



Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Pescara



Città di Pescara

RAPPORTO PRELIMINARE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

ai sensi dell'art.12 del D. Lgs 3.04.2006 n° 152 e ss.mm.ii e del "Modello metodologico procedurale della valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi"

Incarico	Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano e connessa Valutazione Strategica Ambientale per la città di Pescara
Documento	Rapporto Preliminare (Screening) ai sensi dell'art.12 del D. Lgs 3.04.2006 n° 152
Stazione appaltante	Città di Pescara
Responsabile del procedimento	Arch. Pier Giorgio Pardi
Incaricati	<i>Mandataria:</i> SYSMA Systems Management <i>Mandanti:</i> S.I.P.E.T. Soc. Coop. S.t.p. TEC Transport Engineering Consulting Ing. Simone Grasso
Gruppo di lavoro	<i>Coordinatore:</i> Arch. Nicola D'Errico <i>Responsabile integrazione prestazioni specialistiche:</i> Ing. Salvatore Caprì SYSMA Ing. Paola Camarda Ing. Salvatore Montessuto SIPET Arch. Enrico Eugenio D'Errico TEC Ing. Domingo Lunardon Ing. Agostino Annunziata
Revisione	00
Data	Ottobre 2017

Sommario

1. Introduzione	2
1.1. Quadro normativo e legislativo.....	2
1.1.1. Normativa Europea	2
1.1.2. Normativa Nazionale.....	4
1.1.3. Normativa Regionale.....	4
1.2. Finalità e articolazione del rapporto preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS	5
2. Definizione Autorità con Competenza Ambientale (ACA) coinvolte e procedura di consultazione....	6
3. Descrizione degli Obiettivi, strategie e azioni del Piano	8
3.1. Riferimenti normativi ed iter attuativo	8
3.2. Obiettivi generali e specifici	9
3.3. Linee strategiche.....	11
3.4. Azioni/misure di intervento.....	13
3.5. Contesto di riferimento.....	13
3.5.1. Inquadramento territoriale.....	13
3.5.2. Caratteristiche demografiche e socio-economiche: distribuzione della popolazione e delle attività.....	14
3.6. Influenza della pianificazione sovraordinata sul PGTU.....	17
3.7. Elementi previsti dall'allegato I, punto 1, del D.Lgs 152/06 e s.m.i.	23
4. Individuazione delle aree sensibili ed elementi di criticità	25
5. Descrizione dei Presumibili Impatti del PGTU	28
6. Sintesi delle motivazioni.....	30
7. Parere di assoggettabilità a VAS	31

1. Introduzione

1.1. Quadro normativo e legislativo

L'impianto normativo di riferimento su cui si basa il processo di VAS è dato dalla Direttiva Comunitaria 2001/42/CE del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. La Direttiva propone la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) quale strumento chiave per assumere la sostenibilità ambientale come obiettivo determinante nella pianificazione e programmazione. La Direttiva 2001/42/CE estende l'ambito di applicazione del concetto di valutazione ambientale preventiva, elaborato in funzione di determinati progetti, ai piani e ai programmi, nella consapevolezza che i cambiamenti ambientali sono causati non solo dalla realizzazione di nuovi progetti, ma anche dalla messa in atto delle decisioni strategiche contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione. La data ultima per il recepimento della Direttiva 2001/42/CE da parte degli Stati membri era fissata per il 21 luglio 2004. Lo Stato italiano ha dato attuazione alla Direttiva 2001/42/CE con il decreto legislativo n. 152 del 03.04.2006 "Norme in materia ambientale", che si occupa della VAS specificamente nel Titolo II della Parte II. Successivamente, la Regione Abruzzo ha introdotto la procedura di VAS nel corpo normativo regionale con la legge n. 27/2006 "Disposizioni in materia ambientale".

1.1.1. Normativa Europea

La normativa europea relativa alla VAS ha come riferimento principale la Direttiva 2001/42/CE.

Tale direttiva stabilisce una procedura di valutazione degli effetti sull'ambiente generati dall'attuazione di piani e programmi attraverso un "processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sulla qualità dell'ambiente delle azioni proposte – piani o iniziative nell'ambito di programmi – ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale". Inoltre, l'obiettivo generale della Direttiva è quello di "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente".

La direttiva ha fissato alcuni punti cardine del processo, quali:

- lo sviluppo della valutazione durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione. La Direttiva riconosce la necessità di valutare gli effetti di piani e programmi per poterne tenere conto nella redazione degli stessi;
- la costruzione del Rapporto Ambientale come parte integrante della documentazione del piano o programma, nel quale sono individuati, decritti e valutati gli effetti significativi che l'adozione del piano o programma potrebbe avere sull'ambiente, nonché le alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o programma;
- la previsione, nel processo di valutazione, di apposite consultazioni: la proposta di piano o programma e il relativo rapporto ambientale vengono messi a disposizione delle autorità con competenze ambientali e del pubblico per l'espressione di un eventuale parere.

Inoltre, la Direttiva stabilisce alcuni obblighi procedurali (art. 4) che riguardano:

- i tempi di redazione della VAS, che deve essere effettuata contestualmente alla preparazione del piano/programma ed anteriormente alla sua adozione, o all'avvio della relativa procedura legislativa;
- la necessità di evitare, nel caso di piani e programmi gerarchicamente ordinati, duplicazioni nella valutazione in ragione del fatto che potrà essere utilizzata a vari livelli decisionali;
- la possibilità (art. 11) di prevedere procedure coordinate o comuni qualora l'obbligo di effettuare una valutazione ambientale risulti contemporaneamente in altre normative comunitarie, quali, ad esempio, la Direttiva "Uccelli" 79/409 CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, o la Direttiva "Habitat" 93/42 CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatica.

La valutazione "... deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione..". Inoltre, la direttiva stabilisce che, per Rapporto Ambientale si intende la parte della documentazione del piano o programma "... in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o programma".

Il Rapporto Ambientale accompagna l'intero processo di formazione del Documento di Piano e viene redatto secondo le modalità espresse dall'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE. La Direttiva, inoltre, prevede apposite consultazioni: la proposta di piano o programma e il relativo Rapporto Ambientale devono essere messe a disposizione delle autorità con competenza ambientale e del pubblico che devono poter esprimere il loro parere. Assunta la decisione relativamente al piano o programma le autorità con competenza ambientale e il pubblico devono essere informati e devono avere a disposizione:

- a) il piano o programma adottato;
- b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma;
- c) le misure adottate in merito al monitoraggio.

Per quanto riguarda il monitoraggio, la direttiva stabilisce che occorre controllare "... gli effetti ambientali significativi ... al fine ... di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare le misure correttive ... opportune".

La novità introdotta dalla VAS rispetto alle procedure codificate fino all'emanazione della Direttiva CE/42/2001, sostanzialmente circoscritte alla Valutazione di Impatto Ambientale, consiste nel suo essere completamente integrata al processo di pianificazione. In questo senso il pianificatore, il valutatore, l'Autorità Procedente, l'Autorità Competente e l'Ufficio di Piano agiscono come un unico team condividendo le informazioni relative al quadro delle conoscenze ed al patrimonio delle idee indispensabili per tracciare le linee programmatiche. Il quadro analitico dovrà essere necessariamente unico e condiviso, pur nelle specificità e negli approfondimenti che sono richiesti nel perseguimento dei diversi obiettivi, di pianificazione e di valutazione. Si considera non coerente con lo spirito della norma e della disciplina, una impostazione contenutistica che definisce esclusivamente l'apparato vincolistico ed i limiti previsti per legge, mentre si intende considerare nella sua completezza il quadro degli elementi di forza e di debolezza del territorio, sfruttando le opportunità e limitando le minacce esogene. Il coordinamento con gli strumenti di pianificazione sovraordinati e di settore deve verificare

la coerenza esterna con l'obiettivo di coglierne le opportunità ed eventualmente di proporre integrazioni migliorative agli stessi.

1.1.2. Normativa Nazionale

Per quanto riguarda la normativa nazionale, si è di fatto provveduto a recepire formalmente la Direttiva Europea solo il 1 agosto 2007, con l'entrata in vigore della Parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in Materia Ambientale". I contenuti della Parte II del Decreto, riguardante le "Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) e per l'autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC)", sono stati integrati e modificati con il successivo D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale". Il D.Lgs. 152/2006 modificato riprende i principi-chiave enunciati nella Direttiva comunitaria e recepiti dalla normativa della Regione Abruzzo. Viene ribadito infatti che:

- la Valutazione Ambientale Strategica deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano/programma ed anteriormente alla sua approvazione in sede legislativa o amministrativa. Per i piani o i programmi sottoposti a VAS deve essere redatto, prima ed ai fini dell'approvazione, un Rapporto Ambientale, che costituisce parte integrante della documentazione del p/p proposto o adottato e da approvarsi (art. 9, comma 1);
- tutti i documenti devono essere resi pubblici: la partecipazione del pubblico è considerata un requisito indispensabile per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Prima dell'approvazione, il p/p adottato ed il Rapporto Ambientale devono, infatti, essere messi a disposizione del pubblico e delle autorità con competenze ambientali (art. 10, comma 1) che, per specifiche competenze ambientali e paesaggistiche, esercitano funzioni amministrative correlate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione del p/p (o che, secondo il decreto correttivo, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti). Anche il Giudizio di Compatibilità ed il provvedimento di approvazione devono essere messi a disposizione del pubblico da parte del proponente, che deve darne notizia a mezzo stampa secondo le modalità fissate da apposito regolamento ministeriale.

1.1.3. Normativa Regionale

A livello regionale, l'Abruzzo ha recepito la normativa comunitaria e nazionale attraverso leggi e circolari regionali che illustrano le modalità di applicazione della procedura di VAS e le Autorità di Competenza Regionali (ACA). La procedura di VAS, inoltre, viene descritta dalle "Linee Guida della Task Force" dell'Autorità Ambientale della Regione Abruzzo.

Nella Regione Abruzzo il recepimento della VAS è avvenuto per mezzo dei seguenti dispositivi normativi:

- Legge Regionale 9 agosto 2006, n.27 "*Disposizioni in materia ambientale*";
- DGR 19 Febbraio 2007, n. 148 "*Disposizioni concernenti la Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi regionali*";
- DGR 13 agosto 2007, n. 842 "*Indirizzi concernenti la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di Piani di competenza degli Enti Locali ricadenti nel territorio regionale*";

- Circolare del 31 luglio 2008, Prot. n. 19565 *“Competenze in materia di Valutazione Ambientale Strategica. Chiarimenti interpretativi”*;
- Circolare del 2 settembre 2008 *“Definizione delle competenze in materia di Valutazione Ambientale Strategica per i Piani di assetto naturalistico (PAN)”*;
- Circolare del 18 dicembre 2008, Prot. n. 30766 *“Individuazione delle Autorità con Competenza Ambientale nella struttura regionale”*;
- Circolare del 17 Dicembre 2010 Prot. n. 14582/10 *“Chiarimenti interpretativi su alcuni aspetti del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica VAS”*;
- Circolare del 18 gennaio 2011 Prot. n. 528 *“Competenze in materia di valutazione ambientale strategica. Ulteriori chiarimenti interpretativi”*.

