



Città di Pescara

Provincia di Pescara

VAS | PUMS

Valutazione Ambientale Strategica | Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Direttiva Comunitaria 2001/42/CE

Decreto Legislativo 152/2006

Decreto Legislativo 4/2008

RAPPORTO PRELIMINARE

Documento di scoping
(D.Lgs. 4/2008 - Art. 13)

Autorità Procedente

Comune di Pescara

Dipartimento Tecnico - Settore LL.PP. Progettazione Strategica, Viabilità e Verde

Servizio Pianificazione della Mobilità e dei trasporti

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Giuliano Rossi

Tecnico incaricato

Arch. Luisa Volpi

Data

26 Novembre 2018

Settori di riferimento

Settore Lavori Pubblici, Progettazione Strategica, Viabilità e Verde

Dir. Ing. Giuliano Rossi

Settore Politiche Energetiche, Ambientali, Geologia e BB.AA. e Protezione Civile

Geol. Edgardo Scurti - Responsabile del Servizio Geologia, Siti Contaminati, VAS e BB.AA.

Settore Mobilità

Dir. Ing. Giuliano Rossi - Dirigente Settore Lavori Pubblici

Pier Giorgio Pardi – Responsabile del Servizio Mobilità

Indice

Parte prima impostazione	pag. 4
1 Premesse generali	pag. 5
1.1 Quadro normativo di riferimento	pag. 6
<i>Normativa europea</i>	pag. 6
<i>Normativa statale</i>	pag. 7
<i>Normativa regionale</i>	pag. 8
1.2 Fasi della VAS	pag. 9
1.3 Finalità e contenuti del documento di <i>scoping</i>	pag. 11
Parte seconda inquadramento	pag. 12
2 Obiettivi strategici generali di sostenibilità	pag. 13
2.1 Rapporto con piani e programmi	pag. 14
<i>Pianificazione regionale</i>	pag. 15
<i>Pianificazione provinciale</i>	pag. 25
<i>Pianificazione comunale</i>	pag. 26
<i>Pianificazione strategica</i>	pag. 33
2.2 Obiettivi strategici di sostenibilità del PUMS	pag. 34
2.3 Quadro delle azioni in corso	pag. 37
Parte terza dimensione	pag. 38
3 Ambiti di influenza e orizzonte temporale	pag. 39
3.1 Ambiti d'influenza del PUMS	pag. 39
3.2 Orizzonte temporale del PUMS	pag. 41
Parte quarta consultazione	pag. 43
4 Definizione delle ACA e modalità di consultazione	pag. 44
4.1 Elenco dei soggetti competenti in materia ambientale	pag. 44
4.2 Procedura utilizzata per le consultazioni	pag. 46
Parte quinta indicatori	pag. 47
5 Analisi preliminare di contesto e indicatori condivisi	pag. 48
5.1 Temi e questioni ambientali rilevanti	pag. 49
5.2 Analisi preliminare di contesto	pag. 52
5.3 Indicatori condivisi	pag. 70
Parte sesta sensibilità	pag. 72
6 Individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità	pag. 73
6.1 Analisi SWOT	pag. 73
6.2 Sovrapposizione di carte tematiche	pag. 74
Parte settima effetti	pag. 76
7 Presumibili effetti ambientali del piano	pag. 77
7.1 Matrice degli effetti	pag. 77
7.2 Aree interessate dall'attuazione del piano	pag. 79
Parte ottava metodi	pag. 81
8 Descrizione del metodo di valutazione	pag. 82
Parte nona rapporto ambientale	pag. 84
9 Impostazione del Rapporto Ambientale	pag. 85

Parte prima | impostazione

Quadro normativo di riferimento	
Normativa europea	<ul style="list-style-type: none">▪ Direttiva 2001/42/CE
Normativa statale	<ul style="list-style-type: none">▪ Decreto Legislativo n. 152 del 03/04/2006▪ Decreto Legislativo n. 4 del 16/1/2008
Normativa regionale	<ul style="list-style-type: none">▪ Legge Regionale 9 agosto 2006, n. 27 “Disposizioni in materia ambientale”
Fasi della VAS	
Fasi della VAS del PUMS	<ul style="list-style-type: none">▪ Scoping o Verifica Preliminare (art. 13, D.Lgs 152/2006 s.m.i.)▪ Valutazione▪ Monitoraggio▪ Informazione e consultazione
Autorità procedente e competente	<ul style="list-style-type: none">▪ Comune di Pescara
Fasi del procedimento amministrativo del PUMS	<ul style="list-style-type: none">▪ Adozione in Giunta Comunale▪ Pubblicazione per 30 giorni e raccolta delle osservazioni▪ controdeduzioni alle osservazioni e approvazione in Consiglio Comunale
Panoramica degli obblighi relativi alla consultazione come derivati dal D. Lgs 4/2008	<ul style="list-style-type: none">▪ Rapporto Preliminare▪ Rapporto Ambientale e Proposta di Piano▪ Formulazione del parere motivato▪ Revisione del Piano▪ Adozione/approvazione del Piano
Finalità e contenuti del documento di <i>scoping</i>	
Contenuti del documento	<ul style="list-style-type: none">▪ Obiettivi strategici generali di sostenibilità;▪ Ambiti di influenza del Piano e orizzonte temporale;▪ Definizione Autorità con Competenze Ambientali (ACA) coinvolte e modalità di consultazione;▪ Analisi preliminare di contesto e indicatori;▪ Individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità;▪ Presumibili impatti del Piano;▪ Descrizione del metodo di valutazione.

1 | Premesse generali

Il presente documento rappresenta il rapporto preliminare di *scoping* della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), previsto ai sensi dell'art. 13 commi 1 e 2 del D.lgs. 152/06 e s.m.i, relativo al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Pescara. Il documento di *scoping* ha la funzione di definire il contesto ambientale, normativo e pianificatorio di riferimento per il piano in esame e stabilire le impostazioni concettuali e metodologiche mediante le quali si elaborerà il successivo rapporto ambientale di VAS. Con la fase di *scoping* inoltre si dà avvio alle consultazioni previste dalla VAS dei soggetti competenti in materia ambientale (detti anche autorità con competenza ambientale) potenzialmente interessati dall'attuazione del piano, affinché questi condividano il livello di dettaglio e la portata delle informazioni da produrre e da elaborare nelle fasi successive.

La procedura di VAS, introdotta dalla Direttiva Comunitaria 2001/42/CE, si inserisce all'interno del processo di pianificazione come strumento di supporto, con l'obiettivo di integrare le considerazioni di carattere ambientale nelle fasi di elaborazione, adozione e approvazione del piano, garantendo che gli effetti dell'attuazione di quest'ultimo vengano presi in considerazione durante la sua elaborazione e prima della sua adozione/approvazione.

La Direttiva europea sulla VAS ha esteso l'ambito di applicazione della valutazione ambientale preventiva a tutti i piani e i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente, nella consapevolezza che i cambiamenti ambientali sono causati non solo dalla realizzazione di nuovi progetti, ma anche dalla messa in atto di decisioni strategiche di natura programmatica, come nel caso del PUMS.

