

Relazione sulle Infrastrutture



Ai fini della definizione del quadro conoscitivo del territorio del SIC, segue una breve descrizione ed analisi delle principali infrastrutture localizzate all'interno del sito e, in generale, nelle aree limitrofe, individuando, per quanto riguarda le infrastrutture stradali e ferroviarie, le principali direttrici di avvicinamento al SIC e/o attraversamento del suo territorio.

Le informazioni sono state estratte dal Geoportale della Regione Abruzzo:

<http://cartanet.regione.abruzzo.it/geoportale/>

utilizzando i dati relativi alle seguenti sezioni:

- **Sistema delle Conoscenze Condivise - Armatura Urbana Territoriale**, che descrive il sistema insediativo attraverso le categorie:
 - **Suoli**, ovvero il risultato dell'unione dei suoli urbanizzati (SU), cioè le parti di città previste dai P.R.G. e già attuate, e dei suoli urbanizzati programmati (SUP), cioè le parti di città previste dai P.R.G. e non attuate;
 - **Infrastrutture tecnologiche**, che rappresentano i suoli riservati all'armatura urbana costituiti da acquedotti, fognature, sorgenti, depuratori e serbatoi;
 - **Viabilità**, mediante la differenziazione in autostrade e superstrade, strade statali e regionali, strade locali e ferrovie;
- **Sistema delle Conoscenze Condivise - Degrado e Abbandono**, che riporta gli Areali di Abbandono e di Degrado (AAD), quali parti di territorio caratterizzate da fenomeni di abbandono degli usi antropici e dal conseguente degrado dei fattori costitutivi;
- **Carta delle aree escluse dall'installazione di parchi eolici**, tali mappe si riferiscono alle Linee guida atte a disciplinare la realizzazione e la valutazione di parchi eolici nel territorio abruzzese. Sono evidenziate le zone dei parchi naturali e delle riserve, le SIC e le ZPS all'interno delle quali si esclude l'installazione di parchi eolici. I dati sono stati forniti dall'Agenzia Regionale A.R.A.E.N;
- **DBTI Multiscala Regione Abruzzo**, ovvero il Database Territoriale Integrato Multiscala, che ha previsto l'adeguamento e la strutturazione, rispetto agli standard IntesaGis, del I e II lotto della CTRN, nonché il successivo aggiornamento mediante la ripresa fotogrammetrica del 2007. Dalla banca dati, in scala 1:5.000, è derivata la CTRN in scala 1:10.000 e 1:25.000. Le informazioni geografiche sono organizzate in gruppi gerarchici, secondo il modello definito nell'ambito dell'intesa Stato-Regioni sui Sistemi informativi geografici. Le categorie gerarchiche (ciascuna articolata in strati, temi, classi) sono le seguenti:
 - informazioni geodetiche;
 - viabilità, mobilità e trasporti;
 - immobili e antropizzazioni;
 - idrografia e orografia;
 - vegetazione;
 - reti tecnologiche;
 - limiti amministrativi;
 - aree di pertinenza;
- **Ortofoto digitale della Provincia di L'Aquila - 2010**, ottenuta dall'elaborazione di fotogrammi del volo effettuato nel 2010 da aerei equipaggiati con camera digitale.



1 INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE

Dal punto di vista infrastrutturale sia stradale che ferroviario, l'area SIC è servita solo da una viabilità di tipo secondario locale (Figura 1). Per accedervi è necessario passare dalla viabilità primaria e principale ad una viabilità secondaria: i flussi di traffico, quindi, si muovono dalle direttrici principali a quelle minori, salvaguardando la naturalità dell'area protetta.

Segue una descrizione delle principali infrastrutture stradali e ferroviarie effettuata attraverso un'analisi dei contenuti del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

1.1 Le infrastrutture stradali

La consistenza delle rete viaria

La rete stradale della Regione Abruzzo si sviluppa per circa 9.991 km, comprendendo le autostrade, le strade statali, regionali, provinciali e le comunali dei Capoluoghi di provincia (Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2007 -2008).

Le principali direttrici infrastrutturali stradali, in direzione Nord - Sud, sono le infrastrutture di corridoio adriatico, ovvero la A14 e la SS16, nonché nell'interno la pedecollinare Abruzzo - Marche (SS 81) e l'appenninica abruzzese - appulo - sannitica (SR ex SS 260 e SS 17) ed infine la superstrada del Liri.

La direttrice Est - Ovest è costituita dalle autostrade A 24 - A 25 nonché dalla Tiburtina Valeria (SR ex SS 5), dalla Fondovalle Sangro, (SS 652) e dalla Fondovalle Trigno (SS 650).

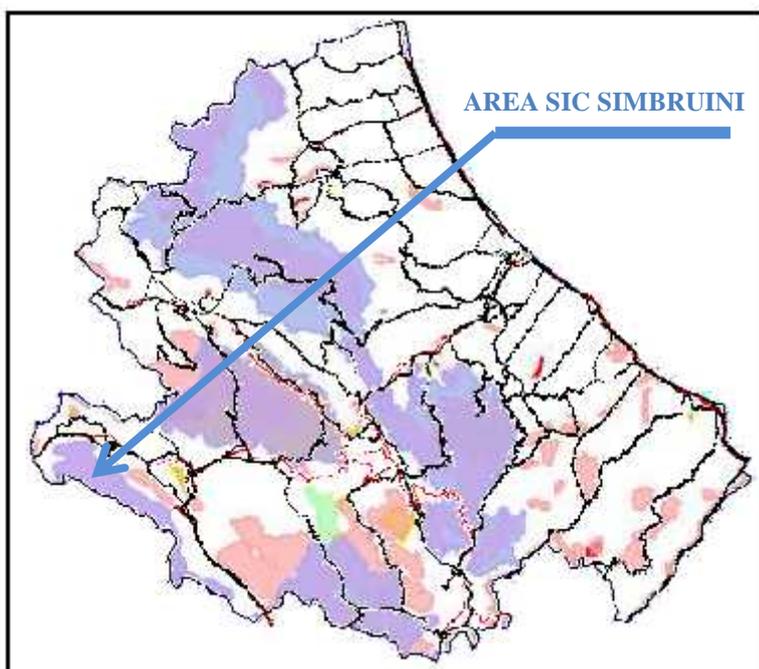


Figura 1: Rete infrastrutturale primaria e Aree del progetto Natura (Fonte: PRIT 2010)

Per quanto concerne l'area SIC, le principali direttrici di accesso all'area sono l'autostrada A24, la SS 690, la SS 5.

L'autostrada A24 è la direttrice primaria più prossima all'area SIC, che, partendo da Roma e raggiungendo Teramo, assolve ad un'importante funzione di collegamento della regione, sia sul versante tirrenico che adriatico, grazie alla presenza di svariati nodi di allaccio stradali ed autostradali.

La Superstrada Avezzano - Sora, SS 690, costituisce una delle direttrici fondamentali di collegamento della fascia tirrenica, in quanto attraversa le regioni Abruzzo e Lazio. Le recenti politiche di programmazione perseguite dal Ministero dei Trasporti la collocano nell'ambito delle grandi opere di rilevante interesse strategico, che, in quanto tali, sono inserite nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT). Il suo percorso, rettilineo e scorrevole, caratterizzato da numerose uscite (Capistrello, Canistro, Balsorano, ecc.), inizia ad Avezzano (AQ) e termina a Sora (FR), incontrando la SS 509 "Forca d'Acero" che segna il proseguimento in direzione Cassino. Riguardo, infine alla competenza di gestione, in seguito al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 giugno 2005, la strada è stata classificata come statale e presa in carico dall'ANAS dal 1° luglio 2006.

La Strada Statale 5 costituisce l'antica strada romana che collega il Lazio con l'Abruzzo e pertanto percorre parallelamente i principali assi autostradali della A24 Roma - L'Aquila - Teramo con raccordo A25 Avezzano-Pescara. Il vasto percorso chilometrico della SS 5, trova in Abruzzo importanti punti di allaccio che riguardano il collegamento con la variante SS17 L'Aquila - Rocca di Mezzo - Avezzano direzione Pescara (SS5 bis), quello con la variante SS17-SS153 L'Aquila-Navelli-Bussi direzione Pescara ed il tradizionale percorso della SS5 che sostituiva le autostrade A24 e A25 e che quindi da Roma passa per Avezzano e termina a Pescara. Di conseguenza numerose sono le strade di collegamento tra cui la SS153, la SS81, la SS17, la SS16, la Superstrada Avezzano-Sora. L'infrastruttura è passata dal primo luglio 2006 alla gestione dell'Anas.

La gestione delle strade sterrate ricadenti in area SIC è di competenza dei Comuni, che si occupano della manutenzione dei sentieri e delle strade di montagna.

Attualmente, esiste un protocollo d'intesa tra la Regione Abruzzo e il Comitato Alpino Italiano (CAI), approvato con Delibera di Giunta Regionale n.13 del 14/01/2013, che affida al CAI – Sezione Regionale Abruzzese, la "Promozione e la valorizzazione della destinazione turistica mediante l'adeguamento dei sentieri e le opere di miglioramento di alcuni rifugi". Il protocollo d'intesa riconosce il ruolo ricoperto, già da statuto, dal CAI nella manutenzione dei sentieri e nella valorizzazione della montagna e rafforza la collaborazione al fine di predisporre un Catasto dei Sentieri e un Portale della Montagna, nonché l'individuazione e la realizzazione di sistemi di approvvigionamento energetico compatibili con il territorio protetto. Per monitorare l'andamento dei lavori è stato istituito un gruppo di lavoro misto, con tre rappresentanti del CAI e tre della Regione.

L'accessibilità del territorio con la rete stradale

Dall'analisi dei tempi di percorrenza sulla rete infrastrutturale stradale è stata effettuata un'analisi dell'accessibilità agli Ambienti Insediativi Locali (AIL), in particolare si nota come l'area SIC in esame presenti una scarsa accessibilità ai diversi AIL e come, viceversa, sia difficilmente raggiungibile dai grandi flussi di trasporto.



