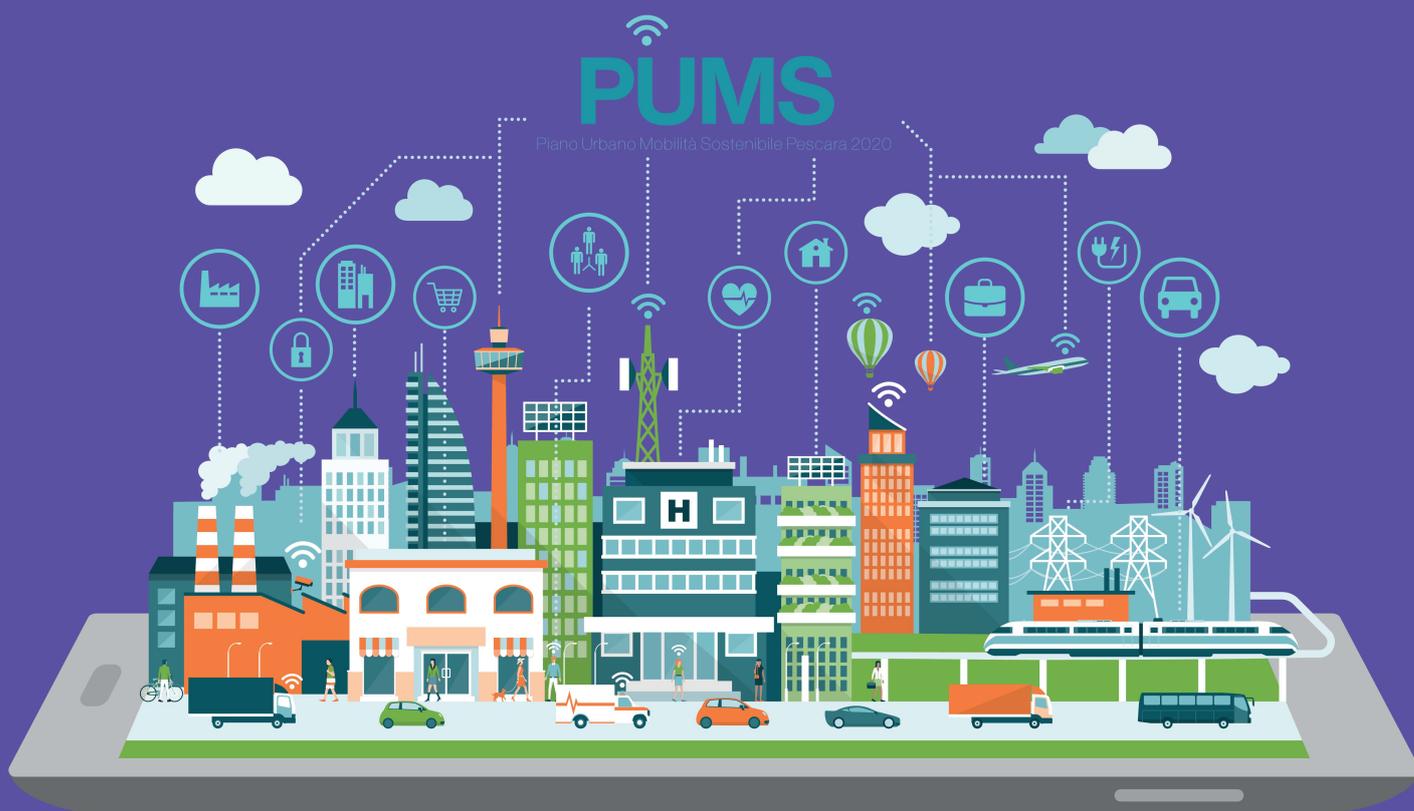


Piano Urbano Mobilità Sostenibile Pescara 2020

PUMS Pescara



Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

Sintesi non tecnica

giugno 2020





Città di Pescara

PUMS

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Decreto del Ministro Infrastrutture e Trasporti del 4/8/2017