La Task Force della Regione Abruzzo ha elaborato le linee guida per l'applicazione della VAS, articolate nei seguenti documenti:

- Schema di VAS per la Regione Abruzzo;
- Indice-tipo per il rapporto per la verifica di assoggettabilità (screening);
- Schema della procedura la verifica di assoggettabilità (screening);
- Indicazione dei contenuti del rapporto per la verifica preliminare di VAS (scoping);
- Elenco delle Autorità con Competenza Ambientale (ACA);
- Proposta di set di indicatori di sostenibilità ambientale.

1.2. Finalità e articolazione del rapporto preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS

In riferimento ai criteri ed alle indicazioni metodologiche di cui all'art.12 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., con il Rapporto Ambientale, definito “Preliminare”, in virtù del suo carattere dinamico e continuo lungo tutto il processo decisionale, si dà avvio alla fase di analisi e valutazione della sostenibilità della proposta di documento dell'aggiornamento del PGTU.

La fase di screening costituisce un momento preliminare all'effettiva attuazione del processo di valutazione degli impatti ambientali potenzialmente generati dai Piani/Programmi. Lo screening è necessario per la definizione della metodologia procedurale e rappresenta la fase di orientamento iniziale nella quale l'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare. L'obiettivo di questa fase è quello di consentire all'Autorità Competente di valutare se il Piano possa avere impatti significativi sull'ambiente e di emettere un provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il Piano del Traffico del Comune di Pescara dai successivi obblighi della procedura di VAS.

Il presente Rapporto Preliminare Ambientale è finalizzato dunque a descrivere gli obiettivi generali e specifici dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Pescara, fornendo le informazioni e i dati utili alla verifica dell'influenza del Piano sul territorio sia a livello locale che sovracomunale, sulla base dei criteri dell'allegato I al Decreto.

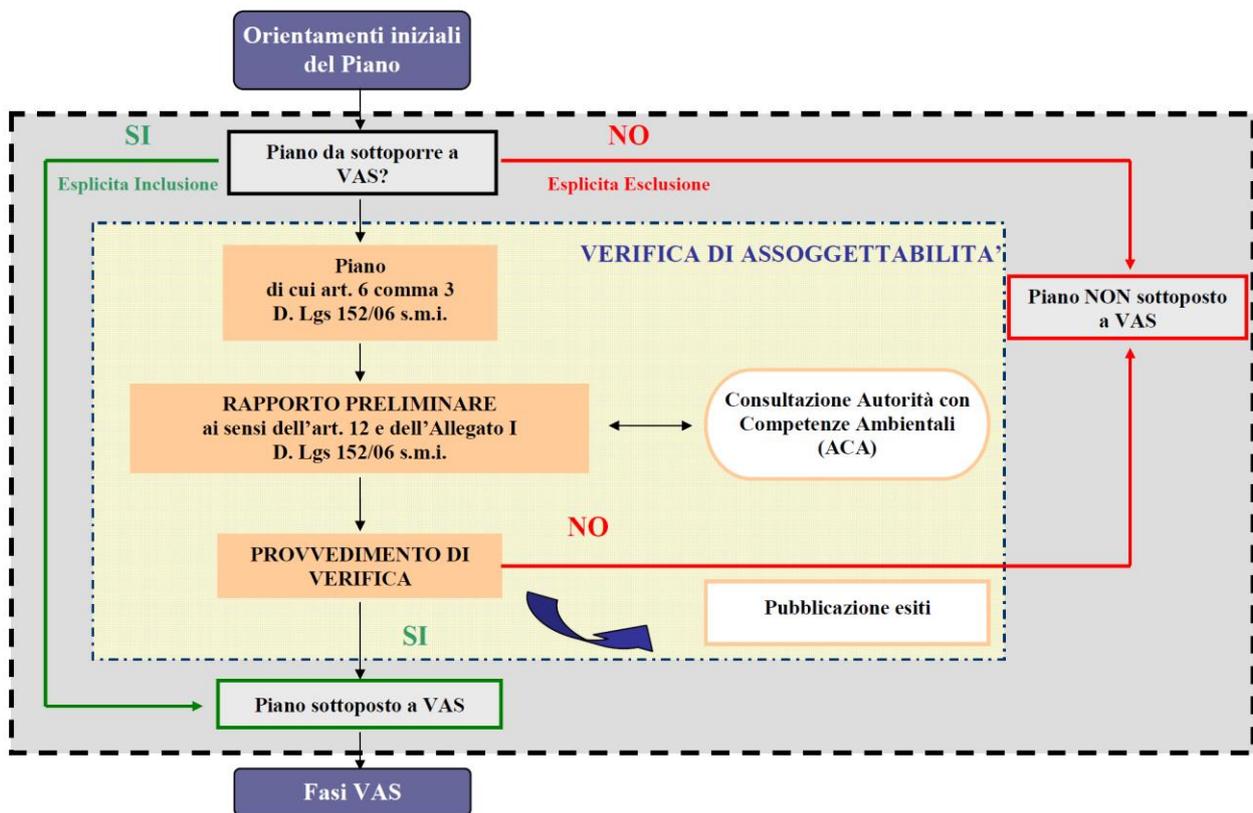


Figura 1 Schema di verifica di assoggettabilità a VAS (Fonte: portale web Regione Abruzzo, settore Ambiente)

2. Definizione Autorità con Competenza Ambientale (ACA) coinvolte e procedura di consultazione

In questa fase l'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, definisce l'elenco delle autorità con competenze ambientali da consultare, che possono essere interessate dagli effetti ambientali potenzialmente indotti dall'attuazione dell'aggiornamento del Piano del Traffico Urbano proposto. Considerate le caratteristiche dell'intervento, sia per la sua localizzazione che per gli interventi previsti, è stato ritenuto opportuno coinvolgere le seguenti Autorità con Competenza Ambientale:

DIREZIONI GENERALI REGIONALI CON COMPETENZE AMBIENTALI

- DC - Direzione LL.PP., Ciclo Idrico Integrato e Difesa del Suolo e della Costa, Protezione Civile
 - Servizio Gestione delle Acque
 - Servizio Qualità delle Acque
 - Servizio Genio Civile regionale (Pescara)
 - Servizio OO.MM. e acque marine
 - Servizio Previsione e Prevenzione dei Rischi

- DH - Direzione Politiche Agricole e di Sviluppo Rurale, Forestale, Caccia e Pesca, Emigrazione
 - Servizio Politiche Forestali, demanio civico ed armentizio

- Servizio Ispettorato provinciale agricoltura (L'Aquila, Teramo, Chieti, Pescara)
- **DA-Direzione Affari Della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Ambiente Energia.**
 - Servizio Politica energetica, qualità dell'aria, SINA
 - Servizio Tutela, Valorizzazione del Paesaggio e Valutazioni Ambientale
 - Servizio Gestione dei Rifiuti

PROVINCE

- Provincia di Chieti, Settore 7, Piazza Monsignore Venturi,4, 66100, Chieti
- Provincia di Pescara, Responsabile U.O. Urbanistica e Vigilanza Edilizia, via Passolanciano, 75, 65124 Pescara

ARTA Abruzzo - Agenzia Regionale per la Tutela dell'Ambiente

Direzione Centrale

c/a Resp.le Gruppo di Lavoro V.A.S.

Viale Marconi n.178 – 65100 PESCARA

Enti Parco della Regione Abruzzo

Autorità Dei Bacini di rilievo regionale dell'Abruzzo e del bacino interregionale del fiume Sangro

Via M. Cagno, 3 - 67100 L'Aquila

Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio dell'Abruzzo

Via degli Agostiniani, 14, 66100 Chieti

ASL

ATO

Comando Regionale Corpo Forestale dello Stato

Via delle Fratte Snc, 67100 L'Aquila

Comando Provinciale Corpo Forestale dello Stato Chieti

Via Asinio Herio, 75, 66100 Chieti

Comando Provinciale Corpo Forestale dello Stato Pescara

Viale Riviera, 301, 65100 Pescara

La consultazione delle ACA individuate avverrà attraverso il loro coinvolgimento con espressa richiesta di parere da esprimere entro 30 giorni. Quindi l'Autorità P/C, nei successivi 90 giorni, considerando i pareri pervenuti integra il Rapporto Preliminare. Definito e completato il Rapporto Preliminare l'Autorità Competente definisce la Verifica di Assoggettabilità a VAS attraverso la sintesi delle motivazioni ed il

Parere di Assoggettabilità dandone notizia alla cittadinanza attraverso la pubblicazione all'Albo Pretorio e sul sito internet del Comune di Pescara.

3. Descrizione degli Obiettivi, strategie e azioni del Piano

3.1. Riferimenti normativi ed iter attuativo

Il Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 (nuovo Codice della Strada) introduce all'art. 36 la necessità dell'adozione del Piano Urbano del Traffico (PUT) per i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, oppure per quelli che registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, ovvero risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è redatto nel suo complesso in conformità alle Direttive "per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici il 24 giugno 1995, di concerto con il Ministero dell'Ambiente ed il Dipartimento per le Aree Urbane presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 12 giugno 1995. Infatti, in data 7 aprile 1993, il CIPET aveva emanato una delibera di indicazioni per l'elaborazione delle direttive interministeriali relative alla predisposizione dei PUT. Fino a quella data venivano adottati, come principi guida, quelli espressi dalla circolare n. 2575 dell'8 agosto 1986 "Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani Urbani del Traffico". Inoltre, la delibera CIPET già delineava una serie di criteri guida e di definizioni che contribuivano a meglio identificare gli obiettivi ed i campi di applicazione del PUT, che non risultavano pienamente definiti nella definizione data dall'art.36 del nuovo Codice della Strada.

Le direttive del 1995 definiscono il Piano urbano del traffico (PUT) come un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In particolare, il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di una gestione ottimale del sistema della mobilità urbana attraverso l'organizzazione degli spazi stradali esistenti e, ove necessario, del sistema di trasporto pubblico collettivo.

Il PUT, in relazione al livello di dettaglio degli interventi previsti ed al grado di affinamento degli studi condotti, si può articolare su tre livelli distinti di progettazione:

1. *Piano Generale Urbano del Traffico (PGTU)*, inteso come progetto complessivo del sistema di trasporto stradale relativo all'intera area urbana, con individuazione delle criticità del sistema e valutazione dei possibili interventi sulla mobilità e sulla viabilità da adottare;
2. *Piani Particolareggiati del traffico urbano (PPT)*, intesi come progetti di massima in attuazione delle linee programmatiche stabilite dal Piano Generale, volti ad analizzare le problematiche di determinati settori urbani;

3. *Piani esecutivi del traffico urbano (PET)*, intesi quali progetti di dettaglio dei Piani Particolareggiati; la progettazione in questa fase deve scendere nel particolare di ogni intervento definito dai Piani Particolareggiati.