La VAS del PUMS si configura pertanto come un processo che si basa sull'analisi e sul confronto di tre scenari concreti, come evidenziato nel seguente schema:



1. lo scenario dello stato di fatto (scenario 0);
2. lo scenario delle previsioni di piano (opere strategiche);
3. lo scenario delle compatibilità (valutazione delle alternative e indicazione delle eventuali compensazioni/mitigazioni necessarie).

1.1 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Normativa europea

La 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 Direttiva pone l'accento su alcune questioni rilevanti che riguardano in particolare:

- L'ambiente e la sua protezione (Art. 1);

Direttiva 2001/42/ce del Parlamento Europeo e del Consiglio

Art. 1 - Obiettivi

La presente direttiva ha l'obiettivo 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, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente.

- L'applicazione della VAS ad un ampio ventaglio di piani e programmi (Art. 2, lettera a);

Direttiva 2001/42/ce del Parlamento Europeo e del Consiglio

Art. 2 - Definizioni

Ai fini della presente direttiva:

Per «piani e programmi» s'intendono i piani e i programmi, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche:

- che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, dal parlamento o dal governo e
- che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative.

- L'obbligo di effettuare la VAS nella fase preparatoria del piano o del programma (Art. 4, par. 1).

Direttiva 2001/42/ce del Parlamento Europeo e del Consiglio

Art. 4 - Obblighi generali

1. La valutazione ambientale di cui all'articolo 3 deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa.

Secondo le indicazioni comunitarie la VAS va intesa dunque come un processo interattivo da condurre congiuntamente all'elaborazione del piano per individuarne preliminarmente limiti, opportunità e alternative e precisare i criteri e le opzioni possibili di trasformazione.

Normativa statale

La Direttiva europea è stata recepita in Italia nella parte seconda dal **Decreto Legislativo n. 152 del 03/04/2006** (Testo Unico sull'Ambiente), entrato in vigore il 31 Luglio 2007, modificato e integrato dal **Decreto Legislativo n. 4 del 16/1/2008** "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale".

La normativa statale, nell'adeguarsi ai contenuti della citata direttiva comunitaria, definisce con maggior dettaglio l'oggetto della disciplina, le fasi e i contenuti del processo di valutazione, nonché gli attori pubblici e privati che intervengono nella procedura tecnica e amministrativa, specificando per quali tipologie di piani e programmi si debba applicare la VAS e quali invece ne siano esclusi (Art. 6).

Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n.4 - Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale.

Art. 6 - Oggetto della disciplina

1. La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.
2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:
 - che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto; (...)

La normativa specifica inoltre i tempi e le modalità di redazione del rapporto ambientale e del rapporto preliminare (art. 13). Per quanto riguarda la fase di *scoping*, anche detta di *Verifica Preliminare*, viene stabilito che la consultazione delle ACA sul Rapporto Preliminare si concluda, salvo diverse disposizioni, entro 90 giorni.

Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n.4 - Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale.

Art. 13 - Redazione del rapporto ambientale

1. Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.
2. La consultazione, salvo quanto diversamente concordato, si conclude entro novanta giorni.

Si fa esplicito riferimento alla procedura di VAS anche nel recente **Decreto MIT 4 agosto 2017** "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257".

f) Valutazione ambientale strategica (VAS)

Secondo quanto stabilito dagli artt. 4 e segg. del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., i piani ed i programmi strategici, che possano avere un impatto significativo sull'ambiente, devono essere sottoposti alle procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile.

Nel caso specifico dei PUMS, considerata la loro tematica e tenuto conto di quanto indicato dal decreto legislativo n. 152/2006, art. 6, è da valutare caso per caso l'assoggettabilità alla procedura di VAS, anche in osservanza delle disposizioni delle leggi regionali, secondo quanto previsto dagli artt. 6, 7 e 12 del decreto legislativo n. 152/2006.

La VAS accompagnerà tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla normativa nazionale e regionale sulla VAS.

Normativa regionale

La Regione Abruzzo ha recepito gradualmente i contenuti della Direttiva Comunitaria attraverso i seguenti passaggi normativi che disciplinano e orientano il processo di VAS:

- Legge Regionale 9 agosto 2006, n. 27 *"Disposizioni in materia ambientale"*;
- Delibera di Giunta Regionale 19 febbraio 2007, n.148 recante *"Disposizioni concernenti la Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi regionali"*;
- Delibera di Giunta Regionale 13 agosto 2007, n. 842 *"Indirizzi concernenti la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) di Piani di competenza degli Enti Locali ricadenti nel territorio regionale"*;
- Circolare 31/07/2008 *"Competenze in materia di VAS. Chiarimenti interpretativi"*;
- Circolare 02/09/2008 *"Competenze in materia di VAS per i Piani di Assetto Naturalistico (PAN)"*;
- Circolare 18/12/2008 *"Individuazione delle Autorità con competenza ambientale nella struttura regionale"*;
- Circolare 17/12/2010 *"Chiarimenti interpretativi su alcuni aspetti del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica VAS"*;
- Circolare 18/01/2011 *"Competenze in materia di valutazione ambientale strategica. Ulteriori chiarimenti interpretativi"*;
- Parere del 13/12/2011 *"Strumenti urbanistici e Varianti. Valutazione Ambientale Strategica e Verifica di assoggettabilità – procedimento"*.

Inoltre è possibile consultare, all'interno dello sportello informativo della Regione Abruzzo, una specifica sezione interamente dedicata alla VAS, raggiungibile all'indirizzo:

<https://www.regione.abruzzo.it/content/valutazione-ambientale-strategica-vas>

In questo spazio sono state pubblicate informazioni relative a fasi, indicatori, consultazione e normativa del processo di VAS, in conformità a quanto previsto dal quadro normativo di riferimento.

1.2 FASI DELLA VAS

In generale il processo di VAS previsto dalla normativa si basa sulle seguenti fasi:

- **Screening** o **Verifica di Assoggettabilità**, verifica del fatto che un piano o programma ricada nell'ambito giuridico per il quale è prevista la VAS (art. 12, D. Lgs 152/2006 s.m.i.);
- **Scoping** o **Verifica Preliminare**, definizione e delimitazione dell'ambito delle indagini necessarie per la valutazione (art. 13, D. Lgs 152/2006 s.m.i.);
- **Valutazione dei probabili effetti ambientali significativi**, espressi anche attraverso l'uso di indicatori ambientali;
- **Monitoraggio** degli effetti ambientali del piano o del programma;
- **Informazione e consultazione** del pubblico e dei vari attori del processo decisionale, anche sulla base di tutte le valutazioni ambientali effettuate.

Lo schema utilizzato nella presente procedura di VAS, coerentemente con quanto pubblicato sul portale ufficiale della Regione Abruzzo, segue i dettami della Direttiva Comunitaria 2001/42/CE e del Decreto Legislativo 152/2006, così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 4/2008. Secondo quanto stabilito dal citato quadro normativo di riferimento, in particolare circa l'ambito di applicazione della VAS, è possibile fare una distinzione tra "VAS obbligatoria" e "VAS eventuale"; solo in quest'ultimo caso è prevista la fase della "verifica di assoggettabilità a VAS" del Piano o Programma.

