **01** - Complessi e edifici caratterizzati da un disegno urbano unitario e del Paesaggio del tessuto insediativo della città in evoluzione di recente formazione e delle aree verdi con funzioni specifiche

Condizione: Visuale parziale o filtrata Il punto di vista offre una visuale parziale o filtrata verso la linea ferroviaria oggetto di raddoppio, in quanto l'ambito è connotato dalla presenza di elementi verticali che fungono da barriere percettive, quali filari arborei ed edificato

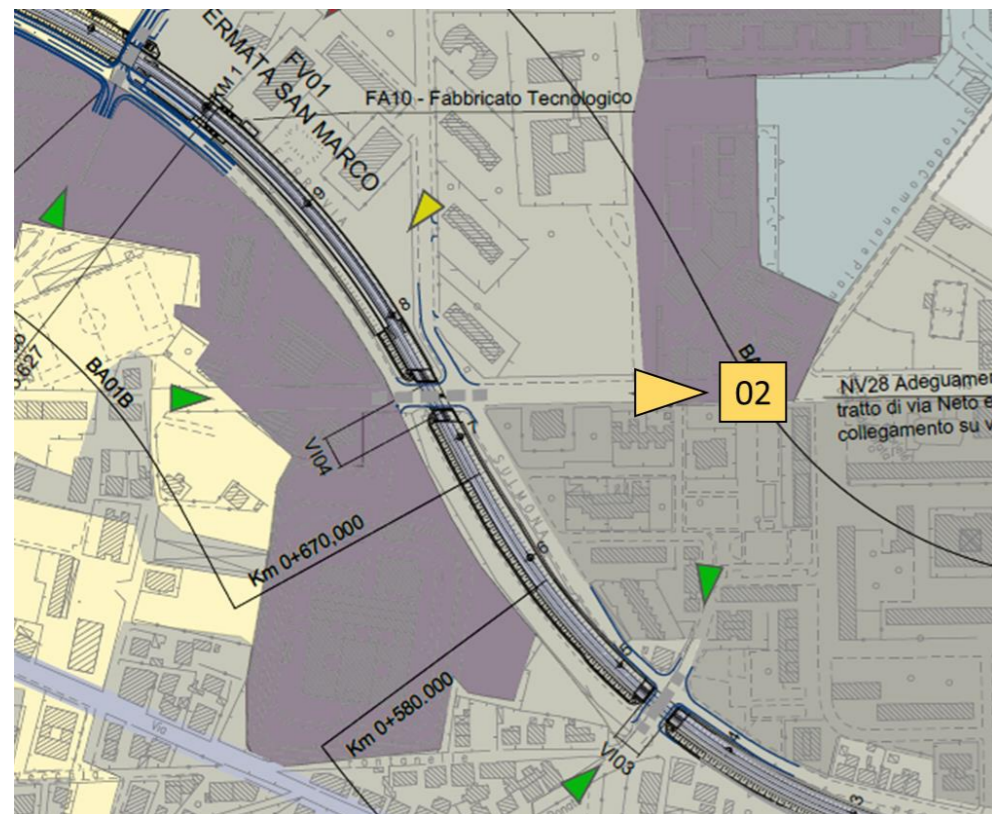



 Visuale filtrata o parziale



PUNTO DI VISTA: **02** – Complessi e edifici caratterizzati da un disegno urbano unitario e del Paesaggio del tessuto insediativo della città in evoluzione di recente formazione e delle aree verdi con funzioni specifiche

Condizione: Visuale parziale o filtrata Il punto di vista offre una visuale parziale o filtrata verso la linea ferroviaria oggetto di raddoppio, in quanto l'ambito è connotato dalla presenza di elementi verticali che fungono da barriere percettive, quali filari arborei ed edificato