Decreto Legislativo 257/2016

Direttiva 2014/94/UE

RAPPORTO AMBIENTALE

Direttiva Comunitaria 2001/42/CE

Decreto Legislativo 152/2006 (Art. 13)

Decreto Legislativo 4/2008

COMUNE DI PESCARA

Assessorato ai Lavori Pubblici, Mobilità, Viabilità e Trasporti

Settore Energia Sostenibilità e Mobilità

Settore Lavori Pubblici

Settore Ambiente e Verde

GRUPPO DI LAVORO

Avv. Luigi Albore Mascia

Assessore ai LL.PP., Mobilità, Viabilità e Trasporti

Ing. Giuliano Rossi

Dirigente Settore Energia Sostenibilità e Mobilità, RUP

Arch. Pier Giorgio Pardi

Progettista, Responsabile del Servizio Viabilità Manutenzione Stradale

Dott. Geol. Edgardo Scurti

Responsabile del Servizio Geologia, Siti Contaminati, VAS e BB. AA

Arch. Giancarla Fabrizio

Responsabile del Servizio Pianificazione Mobilità Trasporti e Parcheggi

Arch. Luisa Volpi

Tecnico incaricato VAS

LINEE D'INDIRIZZO E PRIME INDICAZIONI STRATEGICHE PUMS (2017)

Prof. Arch. Roberto Mascarucci

Supporto al RUP

RA

Sintesi non tecnica

D.Lgs. 152/2006, All.to VI, lettera j

1 Riferimenti normativi e metodologici

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dalla **Direttiva 2001/42/CE** del Parlamento Europeo e del Consiglio come *“importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di taluni piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente negli Stati membri, in quanto garantisce che gli effetti dell'attuazione dei piani e dei programmi in questione siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro adozione”*.

La procedura di VAS è disciplinata dalla seguente normativa:

- **europea**
 - Direttiva 2001/42/CE;
- **statale**
 - Decreto Legislativo n. 152/2006 e s. mm. e ii.,
 - Decreto Legislativo n. 4/2008;
 - Decreto MIT 4 agosto 2017 (Allegato I, lettera f)
- **regionale**
 - Legge Regionale n. 27/2006

La VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Pescara ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione del piano.

Essa promuove lo sviluppo sostenibile del territorio e valuta gli effetti sull'ambiente che possono derivare dall'attuazione del piano attraverso le seguenti fasi tecniche:

1. Fase di *scoping* o Verifica Preliminare (art. 13 commi 1, 2, D.Lgs 152/2006 e s.m.i.) durante la quale viene elaborato un Rapporto Preliminare in cui sono definiti i riferimenti concettuali e operativi per la valutazione ambientale.
2. Fase di valutazione con relativa elaborazione del Rapporto Ambientale (art. 13 commi 3,4, D.Lgs 152/2006) in cui sono *“individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del Piano potrebbe avere sull'ambiente”* (le informazioni di *“minima”* da riportare nel RA sono contenute nell'Allegato VI del Decreto).
3. Fase di monitoraggio (art. 18, D.Lgs 152/2006 e s.m.i.) che assicura il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano approvato e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, in modo da individuare tempestivamente eventuali impatti negativi imprevisi e da adottare le opportune misure correttive.
4. Informazione e consultazione delle autorità con competenza ambientale e del pubblico sui risultati periodici del monitoraggio del programma attraverso un'attività di *reporting*.

Il presente Rapporto Ambientale (RA), elaborato in coerenza con gli indirizzi generali definiti durante la fase di *scoping*, costituisce la fase centrale del processo di VAS e ha lo scopo di verificare l'adeguatezza del piano (PUMS) al contesto programmatico, pianificatorio e ambientale di riferimento.