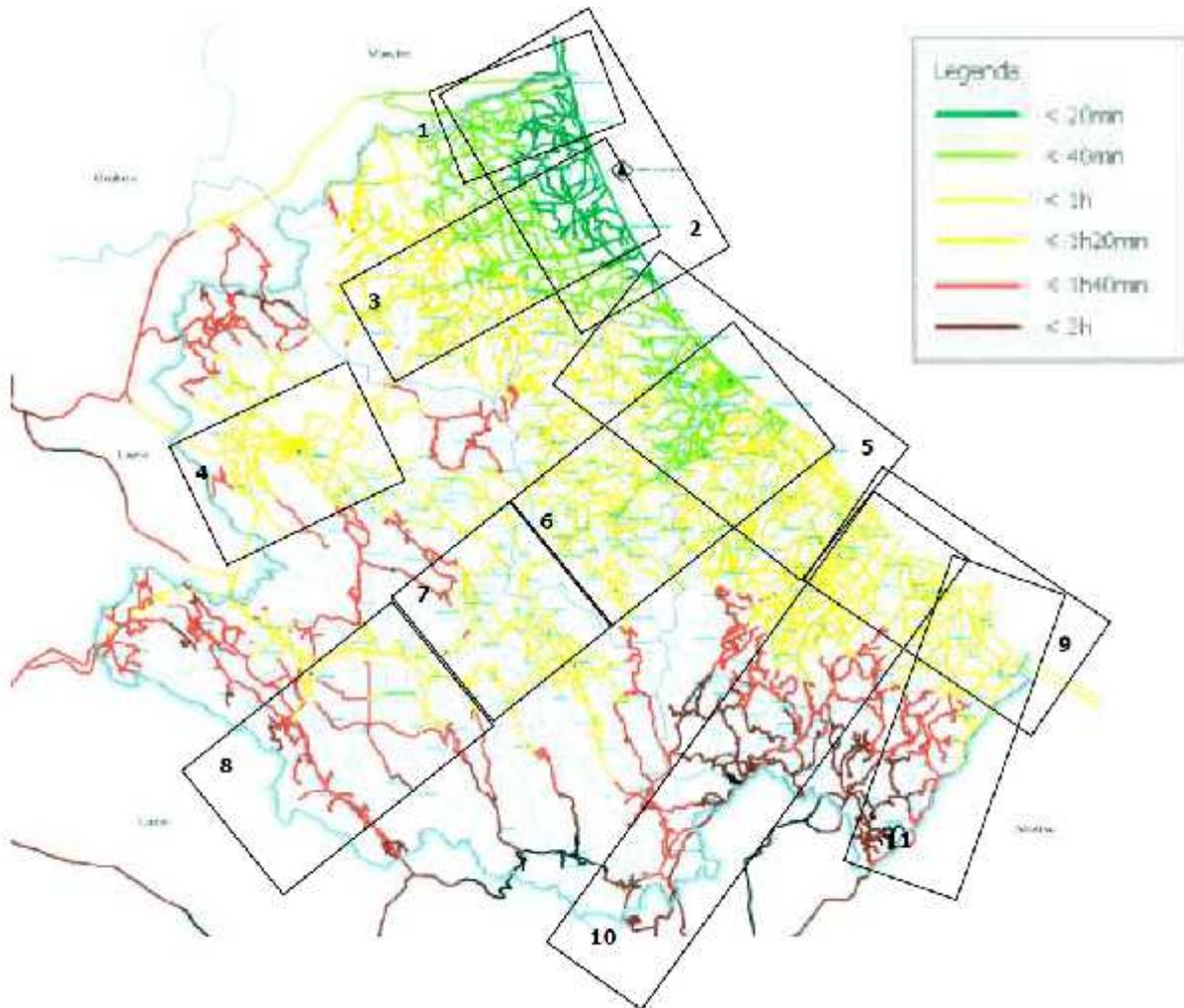


Figura 2: Accessibilità ai principali capoluoghi di provincia (Fonte: PRIT 2010)

Anche per quanto riguarda i flussi di movimento legati al turismo, sia sciistico che naturalistico, l'area risulta essere salvaguardata, in quanto non rappresenta la direttrice principale di accesso, data la presenza nell'area di una viabilità secondaria, legata essenzialmente agli usi locali.

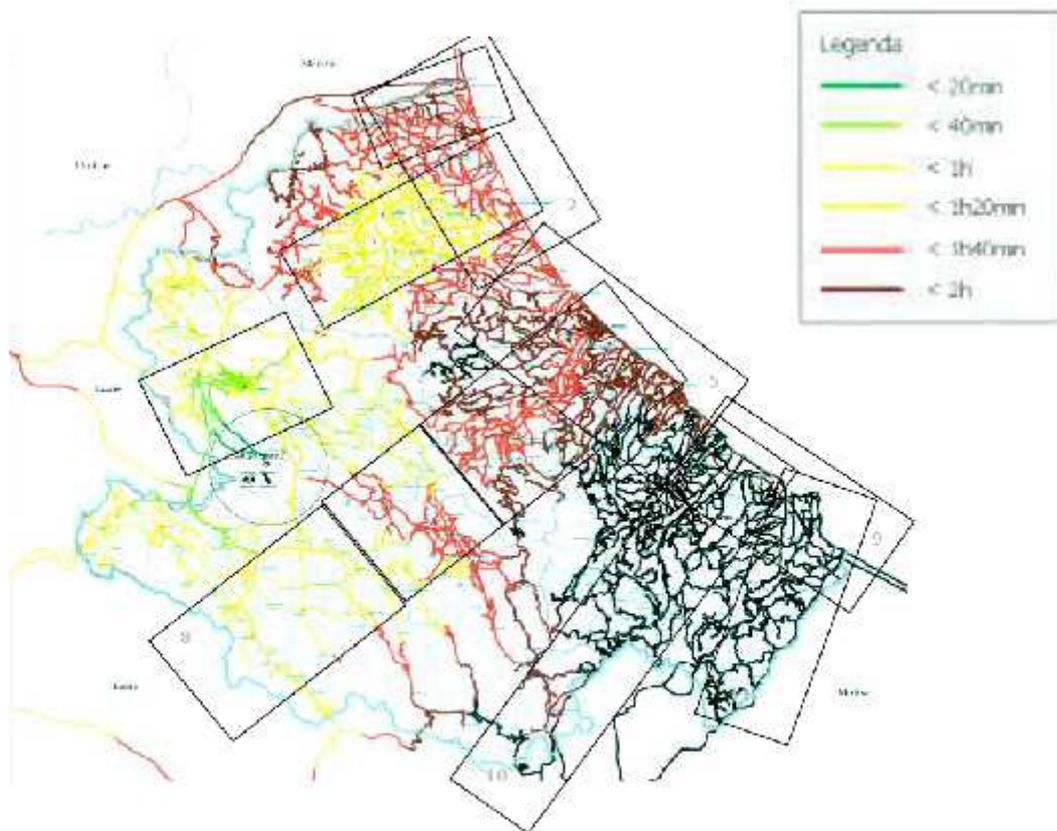


Figura 3: Accessibilità al bacino sciistico di Campo Felice (Fonte: PRIT 2010)

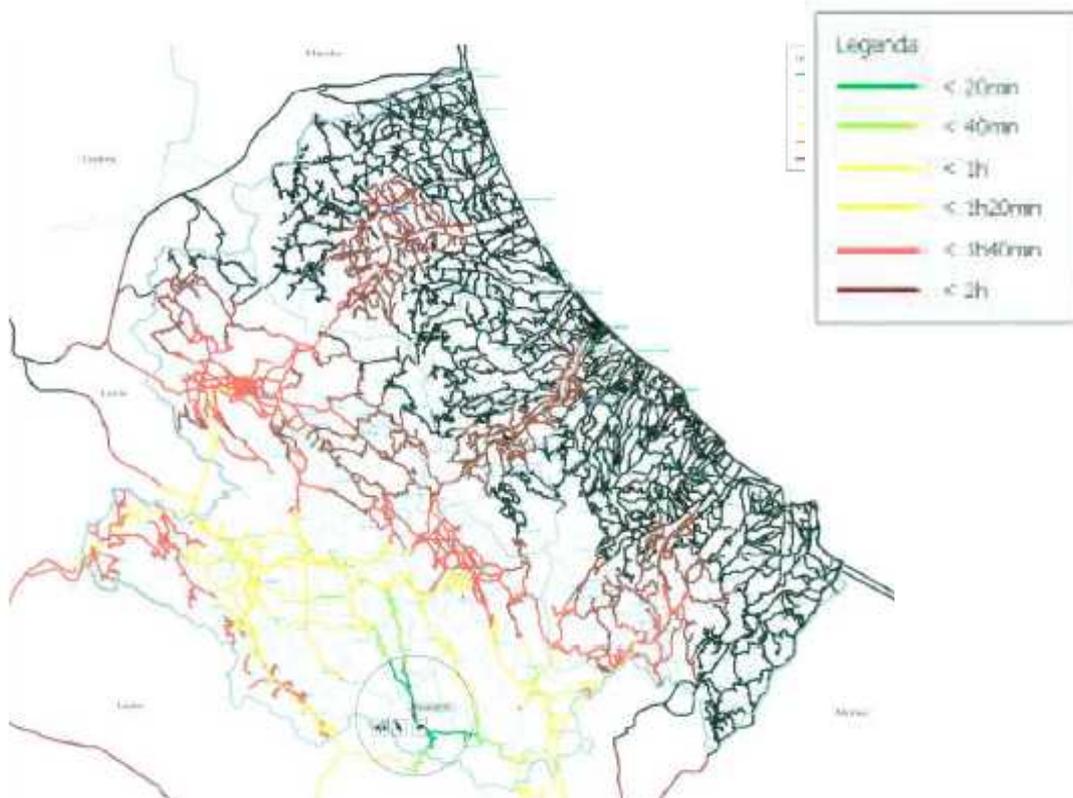


Figura 4: Accessibilità al Parco Nazionale d'Abruzzo (Fonte: PRIT 2010)

:

La mobilità stradale

Si riportano alcune considerazioni emerse dall'analisi dei flussi di traffico, svolta considerando i seguenti punti rilievo regionali (Figura 5):

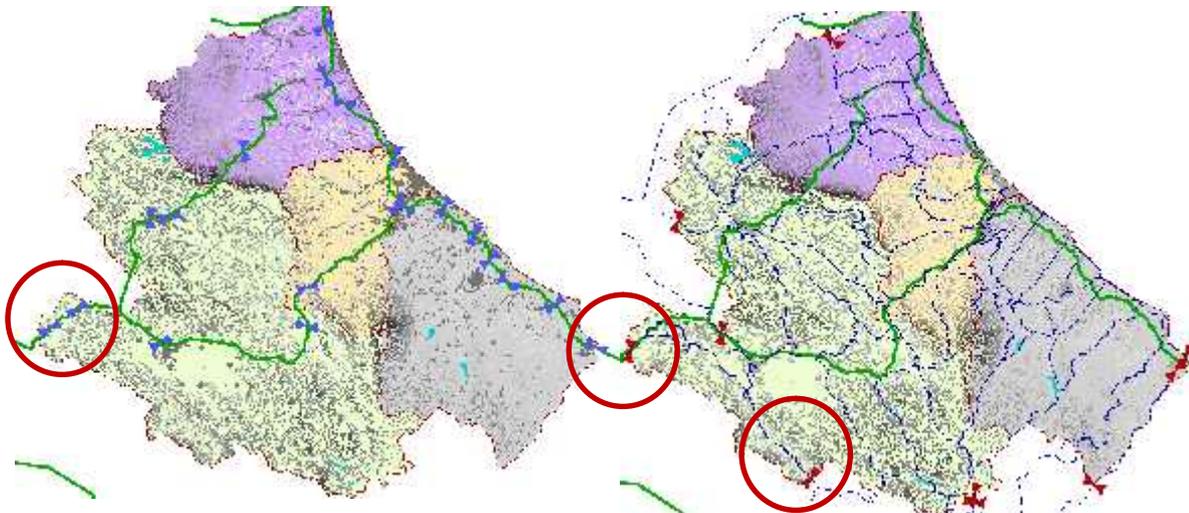


Figura 5: Sezioni di rilievo per i flussi di mobilità, in blu i punti di rilievo ai caselli autostradali, in rosso i punti di rilievo ai confini regionali (Fonte: PRIT 2010)

Come si intuisce facilmente dalle immagini alcuni di questi punti, cerchiati in rosso, sono anche in posizione strategica per l'accesso all'area SIC.