In particolare si evidenzia che il PUMS di Pescara rientra certamente tra i piani che:

- possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale (D.Lgs. 152/2006 art. 6 co. 1);
- sono elaborati per i settori della pianificazione territoriale o destinazione dei suoli (D.Lgs. 152/2006 art. 6 co. 2 lettera a);

mentre di contro esso non è riconducibile alle categorie per le quali la VAS è solo eventuale ed in particolare:

- piani e i programmi di cui al citato comma 2 art. 6 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e/o modifiche minori di tali piani e programmi (D.Lgs. 152/2006 art. 6 co. 3).

È pertanto evidente che il PUMS del Comune di Pescara è da considerarsi obbligatoriamente soggetto a VAS ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.; conseguentemente non è richiesto l'esperimento della fase di "verifica di assoggettabilità" (anche detta *screening*) prodromica ai soli casi di VAS "eventuale". Pertanto si procede metodologicamente con l'esplicita inclusione del PUMS nella procedura di VAS e l'avvio della fase di *scoping* attraverso la redazione del documento preliminare.

Autorità procedente e competente

La giurisprudenza ha affermato che il trasferimento delle competenze in ordine al procedimento di approvazione del piano operato dalla L. R. n. 11/99, implica necessariamente il trasferimento anche delle competenze in ordine alla procedura VAS, cosicché deve ritenersi del tutto legittimo che "l'autorità procedente" e "l'autorità competente" coincidano nello stesso Ente, cioè nel Comune (TAR Pescara, sent. 09/02/20132 n. 51).

La stessa Regione, con circolare n. 19565 del 31 luglio 2008 trasmessa a tutti i Comuni e alle Province, aveva declinato la propria competenza al riguardo, individuando nell'amministrazione comunale l'ente a cui fa capo sia l'autorità procedente che l'autorità competente. Pertanto, nell'ambito del presente procedimento di VAS, l'autorità procedente e l'autorità competente coincidono con il Comune di Pescara.

Fasi del procedimento amministrativo del PUMS

L'iter di formazione del PUMS (in accordo con il Decreto MIT del 4 agosto 2017) prevede le seguenti fasi:

- adozione in Giunta Comunale
- pubblicazione per 30 giorni e raccolta delle osservazioni
- controdeduzioni alle osservazioni e approvazione in Consiglio Comunale.

L'elaborato sottoposto a VAS è stato adottato in Giunta Comunale in data 03/05/2018 e contiene la diagnosi della situazione di fatto e le scelte strategiche da porre alla base del piano. Il perfezionamento delle azioni di dettaglio deve potersi arricchire di tutta una serie di indicazioni da acquisire durante l'iter di perfezionamento del piano, anche attraverso la sinergia con la parallela procedura di VAS.

Panoramica degli obblighi relativi alla consultazione come derivati dal D. Lgs 4/2008		
FASI V.A.S.	ATTIVITÀ DI CONSULTAZIONE/INFORMAZIONE	TERMINI TEMPORALI
Rapporto Preliminare (scoping)	Avvio delle attività di consultazione delle ACA sul Rapporto Preliminare (art. 13, commi 1,2).	La consultazione si conclude entro 90 gg. (salvo diverse disposizioni).
Rapporto Ambientale e Proposta di Piano	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comunicazione all'autorità competente della proposta di Piano comprensiva di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica (art. 13 comma 5). 2. Pubblicazione di avviso su GU o BUR (art. 14, comma1). 3. Deposito dei documenti e pubblicazione sul sito web. 4. Consultazione delle ACA (art. 13, comma 1). 5. Consultazione del pubblico (art. 6, comma 2). 	Entro il termine di 60 gg. dalla pubblicazione dell'avviso (punto 2), chiunque può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.
Formulazione del parere motivato	L'autorità competente (e procedente) svolge le attività tecnico istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati a seguito della consultazione ed esprime il proprio parere motivato.	Entro il termine di 90 gg. a decorrere dalla scadenza di tutti i termini di cui ai punti precedenti.

Revisione del piano (eventuale)	L'autorità procedente (e competente), provvede, ove necessario, alla revisione del piano o programma alla luce del parere motivato espresso prima della presentazione del piano o programma per l'adozione o approvazione.	–
Adozione/ approvazione del piano	Trasmissione del piano o programma e del rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma.	–

1.3 FINALITÀ E CONTENUTI DEL DOCUMENTO DI SCOPING

L'analisi preliminare, detta anche *scoping*, viene predisposta con riferimento ai criteri dell'Allegato I, Parte II, del D.lgs.152/2006 e s.m.i., ed ha la finalità di definire i riferimenti concettuali e operativi attraverso i quali si elaborerà la valutazione ambientale. In particolare, nel rapporto preliminare, vanno stabilite indicazioni di carattere procedurale (autorità coinvolte, metodi per la partecipazione pubblica, ambito di influenza, metodologia di valutazione adottata, ecc.) e indicazioni di carattere analitico (presumibili impatti attesi dall'attuazione del Piano, analisi preliminare delle tematiche ambientali del contesto di riferimento e definizione degli indicatori).

Questa fase deve prevedere un processo partecipativo che coinvolga le autorità con competenze ambientali (ACA) potenzialmente interessate dall'attuazione del piano, affinché condividano il livello di dettaglio e la portata delle informazioni da produrre e da elaborare, nonché le metodologie per la conduzione dell'analisi ambientale e della valutazione degli impatti.

Le finalità del presente rapporto sono riconducibili a tre punti fondamentali: l'impostazione metodologica della valutazione che sarà oggetto del Rapporto Ambientale; la definizione dello stato di fatto (scenario 0) del contesto di riferimento del PUMS; l'avvio delle consultazioni con le ACA e con il pubblico.

L'articolazione dei contenuti del documento di *scoping* fa riferimento ai seguenti punti:

- Obiettivi strategici generali di sostenibilità;
- Ambiti di influenza del Piano e orizzonte temporale;
- Definizione Autorità con Competenze Ambientali (ACA) coinvolte e modalità di consultazione;
- Analisi preliminare di contesto e indicatori;
- Individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità;
- Presumibili impatti del Piano;
- Descrizione del metodo di valutazione.