Il RA è così articolato:

- Analisi di coerenza suddivisa in due momenti:
 - Coerenza esterna;
 - Coerenza interna;
- Scenario di riferimento, anche detto scenario zero, riguardante cioè l'evoluzione che il territorio interessato dal Piano può subire nel tempo in assenza di attuazione del Piano stesso;
- Valutazione degli effetti ambientali del Piano, che si attua mettendo in relazione le azioni di intervento proposte dal Piano con i temi ambientali descritti nell'analisi preliminare di contesto ed evidenziandone le possibili interazioni;
- Costruzione valutazione e scelta delle eventuali alternative (tale fase richiede un iter decisionale partecipato al quale siano chiamati le diverse Autorità competenti e il Pubblico);
- Misure di mitigazione e compensazione al fine di minimizzarne le pressioni ambientali potenzialmente prodotte dall'attuazione del piano (tali indicazioni non hanno la caratteristica della prescrizione vera e propria ma possono comunque determinare un miglioramento significativo del livello di sostenibilità delle azioni di piano);
- Misure di monitoraggio e impostazione del piano di monitoraggio;
- Sintesi non tecnica che illustri in maniera semplice e sintetica tutte le informazioni contenute nel RA.

2 Partecipazione e consultazione

Il PUMS, adottato con Delibera di Giunta Comunale n. 358 del 01/06/2017 (Approvazione del Progetto di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) e successivamente aggiornato nell'aprile 2018 con Delibera di Giunta Comunale n. 276 del 03/05/2018 (Aggiornamento del Progetto di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), ha dato avvio ad un processo di comunicazione, ascolto e partecipazione, nell'ambito del quale sono stati sentiti i cittadini e i portatori d'interesse, al fine di mettere a punto il documento da approvare definitivamente in Consiglio Comunale.

Gli incontri e gli eventi pubblici già avvenuti nella prima fase di comunicazione, ascolto e partecipazione sono stati i seguenti:

- 13/06/2017 - Consiglio Comunale aperto
- 14/10/2017 - Prima Conferenza Annuale sulla Mobilità Urbana
- 25/10/2017 - Consultazione Pubblica sul PUMS, Auditorium Castellammare
- 30/10/2017 - Convegno "La Metropoli del Medio Adriatico", nell'ambito della serie di incontri "Stati generali della mobilità urbana – Pescara"

Il parallelo processo di VAS ha avviato, già in fase preliminare di *scoping*, un percorso partecipativo che consiste nella consultazione dei Soggetti competenti in materia ambientale (anche detti Autorità con Competenze Ambientali - ACA), individuati in un apposito elenco.

La fase istruttoria, il cui report è stato pubblicato con Determina n. 132 del 13/12/2019 del Registro settoriale delle determinazioni e n. 2434 del 13/12/2019 del Registro generale delle determinazioni, si è quindi conclusa con il recepimento dei seguenti pareri:

- Istanza n. 1 - Regione Abruzzo - Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali;
- Istanza n. 2 - R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana;
- Istanza n. 3 - Area Tecnica dell'ARTA Abruzzo.

3 Contesto pianificatorio e obiettivi di piano

L'analisi del contesto pianificatorio e programmatico esistente ha la finalità di verificare la coerenza esterna del piano. A tal fine sono stati analizzati gli strumenti di pianificazione e programmazione del territorio ai vari livelli ed individuati i principali obiettivi.

Per quanto riguarda i piani sovra ordinati, sono stati presi in considerazione i seguenti strumenti:

- Quadro di Riferimento Regionale (QRR)
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)
- Piano di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA)
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento Ambientale (PRTRA)
- Piano Energetico Regionale (PER)
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV)

Sono stati quindi esaminati i seguenti piani/programmi di ambito comunale o comunque riferiti ad ambiti territoriali più limitati:

- Piano Regolatore Generale (PRG);
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- Piano Regolatore Portuale (PRP);
- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP);
- Piano di Classificazione Acustica (Piano d'Azione);
- Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS);
- Verso Pescara 2027 - Indirizzi strategici per il governo del territorio.

La VAS prevede inoltre l'individuazione di una serie di obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento, estrapolati da accordi e documenti internazionali, europei, nazionali e regionali, oltre che dagli obiettivi della vigente legislazione ambientale, che saranno impiegati nelle successive fasi valutative come *check-list* di tematiche con cui confrontare le previsioni del PUMS.