 Visuale filtrata o parziale

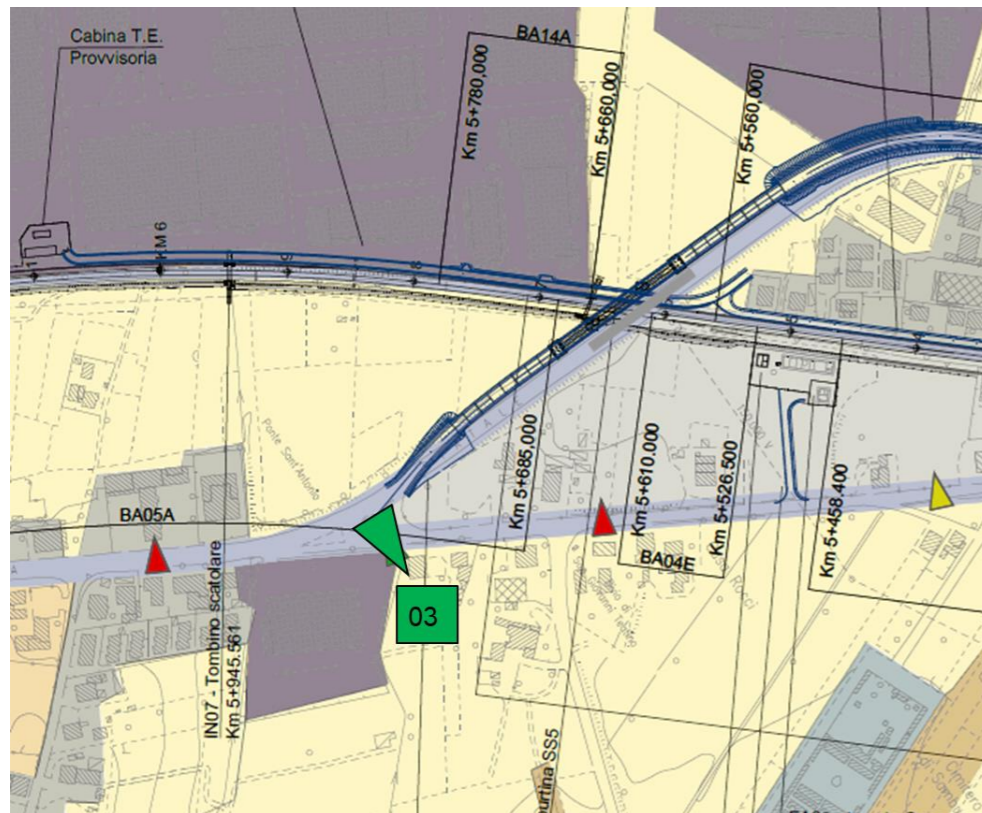



PUNTO DI VISTA: 03 – Frammenti di città, campagna ed elementi naturali, lungo i segni delle infrastrutture, si comportano come generatori di fenomeni d'urbanizzazione rilasciando pochi lembi di paesaggio agrario

Condizione: Visuale diretta (fino a 300 m dall'opera)

Il punto di vista offre una visuale diretta verso la linea ferroviaria oggetto di raddoppio, in quanto

- il punto è ubicato entro i 300 metri dall'area di intervento
- l'ambito risulta privo di elementi verticali che fungono da barriere percettive

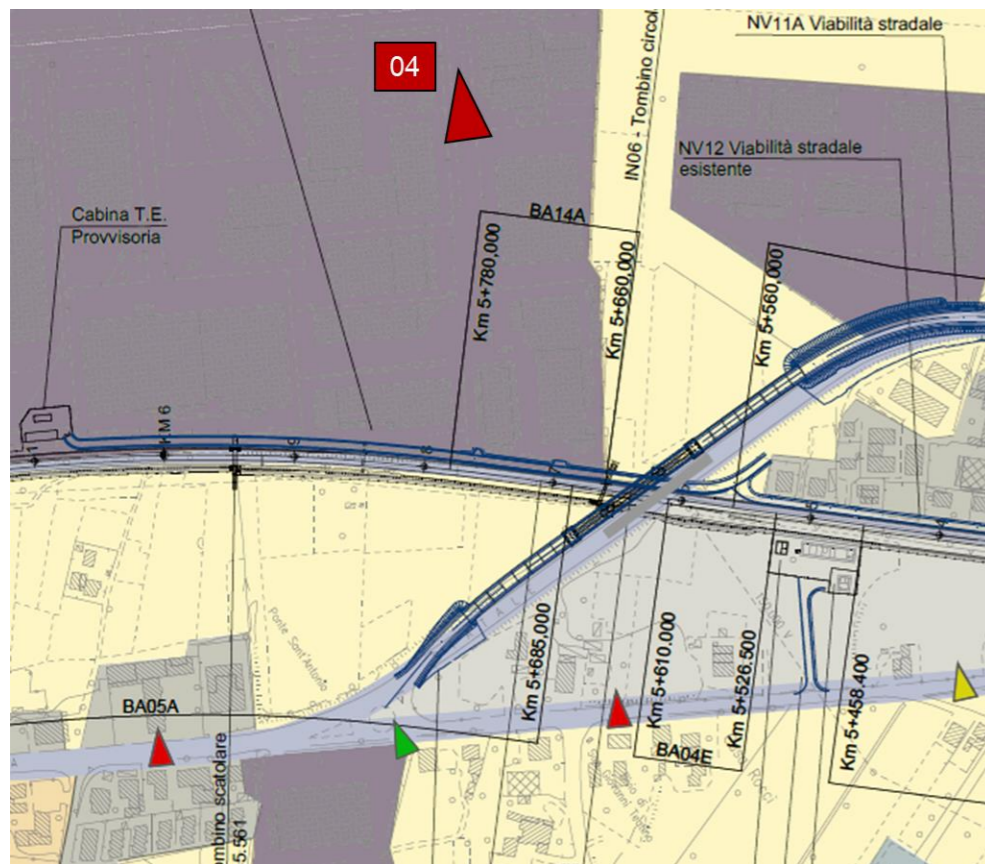


 Visuale diretta (fino a 300 m dall'opera)



PUNTO DI VISTA: **04** – Zona Industriale Val Pescara e parte dell'insediamento che si attesta su via Tiburtina

Condizione: Visuale interdetta Il punto di vista offre una visuale interdetta verso la linea ferroviaria oggetto di raddoppio, in quanto l'ambito della zona industriale della Val Pescara si connota per la presenza delle volumetrie dei manufatti delle attività produttive che fungono da barriera percettiva