Il Piano Generale del Traffico Urbano PGTU è uno strumento di pianificazione nell'ambito della mobilità e dei trasporti che interferisce con le varie componenti del territorio. Il Piano viene elaborato seguendo la logica virtuosa di integrazione fra processo pianificatorio, analisi ambientale e partecipazione della popolazione e degli stakeholder.

Il Piano è strutturato secondo la configurazione verticale tipica di tutti gli studi in tema di pianificazione della mobilità e dei trasporti caratterizzata dai seguenti due macro-elementi:

- Quadro conoscitivo, che analizza lo stato di fatto con riferimento specifico all'offerta ed alla domanda di trasporto sulla base dei dati di letteratura e delle indagini svolte, e che ricostruisce lo scenario tendenziale a partire dalle analisi del quadro programmatico;
- Quadro progettuale che, partendo dalle criticità individuate nel quadro conoscitivo, contiene le indicazioni sui provvedimenti da adottare per il miglioramento dei vari aspetti della mobilità in base alle problematiche emerse e alle esigenze delle varie componenti socio-economiche (Amministrazione comunale, stakeholder, cittadini).

All'interno di ciascuno dei macro-elementi si individuano i seguenti ambiti di analisi/interventi, seguendo un'articolazione di tipo orizzontale:

- Trasporto privato motorizzato;
- Trasporto pubblico collettivo (su ferro e su gomma);
- Mobilità pedonale e ciclabile;
- Politiche di sosta.

L'elaborazione del Piano avviene attraverso varie macroattività riconducibili alle seguenti fasi:

- Fase 1 – Diagnosi conoscitiva e identificazione dei problemi, analisi della pianificazione esistente e costruzione di un quadro conoscitivo (rilievi di traffico, statistiche sull'incidentalità) con l'esecuzione di indagini dirette "sul campo" e l'utilizzo di modalità partecipative dei cittadini, degli "users" e delle associazioni ed organizzazioni di categoria, elaborazione di un piano operativo generale per il processo di pianificazione, individuazione degli obiettivi ambientali generali e specifici a cui segue la stesura del "Documento Preliminare Strategico" e la redazione del "Rapporto Preliminare Ambientale" per avviare la procedura di "Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.";
- Fase 2 – Consultazioni per la definizione degli obiettivi, delle strategie e degli interventi definitivi, partecipazione al processo formativo della V.A.S.;
- Fase 3 – Formulazione e valutazione degli interventi, elaborazione del progetto, relazione con il contestuale procedimento di V.A.S.

3.2. Obiettivi generali e specifici

Il Piano Generale del Traffico Urbano si configura come uno strumento di pianificazione tattica della mobilità per la città di Pescara. Sulla base delle criticità analizzate e dei criteri normativi e di sostenibilità che stanno alla base della pianificazione a breve termine della mobilità urbana, il Piano ha individuato gli obiettivi generali e specifici a cui indirizzare le azioni e gli interventi.

Il Piano Generale del Traffico Urbano di Pescara aggiornato ha lo scopo di promuovere un'accessibilità urbana diffusa e sostenibile attraverso criteri ed obiettivi di sostenibilità sociale, ambientale ed economica e nel rispetto degli strumenti urbanistici e dei piani trasportistici vigenti.

Sulla base di tali premesse, gli obiettivi generali da perseguire con l'attuazione del PGTU sono di seguito riportati:

- **OG1** - migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche (storiche, artistiche, commerciali) dell'intero territorio comunale
- **OG2** - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano;
- **OG3** - perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze;
- **OG4** - pervenire ad un drastico abbattimento dei livelli di inquinamenti atmosferico ed acustico e ad un sensibile risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana;

Gli obiettivi generali rappresentano i punti di riferimento verso cui sono dirette le attività di pianificazione della mobilità, mentre gli obiettivi specifici rappresentano i mezzi funzionali per il raggiungimento degli obiettivi generali e sono formulati in modo tale da poter essere quantificabili e misurabili.

Gli obiettivi specifici da perseguire attraverso l'attuazione del PGTU, pertanto, sono del tutto coerenti con gli obiettivi generali sopra citati e si rifanno ad un modello sostenibile di mobilità, il cui scopo principale è ridurre gli impatti negativi sulla collettività in termini ambientali, sociali/economici e della sicurezza stradale. In particolare, gli obiettivi specifici che caratterizzano lo scenario strategico del Piano Generale del Traffico Urbano di Pescara e che discendono dagli obiettivi generali prima esposti sono i seguenti (ad ogni obiettivo generale vengono associati uno o più obiettivi specifici):

Obiettivo generale OG1

- OS1.1 – riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centro storico e zone adiacenti);
- OS1.2 - incremento delle opportunità per la mobilità lenta;
- OS1.3 – incremento dell'accessibilità della città di Pescara nei confronti delle altre località interne al territorio comunale e degli altri comuni dell'area metropolitana/conurbazione;

Obiettivo generale OG2

- OS 2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici;
- OS 2.2 – ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali;
- OS 2.3 - aumentare l'efficienza del trasporto pubblico;

Obiettivo generale OG3

- OS 3.1 - ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti;

- OS 3.2 - migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità;

Obiettivo generale OG4

- OS 4.1 – promozione di sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali (trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e mobilità ciclopedonale);
- OS 4.2 – incentivare forme alternative di mobilità che consentano una minore presenza di veicoli circolanti (car sharing, car pooling) e che utilizzino energie alternative.

3.3. Linee strategiche

Le strategie di intervento del Piano Generale del Traffico Urbano, che discendono dagli obiettivi generali e specifici sopra esposti, riconducibili a quattro macro-aree (trasporto collettivo, rete stradale/trasporto privato, sosta, distribuzione merci) sono di seguito sintetizzate (ad ogni obiettivo specifico vengono associati uno o più strategie):

Obiettivo specifico OS 1.1 - Riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centro storico e zone adiacenti) e conseguente incremento delle opportunità per la mobilità lenta

- disincentivare la circolazione dei mezzi privati motorizzati all'interno del centro urbano con opportune regolamentazioni e attraverso l'utilizzo di sistemi ITS;
- creare una rete comunale di parcheggi di interscambio e di destinazione al fine di eliminare la sosta su strada;
- promuovere forme alternative di mobilità sostenibile (mobilità con veicoli elettrici);
- sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali;
- favorire l'accessibilità pedonale al centro storico;
- razionalizzare la logistica delle merci in ambito urbano.

Obiettivo specifico OS 1.2 – Incremento delle opportunità per la mobilità lenta

- promuovere forme alternative di mobilità sostenibile;
- sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali;
- favorire l'accessibilità pedonale al centro storico;
- definizione di isole ambientali e adeguamento delle zone a traffico limitato e delle aree a pedonalità privilegiata esistenti;
- incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti interni al centro cittadino e di collegamento con le altre località del comune;
- potenziamento dei sistemi di bike-sharing e implementazione di sistemi ITS.

Obiettivo specifico OS 1.3 - Incremento dell'accessibilità della città di Pescara nei confronti delle altre località interne al territorio comunale e degli altri comuni dell'area metropolitana/conurbazione,

- migliorare l'efficacia, l'efficienza e la sicurezza del trasporto pubblico su gomma e su ferro;
- riqualificare e potenziare la rete ferroviaria e creare nodi di scambio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, in modo da facilitare l'intermodalità;

- creare percorsi preferenziali per il trasporto pubblico su gomma;
- definire e implementare il sistema della filovia;
- garantire e facilitare l'accessibilità ai mezzi pubblici a tutte le categorie di utenza;
- creazione di aree di interscambio ai margini del centro urbano, connesse con il sistema del trasporto pubblico.

Obiettivo specifico OS 2.1 - Contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici

- riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente;
- adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente;
- adeguamento e riqualificazione delle intersezioni viarie critiche;
- regolamentazione della sosta ed eliminazione della sosta su strada lungo la viabilità principale.

Obiettivo specifico OS 2.2 - Ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali ridefinizione delle politiche di sosta;

- eliminazione della sosta su strada e creazione di parcheggi di scambio nella cintura esterna al centro urbano e di parcheggi di destinazione a servizio di aree residenziali e di poli attrattori;
- implementazione di sistemi ITS a servizio della sosta;
- favorire l'intermodalità in corrispondenza dei parcheggi di interscambio.

Obiettivo specifico OS 2.3 - Aumentare l'efficienza del trasporto pubblico

- promuovere l'uso del mezzo pubblico sia per gli spostamenti casa-lavoro, che per quelli connessi ad altre attività;
- favorire l'interscambio modale;
- creare linee di forza del trasporto pubblico (linee ad alta frequenza e ad alta capacità);
- implementare ed integrare il trasporto pubblico su gomma e su ferro con il sistema della filovia;
- implementare sistemi ITS a servizio del trasporto pubblico.

Obiettivo specifico OS 3.1 - Ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti

- adeguamento e riqualificazione dei nodi e dei tratti stradali critici per la sicurezza;
- riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli.

Obiettivo specifico OS 3.2 - Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità

- realizzazione di interventi di traffic calming;
- creazione di percorsi protetti.

Obiettivo specifico OS 4.1 - Promozione di sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali (trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e mobilità ciclopedonale)

- incentivare l'adeguamento del parco veicolare circolante a standard di sostenibilità ambientale;

- incentivare l'uso di mezzi di trasporto non inquinanti e sostenibili dal punto di vista energetico (bici, treno, veicoli elettrici).

Obiettivo specifico OS 4.2 - Incentivare forme alternative di mobilità che consentano una minore presenza di veicoli circolanti (car sharing, car pooling) e che utilizzino energie alternative

- incentivare l'uso del trasporto pubblico collettivo;
- incentivare e promuovere il car sharing, il bike sharing, il car pooling, sistemi sostenibili di distribuzione delle merci nel centro urbano;
- promuovere l'acquisto e l'utilizzo di mezzi elettrici.

Alcune delle strategie sopra esposte in realtà soddisfano più obiettivi.

3.4. Azioni/misure di intervento

Il presente Piano Generale del Traffico Urbano definisce, sulla base degli obiettivi generali e specifici e delle conseguenti strategie di intervento, che tengono anche in considerazione le esigenze dell'Amministrazione Comunale e gli esiti delle consultazioni con la cittadinanza e con gli stakeholder, le opportune misure da adottare e le azioni progettuali da intraprendere. A tal proposito le misure e gli interventi, attuabili in un orizzonte temporale di breve periodo, che costituiscono il quadro progettuale del PGTU (scenario di Piano) sono raggruppabili nei seguenti ambiti d'azione:

- Interventi di tipo infrastrutturale e organizzativo/gestionale relativi allo scambio modale e alla promozione di sistemi di trasporto sostenibili;
- Interventi di tipo infrastrutturale e organizzativo/gestionale relativi alla messa in sicurezza dei nodi critici della viabilità principale;
- Politiche di regolamentazione della sosta;
- Politiche di mobilità dolce;
- Interventi di riqualificazione e potenziamento del trasporto pubblico locale (TPL).