Tali obiettivi di sostenibilità ambientale fanno riferimento ai seguenti aspetti:

1. economia, società e ambiente urbano
2. mobilità e trasporti
3. salute e sicurezza
4. biodiversità, flora e fauna
5. acqua e corpi idrici
6. aria
7. suolo e sottosuolo
8. paesaggio e patrimonio storico-culturale
9. energia ed effetto serra
10. rumore (inquinamento acustico)

Infine sono stati analizzati ed evidenziati gli obiettivi strategici del PUMS, articolati in finalità strategiche generali ed obiettivi specifici, secondo il seguente schema riassuntivo.

SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Efficientamento della performance funzionale

- 1a Realizzazione sistema di trasporto pubblico ecologico in sede propria
- 1b Miglioramento della ripartizione modale del traffico
- 1c Riduzione della congestione
- 1d Sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale
- 1e Sviluppo dell'uso metropolitano della ferrovia
- 1f Miglioramento della logistica urbana

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Miglioramento della qualità dell'ambiente

- 2a Riduzione dell'inquinamento dell'aria
- 2b Riduzione dell'inquinamento acustico
- 2c Moderazione differenziata del traffico e della mobilità
- 2d Creazione di zone a priorità ambientale

SOSTENIBILITÀ SOCIALE

Aumento della valenza sociale del servizio

- 3a Miglioramento dell'accessibilità al trasporto pubblico
- 3b Aumento della sicurezza stradale
- 3c Miglioramento della soddisfazione degli utenti
- 3d Miglioramento dell'inclusione sociale

4 Analisi di coerenza

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e la successiva attuazione del piano sottoposto a VAS. In particolare l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali: coerenza esterna e coerenza interna.

Mentre la coerenza esterna riguarda il confronto tra gli obiettivi di piano e il contesto pianificatorio e programmatico esistente, l'analisi di coerenza interna consente di verificare la presenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano.

La verifica di coerenza viene effettuata tramite l'ausilio di tabelle a doppia entrata (matrici di correlazione), nelle quali gli obiettivi dei piani e dei programmi, ai vari livelli, vengono confrontati con quelli del PUMS per evidenziare eventuali situazioni di conflittualità.

All'esito delle verifiche svolte si può concludere che:

- Complessivamente gli obiettivi specifici del PUMS risultano coerenti con i piani sovraordinati e con gli altri piani comunali, presentando una coerenza espressa in termini percentuali del 100%. Ciò significa che gli obiettivi del PUMS perseguono le stesse finalità e sono "orientati nella stessa direzione" di tali piani. Tale risultato, oltre a determinare la sostanziale coerenza tra livelli di governo in relazione alle strategie alle politiche sulla mobilità, garantisce anche una maggiore fattibilità delle azioni previste.
- Gli obiettivi del PUMS sono nel complesso coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento, sebbene il piano non affronti in modo diretto le tematiche riferite a biodiversità, flora e fauna, acqua e corpi idrici, paesaggio e patrimonio storico-culturale, suolo e sottosuolo. Rispetto alle suddette componenti, l'eventuale conflittualità tra obiettivi, non valutabile al momento, sarà pertanto da verificare in fase di attuazione degli interventi.

- il rapporto interno tra obiettivi di piano e strategie/azioni risulta completamente soddisfatto, in quanto tutti gli obiettivi sono perseguiti attraverso almeno una strategia/azione e non sono presenti azioni prive di obiettivi generali di riferimento.
- Si rilevano probabili incoerenze, non valutabili al momento, nelle relazioni intercorrenti tra l'obiettivo relativo alla realizzazione della intermodalità (creazione di parcheggi di scambio e completamento assi stradali) e gli obiettivi di sostenibilità ambientale riferiti alle componenti di suolo, paesaggio, corpi idrici e rumore. Nessun rapporto risulta totalmente incoerente.
- Considerando il numero di iterazioni positive tra obiettivi, il piano appare ben strutturato; infatti tra i vari obiettivi di piano esiste sempre più di una relazione di coerenza a dimostrazione che l'attuazione di un obiettivo sia funzionale a diverse altre finalità.
- Viene anche verificata la rispondenza degli obiettivi generali/specifici del PUMS con le criticità emerse dalla diagnosi del contesto ambientale di riferimento.