Dalle analisi generale dei dati si rileva che la domanda di mobilità non ha più il tradizionale picco del mattino. La quota di spostamenti complessivamente svolti nelle fasce tradizionalmente dette "di morbida" è di poco inferiore ai picchi del mattino e del mezzodì, e pertanto il grafico registra un generale appiattimento nelle ore che precedono la punta serale. Inoltre si rileva la preponderanza della componente non sistematica della mobilità: molti spostamenti per lavoro vengono svolti con frequenze basse, mentre si sta affermando una nuova mobilità per scopi diversi da lavoro e studio che assume una certa sistematicità. La nuova mobilità investe anche le aree interne e non solo i centri urbani. Per quanto il fenomeno dell'aumento della mobilità erratica sia più marcato nelle aree urbane, ne vengono investite anche le aree interne della regione, la rete interprovinciale e addirittura il cordone regionale. Solo l'autostrada presenta ancora un'ora di punta assoluta nelle ore mattutine, e ricopre un ruolo fondamentale per soddisfare una rilevante quota di mobilità pendolare.



Sulla base dei dati di traffico rilevati è stato costruito, nell'ambito del progetto PRIT, un modello per l'individuazione dei flussi di traffico sulla rete. In particolare, per definire le modalità di gestione dell'area SIC, è utile evidenziare che sull' A24 e parzialmente sulla SS690, vengono stimati flussi superiori a 400 veic/direzione (Figura 6)

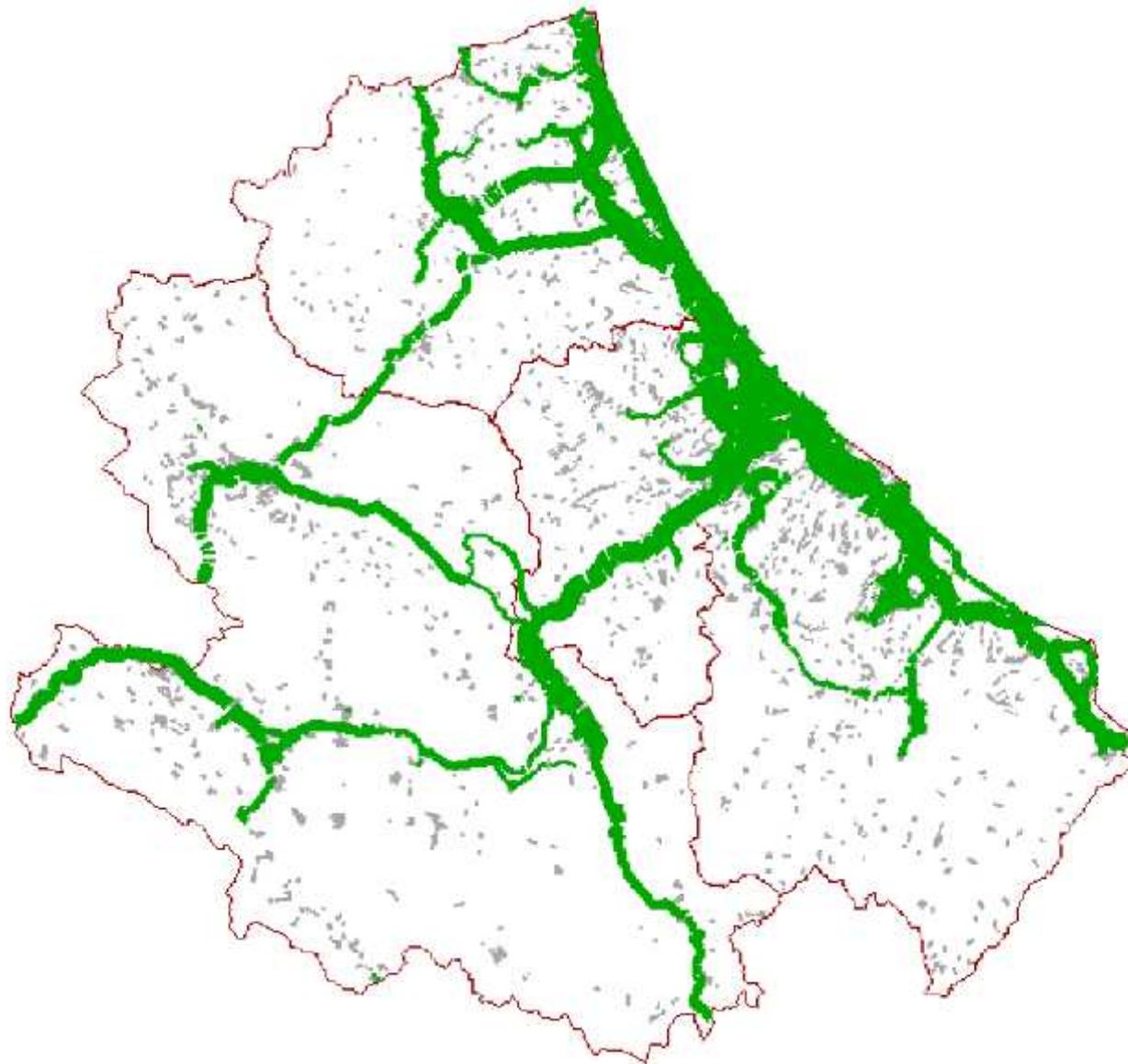


Figura 6: Flussi di traffico superiori ai 400 veicoli/giorno (Fonte: PRIT 2010)

1.2 Le infrastrutture ferroviarie

La consistenza della rete ferroviaria

La rete ferroviaria abruzzese esistente si basa, analogamente a quella stradale, su due direttrici fondamentali, longitudinale e trasversale, le linee Bari - Bologna e Pescara - Roma, e su alcune linee secondarie:

- Giulianova -Teramo;
- Rieti - L'Aquila - Sulmona;
- Sulmona - Castel di Sangro - Carpinone;
- Avezzano - Roccasecca.

Tutte le linee sono in gestione alla Rete Ferroviaria Italiana (RFI). L'esercizio viene svolto da Trenitalia ed in parte dalla FAS (Ferrovia Adriatica Sangritana), relativamente al trasporto passeggeri di media e lunga distanza sulla tratta adriatica e dal Trasporto Regionale Trenitalia sulle altre tratte per conto della Regione Abruzzo in attuazione dell'art. 8 del D. Lgs. 422/97. Di tutte queste linee menzionate, solo l'adriatica oltre ad essere elettrificata, è a doppio binario.

Di particolare importanza, per l'accesso all'area SIC, sono la linea Pescara - Roma (PE-RM) e la linea Avezzano-Roccasecca.

La linea PE-RM, a semplice binario elettrificato, è classificata dal DPR 149/98 nella "Rete complementare secondaria" ai fini della determinazione del pedaggio, ha uno sviluppo di circa 235 km a semplice binario da Roma Prenestina a Pescara P.N.. La linea è completamente elettrificata. Lungo tutta la linea sono presenti due gallerie di 632 m (galleria Tre Monti) e di 801,95 m (galleria Torre de' Passeri), e svariati ponti e viadotti; sono presenti 11 ponti ad arco in muratura, tra i quali ricordiamo quello a scavalcare il Vallone Rosina, il fiume Orte e quelli che superano in vari punti del tracciato il fiume Pescara, ed 1 viadotto in CLS sul fiume Pescara, oltre a 8 ponti in metallo, di cui due sul Pescara, per un totale di 1434 metri in galleria e di 1,128 m in viadotto. Sulla linea sono autorizzati tre ranghi di velocità (A, B, C) con velocità massima pari rispettivamente a 140/150/150 km/h. La linea ha una modesta capacità giornaliera, a causa del binario unico. L'offerta di trasporto locale a breve distanza è concentrata principalmente nella tratta Avezzano - Roma nella fascia oraria mattutina e nella tratta Sulmona - Pescara nelle ore mattutine dalle 5 e fino alle 14, per soddisfare la domanda di pendolarismo. Inoltre è molto frequente il servizio tra Tivoli e Roma Tiburtina nelle ore di punta mattutine e serali.

Il tratto Avezzano – Roccasecca si sviluppa per 37,040 km nella Regione Abruzzo fino alla stazione di Balsorano. Inoltre la linea non è elettrificata, ma la trazione è garantita tramite motrice DIESEL. Sulla linea sono presenti gallerie per uno sviluppo totale di 0,594 km, mentre sono presenti svariati ponti ad arco in muratura per un totale di 4,919 km e opere d'arte diverse, quali sottovia, cavalcavia, travate metalliche e ponticelli. I passaggi a livello sono in totale 6, tutti automatici. Sulla linea sono autorizzati tre ranghi di velocità (A, B, C) con velocità massima pari rispettivamente a 80/85/85 km/h. L'infrastruttura allo stato attuale presenta caratteri di inadeguatezza tecnica, in termini di tracciato plano-altimetrico e tipologia di armamento, aggravata dalla presenza del solo singolo binario non elettrificato. E' per queste motivazioni, che la Regione Abruzzo sta ridelineando, nell'ambito del nuovo PRIT, la sua ristrutturazione tramite controllo centralizzato del traffico.



L'accessibilità al territorio con le infrastrutture ferroviarie

A differenza della modalità di trasporto stradale, quella ferroviaria, interessa solo limitate porzioni di territorio con una capillarità connessa alla quantità di fermate presenti lungo le linee. Se il contributo alla coesione offerto dalle infrastrutture stradali risulta prevalentemente misurabile attraverso parametri riconducibili ai tempi di percorrenza tra origine e destinazione, dal punto di vista ferroviario si ritiene necessario rilevare la capacità di interconnessione con il territorio tramite le stazioni e le fermate (Figura 7).