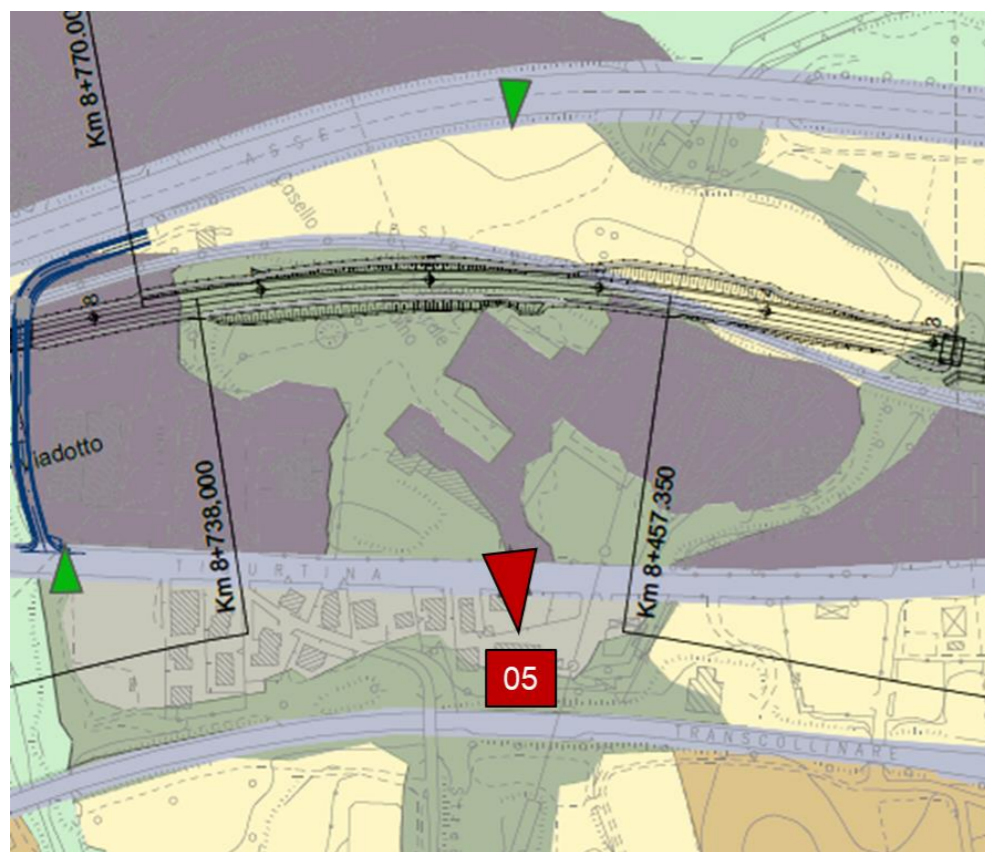


 Visuale interdetta



PUNTO DI VISTA: **05** – Frammenti di città, campagna ed elementi naturali, poste lungo le infrastrutture, si comportano come generatori di fenomeni d'urbanizzazione rilasciando pochi lembi di paesaggio agrario

Condizione: Visuale interdetta Il punto di vista offre una visuale interdetta verso la linea ferroviaria oggetto di raddoppio, in quanto l'ambito risulta connotato dalla presenza di elementi verticali che fungono da barriere percettive, quali le masse e filari arborei e l'edificato



 Visuale interdetta

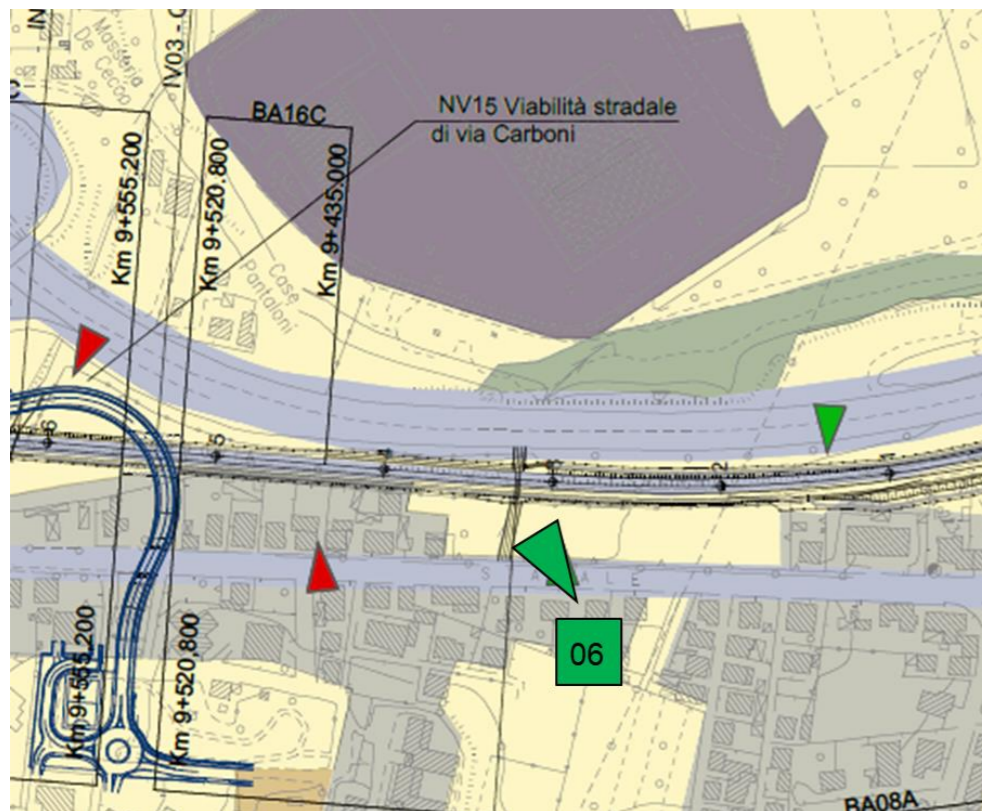



PUNTO DI VISTA: **06** – Aree libere prossime agli argini connotate da presenze vegetazionali ultimi lembi di naturalità

Condizione: Visuale diretta

Il punto di vista offre una visuale diretta verso la linea ferroviaria oggetto di raddoppio, in quanto

- il punto è ubicato entro i 300 metri dall'area di intervento
- l'ambito risulta privo di elementi verticali che fungono da barriere percettive



 Visuale diretta (fino a 300 m dall'opera)