5 Scenario di riferimento e analisi di contesto

Questo capitolo riguarda le analisi di contesto necessarie alla descrizione dei diversi scenari di riferimento per la valutazione degli effetti del piano e cioè:

1. lo **Scenario Attuale (SA) - 2020**, riferito ai dati disponibili all'oggi, che descrive la situazione del contesto al momento dell'avvio dei lavori, la cui caratterizzazione in termini di mobilità è contenuta nel PUMS (azioni in corso sul sistema della mobilità), mentre quella ambientale è contenuta nella VAS (analisi del contesto ambientale). Nella descrizione dello stato attuale dell'ambiente e la caratterizzazione delle aree che potrebbero essere interessate dall'attuazione del piano vengono evidenziate anche eventuali problematiche ambientali esistenti e strettamente connesse al piano (analisi SWOT).
2. Lo **Scenario di Riferimento (SR) - 2030**, o tendenziale, anche detto "alternativa zero", costituito da tutte quelle azioni già programmate ai vari livelli (azioni in corso), il cui stato di avanzamento tecnico-progettuale e procedurale, con la relativa copertura finanziaria, ne garantiscono la realizzazione entro l'orizzonte temporale del PUMS (10 anni) e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato necessità di rimodulazione, inclusi gli interventi già avviati (con lavori in corso) che verrebbero infatti messi in atto anche in assenza del PUMS. Lo scenario di riferimento rappresenta la previsione dell'evoluzione nel tempo dello stato dell'ambiente su cui agisce il piano in assenza di attuazione del piano stesso.
3. Lo **Scenario di Piano (SP) - 2030**, eventualmente in diverse configurazioni alternative, costruito a partire dallo Scenario di Riferimento, ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PUMS prevede l'attuazione all'orizzonte temporale del piano (10 anni) per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Nell'analisi del contesto ambientale di riferimento del PUMS di Pescara, sono da riconoscere come **aree sensibili** sotto il profilo ambientale e tutelate da specifiche normative:

- la fascia costiera, quale area tutelata per legge (D.Lgs. 42/2004, art. 142 comma 1 lett. a e b);
- le colline litoranee di San Silvestro e Colle del Telegrafo, tutelate dal vincolo paesaggistico (D.M. 07/05/1974);
- la Riserva Naturale di Santa Filomena, istituita con D.M. del 13 luglio 1977 (GURI n. 219 del 11/08/1977), comprendente anche fascia di la pineta litoranea che prosegue verso nord nel territorio comunale di Montesilvano e quella verso sud posta tra la foce del Torrente Vallelunga e il confine con Francavilla al Mare;
- la Riserva Naturale Regionale Pineta Dannunziana, istituita con L. R. n.96 del 28/06/2000 la cui gestione, inizialmente affidata alla Provincia, venne trasferita al Comune nel 2001 con L.R. n. 19 del 9/04/2001;
- l'ambito fluviale e la relativa vegetazione ripariale, quali aree tutelate per legge (D.Lgs. 42/2004, art. 142 comma 1 lett. a e b).

Sono invece da segnalare come **ambiti di criticità** tematici oggetto di "zonizzazioni tecniche":

- le zone adiacenti alle arterie stradali classificate ad elevato inquinamento acustico;
- le zone limitrofe alle riserve naturali e alle aree protette in genere;
- le zone ad alta densità edilizia ed elevata impermeabilizzazione di suolo;
- le zone centrali urbane in cui si concentrano i poli attrattori di traffico e le centralità urbane.

Sono inoltre individuati come possibili **elementi di pericolosità** sotto il profilo ambientale:

- la realizzazione di nuovi assi stradali;
- la realizzazione di nuovi parcheggi;
- l'aumento dei flussi di traffico motorizzato.