3.5. Contesto di riferimento

3.5.1. Inquadramento territoriale

L'inquadramento territoriale e le analisi socio-economiche rappresentano il primo passaggio del processo che, dalla fase dell'analisi conoscitiva e diagnostica, porta alla definizione del piano e delle relative procedure operative. Infatti, l'analisi della mobilità e del sistema dei trasporti trae origine dallo studio del territorio e delle dinamiche insediative e socio-economiche.

Pescara è un comune di 119.329 abitanti (censimento ISTAT 2011), capoluogo dell'omonima provincia nell'Abruzzo. La morfologia del territorio, prevalentemente pianeggiante, e la facilità delle comunicazioni, con ferrovia, strade e autostrada e, soprattutto, il porto e l'aeroporto hanno facilitato lo sviluppo commerciale, turistico e industriale di tutta la fascia costiera al punto che città e paesi si sono fusi l'uno con l'altro creando una continuità edilizia ed una estesa antropizzazione. L'area urbana di Pescara infatti si estende ben oltre i limiti territoriali del comune di appartenenza e include vari centri limitrofi assommando a oltre 300.000 abitanti. È la maggiore città dell'Abruzzo ed è sede, con L'Aquila,

degli uffici del Consiglio, della Giunta e degli Assessorati regionali, nonché dell'Aeroporto di Pescara e dell'Università Gabriele D'Annunzio. Ha inoltre un importante porto, il Porto "Marina di Pescara" che è uno dei più grandi del Mar Adriatico, che può vantare servizi e strutture cantieristiche all'avanguardia. La città di Pescara, centro maggiore di tutta l'area metropolitana per la presenza di poli attrattori quali scuole, Università, servizi ed uffici pubblici, strutture culturali, ricreative e sportive, strutture ospedaliere, strade a prevalente vocazione commerciale, ecc. si estende su circa 34 Km². (*Centro Elaborazione Dati comunale – 30 aprile 2004*).

Pescara è situata sulla costa adriatica e si sviluppa intorno alla foce dell'Aterno-Pescara. Il tessuto urbano si sviluppa su un'area pianeggiante a forma di T, che occupa la valle intorno al fiume e la zona litoranea; a nord ovest ed a sud ovest la città si estende anche sulle colline circostanti che non superano l'altezza di 122 metri sul livello del mare. La costa dove si estende la città era un tempo quasi interamente occupata da una vasta pineta mediterranea, in gran parte abbattuta alla fine dell'Ottocento e poi ancora negli anni cinquanta del secolo scorso per fare posto alle nuove costruzioni.

Dal punto di vista urbanistico si ha un nettissimo contrasto tra le costruzioni della città antica e la città moderna. L'arteria principale della città è oggi costituita da corso Umberto I che unisce Corso Vittorio Emanuele II al Lungomare (piazza Primo maggio) e attraversa lateralmente piazza Rinascita, più conosciuta come piazza Salotto. I palazzi della Provincia e del Comune sono ubicati in piazza Italia, vicino al fiume, mentre quello del consiglio regionale è a piazza Unione, prospiciente Corso Manthonè, il corso della vecchia Pescara, che ormai è il centro della vita notturna. Negli ultimi anni, nella parte meridionale della città è stata creata una zona di uffici che si sviluppa nell'area compresa tra la nuova cittadella giudiziaria e la sede delle facoltà di economia, architettura, lingue e letteratura straniere dell'Università Gabriele d'Annunzio.

Negli ultimi anni, anche grazie al progetto Urban 2, finanziato dalla Commissione Europea, l'Amministrazione comunale è riuscita a preservare alcune aree verdi dalla edificazione e dal degrado, costituendo e riallestendo alcuni parchi e ribadendo i vincoli di destinazione paesaggistica su alcune aree collinari della città. Inoltre, le amministrazioni provinciale e comunale stanno cercando di promuovere mezzi di mobilità alternativi e soprattutto l'uso della bicicletta con le nuove piste ciclabili, in modo da decongestionare il traffico cittadino. Della grande pineta restano quindi solo le aree lasciate a parco ed alcuni viali intorno alle riviere meridionale e settentrionale, connotati dalla presenza di pini. Oggi la città di Pescara è al centro di un'area urbana che comprende comuni appartenenti alle province di Pescara, Chieti e Teramo. Tale area, come si è già avuto modo di rilevare, conta oltre 300.000 abitanti, che salgono a circa 450.000 se si considera la regione urbana pescarese (FUR), comprendente 61 comuni, che tiene conto, nella sua delimitazione, del fenomeno del pendolarismo.

3.5.2. Caratteristiche demografiche e socio-economiche: distribuzione della popolazione e delle attività

La città di Pescara, centro maggiore di tutta l'area metropolitana per la presenza di poli attrattori, quali scuole, Università, servizi ed uffici pubblici, strutture culturali, ricreative e sportive, strutture ospedaliere, strade a prevalente vocazione commerciale, ecc. si estende su 34 Km² (*Centro Elaborazione Dati comunale – 30 aprile 2004*) e conta circa 119.329 abitanti (censimento ISTAT 2011). La città ospita circa il 40% del totale della Provincia e circa il 10% della Regione, delineandosi come la più popolosa città abruzzese.

L'evoluzione demografica del comune di Pescara dopo l'unificazione e la concomitante elevazione a capoluogo di provincia (1927) è contraddistinta da quattro fasi:

- considerevole incremento della popolazione urbana fino all'entrata in guerra dell'Italia nel secondo conflitto mondiale (1940);
- breve stasi demografica causata dalla seconda guerra mondiale (1940-1945);
- ricostruzione postbellica e successivo boom caratterizzati da uno sviluppo demografico molto sostenuto, dovuto sia a un notevole tasso di natalità che all'immigrazione (1945-1980);
- leggera flessione a partire dal censimento del 1981.

Le ultime due fasi hanno una comune spiegazione: il comune di Pescara è tra i più densamente popolati d'Italia (quasi 120.000 abitanti in soli 34 kmq).

Nella fase vissuta dalla città fino a tutti gli anni settanta, il ristretto territorio comunale ha subito un graduale processo di saturazione che ha visto occupare tutti gli spazi edificabili. A partire dal decennio successivo e fino ai giorni nostri, il comune di Pescara si è andato strutturando come una sorta di centro nevralgico di una metropoli di più vaste dimensioni che si estende su tre province. Seguendo le dinamiche proprie dei centri urbani sviluppati, il centro della conurbazione (il comune di Pescara) ha iniziato da tempo a perdere residenti a scapito delle attività commerciali e terziarie, mentre i comuni della cintura urbana hanno incrementato la propria popolazione a ritmi vertiginosi, sviluppando il carattere residenziale e commerciale degli insediamenti. A riprova di ciò possono essere verificate le dinamiche demografiche dei comuni limitrofi (Montesilvano, Francavilla al Mare, San Giovanni Teatino, Spoltore), che presentano la maggiore crescita demografica tra i centri urbani della regione Abruzzo.



Figura 2 : Andamento della popolazione residente di Pescara (Elaborazione su dati Istat)

La popolazione di Pescara alla fine del 2011 ammontava a 119.329 unità (censimento ISTAT 2011). Il numero di abitanti ha oscillato, nel tempo, tra i 115.000 e quasi 130.000 abitanti. Dal 1990 in poi sembra esserci stata una diminuzione della popolazione, cresciuta invece nel 2000 e poi rimasta pressoché costante. Per ulteriori dettagli si rimanda alle tavole relative alla distribuzione della popolazione.

Fermo restando la sempre presente differenza tra le imprese attive e quelle registrate, secondo la classificazione delle imprese della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura (difforme da quella dell'ISTAT) nella provincia di Pescara nell'anno 2016 erano attive 36.832 imprese, a fronte di 14.707 imprese registrate.

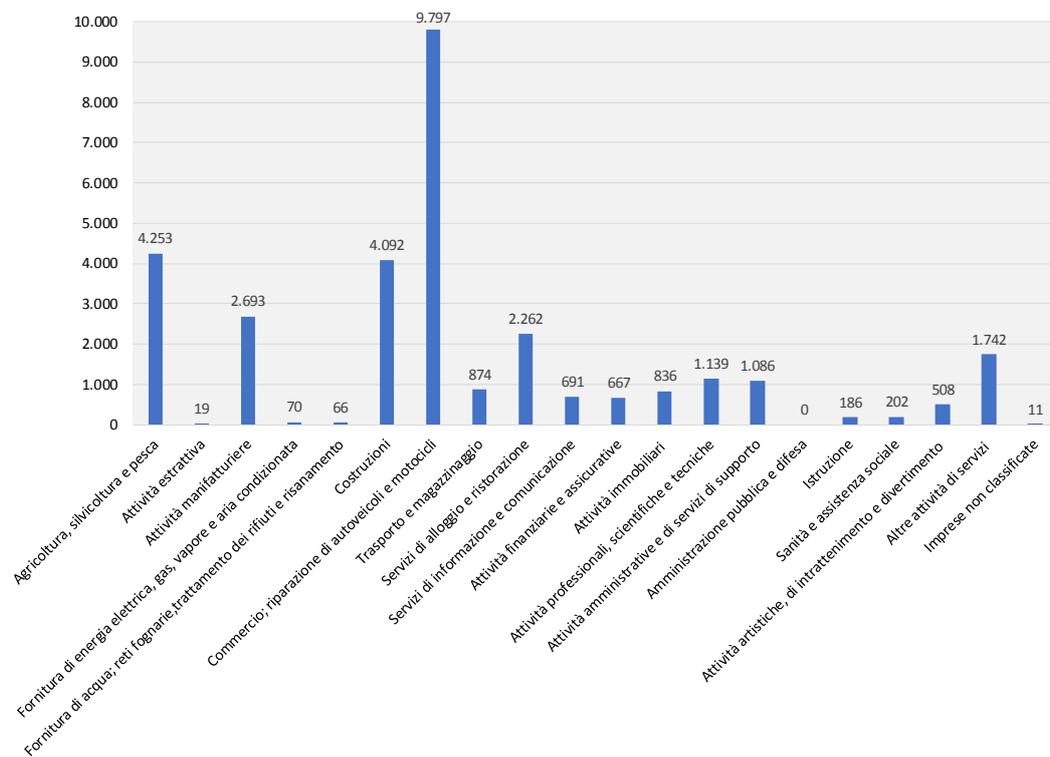


Figura 3: Distribuzione delle imprese attive tra le varie tipologie di attività a Pescara anno 2016 (Elaborazione su dati Infocamere)

Le attività commerciali sono sicuramente quelle più numerose, seguite dalle attività connesse con l'agricoltura, l'edilizia e le attività manifatturiere, cioè le piccole imprese. Le attività legate ai servizi di alloggio e ristorazione sono solo al quarto posto.