Parte seconda | inquadramento

Rapporto con piani e programmi	
Regionale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quadro di Riferimento Regionale (QRR) ▪ Piano Regionale Paesistico (PRP) ▪ Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) ▪ Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) ▪ Piano Stralcio di Bacino Difesa delle Alluvioni (PSDA) ▪ Piano di Tutela delle Acque (PTA) ▪ Piano ATO per la gestione del servizio idrico integrato ▪ Piano di Risanamento e Tutela della Qualità dell’Aria (PRTQA) ▪ Piano Regionale di Tutela e Risanamento Ambientale (PRTRA) ▪ Piano Regionale Gestione Rifiuti (PRGR) ▪ Piano Energetico Regionale (PER)
Provinciale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
Comunale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piano Regolatore Generale (PRG) ▪ Piano Urbano del Traffico (PUT)/Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) ▪ Il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV) ▪ Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale di Pescara ▪ Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) ▪ Piano di Rischio Aeroportuale ▪ Studio di Microzonazione Sismica ▪ Piano di Protezione Civile Comunale
Strategica	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pescara città della conoscenza e del benessere: indirizzi strategici per il governo del territorio
Obiettivi strategici di sostenibilità del PUMS	
Sostenibilità economica	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Efficientamento della performance funzionale
Sostenibilità ambientale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Miglioramento della qualità dell’ambiente
Sostenibilità sociale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento della valenza sociale del servizio
Quadro delle azioni in corso	
Opere strategiche di breve, medio e lungo periodo programmate sul territorio comunale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Progetto del sistema di trasporto pubblico in sede propria; ▪ Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS); ▪ Progetto “Periferie”; ▪ Progetto “Bici in Rete”; ▪ Progetto Bike Sharing a flusso libero; ▪ Piano Urbano della Mobilità ciclistica di Pescara (BICIPLAN); ▪ Rete Urbana Cicloviaria (RUC); ▪ Cicropolitana; ▪ Progetto mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro”.

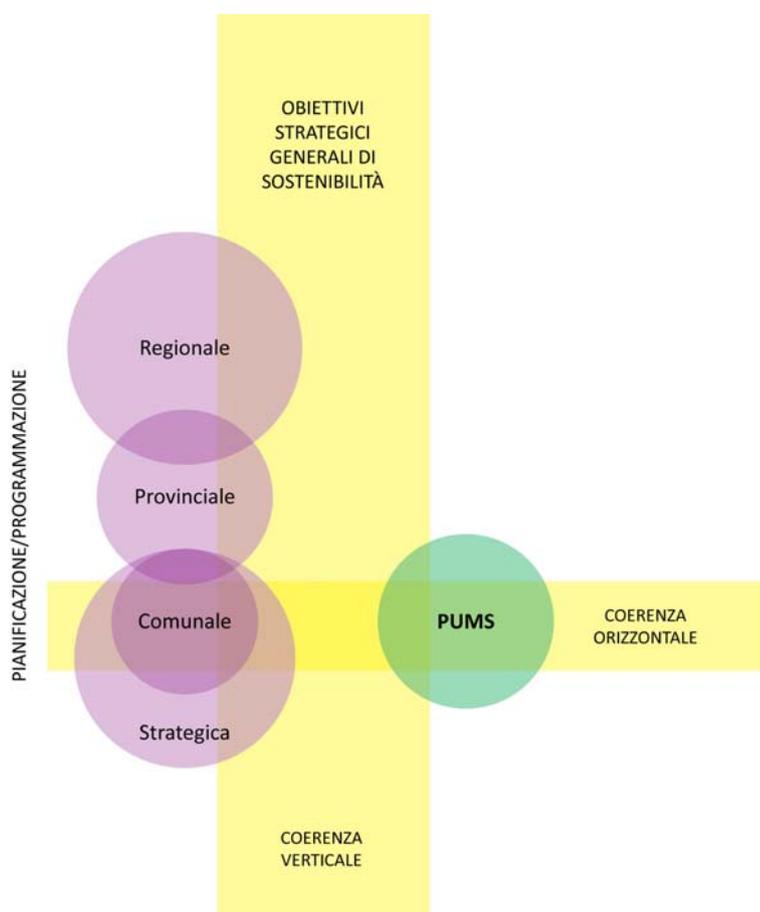
2 | Obiettivi strategici generali di sostenibilità

La prima fase del processo di valutazione (preliminare) riguarda la definizione degli obiettivi di sostenibilità (economica, sociale, ambientale) dettati dalle politiche sovraordinate e locali, che saranno successivamente confrontati, nel rapporto ambientale, con le strategie e le finalità del PUMS, mediante le analisi di coerenza esterna verticale (relativa cioè a piani e programmi sovraordinati) e orizzontale (relativa cioè a piani e programmi comunali).

L'analisi degli obiettivi strategici generali di sostenibilità è mirata ad evidenziare le relazioni che intercorrono tra il PUMS e gli strumenti di pianificazione/programmazione vigenti, onde rilevare eventuali incompatibilità e/o conflittualità tra obiettivi. Essa deve pertanto possedere le seguenti caratteristiche:

- essere strettamente integrata con le finalità del PUMS;
- essere riferita ai punti di forza e di debolezza del territorio oggetto del PUMS, individuati e descritti dall'analisi preliminare di contesto;
- recepire e contestualizzare gli obiettivi derivati da piani, programmi e politiche sovraordinate.

A tale scopo, nei paragrafi successivi, una volta selezionati i Piani e i Programmi di riferimento, si procederà ad esaminare gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale in essi contenuti e, parallelamente, ad illustrare le finalità e gli obiettivi del PUMS onde impostare le successive analisi di coerenza, come evidenziato nel seguente schema.



2.1 Rapporto con piani e programmi

Nell'elaborare il PUMS di Pescara è stato necessario confrontarsi con gli strumenti di pianificazione sovraordinata al fine di recepirne gli orientamenti generali. L'analisi del contesto pianificatorio esistente ha la finalità di verificare la coerenza esterna (orizzontale e verticale) delle scelte e delle strategie poste alla base del PUMS.

Per *coerenza esterna* si intende la corrispondenza tra gli obiettivi strategici previsti dal PUMS di Pescara e quelli relativi alla pianificazione e programmazione di livello sovracomunale (coerenza esterna verticale) e comunale (coerenza esterna orizzontale). La *coerenza interna*, invece, riguarda gli obiettivi specifici e le azioni previste dal PUMS, i cui effetti sull'ambiente vengono valutati mediante l'insieme degli indicatori che lo rappresentano.

Di seguito si riporta una sintesi degli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale, che illustra gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale in essi contenuti, per la verifica di coerenza esterna delle proposte del PUMS. Per quanto attiene la coerenza interna, questa sarà approfondita successivamente nel Rapporto Ambientale in funzione degli esiti del confronto sul presente documento preliminare e dell'eventuale avanzamento della definizione delle azioni del PUMS.