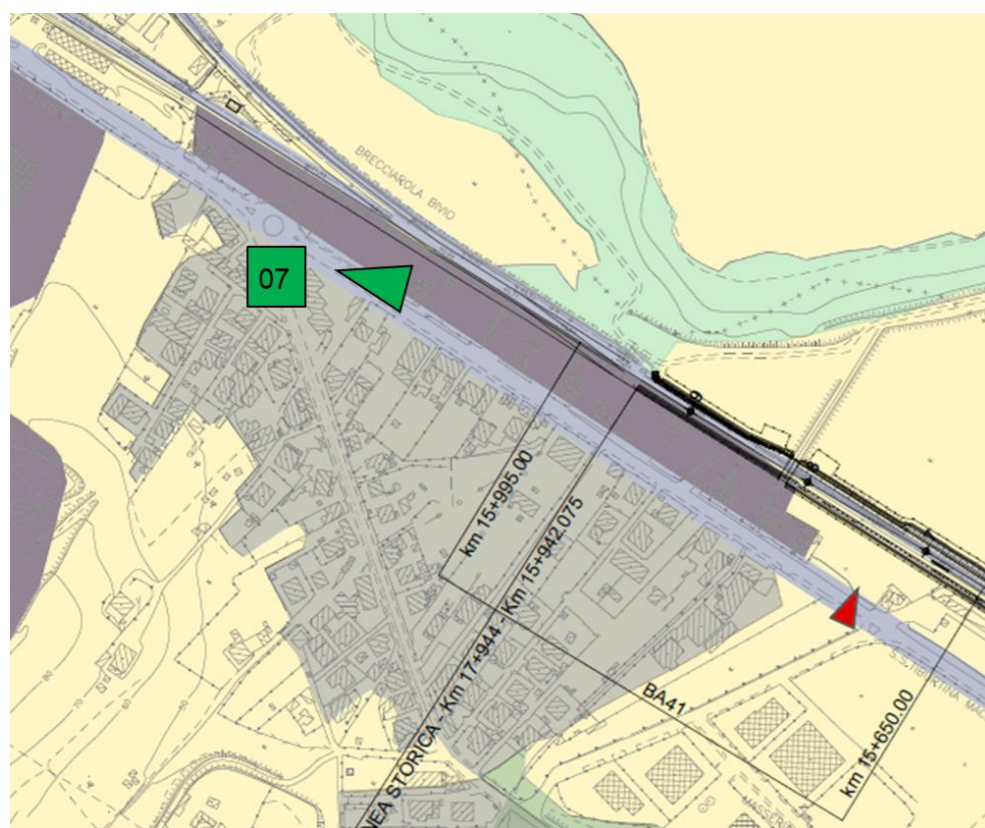



PUNTO DI VISTA: **07** – Frammenti di città, campagna ed elementi naturali, poste lungo le infrastrutture, si comportano come generatori di fenomeni d'urbanizzazione rilasciando pochi lembi di paesaggio agrario

Condizione: Visuale diretta

Il punto di vista offre una visuale diretta verso la linea ferroviaria oggetto di raddoppio, in quanto

- il punto è ubicato entro i 300 metri dall'area di intervento
- l'ambito risulta privo di elementi verticali che fungono da barriere percettive



 Visuale diretta (fino a 300 m dall'opera)



2 INTEGRAZIONE 4.2

Le aree di cantiere fisso oggetto della presente richiesta, rispetto alle aree tutelate ai sensi dell'art. 136 del DLgs 42/2004 e smi, sono riportate nella Figura 2-1.



Figura 2-1 Ubicazione dei cantieri CO.01 e CB.01 rispetto alle aree ex art. 136 del DLgs 42/2004 e smi

Uno strumento utile a supporto delle relazioni percettive tra le aree di cantiere fisso in questione e le aree tutelate ex art. 136 del DLgs 42/2004 e smi è costituito dalla analisi dell'andamento morfologico che, nel caso specifico, può influenzare le visuali, agevolando in taluni casi, o impedire in altri, le condizioni percettive, nonché dalla analisi della presenza di elementi verticali che possono fungere da barriera percettiva, quali edificato e vegetazione arborea.

Rispetto al primo di detti parametri di analisi, riprendendo quanto già riportato nell'ambito dello SIA, in merito all'analisi diacronica dell'area in questione, la cui figura è riportata a seguire, si evince chiaramente come l'area, un tempo, fosse destinata ad attività produttive.

Come si evince dalla Figura 2-3 a seguire, l'essere un tempo destinata ad attività produttive, ha lasciato detta area connotata da un andamento morfologico tipico delle aree produttive dismesse e sottoposte successivamente a ripristini ambientali.



Figura 2-2 Analisi diacronica dell'area oggetto di richiesta di integrazioni: localizzazione delle aree di cantiere su ortofoto del 1997 realizzata dall'AIMA (Regione Abruzzo Geoportale SIR servizio WMS) (Fonte: Studio Impatto Ambientale – Relazione generale IA4S00D22RGSA0001001A)