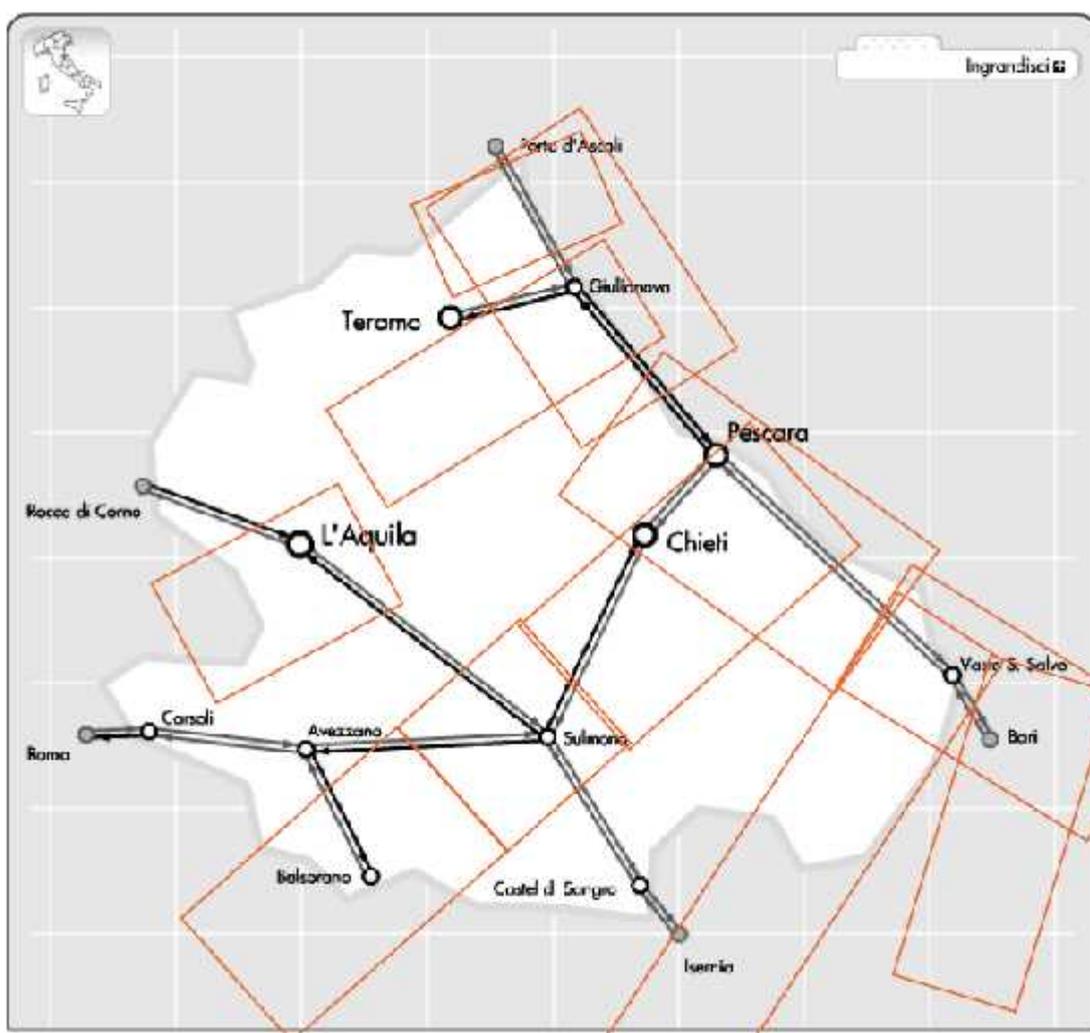


Figura 7: Accessibilità ferroviaria regionale: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali allo schema delle direttrici del trasporto ferroviario regionale di Trenitalia (Fonte: PRIT 2010)

Dal punto di vista dell'accessibilità ferroviaria l'area SIC è servita da due direttrici, quella RM-PE e Avezzano – Balsorano; nessuna linea ferroviaria attraversa il SIC. Dai limitrofi centri abitati raggiunti dalla ferrovia, mediante un passaggio alla viabilità stradale secondaria si accede all'area protetta.

La mobilità ferroviaria

La domanda di mobilità per il traffico passeggeri, desunta dai dati PRIT Abruzzo 2010, indica come principali origini di spostamento anche alcuni comuni ricadenti in area SIC, come Tagliacozzo (295

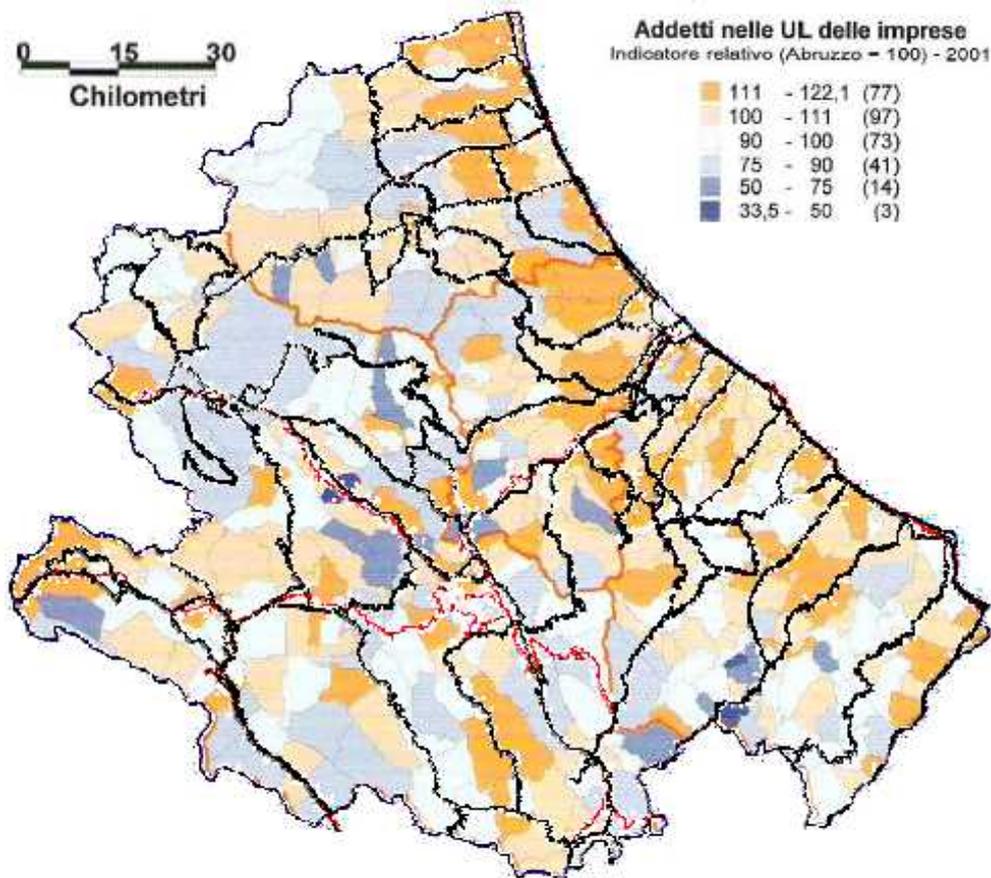
spostamenti) e Capistrello (285 spostamenti), ma ci sono anche, con numeri minori, i comuni di Civitella Roveto, S. Vincenzo Roveto e Carsoli.

La domanda di mobilità per il traffico merci, invece, è molto esigua, attestandosi soprattutto sulla linea Adriatica, anche se, negli ultimi anni, anche su tale tratta si è registrata una flessione.

1.3 La rete infrastrutturale e le attività produttive sul territorio

La rete infrastrutturale è fortemente connessa con il territorio e, al fine di definire le politiche di gestione dell'area SIC, è utile analizzare la distribuzione delle attività produttive nel territorio.

Come si può vedere dalla Figura 8 l'area SIC è caratterizzata da una scarsa concentrazione di addetti nelle imprese locali. Il centro di maggiore importanza in aree prossime al territorio del SIC è senza dubbio quello di Avezzano, in cui è presente il 'Centro Smistamento Merci della Marsica' (CMM); l'infrastruttura, insieme all'Interporto Val Pescara (CH-PE) ed agli Autoporti di Roseto degli Abruzzi (TE) e di San Salvo (CH) è parte integrante del sistema logistico del trasporto merci regionale in via di realizzazione.



Rete infrastrutturale primaria su quota del totale addetti nelle Unità Locali delle imprese: indicatore relativo con Abruzzo = 100 (Fonte: CRESA, 2005)

Figura 8: Distribuzione delle attività produttive sul territorio (Fonte: PRIT 2010)

L'agglomerato di Avezzano, con la sua vasta area industriale, costituisce uno delle aree nodali del sistema insediativo e produttivo regionale, in quanto riveste una posizione strategica rispetto alle



vie di comunicazione essendo raggiungibile facilmente dal Lazio, dalla Campania, mediante la SS 690, dalla Direttrice Est-Ovest via autostrada e via treno da tutto l'Abruzzo.

Altri distretti industriali da citare è il 'Distretto Marsica', istituito con la Legge Regionale n. 97 del 2000, e quello della "Piana del Cavaliere", istituito con la Delibera del Consiglio Regionale n. 34/3 del 23 luglio 1996, localizzato nei Comuni di Carsoli e Oricola.

2 LE RETI ELETTRICHE

2.1 I criteri di sviluppo della rete TERNA

Lo sviluppo dell'infrastruttura elettrica TERNA nella Regione Abruzzo è definito sulla base dei criteri ERPA (Esclusione, Repulsione, Problematicità e Attrazione):

- Esclusione: aree nelle quali ogni realizzazione è preclusa;
- Repulsione: aree che è preferibile non siano interessate da interventi se non in assenza di alternative o in presenza di sole alternative a minore compatibilità ambientale, comunque nel rispetto del quadro prescrittivo concordato;
- Problematicità: aree per le quali risultano necessari approfondimenti, in quanto l'attribuzione alle diverse classi stabilite a livello nazionale risulta problematico perché non contempla specificità regionali o locali; risulta pertanto necessaria un'ulteriore analisi territoriale supportata da un'oggettiva motivazione documentata dagli enti coinvolti.
- Attrazione: aree da privilegiare quando possibile, previa verifica della capacità di carico del territorio.

Le aree che non ricadono in alcuna delle categorie individuate vengono considerate non pregiudiziali (NP), intendendo che non presentano forti controindicazioni, né sono d'altra parte particolarmente adatte (è il caso, ad esempio, delle aree agricole a seminativo semplice).

Ogni classe dei criteri ERPA (Esclusione, Repulsione, Problematicità e Attrazione) prevede più categorie (R1, R2, ...), ognuna delle quali corrisponde a motivazioni differenti, in modo che venga facilitata una corretta valutazione del grado di compatibilità/sostenibilità delle future infrastrutture elettriche. Per ogni categoria il Tavolo VAS nazionale ha concordato, utilizzando gli obiettivi sociali, territoriali e ambientali di Piano come riferimento, un insieme condiviso di tipologie di area che vi ricadono, la cui individuazione dovrebbe essere ragionevolmente attuabile in qualsiasi contesto regionale. Tale scelta può evidentemente essere rivista nel tempo e viene integrata a livello delle singole Regioni, tramite l'introduzione di aree di Problematicità su richiesta delle Regioni stesse. Si assume che le categorie non menzionate in tabella e non considerate problematiche dalle Regioni ricadano nella categoria NP.

Attualmente, il criterio di Esclusione comprende le aree riconosciute dalla normativa come aree ad esclusione assoluta, quali aeroporti e zone militari (E1), e aree non direttamente escluse dalla normativa, che vengono vincolate tramite accordi di merito concordati a priori tra Terna e gli Enti coinvolti. Ricadono in questa categoria le aree di urbanizzato continuo per le quali, alla luce della legge 36/2001 che introduce il concetto di fascia di rispetto per la tutela della popolazione dagli effetti dei campi elettromagnetici, si è condivisa la scelta di adottare un criterio di massima salvaguardia, nonché i beni storico-artistici-culturali puntuali (E2).

Il criterio di Repulsione comprende: aree che possono essere prese in considerazione solo in assenza di alternative e zone a rischio idrogeologico, in cui è vietato il posizionamento di sostegni e strutture ma è consentito il sorvolo aereo (R1), aree interessate da accordi di merito con



referimento alle aree protette (R2), e aree da prendere in considerazione solo se non esistono alternative a maggior compatibilità ambientale (R3).

Il criterio di Attrazione comprende aree a buona compatibilità paesaggistica (A1) e aree già compromesse dal punto di vista ambientale, più adatte alla realizzazione dell'opera, nel rispetto, però, della capacità di carico del territorio (A2).

Le categorie territoriali dei livelli ERPA, sono stati discussi e concordati al Tavolo Tecnico Regionale coordinato dal Servizio Politica Energetica, Qualità dell'Aria, Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico, Rischio Ambientale, SINA della Direzione Parchi, Territorio, Ambiente ed Energia della Regione Abruzzo, come schematizzato nella Tabella 1 che segue.