Livello	Strumenti di pianificazione/programmazione	Anno di riferimento
REGIONALE	▪ Quadro di Riferimento Regionale (QRR)	2000
	▪ Piano Regionale Paesistico (PRP)	1990 (agg. cart. 2004)
	▪ Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)	2011/2012 (agg. 2016)
	▪ Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)	2008
	▪ Piano Stralcio di Bacino Difesa delle Alluvioni (PSDA)	2007
	▪ Piano di Tutela delle Acque (PTA)	2010
	▪ Piano ATO per la gestione del servizio idrico integrato	2003
	▪ Piano di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA)	2007
	▪ Piano Regionale di Tutela e Risanamento Ambientale (PRTRA)	2006 (agg. 2013)
	▪ Piano Regionale Gestione Rifiuti (PRGR)	2018
	▪ Piano Energetico Regionale (PER)	2009
PROVINCIALE	▪ Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	2001
COMUNALE	▪ Piano Regolatore Generale (PRG)	2007
	▪ Piano Urbano del Traffico (PUT): Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	2005
	▪ Il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV)	2007
	▪ Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale di Pescara	2009
	▪ Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS)	2017
	▪ Piano di Rischio Aeroportuale	2014
	▪ Studio di Microzonazione Sismica	2015
▪ Piano di Protezione Civile Comunale	2013	
STRATEGICO	▪ Pescara città della conoscenza e del benessere: indirizzi strategici per il governo del territorio	2017

Pianificazione Regionale

Il sistema della pianificazione regionale è composto da piani generali di inquadramento (QRR, PRP, ecc.) e piani di settore (PAI, PSDA, ecc.) che individuano e disciplinano specifiche aree di tutela e di pericolosità.

Il **Quadro di Riferimento Regionale (QRR)**, approvato con D.G.R. n. 1362 del 27/12/2000, è lo strumento che definisce indirizzi e direttive di politica regionale per la pianificazione e la salvaguardia del territorio. Inoltre rappresenta il fondamentale strumento di indirizzo e di coordinamento della pianificazione di livello intermedio e locale. Esso fissa strategie ed individua gli interventi mirati al perseguimento di obiettivi generali, articolati in obiettivi specifici e azioni programmatiche. Gli obiettivi generali sono tre:

- Qualità dell'ambiente;
- Efficienza dei sistemi insediativi;
- Sviluppo dei settori produttivi trainanti.

In particolare i comuni della fascia costiera sono coinvolti nelle strategie che mirano alla "tutela e valorizzazione della costa" e allo sviluppo del "Corridoio Adriatico", sia in termini di sistema insediativo che di sistema infrastrutturale. Nell'ambito di tali previsioni generali, Pescara riveste un ruolo di particolare rilievo dato dalla presenza di un importante tratto, attualmente ultimato, del "corridoio verde adriatico", cioè del percorso ciclo-pedonale lungo l'ex tracciato ferroviario costiero.

In relazione all'ambito di intervento e agli obiettivi del PUMS, il QRR individua un "Progetto speciale territoriale" per la costa nord, Teramana e Pescara (da dividersi in due sottoprogetti relativi ai due assi Montesilvano-Pescara-Francavilla-Silvi e Pineto-Martinsicuro), di cui di seguito si riportano i contenuti generali come definiti nell'art. 22 delle NTA:

- alleggerire il tessuto urbano che si attesta sull'arenile eliminando una serie di funzioni improprie;
- superare l'attuale sistema che vede l'asse viario (SS 16) come strada di collegamento e quindi come barriera tra la città e l'arenile;
- configurare l'intera riviera come parco lineare urbano;
- riqualificare il percorso litoraneo con funzioni di stretto servizio locale, di passeggiata, di pista ciclabile, di sosta parcheggio;
- integrare arenile e tessuto urbano sia in termini fisici sia di relazioni-funzioni;
- declassare e arretrare la ferrovia subordinatamente ai Programmi nazionali;
- realizzare parchi naturali alla foce dei fiumi.

Il **Piano Regionale Paesistico (PRP)** è il principale strumento di pianificazione "*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*" (Piano Regionale Paesistico, Norme Generali, Titolo I, Articolo 1). Il PRP oltre a definire le "categorie di tutela e valorizzazione" del territorio, pone le basi per la successiva istituzione di parchi e riserve naturali, individuando ambiti di particolare pregio ambientale che rimandano a specifici piani di dettaglio. Pertanto è necessario verificare, in fase di valutazione, che siano rispettati i vincoli imposti dal PRP volti alla tutela e la valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente, dei corridoi fluviali e delle emergenze storiche ed artistiche presenti sul territorio, articolati secondo le seguenti categorie:

- zone A: conservazione integrale e parziale;
- zone B: trasformabilità mirata;
- C: trasformabilità condizionata;
- Aree di particolare complessità e piani di dettaglio;
- Elementi puntuali.

I vincoli paesistici relativi al territorio comunale di Pescara riguardano nello specifico l'ambito fluviale, la fascia costiera, alcune zone collinari e l'area della riserva naturale Pineta Dannunziana, come si osserva nella seguente mappa (tavola B5 del PRG contenente il Piano Regionale Paesistico).



Secondo l'articolazione degli usi compatibili del PRP, nell'ambito dell'uso turistico sono comprese diverse tipologie di infrastrutture, per le quali sono specificate le compatibilità e gli ambiti di interesse.

4.1 Infrastrutture di attrezzamento, fruizione e servizio, nei seguenti ambiti:

a) per gli ambiti montani percorsi escursionistici, percorsi attrezzati, maneggi, attrezzature di rifugio, ristoro e soccorso, parcheggi, verde attrezzato e attrezzature all'aperto per il tempo libero, parchi e riserve naturali;

b) per i bacini sciistici: piste ed impianti a fune, per sci invernale e/o estivo;

c) per gli ambiti costieri percorsi escursionistici, percorsi attrezzati, maneggi, attrezzature di rifugio e ristoro, parcheggi, verde attrezzato e attrezzature all'aperto per il tempo libero, parchi e riserve naturali, impianti sportivi;

d) per gli ambiti fluviali percorsi escursionistici, percorsi attrezzati, maneggi, attrezzature di rifugio e ristoro, soccorso, parcheggi, verde attrezzato e attrezzature all'aperto per il tempo libero, parchi e riserve naturali, giardini, impianti sportivi, servizi ed attrezzature balneari;

4.2. infrastrutture di accesso, di stazionamento e di distribuzione.

Per tutti gli altri casi è necessario verificare la compatibilità con il vincolo paesistico e richiedere i relativi nulla osta.

In base all'art. 9 della L.R. 152/1998, il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (PRIT)** deve realizzare un sistema integrato dei trasporti adeguato alle aspettative di sviluppo socio-economico, come delineate nel Programma Regionale di Sviluppo, e compatibili con le esigenze di tutela della qualità della vita. Gli obiettivi principali del PRIT, con cui il PUMS si deve confrontare, definiscono il quadro esigenziale al quale riferire le strategie per la mobilità delle persone e delle merci, attraverso specifiche azioni che mirano alla razionalizzazione della dotazione infrastrutturale e alla erogazione dei servizi di trasporto. Tali obiettivi sono sintetizzati nei seguenti punti:

1. Garantire la piena accessibilità al sistema regionale e nazionale di trasporto per tutti i cittadini, con riduzione del *gap* infrastrutturale e di servizi sia per le zone interne che per le aree a forte concentrazione demografica e di sviluppo;
2. Riequilibrare la ripartizione modale della domanda di trasporto, sia di passeggeri che di merci, al fine di ottimizzare le condizioni di esercizio per ciascuna modalità, utilizzando pienamente il sistema delle infrastrutture esistenti;
3. Individuare un modello di ridefinizione delle competenze delle Istituzioni e degli Enti che hanno potere sui trasporti;
4. Riordino delle imprese di produzione del servizio di trasporto;
5. Elevare gli standard di sicurezza per tutte le reti e per tutti i servizi di trasporto;
6. Ottimizzare il sistema complessivo dei costi della mobilità pubblica e privata attraverso la valutazione del costo generalizzato del trasporto;
7. Salvaguardare le particolari valenze ambientali, architettoniche e paesaggistiche del territorio attraverso idonee scelte modali di trasporto;
8. Instaurare uno stretto collegamento con le politiche di sviluppo economico e sociale per adeguare le reti alle necessità produttive attraverso un Ufficio di Piano;
9. Introdurre lo sviluppo delle reti immateriali di comunicazione, ed in generale sviluppare la telematica nei trasporti;
10. Collegare le scelte infrastrutturali e gestionali ai bilanci e ai documenti finanziari di accompagnamento.