Al fine di valutare i possibili effetti prodotti dagli elementi suddetti sul contesto ambientale di riferimento, vengono analizzati mediante indicatori quantitativi, gli scenari attuale, previsionale e di piano riferiti ai seguenti temi ambientali e territoriali:

Qualità dell'ambiente urbano

- Estensione complessiva delle ZTL
- Estensione parcheggi di attestazione e di scambio

Mobilità

- Percorrenza veicoli su rete viaria (distanza percorsa, tempi di percorrenza, velocità di percorrenza)
- Velocità commerciale media del trasporto pubblico
- Spostamenti urbani effettuati in bici
- Estensione complessiva delle piste ciclabili
- Estensione della rete del TPL in sede propria

Salute e sicurezza

- Numero degli incidenti stradali urbani

Consumo di suolo

- Suolo consumato per la realizzazione di infrastrutture e parcheggi

Qualità dell'aria

- Giorni nell'anno di superamento del limite di polveri sottili

Rumore

- Popolazione esposta a livelli acustici maggiori di 55 dBA (Lden)
- Popolazione esposta a livelli acustici maggiori di 50 dBA (Lnight)

6 Valutazione degli effetti ambientali del piano

In questa fase vengono descritti gli effetti ambientali del piano mettendo in relazione le azioni di intervento proposte dal PUMS con i temi ambientali descritti nell'analisi preliminare di contesto ed evidenziandone le possibili interazioni.

La direttiva 2001/42/CE stabilisce l'obbligo di tenere in considerazione gli effetti significativi primari (diretti) e secondari (indiretti), cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

La valutazione degli effetti può essere quantitativa o qualitativa, a seconda che avvenga mediante il ricorso ad analisi di scenario basate su indicatori numerici, oppure attraverso un giudizio qualitativo sulla coerenza, espresso sulla base di una matrice degli impatti che correla le componenti ambientali con gli interventi del PUMS (tabella 6.3).

L'analisi quantitativa effettuata sugli scenari di piano dimostra come tutte le azioni proposte dal PUMS conducano ad un generale miglioramento delle condizioni del contesto ambientale di riferimento, ad esclusione della componente relativa al **consumo di suolo** generato dalla realizzazione di nuova viabilità e di parcheggi di scambio (vedi tabella 6.2).

Da un punto di vista qualitativo, nel complesso, le azioni del PUMS appaiono perseguire pienamente gli obiettivi di sostenibilità di riferimento, in particolare per quelli che derivano dalle Linee Guida europee e dal PRIT, indirizzati alla sostenibilità della mobilità urbana, all'accessibilità e all'efficienza del sistema complessivo.

In merito alle singole azioni, risulta rilevante, in termini di possibili impatti ambientali, la previsione di nuove infrastrutture e parcheggi. Sono dunque poste sotto osservazione le seguenti azioni:

- **Razionalizzazione e completamento della rete infrastrutturale extraurbana e urbana principale**
 - A. Prolungamento dell'Asse Attrezzato fino al porto;
 - B. Realizzazione dello svincolo Colle Caprino con relativo raccordo stradale;
 - C. Collegamento Strada Comunale Prati-Via Colle Innamorati.
- **Creazione di un sistema di parcheggi di attestazione e di scambio**
 - D. Realizzazione parcheggio Pescara Ovest (in sinistra del fiume) da realizzare su Via del Circuito (zona Capacchietti), in prossimità del Ponte Villa Fabio;
 - E. Realizzazione parcheggio Pescara Sud-Ovest (in destra del fiume) in fase di realizzazione all'interno del costruendo polo polivalente denominato "La City", con accesso da Via Tiburtina Valeria;

- F. Realizzazione parcheggio Pescara Sud da realizzare in località San Silvestro Spiaggia, in prossimità dello svincolo Pescara Sud del raccordo stradale che collega la Tangenziale con la SS 16.

Per tali azioni sarà necessario prevedere le opportune misure di mitigazione degli effetti.