Tabella 1: Livelli dei criteri ERPA condivisi con il Tavolo Tecnico Regionale – Abruzzo (Fonte: Valutazione Ambientale Abruzzo TERNA_2011)

Elementi che compongono i criteri ERPA		Categorie
1	Edificato urbano e nuclei abitati	
	Tessuto urbano continuo	E2
	Tessuto urbano e nuclei abitati discontinui	R1
2	Area di interesse militare	F1
3	Aeroporti – presenza avio superfici – porti	E1
4	Elementi di pregio paesistico-ambientale	
	Parchi nazionali L. 394/91. Parchi e riserve naturali regionali e statali	R1
	SIC (Direttiva 92/43/CEE "Habitat") e ZPS (Direttiva 79/409/CEE "Uccelli")	R2
	SIC Monti Simbruini	R1
	IDA	R3
	Reti Ecologiche	R2
	Aree attraversamento orso	R1
	Aree di valore paesistico-ambientale PTR, PTCP, PTP e PRGC	R2
	Aree di valore paesistico-ambientale PPR - Aree A	R1
	Aree di valore paesistico-ambientale PPR - Aree B	R2
	Aree di valore paesistico-ambientale PPR - Aree C	R3
5	Elementi di pregio paesaggistico	
	Beni paesaggistici con provvedimento amministrativo, art. 136 D.Lgs.42/2004 (Legge 1497/39 e Galassini, art. 139 del D.lgs 490/99)	R2
	Beni paesaggistici, art. 142 D.Lgs. 42/2004 (aree a vincolo ambientale, art.146 D.Lgs 490/99, art. 82 DPR 515/77 cd. Galasso), fatta eccezione della lettera m) zone di interesse archeologico	R3
	Beni paesaggistici, art. 142 D.Lgs. 42/2004 (aree a vincolo ambientale, art. 146 D.Lgs 490/99, art. 82 DPR 515/77 cd. Galasso), lettera m) zone di interesse archeologico	R1
6	Elementi di rilievo culturale	
	Beni culturali art.10 D.Lgs. 42/2004 (Legge 1089/39, titolo I del D.lgs 490/99)	E2
	Aree storico-artistico-culturali, insiemi di beni architettonici PPR, PTR, PTCP, PTO e PRGC.	R1
7	Superfici lacustri	E2
8	Area di instabilità o in erosione	
	Aree caratterizzate da pericolosità geologico-idraulica molto elevata ed elevata (frane, alluvioni, conoidi di deiezione, valanghe e ghiacciai)	R1
	Aree caratterizzate da pericolosità geologico-idraulica moderata (frane, alluvioni, conoidi di deiezione, valanghe e ghiacciai)	R2
9	Aree con strutture colturali di forte dominanza paesistica	
	Vigneti e Oliveti	R3
	Aree DOC, DOP, IGP	R3
10	Aree che favoriscano l'assorbimento visivo tipo quinte morfologiche e/o vegetazionali e versanti esposti a Nord se non ricadenti in altri criteri	A1
11	Corridoi elettrici, infrastrutturali e autostradali preesistenti	A2
12	Area industriali e commerciali, poli integrati di sviluppo, parchi tecnologici (Area ASI e PIP)	A2



Il confronto costruttivo tra chi "propone" un intervento e chi ha da un lato la conoscenza del sistema dei valori ambientali, territoriali e sociali dell'area, e dall'altro un ruolo determinante nel processo autorizzativo, permette di contemperare le esigenze di sviluppo della rete con quelle della salvaguardia e della tutela ambientale, creando quindi i presupposti per giungere a una vera e propria "localizzazione sostenibile".

Infatti, tra i passaggi fondamentali della sostenibilità, un ruolo determinante spetta alla trasparenza e al coinvolgimento dei portatori di interesse (i cosiddetti "stakeholder").

L'individuazione e la condivisione insieme al "Territorio" di criteri localizzativi, nonché il processo della loro applicazione, permette di affrontare e di considerare gli aspetti non solo ambientali, ma anche sociali, in una fase anticipata e preventiva. In tal modo, tali aspetti vengono tenuti in conto già nel momento della individuazione e della scelta dei corridoi, mediante una metodologia condivisa e orientata alla sostenibilità.

In merito alla tabella con i criteri ERPA, si specifica che i livelli relativi ai temi "Aree attraversamento orso" e "SIC Monti Simbruini" sono stati analizzati come Problematicità e attribuiti successivamente al criterio R1. Inoltre, in merito agli "Elementi di rilievo culturale", e in particolare ai Beni culturali art.10 D.Lgs. 42/2004 (Legge 1089/39, titolo I del D. Ls 490/1999), i vincoli puntuali devono essere calcolati come aree applicando un buffer di 500 m di raggio dal vincolo stesso.

2.2 La consistenza delle reti TERNA

Nell'area del Sito di Interesse Comunitario "Monti Simbruini - IT7110207" ed in area limitrofa sono presenti i seguenti punti di passaggio di infrastrutture elettriche:

- Passaggio linea elettrica FS, Comune Carsoli e Comune Tagliacozzo (Figura 10);
- Linea aerea doppia terna 150 kV, TERNA, Comune di Carsoli e Comune Rocca di Botte (Figura 11);
- Linea aerea 150 kV TERNA- Comune di Morino (Figura 12);
- Linea di alimentazione dell'abitato di Camporotondo, che costeggia la strada che collega Cappadocia a Camporotondo (Figura 13).
-

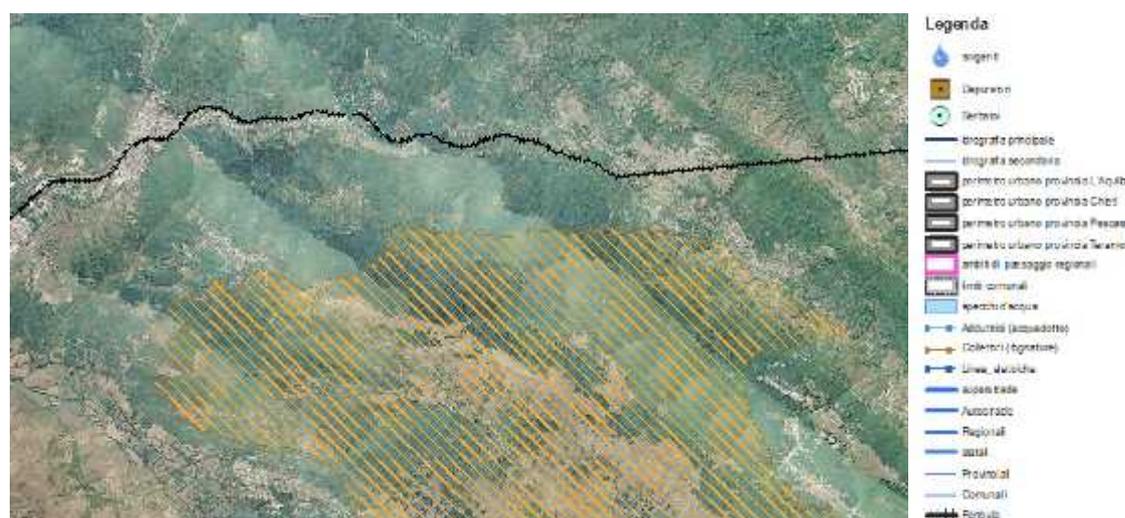


Figura 10: Coreografia della linea elettrica F.S. 60 kV- Comune di Carsoli e Comune di Tagliacozzo





Figura 11: Linea aerea doppia terna 150 kV - TERNA - Comune di Carsoli e Comune Rocca di Botte

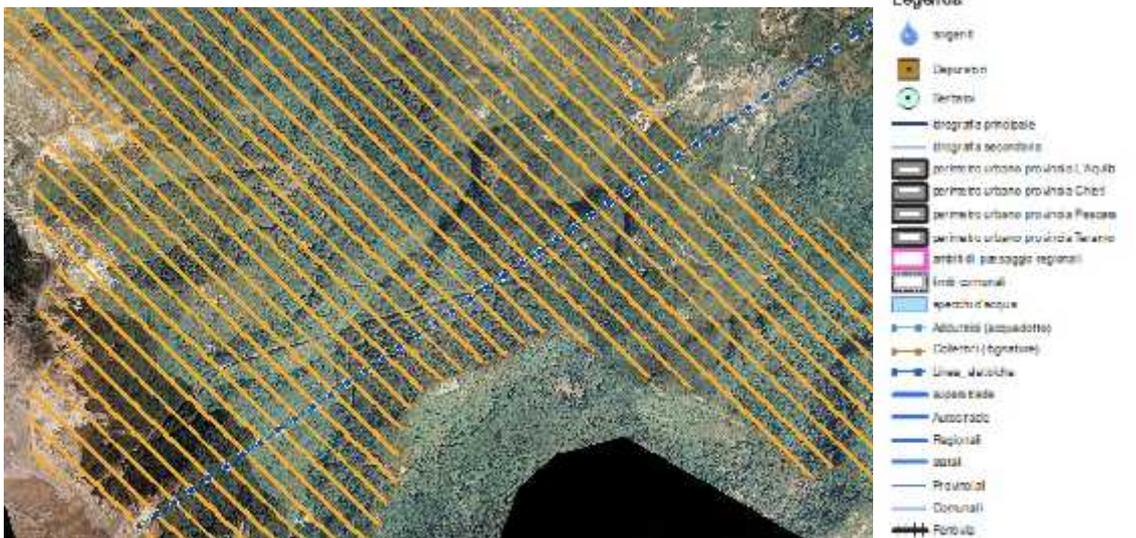


Figura 12: Linea aerea 150 KV TERNA- Comune di Morino



Figura 13: Linea area di alimentazione della località Camporotondo - Comune di Cappadocia

3 INFRASTRUTTURE PER IL COLLETTAMENTO E LO SMALTIMENTO DELLE ACQUE REFLUE

3.1 La consistenza delle infrastrutture

Con la riforma attuata delle Legge-Galli, sono stati costituiti sei ATO – Ambito Territoriale Ottimale – per la gestione del S.I.I. – Servizio Idrico Integrato, che, attualmente, a seguito dell'entrata in vigore della L.R. n.9/2011, sono in fase di riordino e unificazione nell'Ente Unico Regionale avente denominazione ERSI.

L'area del Sito di Interesse Comunitario "Monti Simbruini – IT7110207" ricade nell'Ambito Marsicano.

L'Area del SIC è interessata dalla presenza delle seguenti infrastrutture fognarie:

- un collettore fognario a servizio del centro abitato di Camporotondo che ha lo scopo di raccogliere i reflui per convogliarli al depuratore del Comune di Cappadocia; allo stato attuale, il collettore non è in servizio, in quanto non sono ancora stati effettuati gli allacci alla rete fognaria. Inoltre, per la messa in esercizio, è necessario che venga installato un impianto di sollevamento, i cui locali sono già predisposti, in località Valico della Serra (1435 m s.l.m.). Attualmente, lo smaltimento delle acque nere viene effettuato tramite l'utilizzo di pozzi neri, che creano rischi di sversamento di reflui su suolo e sottosuolo, pertanto è necessario effettuare quanto prima la messa in funzione dell'impianto fognario, già predisposto (Figura 14);
- un collettore a servizio di alcune strutture del Comune di Morino, ricadenti in area SIC (Figura 15).

Si segnala la mancanza dell'impianto fognario per il Comprensorio Turistico di Marsia, nel Comune di Tagliacozzo, in posizione limitrofa all'area SIC, la cui realizzazione deve essere predisposta quanto prima per dismettere l'uso dei pozzi neri, che sono una potenziale fonte d'inquinamento.