Per il perseguimento degli obiettivi generali sovraesposti, il PRIT si basa su alcune idee-forza che derivano da piani e programmi quadro (quali il Documento Strategico Nazionale o il Quadro Regionale di Riferimento) e di settore (PGTL, SNIT, ecc.), o previste in strumenti attuativi, programmatici e finanziari. Gli obiettivi specifici derivanti da tali riferimenti, possono essere così schematizzati:

- decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale;
- connessione della costa con le aree interne;
- sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;
- realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture dello S.N.I.T.;
- organizzazione del sistema ferroviario regionale sia infrastrutturale e sia gestionale;
- integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto ed informatizzazione della gestione del T.P.L.;
- sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo;
- sviluppo della telematica nell'intero settore ed in particolare nel trasporto merci;
- incremento della rete dei trasporti a fune con l'obiettivo di sviluppare ed integrare le zone interne e i centri turistici con le aree più fortemente sviluppate;
- razionalizzazione e sviluppo della rete interportuale e dei centri merci ed in generale della logistica.

Gli obiettivi generali del PRIT, già segnalati all'interno del PUMS, prevedono in sintesi il miglioramento dell'accessibilità al porto e all'aeroporto, sia dalla rete stradale che da quella del trasporto pubblico, nonché l'adeguamento funzionale delle principali stazioni ferroviarie, autostazioni e terminal di partenza per il TPL su gomma, che vanno ripensate e attrezzate quali piattaforme da utilizzare per lo scambio intermodale tra i servizi ferroviari, quelli del trasporto pubblico su gomma e la mobilità privata (fonte PUMS). Nello specifico, gli interventi prioritari proposti dal PRIT per l'area pescarese riguardano:

- il potenziamento a quattro corsie della strada ex SS.602 in sinistra del fiume Pescara;
- la realizzazione di sottopassaggi pedonali sulla tratta ferroviaria Pescara-Sulmona;
- la realizzazione di nuove fermate del SFMR.

Il Piano Stralcio Difesa dalle Alluvioni (PSDA), quale stralcio del Piano di Bacino, è inteso come strumento di individuazione delle aree a rischio alluvionale e quindi da sottoporre a misure di salvaguardia, ma anche di delimitazione delle aree di pertinenza fluviale. Il Piano è, quindi, funzionale a consentire, attraverso la programmazione di azioni (opere, vincoli, direttive) il conseguimento di un assetto fisico dell'ambito fluviale compatibile con la sicurezza idraulica, l'uso della risorsa idrica, l'uso del suolo (ai fini insediativi, agricoli, industriali) e la salvaguardia delle componenti naturali ed ambientali (art. 17, comma 6-ter, Legge 18/05/1989 n. 183). Il territorio comunale di Pescara è interessato dal bacino idrografico del Fiume Pescara per il quale il PSDA individua, lungo il corso del fiume e in prossimità della foce, le zone di tutela dal rischio di esondazione in ordine a quattro classi di pericolosità, ponendo vincoli e/o limitazioni all'edificazione. Gli strumenti di pianificazione comunali, sono tenuti a recepire tali indicazioni e ad evitare conflittualità tra nuove le previsioni e le prescrizioni dello strumento sovra ordinato. Pertanto, in relazione al PSDA, si considera quale obiettivo di sostenibilità ambientale quello del rispetto del vincolo di esondazione relativo alla pericolosità idraulica del bacino suddetto.

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici di Rilievo Regionale Abruzzesi e del Bacino Interregionale del Fiume Sangro "Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi" (di seguito denominato **PAI**) viene definito dal legislatore quale *"strumento conoscitivo, normativo e tecnico - operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla*

conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato" (art. 17, Legge 18/05/1989 n. 183, Legge Quadro in materia di difesa del suolo). Il PAI individua le zone di rischio di pericolosità da frana secondo 3 classi di pericolosità (P1-moderata, P2-elevata, P3-molto elevata) e le aree interessate da dissesti generati da scarpate, inibendo o limitando l'edificazione in tali aree. Il PUMS, nel recepire tale strumento sovraordinato, in fase di progettazione e di attuazione, è tenuto ad evidenziare le criticità esistenti e ad evitare il verificarsi di conflittualità con il vincolo. Pertanto si evidenzia quale obiettivo generale di sostenibilità ambientale del PAI quello della tutela delle aree a rischio di dissesto idrogeologico.

Il **Piano di Tutela delle Acque (PTA)** è lo strumento tecnico e programmatico attraverso il quale la Regione realizza gli obiettivi di tutela quali-quantitativa previsti dall'art. 121 del D.Lgs. 152/06. *"Il Piano di tutela delle acque costituisce uno specifico piano di settore ..."* e *"... contiene, oltre agli interventi volti a garantire il raggiungimento o il mantenimento degli obiettivi di cui alla parte terza del presente decreto, le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico"* (D.Lgs. 152/06 e s.m.i. art. 121, Parte III, Sez. II, Titolo IV, Capo I). Il piano classifica le acque superficiali e sotterranee e fissa gli obiettivi e le misure di intervento per la riqualificazione delle acque superficiali e sotterranee classificate. I contenuti del PTA riguardano in generale la descrizione delle caratteristiche del bacino idrografico, sia per le acque superficiali che sotterranee, la sua rappresentazione cartografica, e l'individuazione delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dall'attività antropica sullo stato delle acque, con l'evidenziazione delle aree sensibili e vulnerabili.

I principali obiettivi di qualità ambientale del piano individuati dalla Regione sono:

- prevenire e ridurre l'inquinamento ed attuare il risanamento dei corpi idrici inquinanti;
- conseguire il miglioramento dello stato delle acque e garantire adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi;
- perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- mantenere la capacità naturale di auto depurazione dei corpi idrici nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;
- mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità.