7 Misure di mitigazione

Le misure di mitigazione vengono adottate al fine di evitare gli effetti cumulativi negativi delle azioni di piano che possono essere dovuti alla localizzazione degli interventi in aree sensibili dal punto di vista ambientale o alla presenza di ambiti di pressione già esistenti.

In questa fase si procede alla definizione delle misure di mitigazione e compensazione previste al fine di minimizzarne le pressioni ambientali potenzialmente prodotte dall'attuazione del piano. Tali indicazioni non hanno la caratteristica della prescrizione vera e propria ma possono comunque determinare un miglioramento significativo del livello di sostenibilità delle azioni di piano. Si procederà dunque ad individuare, negli ambiti maggiormente sensibili agli effetti di pressione dovuti all'attuazione degli interventi, le seguenti misure:

- Misure di attenuazione
- Misure di mitigazione
- Misure di compensazione
- Misure di potenziamento

In via preliminare è possibile indicare le principali misure da prevedere per la mitigazione degli effetti negativi che potrebbero essere generati dalle seguenti azioni:

▪ Completamento della rete infrastrutturale extraurbana e urbana principale

Attenuazione: per la riduzione dell'inquinamento acustico, la progettazione delle nuove infrastrutture deve incentrarsi, in primo luogo su una ottimale scelta del tracciato che riduca al massimo i possibili impatti.

Mitigazione: interventi sulla sorgente del rumore (ad esempio asfalto fonoassorbente, mezzi TPL caratterizzati da minor emissioni acustiche ...).

Compensazione: azioni lungo la via di propagazione (barriere acustiche, terrapieni...) e, solo in ultima istanza, interventi diretti sui ricettori.

▪ Realizzazione di nuove aree di parcheggio o ampliamento di quelle esistenti

Attenuazione: evitare la localizzazione dei parcheggi in aree di tutela o di rischio e la perdita di nuovo suolo.

Mitigazione: ridurre gli effetti cumulativi negativi sulle componenti ambientali mediante predisposizione di pavimentazione permeabile, opere di piantumazione e sistemazioni a verde con funzione fonoassorbente, ecc.

Compensazione: compensare la perdita di suolo con opere di rinaturalizzazione.

Per la maggior parte delle azioni strategiche previste dal PUMS si propongono invece misure di potenziamento degli effetti positivi sull'ambiente, in particolare sulla qualità dell'aria, sulla popolazione esposta al rumore e sull'ambiente urbano in generale (tabella 7.1).

8 Valutazione e scelta delle alternative

La direttiva 2001/42/CE prescrive l'obbligo di individuare, descrivere e valutare "le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma" (Art. 5, Dir. 2001/42/CE), al fine di selezionare la soluzione più efficace per minimizzare gli impatti sull'ambiente del piano proposto, come spiegato nell'Allegato I alla Direttiva al punto h: *sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste.*

Nel PUMS di Pescara, dopo aver effettuato una analisi prestazionale del sistema della mobilità e una diagnosi sul suo funzionamento riguardante il sistema dei vettori, i flussi di traffico, la qualità dell'aria, la sicurezza stradale, sono state individuate le strategie di intervento e identificate le priorità circa le soluzioni proposte, fino alla elencazione degli interventi ritenuti strategici nel breve, medio e lungo termine.

Le azioni in corso ritenute più promettenti sono quindi state inquadrare in una visione strategica complessiva. Tale progetto di piano segna l'avvio di un processo volto al progressivo perfezionamento delle azioni di dettaglio, anche in base alle indicazioni da acquisire durante la prossima fase di partecipazione e la procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

Il PUMS di Pescara non prevede pertanto strategie alternative riguardo alla localizzazione degli interventi o alla tipologia di azioni, ma effettua una programmazione circa i tempi e le modalità di attuazione delle stesse, precisando

allocazione delle risorse finanziarie e fasi procedurali (Tavola 1 del PUMS: “Opere strategiche di breve, medio e lungo periodo”).