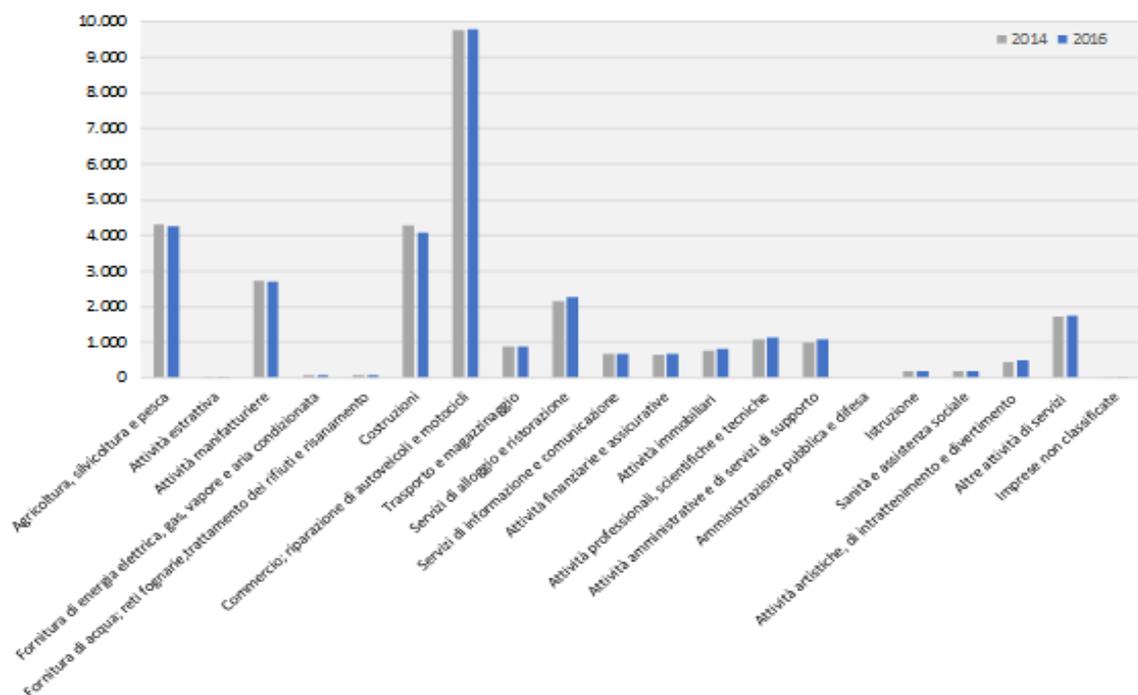


Figura 4: Andamento delle imprese attive tra le varie tipologie di attività a Pescara tra il 2014 e il 2016 (Elaborazione su dati Infocamere)

Facendo, infine, un confronto tra il 2014 e il 2016 si può vedere come in due anni il numero delle imprese sia cresciuto in numerosi settori produttivi. Pescara, quindi, deve far fronte ad una vivacità che richiede, come conseguenza, mobilità e servizi.

L'analisi sulle attività ha portato alla localizzazione delle imprese per via, evidenziando una concentrazione massima in c.so V. Emanuele con n. 450, via N. Fabrizi con n. 239, via Venezia con n. 184, via C. Battisti con n. 114, via R. Elena con n. 93, mentre nell'area di Porta Nuova le strade con il numero maggiore di imprese risultano v.le Marconi con n. 162, v.le D'Annunzio con n. 93 ecc. ecc.

3.6. Influenza della pianificazione sovraordinata sul PGTU

Il quadro programmatico locale (a scala regionale, sovra-comunale e comunale) relativo agli ambiti territoriale-urbanistico, trasportistico, socio-economico ed ambientale, che ha influenza nella definizione delle strategie e delle linee di azione del Piano Generale del Traffico Urbano di Pescara, risulta costituito dai seguenti strumenti di pianificazione:

- PRIT – Piano Regionale dei Trasporti della Regione Abruzzo;
- PPR – Piano Paesistico Regionale;
- PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- PUMAV - Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta;
- PRG – Piano Regolatore Generale della Città di Pescara e relativi strumenti attuativi;
- Programma Triennale delle Opere Pubbliche del Comune di Pescara;
- PRP- Piano Regolatore del Porto di Pescara;
- SEAP – Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile;
- PCCA – Piano Comunale di Classificazione Acustica;
- PUC – Piano di Urbanistica Comunale;
- Documento Strategico "Pescara Città della Conoscenza e del Benessere";
- PUM – Piano Urbano della Mobilità;
- PISU - Piano Integrato Sviluppo Urbano e PAC - Piano di Azione e Coesione.

Di seguito vengono descritti sinteticamente gli strumenti sopra elencati in funzione della loro interazione con la pianificazione della mobilità urbana. Per un'analisi più dettagliata si rimanda all'elaborato conclusivo della prima fase dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (Report Quadro Conoscitivo).

PRIT – Piano Regionale Integrato dei Trasporti Regione Abruzzo (PRIT)

Il PRIT è lo strumento di pianificazione di medio-lungo termine della Regione Abruzzo nel settore trasportistico, volto a realizzare un sistema integrato dei trasporti adeguato alle aspettative di sviluppo socio-economico della Regione Abruzzo e compatibili con le esigenze di tutela della qualità della vita. Il PRIT, sulla base del modello pianificatorio delineato nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, stabilisce gli obiettivi generali e specifici per singolo comparto della mobilità, ossia viabilità, trasporto ferroviario, trasporto merci e intermodalità, trasporto marittimo, trasporto aereo, sistemi di trasporto a fune, definendo gli obiettivi di sviluppo della rete infrastrutturale e di ammodernamento dei mezzi di trasporto pubblico, il livello qualitativo dei servizi, il grado di copertura dei costi e i sistemi di tariffazione.

La realizzazione degli interventi previsti dal PRIT, comporta modifiche all'assetto della mobilità nell'intera area pescarese, sia in ambito urbano sia in ambito extraurbano.

PPR – Piano Paesistico Regionale

Il Piano Paesistico Regionale vigente è l'edizione elaborata nel 1990 ed aggiornata al 2004 e riguarda solo alcune aree del territorio regionale. È in corso l'elaborazione del nuovo Piano Paesistico Regionale che interesserà l'intero territorio regionale con l'analisi puntuale delle caratteristiche paesaggistiche, la ricognizione degli immobili e delle aree già tutelate e dell'ulteriore individuazione di beni e contesti tipici abruzzesi.

Il Piano Regionale Paesistico è volto alla tutela del paesaggio, del patrimonio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale e la razionale utilizzazione delle risorse, nonché la difesa attiva e la piena valorizzazione dell'ambiente.

La città di Pescara ricade nell'ambito della "Costa Pescara".

L'area classificata come "sottozona A1", in cui i valori provenienti dalle analisi tematiche sono risultati "molto elevati", sotto l'aspetto naturalistico, storico-culturale, percettivo e in cui il rischio geologico risulta massimo è la seguente:

- zona denominata "comparto n. 5" all'interno della Pineta d'Avalos di Pescara in cui sono permessi gli usi agricolo, forestale, pascolivo, turistico e tecnologico a condizione che conservino l'ambiente naturale nella sua integrità.

Sono classificati come "sottozona A2" quegli elementi territoriali per i quali risultano "molto elevati" i valori relativi ad uno dei tematismi sottoposti ad indagine, con presenza di valori elevati negli altri tematismi. In particolare, tali aree sono le seguenti:

- Spiaggia di Pescara;
- Pineta d'Avalos di Pescara;
- Area fluviale del fiume Pescara dal ponte ferroviario allo svincolo della circonvallazione
- Colle Marino in Pescara;
- Colle del Telegrafo in Pescara;
- Colle Renazzo in località S. Silvestro di Pescara.

Le aree classificate come "sottozona A2-2" sono quegli spazi con prevalenza di valori culturali e produttivo-agricoli molto elevati, con minime e modeste presenze insediativa e in cui gli usi agricolo, forestale, pascolivo, turistico e tecnologico sono consentite a particolari condizioni. Tali aree sono di seguito elencate:

- versante collinare nord-est/nord-ovest della collina di S. Silvestro in Pescara;
- fasce laterali dei fiumi Pescara, Saline, Piomba e dei torrenti Fosso Grande, Fosso Vallelunga, Fosso Mazzocco.

La programmazione della mobilità comunale deve tenere conto dei vincoli e delle strategie contemplate nel Piano Paesistico Regionale.

PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pescara rappresenta uno strumento di supporto alle decisioni in materia di organizzazione del territorio e di sviluppo locale. Esso propone un disegno unitario del territorio e delle sue possibilità di trasformazione, nel quale sono compresi e trovano

coerenza progetti diversi, avanzati da differenti soggetti e da differenti istituzioni. All'interno di questo disegno unitario le amministrazioni locali possono definire specifiche politiche orientate a migliorare la qualità e le prestazioni fisiche/ambientali, sociali e culturali del territorio.

La struttura del Piano è costruita attorno ai seguenti tre principali ambiti:

- ambiente;
- mobilità;
- insediamento.

In rapporto ad essi sono individuate alcune linee guida, in grado di orientare le trasformazioni e risultare condivise da parte degli attori e delle istituzioni presenti sul territorio.

Obiettivo generale della politica per la mobilità proposta dal Piano consiste nel creare migliori condizioni d'uso delle importanti infrastrutture esistenti, anche in rapporto alla compatibilità con il territorio, e nel potenziare il sistema infrastrutturale presente con nuove opere, rendendolo più efficiente anche in rapporto al sistema delle relazioni interregionali che si sviluppa sia in direzione nord-sud sia trasversalmente, verso Roma e verso i paesi balcanici. La tipologia di azioni proposte dal Piano concerne sia interventi coerenti relativi al completamento di opere avviate, sia interventi gestionali e di regolazione dei singoli sistemi di trasporto. La politica della mobilità del Piano è costruita a partire dal riconoscimento di uno specifico sistema che mette in relazione i segmenti della rete infrastrutturale e le attrezzature ad esso collegate. Il Piano distingue i seguenti tre sub-sistemi:

- “corridoio adriatico”, comprendente il sistema intermodale dei trasporti e delle grandi attrezzature ad esso collegate lungo la dorsale adriatica e lungo le principali direttrici trasversali, ed organizzato attorno ai due poli interconnessi di Pescara e Chieti;
- “scala”, comprendente gli elementi presenti nella Valle del Tavo e nella Valle del Pescara e i collegamenti che tra essi si dispiegano;
- “attraversamenti est-ovest”, comprendente gli elementi presenti in corrispondenza del sistema dei crinali e dei corsi d'acqua.

PUMAV - Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta

Il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV) rappresenta uno strumento di pianificazione settoriale relativo ai temi della mobilità di persone e merci nell'area metropolitana Chieti-Pescara.