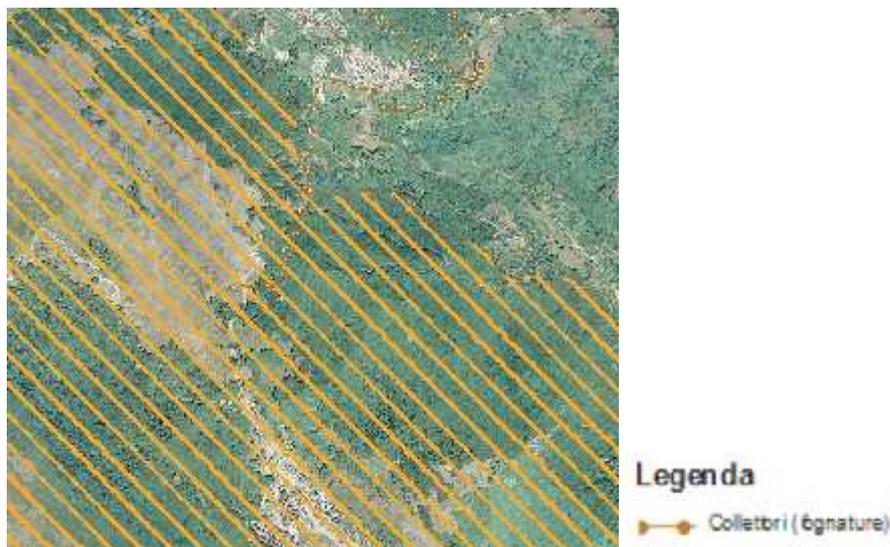
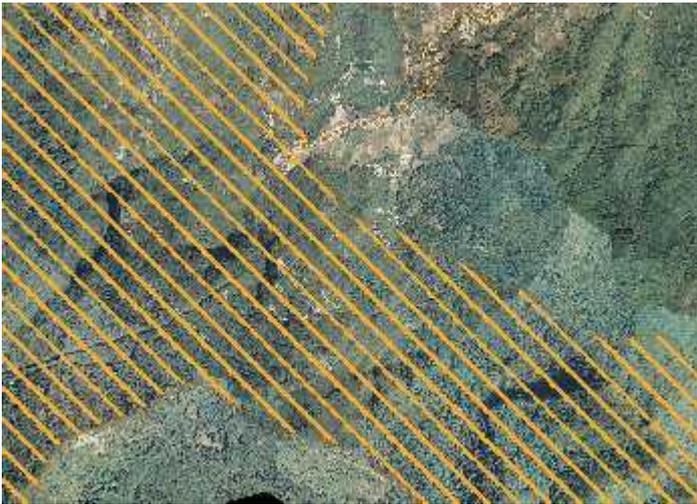


Figura 14: Tratto di collettore fognario a servizio dell'abitato di Camporotondo, - Comune di Cappadocia.



Legenda
 Collettori (fognature)

Figura 15: Collettore fognario - Comune di Morino

Nella Tabella 2 di seguito riportata sono indicati gli agglomerati non conformi ricadenti in siti SIC o ZPS o la cui localizzazione possa determinare incidenze sugli stessi.

Tabella 2: Elenco degli agglomerati non conformi, ricadenti in siti della Rete Natura 2000 in Abruzzo (Fonte: Relazione di valutazione di incidenza ambientale relativa al piano di tutela delle acque -Regione Abruzzo - 2010)

Comune	Popolazione	Agglomerato	Categoria per la M.C.A.	Categoria di non conformità	SIC / ZPS / Natura 2000	Tipologia di incidenza
Marsia	12138	Caroli (Frazione Villaromana)	54111	Collettori nel sistema di fognature	ZPS - Parco Nazionale Sirente - Velino S.C. Monti Simbruini e Rocca di Cambio	Indiretta
Poligno - Aola Sangro	8058	Barni	2310	Per impianto (adimensionamento)	In localizzazione	Indiretta
Poligno - Aola Sangro	12181	Focodoccolo	27030	Per impianto (adimensionamento)	ZPS - Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise S.C. Majella Sud Ovest	Indiretta
Poligno - Aola Sangro	6058	Focodoccolo	8000	Per impianto (adimensionamento)	ZPS - Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise S.C. Majella Sud Ovest	Indiretta
Raposa	12131	Finne	7111	Per impianto (per emissione)	ZPS - Lago di Finne	Indiretta
Raposa	6019	Alti Caporosso (Frazione Finne)	9500	Per impianto (per emissione)	S.C. Caroli J. Alti	Indiretta
Trivigno	12121	Alfani	2111	Per impianto (per emissione)	ZPS - Lago di Starnella e Collina di Casermana	Indiretta
Chieti	6058	Alessandri (Frazione Villoromana)	30000	Per agglomerato (7,40% del carico generato, sia dal sito o la rete fognaria, non sono collegati)	S.C. Bozzo di Vossagnogna	Indiretta
Chieti	12112	Caroli	11030	Per agglomerato (2,1% del carico generato, sia dal sito o la rete fognaria, non sono collegati)	ZPS - Lago di Starnella e Collina di Casermana	Indiretta
Chieti	6052	Focodoccolo	9000	Per agglomerato (16,2% del carico generato, sia dal sito o la rete fognaria, non sono collegati)	S.C. Losca (Frazione di Torre di Sangro e del fiume Sangro)	Indiretta
Chieti	6104	Guardapetro	12000	Per agglomerato (10,11% del carico generato, sia dal sito o la rete fognaria, non sono collegati)	ZPS - Parco Nazionale della Majella	Indiretta
Chieti	12111	San Vito Chiseno	8111	Per agglomerato (10,74% del carico generato, sia dal sito o la rete fognaria, non sono collegati)	ZPS - Lago della Tana	Indiretta
Chieti	6056	Vico (Frazione Villoromana)	45000	Per impianto (adimensionamento)	S.C. Punta Azzurra - Punta della Formica	Indiretta

In particolare nell'area SIC, si riferisce dell'adeguamento del sistema di collettamento di Villaromana, frazione di Caroli.

Inoltre, si ribadisce nuovamente la necessità della messa in funzione del sistema fognario di Camporotondo e di Marsia, con la dismissione dei pozzi neri, che rischiano di essere potenziale fonte d'inquinamento.



I depuratori dei comuni interessati dal piano sono localizzati in zona esterna all'area SIC.