Il **Piano ATO** per la gestione del servizio idrico integrato relativo all'Ambito Territoriale n. 4 "Pescarese", la cui prima stesura approvata dall'Assemblea dell'ATO con delibera n. 13 del 08/04/2002 è stata aggiornata nel 2003, è un piano d'area vasta e di lungo periodo, con validità di venticinque anni (dal 2003 al 2027). L'ambito comprende n.64 comuni di cui n.45 in Provincia di Pescara, n.12 in Provincia di Chieti e n.7 in Provincia di Teramo. Nell'ambito ricadono centri di rilevante importanza quali Pescara, Chieti, Montesilvano, Francavilla e Penne. Il territorio sotteso dall'ambito comprende quindi l'area della vallata del fiume Pescara di alta valenza dal punto di vista socio-economico commerciale ed industriale. Come è noto nella vallata del Pescara sono ubicate le maggiori industrie della Regione nonché le grandi infrastrutture dell'area metropolitana CH-PE (ferrovia, porto, aeroporto, interporto etc.).

Gli obiettivi di piano riguardano sia lo standard tecnico-qualitativo, quali la manutenzione e la funzionalità della rete acquedottistica, sia l'organizzazione gestionale del Servizio Idrico Integrato tramite l'integrazione della rete esistente e la realizzazione di nuove opere. In generale, gli interventi previsti dal piano si

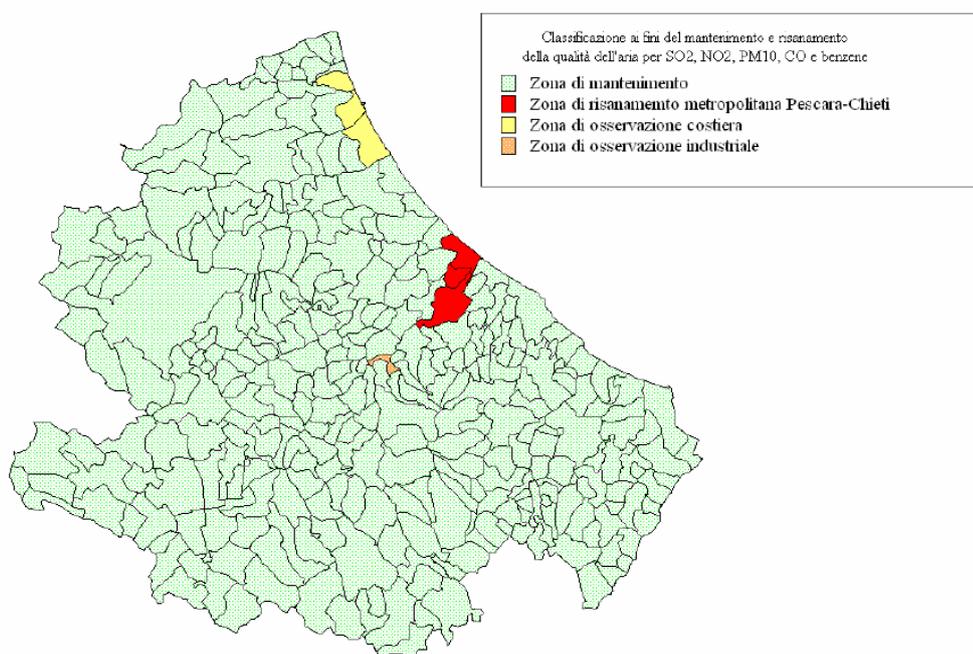
concentrano lungo le principali direttrici degli abitati dell'area metropolitana Pescara-Chieti-Montesilvano-Francavilla al Mare-Silvi e cioè l'asse del fiume Pescara e il sistema costiero.

Il **Piano di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA)** approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 861/c del 13/08/2007 e con Delibera di Consiglio Regionale n. 79/4 del 25/09/2007, è stato redatto in base ai dettami legislativi del D.M. del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 1 ottobre 2002 n. 261, contenente il "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per la elaborazione del piano e programmi di cui agli artt. 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999 n. 351", pubblicato sulla G.U. n. 272 del 20 novembre 2002.

Il piano ha il fine di:

- elaborare piani o programmi di miglioramento della qualità dell'aria nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di uno o più inquinanti superano i limiti legislativi;
- elaborare piani di mantenimento della qualità dell'aria, nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite;
- ottimizzare il monitoraggio della qualità dell'aria;
- contribuire al raggiungimento dei limiti nazionali di emissioni;
- conseguire un miglioramento in riferimento alle problematiche globali quali la produzione di gas serra.

L'analisi conoscitiva condotta dal piano fa rilevare che la qualità dell'aria, con riferimento al biossido di azoto ed altri inquinanti, nell'area metropolitana di Pescara-Chieti è critica e non presenta segnali rilevanti di miglioramento. Pertanto il piano individua strategie e scenari per la riduzione delle emissioni ponendo particolare attenzione alle zone di risanamento risultanti dalla zonizzazione del territorio regionale (in figura la classificazione del territorio ai fini del mantenimento e risanamento della qualità dell'aria per ossidi di zolfo, ossidi di azoto, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 micron, monossido di carbonio e benzene, fonte PRTQA).



In particolare, le misure dovrebbero permettere di:

- conseguire, entro il 2010 nelle zone definite di risanamento, il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria, stabiliti dalle più recenti normative europee con riferimento ai seguenti inquinanti: ossidi di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 micron, benzene;
- evitare, entro il 2010 nelle zone definite di mantenimento, il peggioramento della qualità dell'aria con riferimento ai seguenti inquinanti: ossidi di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 micron, benzene;
- conseguire un sostanziale miglioramento della qualità dell'aria relativamente all'ozono e tendere al raggiungimento dei valori bersaglio per il 2010;
- contribuire al rispetto dei limiti nazionali di emissione degli ossidi di zolfo, ossidi di azoto, composti organici volatili ed ammoniaca;
- conseguire entro il 2008 il rispetto dei limiti di emissione, con riferimento agli ossidi di zolfo, ossidi di azoto e polveri, per i grandi impianti di combustione;
- conseguire una considerevole riduzione delle emissioni dei precursori dell'ozono e porre le basi per il rispetto degli standard di qualità dell'aria per tale inquinante;
- contribuire con le iniziative di risparmio energetico, di sviluppo di produzione di energia elettrica con fonti rinnovabili e tramite la produzione di energia elettrica da impianti con maggiore efficienza energetica a conseguire, entro il 2010, la percentuale di riduzione delle emissioni prevista per l'Italia in applicazione del protocollo di Kyoto.

A tale scopo il piano individua una serie di interventi, tra i quali quelli da attuare sul traffico nella zona metropolitana di Pescara-Chieti, di seguito definiti:

MT1. Introduzione nel piano metropolitano del traffico della Zona di risanamento metropolitana Pescara-Chieti delle seguenti misure:

- Riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante l'istituzione (e l'estensione ove presenti) di zone a traffico limitato nelle aree urbane;
- Disincentivazione dell'uso del mezzo privato tramite introduzione/estensione delle zone di sosta a pagamento ed incremento del pedaggio;
- Riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante interventi di "car pooling" e "car sharing";
- Divieto di circolazione dei ciclomotori PRE ECE nelle aree urbane delle zone di risanamento;
- Effettuazione di uno studio e successivi interventi per la razionalizzazione della consegna merci mediante regolazione degli orari ed incentivo al rinnovo del parco circolanti orientandolo verso veicoli a basso (metano) o nullo (elettrico) impatto ambientale;
- Limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti all'interno nelle aree urbane ovunque sia possibile l'uso alternativo dell'autostrada;
- Riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante l'incremento delle piste ciclabili e di percorsi ciclopedonali; in questa misura va progettata lo sviluppo delle piste ciclabili urbane curando al massimo i parcheggi di scambio mezzo pubblico extraurbano – bicicletta.