La definizione del Piano è stata conseguita attraverso un approccio innovativo alle questioni di governo della mobilità su un'area vasta comprendente nove comuni, cinque della provincia di Pescara (Pescara, Montesilvano, Città Sant'Angelo, Spoltore, Manoppello) e quattro della provincia di Chieti (Chieti, San Giovanni Teatino, Ortona, Francavilla al Mare). Infatti, il Piano, pur presentando alcune focalizzazioni su nodi od elementi a scala urbana, definisce lo scenario infrastrutturale e delle politiche/azioni connesse riferendosi costantemente all'intera area vasta (carattere sovracomunale).

L'area vasta considerata nel PUMAV rappresenta il 7% del territorio regionale, su cui gravita oltre il 30% della popolazione abruzzese e dove si registra il 40% degli spostamenti extracomunali che avvengono quotidianamente a livello regionale.

Gli obiettivi strategici del PUMAV sono di seguito sintetizzati:

- consolidamento della rete della mobilità su ferro e su gomma (ferrovia, autostrada, asse attrezzato, statali);

- valorizzazione dei nodi intermodali (porti di Pescara e Ortona, interporto, aeroporto d'Abruzzo);

PRG – Piano Regolatore Generale della Città di Pescara e relativi strumenti attuativi

La Variante al Piano Regolatore Generale costituisce lo strumento urbanistico fondamentale della città di Pescara e viene definito come “piano delle invariati per uno sviluppo sostenibile”, in quanto il principale obiettivo che esso si prefigge è quello di assicurare la salvaguardia delle residue aree verdi della città e dei capisaldi del sistema ambientale, con una sostanziale riduzione del consumo di territorio, in linea con gli indirizzi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Sul fronte della mobilità la Variante al Piano Regolatore Generale prevede i seguenti interventi:

- ampliamento di alcuni tratti della viabilità esistente (in particolare nelle aree collinari periferiche), individuati sulla base di considerazioni legate al grado di urbanizzazione e ai volumi di traffico delle aree attraversate, ai criteri che l'attuale normativa in materia stabilisce, a determinate situazioni di rischio e pericolo per gli utenti;
- realizzazione di nuova viabilità in zone della città che presentano un'accessibilità limitata o ridotta o in zone in espansione, al fine del completamento del reticolo stradale cittadino;
- destinare gli spazi dell'attuale scalo merci a verde pubblico, parcheggi e terminal bus;
- realizzazione di parcheggi pubblici di destinazione (ad esempio Via Gioberti, Via Elettra/Riccitelli, Lungomare Matteotti, Via Mezzanotte, Cimitero Colli Madonna, Cimitero San Silvestro) a servizio di attrezzature esistenti e di scambio a servizio del sistema intermodale cittadino;
- la realizzazione del “corridoio verde”, inteso come asse centrale cittadino di collegamento nord-sud (Montesilvano – Francavilla) e con l'aeroporto, percorso da sistema di trasporto pubblico tipo filobus e da un itinerario ciclo-pedonale.

Programma Triennale delle Opere Pubbliche del Comune di Pescara

Il piano delle opere pubbliche previsto dal Comune di Pescara per il triennio 2016-2018 è articolato in settori che interessano il sistema infrastrutturale delle reti (la rete della viabilità, la rete impiantistica) e quello delle attrezzature, dei servizi (edilizia sociale e scolastica, impianti sportivi, beni culturali, servizi urbani e territoriali) e degli spazi pubblici. Esso, pertanto, rappresenta l'elenco degli interventi che l'Amministrazione Comunale intende realizzare nel triennio 2016-2018. L'ordine di priorità degli interventi si fonda sulla base di valutazioni dell'interesse pubblico e sull'urgenza e sulla rilevanza delle finalità che essi sono volti a soddisfare.

Le opere previste nel settore della rete infrastrutturale della viabilità riguardano principalmente interventi di completamento, sistemazione, riqualificazione ed ampliamento di alcune sedi stradali e delle loro relative reti di distribuzione dei servizi, ma anche realizzazione di nuovi parcheggi, bretelle di collegamento, rotatorie, potenziamento e ricucitura di alcune parti del tessuto viario, in attuazione delle disposizioni previste dal PRG.

PRP- Piano Regolatore del Porto di Pescara

Il Piano Regolatore del Porto (PRP) è un documento che nasce dall'esigenza di inquadrare, in una visione complessiva e programmatica, il Porto di Pescara, in modo da valutare le criticità, le conseguenti necessità di intervento e le proposte di sviluppo. Lo scopo principale di tale documento

di pianificazione è quello di avere un progetto strategico e concertato delle diverse aree portuali, che possa consentire di operare scelte mirate alle necessità di intervento sui casi specifici.

Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile SEAP

Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP) è lo strumento strategico programmatico volto a definire le politiche energetiche che il Comune di Pescara intende adottare per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni degli inquinanti (principalmente CO₂) e di riduzione dei consumi finali di energia sia nel settore pubblico sia in quello privato. Gli obiettivi che persegue il Piano sono Specifici, Misurabili, Attuabili, Realistici e Temporizzati (obiettivi SMART).

I principali settori presi in considerazione dal Piano sono gli edifici, gli impianti per il riscaldamento ed il raffrescamento, il trasporto urbano e la produzione di energia da fonti rinnovabili.

Gli obiettivi del SEAP di Pescara si articolano in:

Obiettivi di breve periodo (entro 3 anni)

- ridurre la bolletta energetica comunale;
- individuare nel dettaglio le criticità specifiche delle azioni attraverso audit dettagliati;
- coinvolgere gli stakeholder privati;
- mettere a punto gli strumenti per il coinvolgimento dei capitali di investimento privati, necessari per la realizzazione delle opere;

Obiettivi di medio-lungo periodo (entro 9 anni):

- raggiungere elevati standard di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni di CO₂ del 22% entro il 2020;
- creare nuove competenze e sviluppare attività qualificate connesse con l'implementazione degli interventi previsti;
- migliorare la qualità della vita a livello locale, in termini di comfort negli edifici, sicurezza, qualità dell'aria e salute;

Al fine del perseguimento degli obiettivi sopra citati, il Piano individua le seguenti azioni/misure attuative catalogate sulla base dei settori a cui si riferiscono (pubblica illuminazione, edilizia pubblica, edilizia privata, mobilità, produzione di energia da fonti rinnovabili, cogenerazione e teleriscaldamento, "public procurement" di prodotti e servizi, pianificazione urbanistica, informazione e comunicazione).

Piano Comunale di Classificazione Acustica

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica è uno strumento di pianificazione attraverso cui vengono disciplinati i livelli massimi di rumore ammessi nelle varie zone del territorio comunale di Pescara in funzione delle specificità socio-economiche ed ambientali.

La classificazione acustica consiste nell'attribuire ad ogni area del territorio comunale una delle classi acustiche descritte nella Tabella A dell'Allegato al D.P.C.M. 14/11/1997, di seguito riportate, caratterizzate da specifici valori diurni e notturni relativi al limite di emissione, al limite assoluto di immissione, al limite differenziale di immissione, al valore di attenzione e al valore di qualità:

- Classe I – aree particolarmente protette (aree ospedaliere, aree scolastiche, aree destinate al riposo e allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici);
- Classe II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale (aree urbane con traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali);
- Classe III - aree di tipo misto: (aree urbane con traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali ed uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali, aree rurali interessate da attività che impiegano macchine agricole);
- Classe IV - aree di intensa attività umana (aree urbane con intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; aree portuali, aree con limitata presenza di piccole industrie);
- Classe V - aree prevalentemente industriali (aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni);
- Classe VI - aree esclusivamente industriali prive di insediamenti abitativi.

Piano di Urbanistica Commerciale

Il Piano di Urbanistica Commerciale è lo strumento di pianificazione delle attività commerciali che, in coerenza con le Norme Tecniche di Attuazione del PRG e con il Piano della Mobilità, definisce le regole per l'insediamento e l'organizzazione della rete distributiva di vendita al fine di definire un processo di ammodernamento e di razionalizzazione della rete commerciale in stretto collegamento con i processi di espansione della città e con gli interventi di riqualificazione urbana e della mobilità.

Documento Strategico “Pescara Città della Conoscenza e del Benessere”

Il Documento Strategico rappresenta lo schema direttore del governo del territorio, delle politiche urbane e della programmazione della mobilità al quale ricondurre ogni atto di pianificazione e programmazione generale, particolare o settoriale relativo alla conurbazione pescarese.

Gli indirizzi strategici dell'atto di indirizzo sono i seguenti:

- consumo di suolo zero (conservazione dei suoli agricoli urbani e periurbani, rigenerazione urbana, valorizzazione del patrimonio esistente);
- mobilità sostenibile (completamento del percorso di trasporto metropolitano veloce, creazione di un sistema di piste ciclabili, incrementare la quota modale degli spostamenti urbani non motorizzati);
- potenziamento delle reti naturalistiche (valorizzazione e potenziamento della grande “T” verde costituita dalla fascia lungomare e dal lungofiume);
- riqualificazione delle periferie (interventi infrastrutturali di mobilità sostenibile per rendere accessibili i sobborghi della città, progetti urbani integrati volti alla creazione di nuovi poli di centralità all'interno dei quartieri).

Il Documento Strategico delinea uno stretto rapporto tra il sistema della mobilità e la rivitalizzazione strategica di alcune aree urbane.

Piano Urbano della Mobilità

Il Piano Urbano della Mobilità, redatto nel 2002, rappresenta il progetto strategico generale del sistema della mobilità e dei trasporti relativo alla città di Pescara, con riferimento al medio-lungo periodo. Gli obiettivi del PUM sono i seguenti:

- accrescere l'accessibilità generale dell'area urbana;
- risanamento ambientale;
- diminuire il livello di pericolosità del sistema della mobilità;
- fornire un livello di servizio soddisfacente per le varie modalità di trasporto;
- ottimizzare l'efficienza dei servizi di trasporto

Piano Integrato Sviluppo Urbano PISU e Piano di Azione e Coesione PAC

Il programma PISU Pescara potenzia le linee strategiche e di sviluppo già delineate da altri programmi di rigenerazione urbana (ad esempio il PIC Urban 2), in un'ottica di integrazione e concentrazione delle risorse. Il Piano Integrato di Sviluppo Urbano riguarda la trasformazione della zona sud-ovest della città tesa alla risoluzione dei problemi di marginalità dell'area e alla valorizzazione (trasformazione e rifunzionalizzazione) dei potenziali elementi di attrattività. Gli obiettivi del programma si riassumono nei seguenti 5 assi di intervento:

- miglioramento del sistema infrastrutturale e degli spazi pubblici;
- miglioramento del sistema ambiente;
- integrazione sociale;
- imprenditorialità e patti per l'occupazione;
- assistenza tecnica e comunicazione.