Dunque, la scelta delle alternative di piano è stata effettuata dall’Amministrazione Comunale individuando tutti i progetti, materiali e immateriali, per i quali sono già state definite le fonti di finanziamento e le fasi del procedimento amministrativo in atto (figura 8.1).

9 Monitoraggio del piano

L’articolo 18 del D.Lgs. N. 152/2006, definisce le caratteristiche e le modalità con cui si attua il monitoraggio degli effetti ambientali di un piano o di un programma, nell’ambito della Valutazione Ambientale Strategica.

Il monitoraggio è un processo che mira a verificare l’andamento delle componenti ambientali, economiche e sociali che contribuiscono, nella loro globalità, al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti dal piano. In particolare il monitoraggio deve mettere in evidenza i cambiamenti indotti sull’ambiente dall’attuazione del piano, valutando il grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e le modalità con cui, nel corso del tempo, i fattori ambientali subiranno variazioni.

Il monitoraggio del PUMS ha dunque una duplice funzione:

- di tipo ambientale, relativa cioè alla valutazione, attraverso gli indicatori di contesto, degli effetti significativi sul contesto ambientale di riferimento derivanti dall’attuazione degli interventi programmati, e alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati;
- di controllo dell’efficacia delle politiche in itinere, cioè di valutare effetti e impatti delle azioni poste in essere dal piano e quindi apportare eventuali correttivi alle politiche avviate.

Nel caso del PUMS di Pescara, si è dunque ritenuto opportuno costruire un set di indicatori articolato in due gruppi:

1. **Indicatori di monitoraggio ambientale:** un sistema di indicatori ambientali che saranno sottoposti ad un monitoraggio pluriennale per verificarne le eventuali modificazioni (in meglio e in peggio), allo scopo di porre in essere possibili azioni correttive in corso di attuazione del piano. Questo set di indicatori potrà essere il più ampio possibile, con la sola caratteristica che gli indicatori siano disponibili all’oggi (nonché presumibilmente misurabili nel corso del tempo) e soprattutto che l’eventuale modificazione degli stessi indicatori sia inequivocabilmente imputabile ad effetti connessi all’attuazione del piano (tabella 9.2).
2. **Indicatori di monitoraggio delle politiche:** un insieme più ristretto di indicatori che possano essere utilizzati come strumento di aiuto alla decisione in fase di attuazione del piano. Questi indicatori devono innanzitutto essere riferiti a processi direttamente influenzabili dalle scelte del PUMS; deve poi essere possibile non solo misurarne lo stato attuale, ma anche prevederne l’incremento per effetto del piano. A tal fine il PUMS individua sei indicatori sintetici misurabili, i quali assumono il ruolo di “dati spia” per un controllo sintetico delle politiche *in itinere* (tabelle 9.3 e 9.4).

I contenuti del piano di monitoraggio sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- individuazione degli indicatori di contesto (tabella 9.1) utili per la descrizione dell’evoluzione del contesto ambientale interessato dagli effetti del piano;
- individuazione degli indicatori per il monitoraggio del piano: indicatori di processo e di contributo alla variazione del contesto con riferimento agli obiettivi di sostenibilità generali (tabella 9.2);
- modalità di acquisizione delle informazioni e di calcolo degli indicatori con indicazione degli eventuali strumenti di supporto (es. database, web-gis, ecc.);
- i meccanismi di riorientamento del piano in caso di effetti negativi imprevisti per renderlo coerente con gli obiettivi di sostenibilità fissati;
- periodicità con cui è prodotto il rapporto di monitoraggio;
- modalità per la comunicazione e la partecipazione a supporto della valutazione degli esiti delle attività di monitoraggio, in riferimento ai soggetti con competenze ambientali e al pubblico;
- responsabilità relative alla rilevazione, acquisizione, elaborazione dei dati, interpretazione e valutazione, formulazione delle proposte di riorientamento del piano;
- risorse economiche adeguate a garantirne la realizzazione.

L’attività di monitoraggio condotta sulla base degli indicatori stabiliti, dovrà produrre un sintetico Report periodico, da predisporre e rendere pubblico con cadenza biennale.