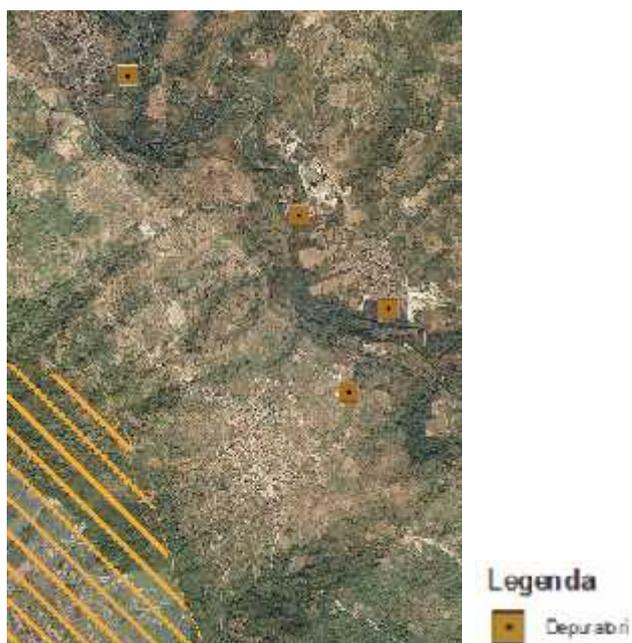


Figura 15: Depuratore esterno area SIC - Comune di San Vincenzo Valle Roveto

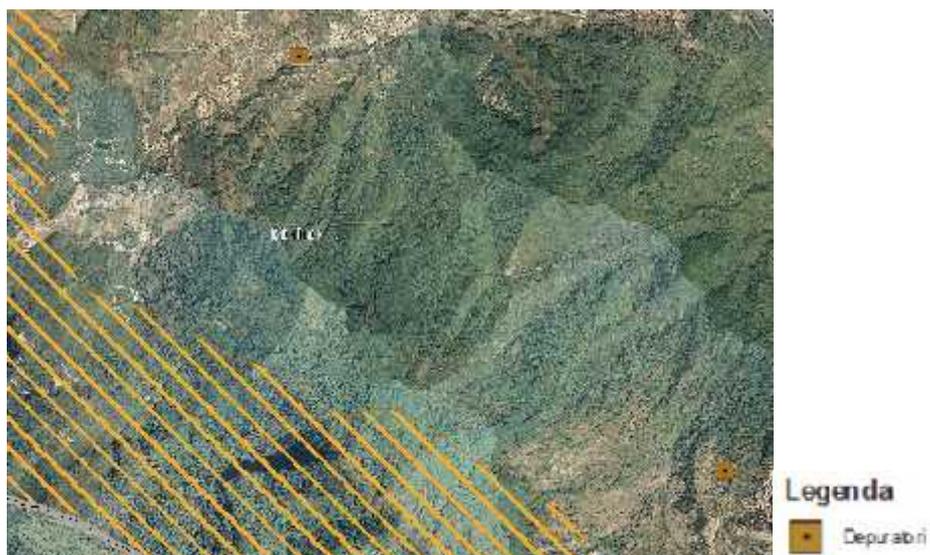


Figura 16: Depuratore esterno area SIC - Comune di Morino



Figura 17: Depuratore esterno area SIC - Comune di Civitella Roveto

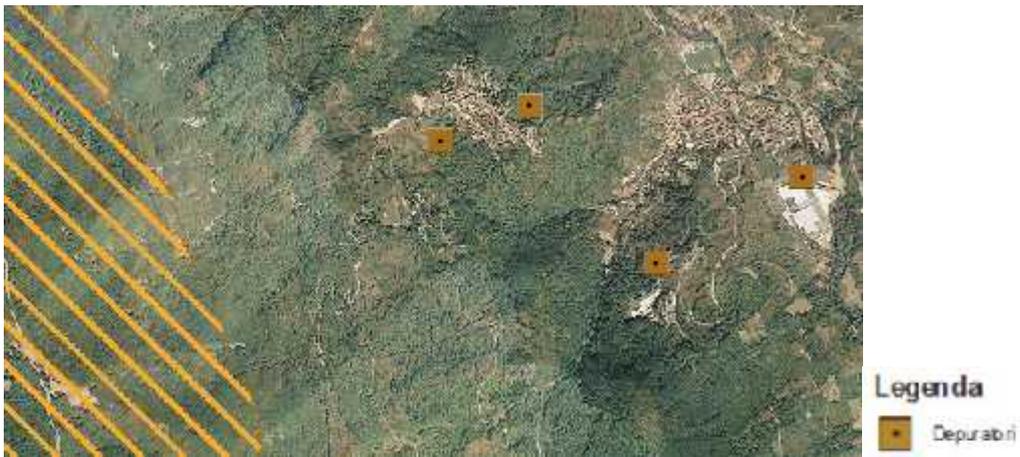


Figura 18: Depuratore esterno area SIC - Comune di Canistro



Figura 19: Depuratore esterno area SIC - Comune di Capistrello



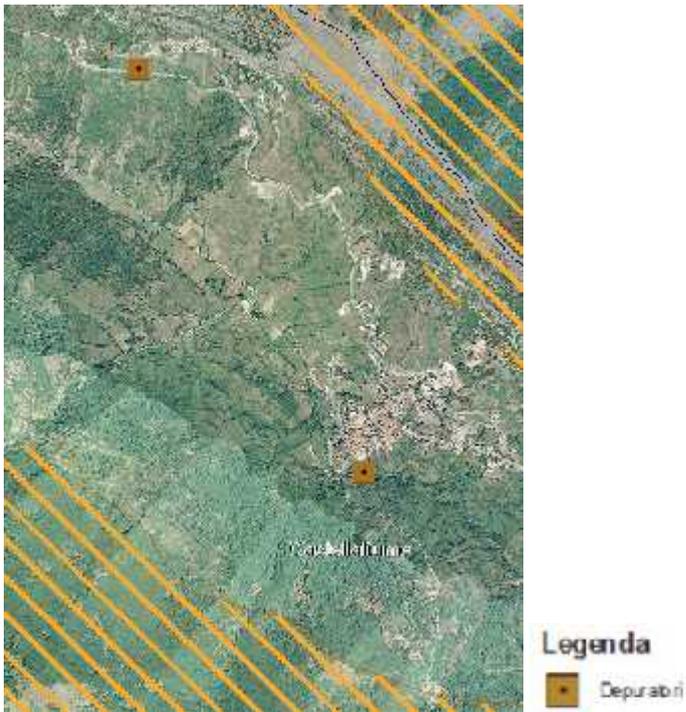


Figura 20: Depuratore esterno area SIC - Comune di Castellafiume

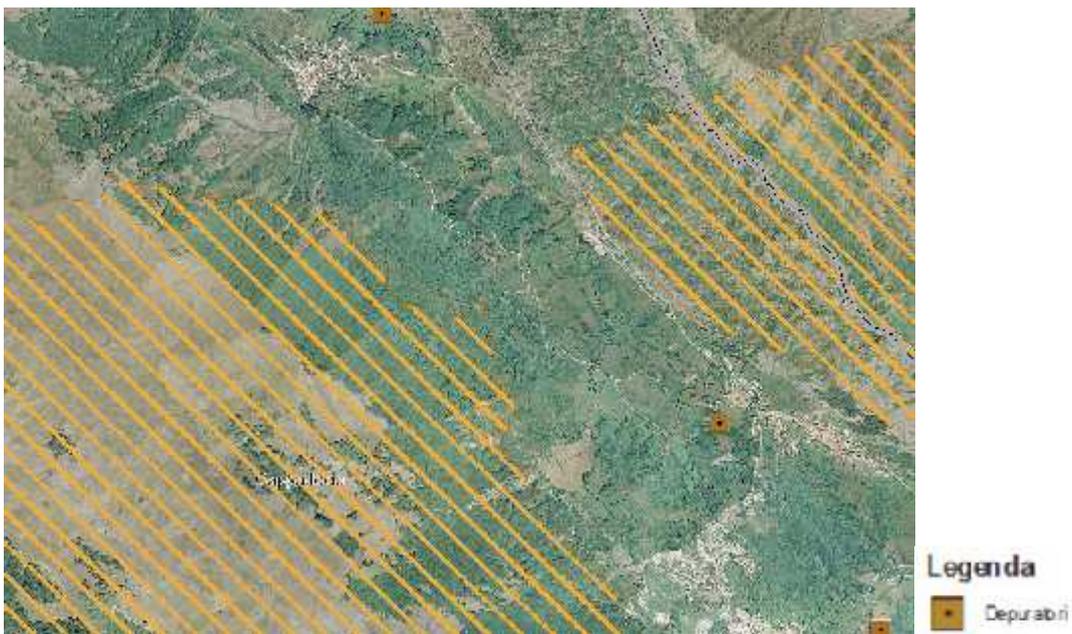


Figura 21: Depuratore esterno area SIC - Comune di Cappadocia

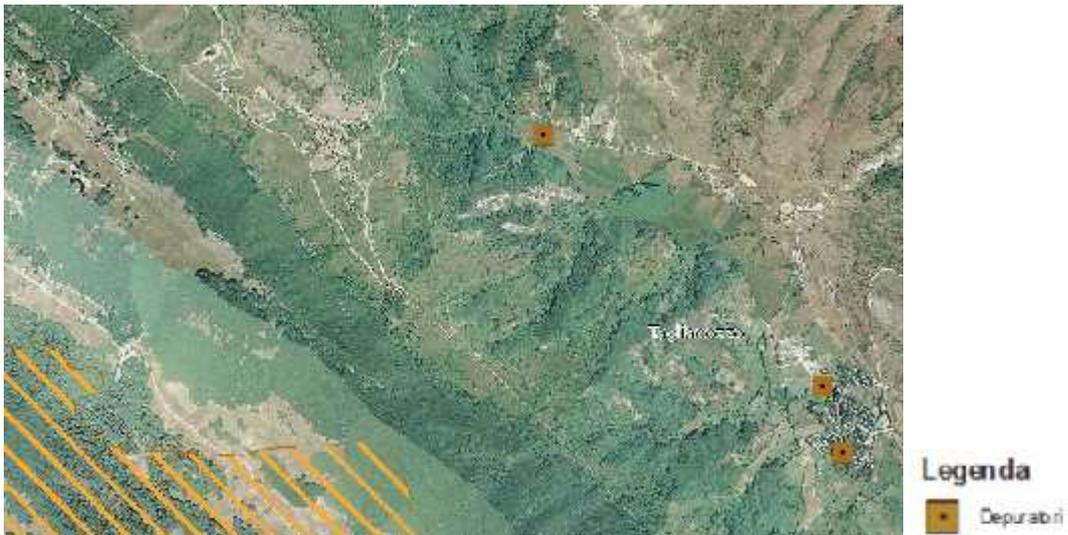


Figura 22: Depuratore esterno area SIC - Comune di Tagliacozzo

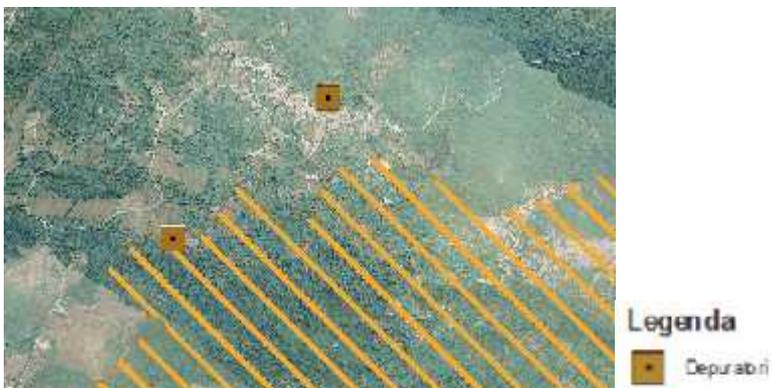


Figura 23: Depuratore esterno area SIC - Comune di Carsoli



Figura 24: Depuratore esterno - Comune di Rocca di Botte





Figura 25: Depuratore esterno - Comune di Pereto

3.2 Gestione delle infrastrutture idrauliche

La gestione del servizio idrico integrato nel territorio del SIC è affidata CAM S.p.A.

4 IMPIANTI DI TELECOMUNICAZIONI

4.1 La consistenza degli impianti

Nel territorio del SIC, in località Camporotondo, sono presenti antenne per telecomunicazioni e un ripetitore TV.



Figura 26: Antenne per le telecomunicazioni, in località Camporotondo - Comune di Cappadocia.





Figura 27: Ripetitore TV, in località Camporotondo - Comune di Cappadocia.

Inoltre, anche in località Marsia, nel Comune di Tagliacozzo, è presente un'antenna per le telecomunicazioni.

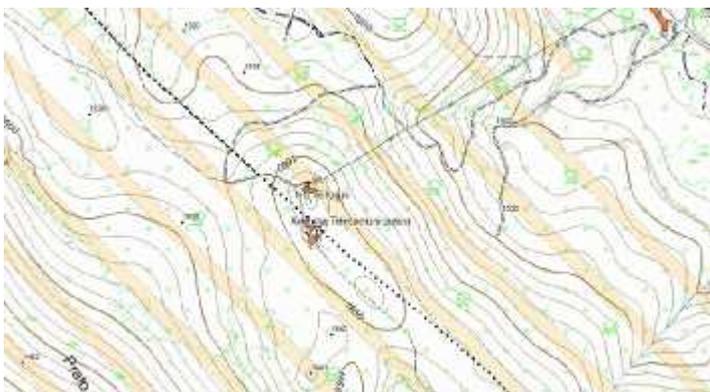


Figura 28: Antenna per le telecomunicazioni, in località Marsia - Comune di Tagliacozzo.

5 IMPIANTI SCIISTICI

5.1 Il comprensorio di Camporotondo

Il Comprensorio Turistico di Camporotondo è una piccola località turistica sul versante abruzzese dei Monti Simbruini, all'interno dell'area SIC, a 2,55 chilometri dall'abitato di Cappadocia.

La consistenza degli impianti

Nell'area di Camporotondo sono presenti degli impianti sciistici, di cui una larga parte dismessi. In particolare, risultano dismesse le piste dell'area detta della Carbonara, per le quali è presente un progetto di ripristino che prevede la realizzazione di tre piste, riportate nelle immagini sottostanti. L'impianto attivo, detto della Collinetta, è a tappeto mobile, con due discese per principianti e bambini.