3.7. Elementi previsti dall'allegato I, punto 1, del D.Lgs 152/06 e s.m.i.

In riferimento agli elementi previsti dall'Allegato I, punto 1, del D.Lgs 152/06 e s.m.i. (punti 1a e 1b), risulta opportuno specificare che il PGTU costituisce anzitutto il fondamento essenziale per motivare e conferire legittimità a molti atti (determine e ordinanze) di regolazione generale della circolazione e della sosta.

Inoltre Dal PGTU dipendono, quali strumenti operativi sotto ordinati, i Piani Particolareggiati e i Piani esecutivi (*vd par. 3.1. Riferimenti normativi ed iter attuativo*) che, a loro volta, devono poter incidere sulla formazione dei Programmi Triennali delle Opere Pubbliche. Si tratta pertanto di relazioni essenzialmente rivolte alla filiera attuativa del piano stesso e, in quanto tali, non destinate a generare vincoli o influenze su altri piani o programmi se non attraverso i vincoli di budget.

Riguardo l'integrazione delle considerazioni ambientali (punti 1a e 1b), gli obiettivi e le linee strategiche del PGTU (*vd par. 3.2 e 3.3*) si trovano perfettamente in linea con la finalità di promuovere lo sviluppo

sostenibile in quanto intendono fornire all'Amministrazione Comunale una prospettiva di intervento nel settore dei trasporti di breve periodo e modesto onere economico, con interventi su traffico e mobilità che migliorino le condizioni ambientali, ma anche di sicurezza e di efficientamento del sistema urbano. In particolare il Piano perseguirà i seguenti obiettivi:

- migliorare le condizioni della circolazione stradale, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, ovvero soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli economici, urbanistici ed ambientali;
- migliorare la sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze mediante la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico e attraverso l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche (difesa delle utenze deboli);
- contribuire all'incremento del livello di qualità della vita dell'ambiente urbano e alla fruibilità delle risorse naturali, storiche e commerciali anche col ricorso di sistemi di mobilità "dolce" e a misura d'uomo;
- conseguire la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi esistenti di marcia lenta, discontinua ed episodica e di condizioni meteorologiche particolari;
- pervenire ad un sensibile risparmio nei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati, tramite la fluidificazione del traffico e la conseguente riduzione dei tempi di viaggio.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, le strategie generali di intervento da adottare devono perseguire:

- il miglioramento dell'offerta di trasporto, sia in termini di riorganizzazione della rete stradale urbana attraverso un'ideale classifica funzionale delle strade, che di incremento della capacità del sistema di trasporto tramite l'eliminazione della sosta veicolare dalla viabilità principale e l'adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi veicolari in transito;
- l'orientamento ed il controllo della domanda di mobilità verso modi di trasporto che richiedano minori disponibilità di spazi stradali rispetto alla situazione esistente.

Il PGTU, inoltre, riconosce alla ciclabilità la funzione di "telaio portante" della mobilità sostenibile con il preciso scopo di realizzare un sistema di percorsi ciclabili capace di connettere tutti i principali poli attrattori e le direttrici di collegamento con i comuni adiacenti, rispetto al quale costruire i sistemi di adduzione più diffusa da e per i comparti urbanizzati.

Infine il PGTU riveste un ruolo rilevante per l'attuazione degli obiettivi fissati dal Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile SEAP, strumento strategico programmatico volto a definire le politiche energetiche che il Comune di Pescara intende adottare per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni degli inquinanti (principalmente CO₂) e di riduzione dei consumi finali di energia sia nel settore pubblico sia in quello privato. Gli obiettivi del SEAP di Pescara, si articolano in obiettivi di breve periodo (entro 3 anni) e in obiettivi di medio-lungo periodo (entro 9 anni). Le azioni individuate dal SEAP nell'ambito del settore "mobilità" sono attuabili attraverso le misure previste dal PGTU in quanto prevedono:

- creazione di parcheggi di scambio con servizi "car-sharing" e "bike-sharing" elettrici;
- rinnovo del parco veicolare comunale;
- potenziamento delle Zone a Traffico Limitato con limitazione dell'accesso ai soli veicoli efficienti;
- promozione della mobilità sostenibile;
- creazione di piste ciclabili;

4. Individuazione delle aree sensibili ed elementi di criticità

La riorganizzazione e la razionalizzazione del sistema della mobilità di Pescara avrà degli effetti principalmente sulle componenti ambientali “Aria”, “Economia, Società e Salute”, “Energia”, “Traffico” e “Rumore”. In relazione all’inquinamento atmosferico ed acustico, le aree sensibili sono identificabili con le zone del centro cittadino attraversate dagli assi viari maggiormente caricati dai flussi di traffico.



Figura 5: Tavola A18 del PGTU: Volumi attuali di traffico – flussi simulati 8:00 – 9:00 (dettaglio centro)

Come illustrato nelle linee di indirizzo e prime indicazioni strategiche del PUMS di Pescara, l'ultimo rapporto dell'ARTA, relativo al 2015, riporta che la qualità dell'aria della città di Pescara è rilevata tramite 6 stazioni fisse in funzione dal 1998. Le stazioni sono dotate di 20 analizzatori automatici in funzione 24 ore su 24, per tutti i giorni dell'anno. Le stazioni sono di proprietà del Comune di Pescara che provvede alla manutenzione ordinaria e straordinaria della strumentazione, mentre la gestione è affidata all'ARTA. Nello specifico, le stazioni fisse sono localizzate a corso Vittorio Emanuele, via Firenze, via Sacco, teatro D'Annunzio, piazza dei Grue e viale Gabriele D'Annunzio.

Dal rapporto dell'ARTA emerge che tutti gli inquinanti (ad eccezione dell'ozono) presentano un andamento analogo: i valori massimi vengono raggiunti nei primi e negli ultimi mesi dell'anno. Tutti gli inquinanti gassosi nelle stazioni da traffico presentano valori più alti rispetto alle stazioni di fondo. Il PM₁₀ e il PM_{2,5} mostrano valori più elevati nei primi e negli ultimi mesi dell'anno. Per il PM_{2,5} la differenza tra le stazioni di fondo e quella di traffico è meno evidente. Le centraline da traffico di corso Vittorio Emanuele, via Firenze, viale D'Annunzio e via Sacco presentano le concentrazioni più elevate degli inquinanti alle quali la popolazione può trovarsi esposta in maniera diretta o indiretta. I dati delle centraline di piazza Grue e teatro D'Annunzio, entrambe stazioni di fondo, rappresentano invece la esposizione media della popolazione agli inquinanti misurati.

Anche per queste due ultime stazioni, sebbene come già detto presentino valori più bassi, l'andamento degli inquinanti è lo stesso di quello per le stazioni da traffico, indicando chiaramente come l'esposizione media dipenda anche dall'intensità del traffico veicolare.

Esaminando i valori mensili del benzene, nella centralina di teatro D'Annunzio si osserva che esso segue lo stesso andamento misurato nelle centraline di traffico, anche se con valori inferiori. Il valore limite di $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per questo pericoloso inquinante non è mai stato raggiunto. Il valore medio più alto è stato raggiunto a dicembre nella centralina di viale D'Annunzio, mantenendosi sempre comunque sotto i valori di legge. Nei mesi invernali e in autunno l'esposizione media della popolazione ha raggiunto concentrazioni di $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per abbassarsi notevolmente nei mesi estivi e in primavera. Il confronto degli ultimi sei anni (2010-2015) delle medie annuali indica che nella centralina di traffico di viale D'annunzio il valore del benzene è aumentato con una interruzione quindi della tendenza alla diminuzione registrata negli ultimi anni.

Il valore medio di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ del biossido di azoto (da non superare nell'anno civile) è stato superato nella centralina di corso Vittorio Emanuele che ha presentato un valore medio di $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nelle altre centraline non si sono avuti superamenti del limite annuale.

Il valore annuale di ossidi di azoto (NOx) di $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$, previsto dalla norma come livello critico per la vegetazione, è stato superato in tutte le centraline. Non sono mai state raggiunte le concentrazioni di informazione ($180 \mu\text{g}/\text{m}^3$) e tanto meno di allarme ($240 \mu\text{g}/\text{m}^3$) per l'ozono in quanto i valori massimi orari raggiunti sono stati di $149 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nella centralina di teatro D'Annunzio e $158 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in via Sacco, entrambi nel mese di giugno. Nell'anno 2015 ci sono stati vari superamenti del valore di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ come media massima giornaliera calcolata su otto ore. La media annuale giornaliera di polveri sottili (PM₁₀), non ha raggiunto il valore di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, che è il limite imposto dalla norma per l'anno civile, in nessuna postazione di misurazione. Il valore di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nella centralina di via Sacco è stato superato 50 volte a fronte delle 35 permesse, in via Firenze i superamenti complessivi sono stati 44. Nella centralina di esposizione media di teatro D'Annunzio, si sono registrati 18 superamenti del valore di PM10.

Dall'esame dei dati degli ultimi sei anni, anche per il PM₁₀ si osserva l'interruzione, nel 2015, della tendenza alla diminuzione che si era registrata negli anni precedenti. Il PM_{2,5} del 2015 nell'area urbana di Pescara è stato misurato nelle centraline di via Firenze, teatro D' Annunzio e piazza Grue. Esso ha lo stesso andamento del particolato sottile con dei massimi di concentrazione significativi nei primi mesi e negli ultimi mesi dell'anno; il valore medio in tutte le centraline è risultato praticamente simile ($19-20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) e inferiore al valore obiettivo di $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ da raggiungere come media annuale.

I valori misurati degli inquinanti monossido di carbonio (CO) e anidride solforosa (SO₂) sono sempre stati ampiamente al di sotto dei corrispondenti valori limite in tutte le stazioni e per tutto il periodo dell'anno. Analogo discorso per il piombo, il cui limite è molto superiore ai valori da noi ottenuti. L'andamento riscontrato a Pescara è in linea con quanto viene verificato anche in altre città. Gli altri metalli analizzati (arsenico, cadmio e nichel) sono risultati sempre ampiamente al di sotto dei corrispondenti valori obiettivo.

Per quanto riguarda la componente ambientale "Rumore", le aree sensibili sono individuate dalla classificazione acustica che consiste nell'attribuire ad ogni area del territorio comunale una delle classi acustiche descritte nella Tabella A dell'Allegato al D.P.C.M. 14/11/1997, caratterizzate da specifici valori

diurni e notturni relativi al limite di emissione, al limite assoluto di immissione, al limite differenziale di immissione, al valore di attenzione e al valore di qualità.

Ai fini della classificazione acustica il sistema trasportistico (infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali ed aeroportuali) è uno degli elementi che concorrono a caratterizzare un'area del territorio e a zonizzarla dal punto di vista acustico.