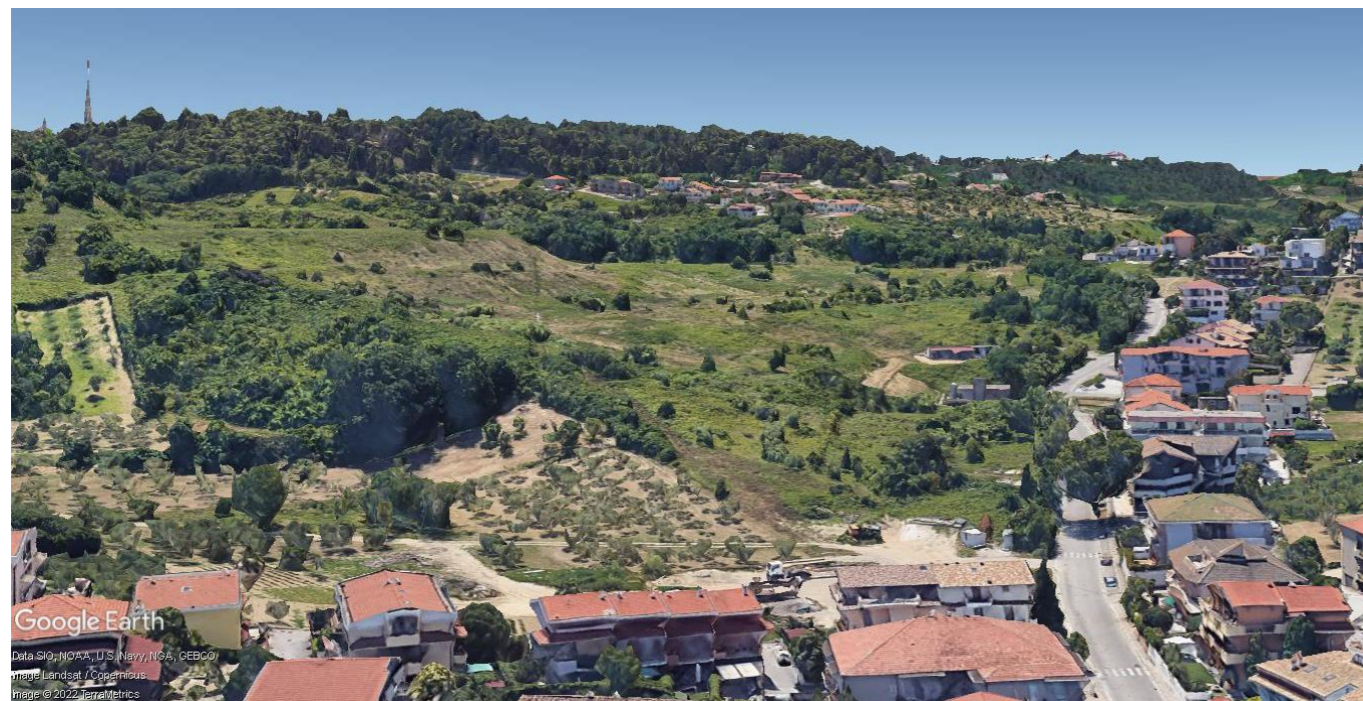


Figura 2-3 Immagine a volo di uccello dell'area di localizzazione delle aree di cantiere (Fonte: Google Earth)



Figura 2-4 Ambiti a normale accessibilità rispetto alle aree di cantiere

Per quanto riguarda il secondo parametro di analisi, ovvero la presenza di barriere visive, occorre premettere che, posto che l'analisi delle condizioni percettive si basa sulla selezione degli elementi del territorio in funzione del criterio di accessibilità e, pertanto rispondenti al requisito della «normale accessibilità» come disposto dall'allegato al DPCME 12.12.2005, nell'ambito specifico di indagine, gli elementi connotati dalla normale accessibilità risultano esclusivamente gli assi stradali perimetrali alle aree di localizzazione dei cantieri, ovvero Str. Colle Renazzo e Str. Colle Pizzuto (Figura 2-4).

Le aree di localizzazione dei cantieri, risultando interdette per la presenza di recinzione e cancellate, non possono rispondere al requisito della normale accessibilità.



ACCESSO DA STR. COLLE PIZZUTO

ACCESSO DA STR. COLLE RENAZZO

Figura 2-5 Accessi alle aree di cantiere

Stante quanto premesso, si riportano gli approfondimenti delle analisi delle condizioni percettive effettuate prendendo in considerazione le visuali esperibili dagli assi di fruizione visiva prioritari costituita da Str. Colle Renazzo e Str. Colle Pizzuto.

Nello specifico, in Figura 2-6 è riportata la localizzazione dei punti di percezione individuati, le cui viste sono a seguire analizzate.

Per ciascuna vista viene definita la tipologia di frequentazione che, nel caso in specie, riguarda esclusivamente quella dinamica, le condizioni di visuale, tra diretta, filtrata o parziale e interdetta, ed una descrizione dei rapporti percettivi tra il punto, l'area di localizzazione dei cantieri e l'ambito costiero.



Figura 2-6 Ubicazione dei punti di vista analizzati

1 Str. Colle Pizzuto

Ambito di frequentazione dinamica
Visuale interdetta



La vista verso l'area di localizzazione dei cantieri e l'ambito costiero è interdetta dalla presenza di vegetazione arborea-arbustiva posta lungo il margine stradale

2 Str. Colle Pizzuto

Ambito di frequentazione dinamica
Visuale filtrata o parziale



La presenza di vegetazione arboreo-arbustiva lungo il margine stradale occlude la visuale verso la sottostante area di localizzazione dei cantieri, mentre verso l'ambito costiero appare parziale

3 Str. Colle Pizzuto

Ambito di frequentazione dinamica
Visuale filtrata o parziale



In corrispondenza dell'accesso all'area di localizzazione dei cantieri la visuale risulta diretta in campo largo verso l'ambito costiero e interdetta verso l'area di localizzazione dei cantieri stessa

4 Str. Colle Renazzo

Ambito di frequentazione dinamica
Visuale interdetta



La presenza di vegetazione arboreo-arbustiva lungo il margine stradale occlude la visuale verso l'area di localizzazione dei cantieri, mentre risulta diretta in campo largo verso l'ambito costiero

5 Str. Colle Renazzo

Ambito di frequentazione dinamica
Visuale interdetta



La vista rispetto l'area di localizzazione dei cantieri e dell'ambito costiero è interdetta dalla presenza di vegetazione arborea-arbustiva posta lungo il margine stradale

6 Str. Colle Renazzo

Ambito di frequentazione dinamica
Visuale filtrata o parziale



Le condizioni morfologiche dell'area consentono la visuale verso l'area di localizzazione dei cantieri, ma rende interdetta la visuale verso l'ambito costiero

Le visuali sin qui riportate evidenziano come le differenti condizioni percettive offerte dai punti di vista individuati non siano suscettibili di alcuna alterazione conseguente alla presenza delle aree di cantiere fisso.