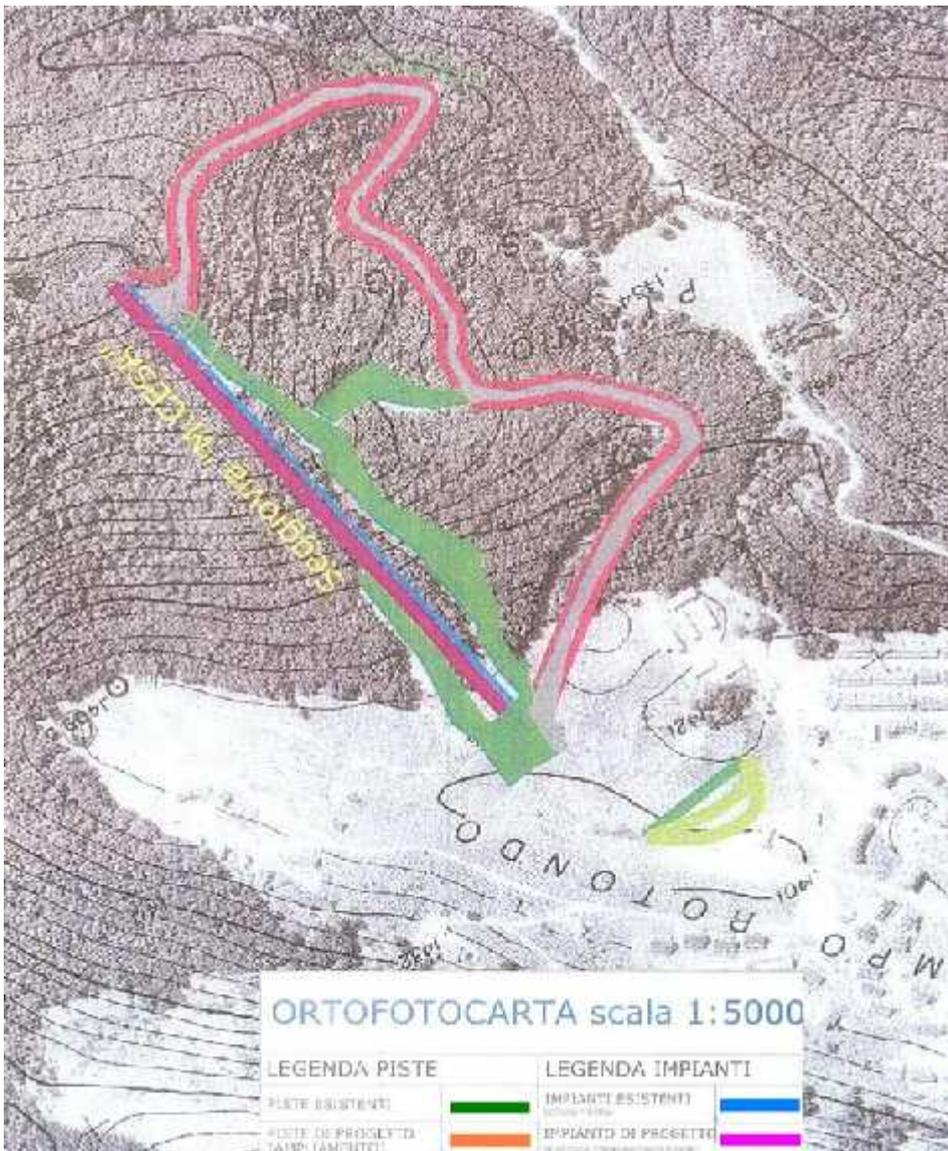


Figura 29: Coreografia delle piste esistenti e in progetto, in località Camporotondo - Comune di Cappadocia.



Figura 30: Ampliamento delle piste dell'area Carbonara, in località Camporotondo - Comune di Cappadocia.

Inoltre, sempre in località Camporotondo, sono presenti degli impianti di risalita detti della Collinetta, che, nella stagione invernale, sono in funzione.



Figura 31: Area degli impianti della Collinetta, in località Camporotondo - Comune di Cappadocia.



Figura 32: Particolare degli impianti di risalita dismessi e abbandonati, in località Camporotondo - Comune di Cappadocia.



Figura 33: Piste degli impianti della Collinetta, in località Camporotondo - Comune di Cappadocia.



Figura 34: Area delle piste della Carbonara, in località Camporotondo - Comune di Cappadocia.

Il flusso turistico

Nella vallata del Comprensorio di Camporotondo sono disponibili oltre ad appartamenti e residence per soggiorni settimanali, mensili, due alberghi denominati "I Bucaneve " e "Lupo Bianco". Sono presenti, inoltre due ristoranti, " I Bucaneve " e "Monna Rosa ", un Pub-Bar e un minimarket. Inoltre, è presente un maneggio, che offre la possibilità di effettuare passeggiate a cavallo e con motoveicoli "Quad". Infine sono presenti degli impianti di risalita di cui uno attivo e gli altri due in ristrutturazione.

Nelle strutture turistiche presenti la ricettività è pari a:

- Albergo Bucaneve: 26 stanze doppie con la possibilità di un letto aggiunto. Nell'albergo si tengono, costantemente, ormai da un decina di anni, campi scuola. Inoltre è meta costante, per il soggiorno montano, di ragazzi provenienti da varie regioni italiane come Lazio, Campania e Puglia. Comitive effettuano raduni di ogni sorta, dal fuoristrada al motociclismo, alle auto d'epoca, dal mountain bike agli amanti delle camminate.
- Albergo Lupo Bianco: 26 stanze doppie con la possibilità di un letto aggiunto. La Struttura, attualmente è destinata a servizio di " Autogestione " particolarmente richiesta da strutture scolastiche e parrocchiali. Infatti viene messo a disposizione l'intero complesso alberghiero completo di uso cucina e tutte le strutture, che vengono gestite da personale fornito dal cliente. Nell'albergo si tengono, costantemente, ormai da oltre 15 anni, campi scuola dove i partecipanti possono apprezzare la natura e la salubrità dei luoghi. Inoltre è meta costante, per il soggiorno montano, di ragazzi provenienti da varie regioni italiane come Lazio, Campania e Puglia.

Inoltre sono presenti diverse abitazioni private, in grado di ospitare 1800 utenze censite con circa 5000 presenze nel periodo estivo. Si ribadisce nuovamente il problema dei servizi fognari. Camporotondo, attualmente, non ha turismo invernale perché gli impianti sono fermi da diversi anni. Turisticamente ha avuto successo negli anni Ottanta sino alla fine degli anni Novanta. Nel 2006 sono stati avviati i contatti con la Società concessionaria, in virtù anche di un finanziamento di 516mila euro che il Comune aveva ottenuto per la realizzazione degli impianti: il finanziamento, che veniva dato a completamento dell'opera, non è mai stato erogato perché l'opera non è stata realizzata.

5.2 Il comprensorio di Marsia

Il comprensorio turistico di Marsia, a quota 1450, si adagia su un altopiano dei monti Carseolani, ai piedi del Monte Midia, nel territorio della frazione di Roccacerro del comune di Tagliacozzo, in zona limitrofa all'area SIC. Attualmente per la gestione della viabilità esiste un Consorzio Stradale Permanente di Marsia, situato a Tagliacozzo, che ha come scopo la ricostruzione, sistemazione e manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade esistenti e future del centro turistico di Marsia, delle strutture destinate a verde attrezzato ed ai pubblici servizi, nonché di tutte le opere di interesse comune situate nel comprensorio, ivi incluse le relative pertinenze ed adiacenze. In particolare, attualmente, il Consorzio si sta impegnando per portare avanti i progetti per l'allaccio alla rete fognaria e alla rete idrica. Inoltre sta anche sollecitando la SEGEN S.p.A., che gestisce la raccolta dei rifiuti, a prendere provvedimenti per recintare i cassonetti con elementi a percorso pedonale obbligato, pregevoli dal punto di vista dell'arredo urbano, al fine di evitare lo spostamento, senza controllo alcuno, dei cassonetti, lungo la carreggiata stradale, creando potenziali disordini alla circolazione.



La consistenza degli impianti

Gli impianti di risalita presenti sono diversi, in particolare vi è una seggiovia e tre skilift, che salgono verso i 1740 m del Monte Midia.

Un impianto di risalita, detto della Piccionara, è parzialmente localizzato in area SIC. Tale impianto attualmente non è in esercizio, perché giunto al termine della sua vita tecnica alla fine della stagione invernale 2007/2008; da tale data il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ufficio USTIF di Pescara) non ha rinnovato le autorizzazioni al pubblico esercizio e deve essere necessariamente demolito.

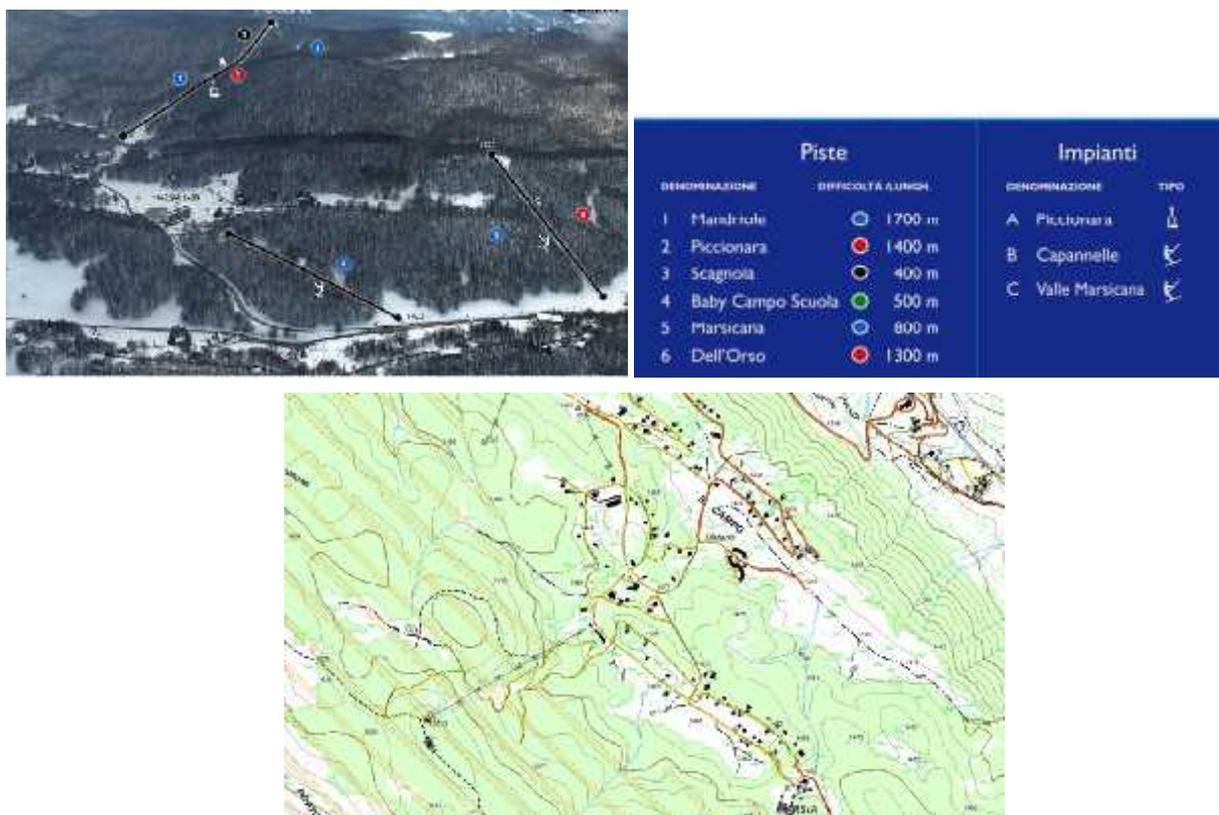


Figura 35: Impianti di risalita in località Marsia, Tagliacozzo.

Inoltre vi sono altri due impianti, la scivola "Capannelle" e scivola "Valle Marsicana", che sono stati oggetto di sospensione dell'autorizzazione regionale al pubblico esercizio (Determinazione Dirigenziale N°DE4/133 del 29/12/2009), per non essere stati sottoposti alla "revisione speciale" prevista dalla legge. Pertanto l'USTIF di Pescara aveva comunicato la revoca del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza dei due impianti (note n. 566 del 7.5.2009 per la scivola "Campanelle" e n. 567 del 7.5.2009 per la scivola "Valle Marsicana"), nonché il Servizio "Trasporto Ferroviario Regionale, Impianti a Funne e Filo" della Regione Abruzzo, preso atto della suddetta revoca, conseguente alla mancata revisione speciale, aveva comunicato l'avvio del procedimento di sospensione dell'autorizzazione al pubblico esercizio (note n. 4743/DE4 del 10/06/2009 per la scivola "Valle Marsicana" e n. 4744/DE4 del 10/06/2009 per la scivola "Capannelle").

Il flusso turistico



L'insediamento turistico, creato circa 40 anni fa, contiene circa 400 unità immobiliari. Le attività che vengono organizzate sono diverse come la gara di orienteering, la gara ecologica "bosco pulito" e le passeggiate nel bosco.