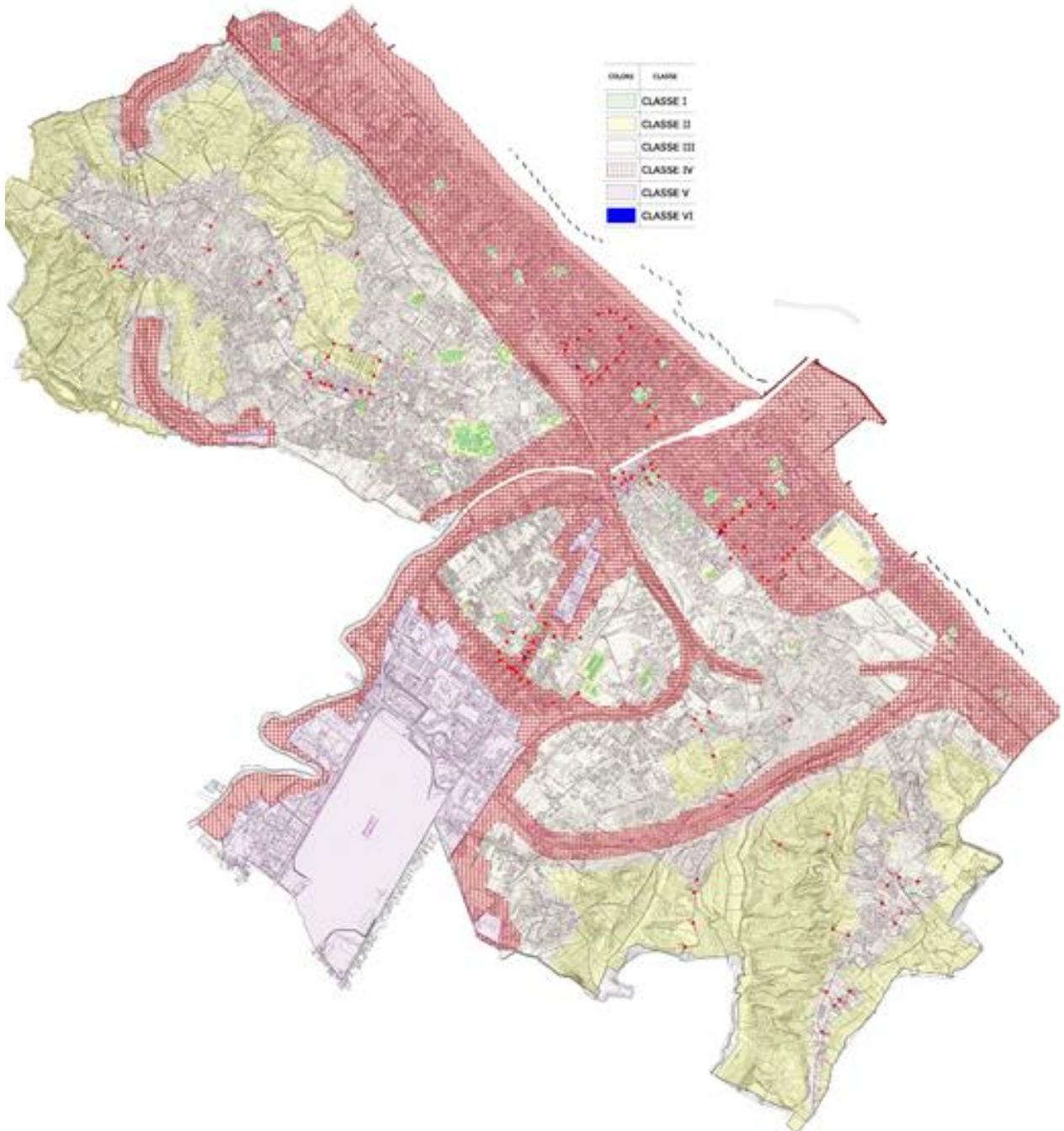


Figura 6 Classificazione acustica del comune di Pescara

5. Descrizione dei Presumibili Impatti del PGTU

Di seguito si offre un quadro sinottico dei possibili impatti delle azioni del PGTU sulle componenti ambientali:

COMPONENTI AMBIENTALI	EFFETTI ATTESI DELLE AZIONE DEL PGTU
Aria e fattori climatici	Drastico abbattimento dei livelli di inquinamenti atmosferico ed acustico e ad un sensibile risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana.
Acqua (acque sup.li e consumi idrici)	Non si rilevano aspetti significati su questa componente ambientale
Suolo	Riqualificazione del suolo attraverso una riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente, delle intersezioni viarie critiche e una regolamentazione della sosta e parcheggi. Possibilità di reperire aree da rinaturalizzare eliminando le superfici impermeabili.
Flora, fauna e biodiversità	Non si rilevano aspetti significati su questa componente ambientale in quanto il territorio considerato è fortemente antropizzato e non si riscontrano influenze su aspetti già compromessi.
Paesaggio e beni ambientali	Le azioni previste dal PGTU non interferiscono con aree con valenza ambientale (Sic, Riserve Naturali, aree tutelate per legge-ex L. 431/85 Galasso), né con elementi ad esse connessi (canali, fossi, ecc.). La zona verde della "Pineta d'Avalos", riserva naturale di interesse provinciale, beneficerà della riduzione del carico di traffico sui assi viari che la perimetrano.
Economia, Società e Salute	L'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico, il miglioramento della sicurezza stradale (con la conseguente riduzione degli incidenti) ed il risparmio energetico prodotto dal miglioramento dell'efficienza del TPL, contribuiranno ad un miglioramento della qualità della vita in termini di relazioni sociali, salute e benessere.
Energia	Le azioni del PGTU sono indirizzate verso un sensibile risparmio energetico in termini di TEP e MWh/anno.
Rifiuti	Non si rilevano aspetti significati su questa componente ambientale
Traffico	Risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana, con un incremento delle opportunità per la mobilità lenta. Ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti, per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità; incentivare forme alternative di mobilità che consentano una minore presenza di veicoli circolanti (car sharing, car pooling) e che utilizzino energie alternative.
Rumore	Drastico abbattimento dei livelli di inquinamento acustico in particolare nelle aree di classe I, II e III.

Nella tabella successiva sono riportati i possibili impatti generati dalle azioni derivate dagli obiettivi generali e specifici del PGTU in relazione ad ogni singola componente ambientale:

Stime di variazione	Valutazioni
(+) aumento	Effetto positivo
(-) diminuzione	Effetto neutro
() nessuna variazione	Effetto negativo
(?) effetti non definibili	Effetto critico

Obiettivi generali e specifici del PGTU		Componenti e Tematiche Ambientali								
		Aria	Acqua	Suolo	Paesaggio	Economia, Società e Salute	Energia	Rifiuti	Traffico	Rumore
OG1 - Vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche										
OS 1.1	Riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali	+				+	-		-	-
OS 1.2	Incremento delle opportunità per la mobilità lenta	+		?		+	-		-	-
OS 1.3	Incremento dell'accessibilità della città di Pescara nei confronti delle altre località interne al territorio comunale e degli altri comuni dell'area metropolitana/conurbazione	+		?		+	-		-	-
OG2 - Miglioramento delle condizioni di circolazione										
OS 2.1	Contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici	+				+			-	-
OS 2.2	Ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali			+		+			-	
OS 2.3	Aumentare l'efficienza del trasporto pubblico	+				+	-		+	+
OG3 - Miglioramento della sicurezza stradale										
OS 3.1	Ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti					+				-
OS 3.2	Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità					+				-
OG4 - Abbattimento dei livelli di inquinamenti atmosferico ed acustico e ad un risparmio dei consumi energ										
OS 4.1	Promozione di sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali (trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e mobilità ciclopedonale)	+				+	-			-
OS 4.2	Incentivare forme alternative di mobilità che consentano una minore presenza di veicoli circolanti (car sharing, car pooling) e che utilizzino energie alternative.	+				+	-		-	-

Con riguardo alla previsione di eventuali impatti significativi sull'ambiente ed in applicazione della griglia di valutazione degli elementi previsti dall'Allegato I, punto 2, del D.Lgs 152/06 e s. m. i.:

Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti: le previsioni di Piano, in rapporto al contesto ambientale cui è inserito, in un arco temporale di breve/medio periodo potrebbe comportare una trasformazione non duratura nel tempo e reversibile, senza pregiudicare l'equilibrio ambientale esistente.

Carattere cumulativo degli impatti: la proposta genera un pressoché nullo impatto cumulativo sul patrimonio edilizio esistente, in quanto si inserisce nell'ambito di un contesto già urbanizzato e consolidato, e non andrebbe a sommarsi ad altri, eventuali, problematiche ambientali insistenti sull'ambito d'intervento.

Natura transfrontaliera degli impatti: l'intervento non genera impatti di natura transfrontaliera.

Rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti): nell'ambito interessato dal piano non sono state riscontrate criticità ambientali. In tale contesto i problemi ed i rischi ambientali e per la salute umana dovuti dall'attuazione del Piano possono considerarsi nulli, al contrario prevedono azioni finalizzate ad un abbattimento del livello d'inquinamento atmosferico ed acustico esistente, ad un risparmio dei consumi energetici e ad un'incentivazione di forme alternative di mobilità che utilizzino energie alternative.

Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate): la realizzazione delle previsioni di Piano, non prevede un'estensione nello spazio sia per l'area geografica, che per popolazioni potenzialmente interessate, dunque trattasi d' impatti di entità nulla.

Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo: l'area in progetto non interessa aree con speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale e non supera valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo.

Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale: l'area in progetto non interessa aree protette.

6. Sintesi delle motivazioni

Come illustrato nella presente relazione, Il PGTU rappresenta uno strumento attivo di tutela e valorizzazione dell'ambiente volto al miglioramento delle condizioni del traffico urbano e di conseguenza dell'ambiente stesso. La natura degli interventi del PGTU, tutti rivolti a migliorare la sicurezza della circolazione e a favorire sia direttamente che indirettamente le modalità di trasporto a 'impatto zero', porta a concludere circa la complessiva positività di tutte le azioni proposte dal Piano. e, al contrario, circa la sostanziale insussistenza di impatti negativi complessivi.

Come descritto negli obiettivi (par. 3), il piano mira ad una riduzione della pressione del traffico veicolare con un conseguente incremento delle opportunità per la mobilità lenta, e un incremento dell'accessibilità della città di Pescara nei confronti delle altre località interne al territorio comunale e degli altri comuni dell'area metropolitana riqualificando e potenziando la rete ferroviaria, creando nodi di scambio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, in modo da facilitare l'intermodalità. I numerosi

criteri di salvaguardia della popolazione e dell'inquinamento, prevedono anche un'ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali e un miglioramento della sicurezza di tutti gli spostamenti.

Infine, in ogni caso, i risultati attesi dalle azioni del piano puntano a preservare e tutelare l'ambiente e la popolazione, garantendo e promuovendo sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali.

Lo strumento è peraltro pienamente coerente con le previsioni del vigente P.R.G., e degli altri piani sovraordinati, e non introduce in esso alcun profilo di variante.

7. Parere di assoggettabilità a VAS

Per quanto esposto nel presente rapporto e sintetizzato al paragrafo 6, si ritiene che la proposta di PGTU di Pescara di essere assoggettata a Valutazione Ambientale Strategica di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.