In particolare, le relazioni percettive esistenti tra l'ambito collinare e l'ambito costiero non risentono di significative modifiche conseguentemente alla presenza delle aree di cantiere che, come noto, il loro approntamento e presenza sul paesaggio hanno un carattere temporaneo e che, al termine delle lavorazioni, sarà ripristinato lo stato originario dei luoghi.

3 INTEGRAZIONE 4.3

Analisi percettiva

Richiamando quanto riportato nell'ambito dello SIA (IA4S00D22RGSA0001001A), la linea ferroviaria oggetto di raddoppio attraversa il paesaggio fortemente antropizzato della Val Pescara, connotato dalla presenza di due dei più importanti poli industriali della regione Abruzzo.

La struttura paesaggistica della Val Pescara è segnata dal grande Asse Attrezzato Industriale, l'Adriatica, la Strada dei Parchi che collega Pescara a Roma così come la linea ferroviaria oggetto di interventi di raddoppio; gli agglomerati industriali sovrastano per rapporti di scala e dimensione dei manufatti la maglia minuta e compatta degli impianti insediativi della valle del Pescara. Tali agglomerati urbani si sono sviluppati, secondo un processo di saturazione e saldatura, lungo i principali assi di trasporto, costituendo un continuum urbano che, dalla costa pescarese si estende all'interno della valle.

Tale condizione risulta emerge di palmare evidenza dalla Figura 3-1 che inquadra, all'interno della "Carta della struttura del paesaggio e visualità" allegata allo SIA, gli ambiti urbani richiamati dalla richiesta di integrazione stessa. Come è possibile osservare, all'interno di tale ambito gli agglomerati industriali, i tessuti residenziali ed i principali elementi infrastrutturali sono saldati tra di loro senza soluzione di continuità.

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA4S	00 D 22	RH	IM0002 001	A	17 di 20

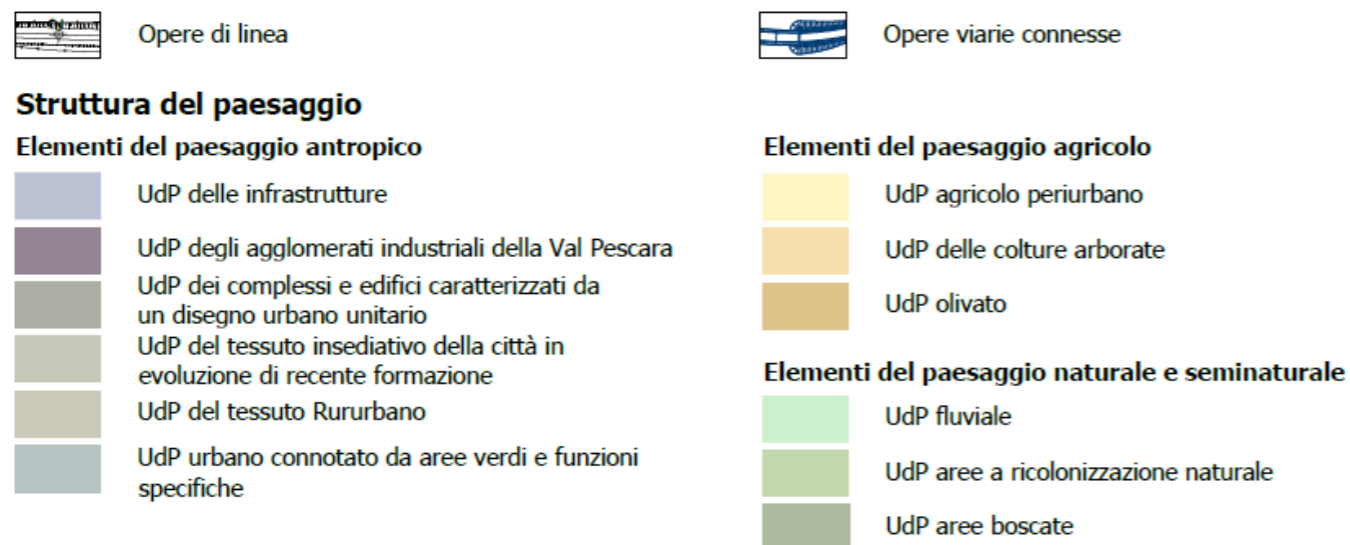
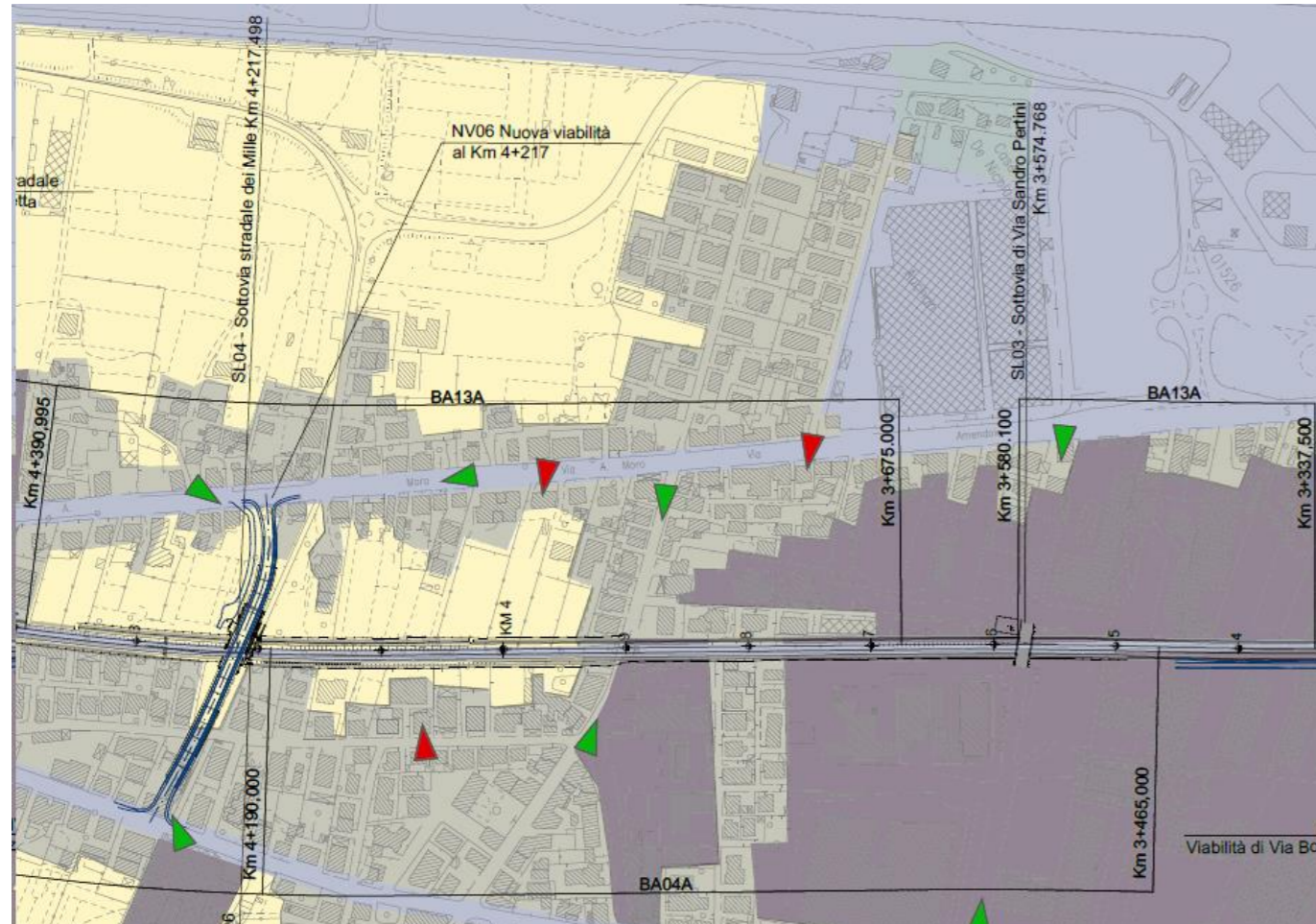


Figura 3-1 Stralcio della tavola IA4S00D22N5SA0000017A

Tale circostanza mette in evidenza come, fatta eccezione per il sottopasso previsto in corrispondenza di via S. Pertini (pk 3+574) che risulta ad oggi già realizzato (cfr. Figura 3-2), i rari e residuali spazi lasciati ancora liberi dal processo di urbanizzazione diventano occasione di risoluzione dei rapporti intercorrenti tra l'infrastruttura ferroviaria e gli ambiti urbani che si sono addossati lungo di essa.



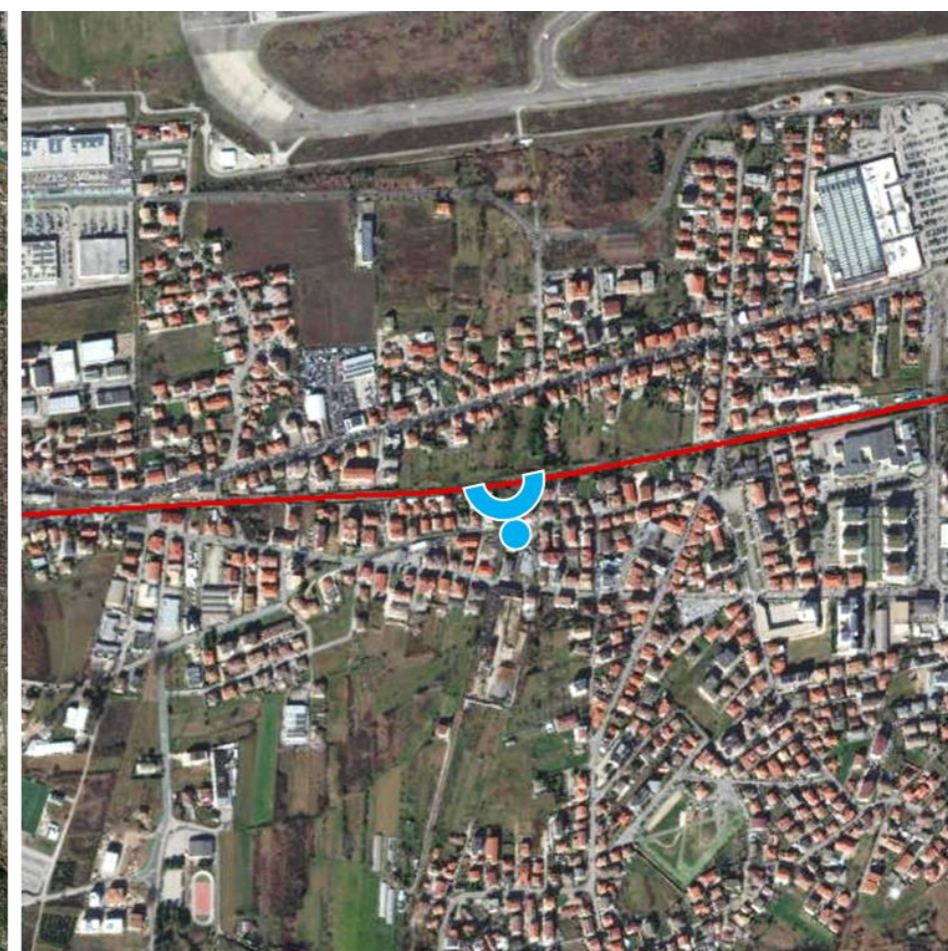
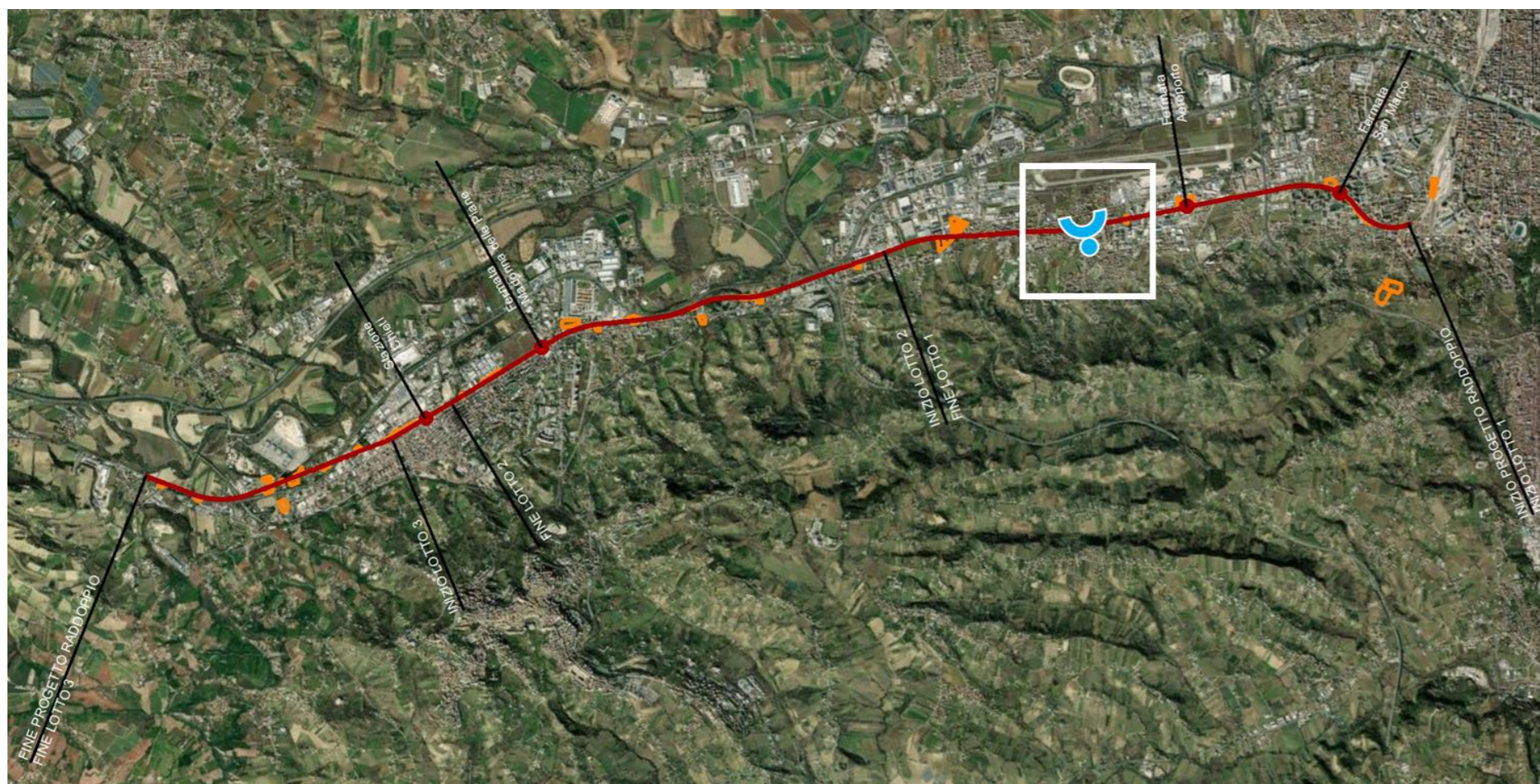
Figura 3-2 Sottopasso esistente in via Pertini

Esemplificativa di tale circostanza è la realizzazione della nuova viabilità NV06 ed il relativo sottovia SL04 presente al km 4+217 che, come si evince chiaramente dalle fotosimulazioni riportate a seguire, la necessità di sopprimere l'esistente passaggio a livello ha richiesto la realizzazione di una nuova viabilità alternativa atta a connettere le parti urbane che si sviluppano lungo i due lati dell'infrastruttura ferroviaria esistente.

Osservando lo stato post operam, le barriere antirumore previste lungo l'asse ferroviario vengono a costituire l'elemento demarcatore tra l'ambito propriamente infrastrutturato della ferrovia e gli ambiti residenziali. Come si evince dalla medesima fotosimulazione, tali nuove opere consentono di percepire uniformità ed ordine delle visuali e, ove gli spazi lo consentono, sono accompagnati da filari arboreo-arbustivi, atti a rimarcare il segno di separazione tra gli elementi strutturanti il paesaggio.

Fotosimulazione

INQUADRAMENTO DEL PUNTO DI VISTA



ANTE OPERAM



POST OPERAM