- MT2. Introduzione di sistemi di abbattimento delle emissioni sui mezzi pubblici circolanti nelle aree urbane delle zone di risanamento (SOx, NOx, CO, CO2, PM10).
- MT3. Limitazione circolazione dei mezzi pesanti all'interno nelle aree urbane delle zone di risanamento (SOx, NOx, CO, CO2, PM10) ovunque sia possibile l'uso alternativo dell'autostrada.
- MT4. Mantenimento e sviluppo di trasporto elettrico o ibrido (elettrico + metano) urbano (SOx, NOx, CO, CO2, PM10) incrementando l'aumento dell'offerta di mobilità sui mezzi pubblici e vincolandolo all'acquisto esclusivamente di veicoli a basso o nullo impatto ambientale finanziando l'extracosto rispetto a bus tradizionali.
- MT5. Riduzione della velocità sui tratti delle autostrade limitrofi alle aree urbane delle zone di risanamento (SOx, NOx, CO, CO2, PM10).
- MT6. Supporto allo sviluppo ed alla estensione del trasporto passeggeri su treno (SOx, NOx, CO, CO2, PM10) in ambito regionale e locale.
- MT7. Sviluppo di iniziative verso il livello nazionale ai fini della riduzione della pressione dovuta al traffico merci su gomma sulle autostrade (SOx, NOx, PM10) e incremento del trasporto su treno in maniera di stabilizzare i flussi di autoveicoli merci.
- MT8. Integrazione di misure ambientali (SOx, NOx, PM10) nel progetto *Sea Bridge*, in accordo con i soggetti interessati, ed in particolare:
- realizzazione di un piano per la gestione ottimale dell'intermodalità nave-treno nel trasporto merci al fine di evitare un aumento dell'impatto locale del trasporto merci sulle autostrade e nelle aree portuali;
 - pianificazione del divieto dell'utilizzo di oli combustibili pesanti da parte delle navi nei porti;
 - realizzazione di un progetto per la connessione delle navi alla rete elettrica a terra.
- MT9. Supporto a iniziative di gestione della mobilità (*Mobility Manager*) in ambito urbano (NOx, CO, COV, CO2, PM10).
- MT10. Adozione del Bollino Blu su tutto il territorio regionale al fine di sottoporre a regolare manutenzione e messa a punto i veicoli a motore (SOx, NOx, CO, COV, CO2, PM10).
- MT11. Installazione di nuovi impianti per la distribuzione del metano per i mezzi pubblici (SOx, NOx, CO, COV, CO2, PM10).
- MT12. Supporto all'installazione sul territorio regionale di impianti di distribuzione di carburanti *multifuel* che prevedano la distribuzione anche di miscele metano-idrogeno, e di progetti mirati a diffondere veicoli ed impianti fissi a basse emissioni inquinanti quali quelli alimentati ad idrogeno (SOx, NOx, CO, COV, CO2, PM10).
- MT13. Pianificazione di sistemi di trasporto in sede fissa quali la metropolitana leggera (SOx, NOx, CO, CO2, PM10).
- MT14. Realizzazione di uno studio di valutazione dell'impatto e pianificazione dei trasporti collettivi da e verso i centri commerciali ed i poli ricreativi attrattivi (SOx, NOx, CO, CO2, PM10) con limitazione dei trasporti privati.

Il PRTQA, con riferimento all'articolo 7 del decreto legislativo 4 agosto 1999 n.351, delimita la "Zona risanamento metropolitana di Pescara-Chieti", nella quale i Sindaci sono le autorità competenti alla gestione delle situazioni di rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme e in cui i Comuni,

in accordo con l'Amministrazione provinciale e la Regione, possono adottare Piani d'azione contenenti misure da attuare nel breve periodo, affinché sia ridotto il rischio di superamento.

Il **Piano Regionale Triennale di Tutela e Risanamento Ambientale (PRTRA)** previsto e disciplinato dall'art.225 della L.R. 15/2004, sulla scorta degli obiettivi e delle priorità scaturenti dai singoli strumenti programmatici di settore e dalla domanda di tutela espressa dal territorio, contiene la definizione del quadro degli interventi, con relativa ripartizione delle risorse finanziarie, l'individuazione dei soggetti attuatori, delle procedure di spesa e di verifica e controllo sulla attuazione e sui risultati conseguiti rispetto agli obiettivi.

Il PRTRA individua quali aree obiettivo, le zone per le quali si evidenziano situazioni critiche relativamente ai seguenti elementi:

- emissioni di inquinanti;
- concentrazione degli inquinanti;
- caratteristiche meteo-climatiche del territorio;
- presenza di recettori sensibili (popolazione, patrimonio culturale, aree naturali).

Secondo gli studi sugli indici di rischio per la popolazione, la città di Pescara risulta al primo posto della graduatoria, con valori molto elevati calcolati per i cinque inquinanti principali, dovuti a forti emissioni ed elevata densità abitativa.

In attinenza alle specifiche competenze del PUMS, gli obiettivi di sviluppo sostenibile del piano riguardano il risanamento dell'aria, la gestione dei rifiuti, le bonifiche dei siti contaminati, gli inquinamenti fisici (rumore), e prevedono i seguenti interventi:

- risanamento dell'aria
- monitoraggio dell'inquinamento atmosferico;
- redazione dei piani del traffico;
- inquinamento acustico riduzione della popolazione esposta a livelli di rumore che superano i limiti di legge.

Il **Piano Regionale Gestione Rifiuti (PRGR)**, adeguato nel 2017 in seguito alle modifiche della normativa nazionale (D.L.gs. n.152/2006 e s.m.i.) e regionale (L.R. n. 45/2007 e s.m.i.) e approvato con Legge Regionale n. 05 del 23 Gennaio 2018 recante "*Norme a sostegno dell'economia circolare – Adeguamento del Piano Regionale di Gestione Integrata dei Rifiuti (PRGR)*", è uno strumento di carattere ambientale, il cui obiettivo principale consiste nell'individuare il sistema più adeguato per la gestione integrata dei rifiuti sul territorio regionale. Si tratta di un piano che persegue direttamente obiettivi di sostenibilità ambientale legati alla corretta gestione dei rifiuti al fine di garantire la minimizzazione dei rischi di contaminazione delle diverse matrici ambientali compresa la tutela della popolazione. Gli obiettivi della pianificazione della gestione dei rifiuti sono articolati in tre macro categorie: obiettivi strategici, obiettivi prestazionali e obiettivi gestionali. Gli obiettivi strategici sono volti a perseguire la sostenibilità ambientale della gestione dei rifiuti attraverso le seguenti attività:

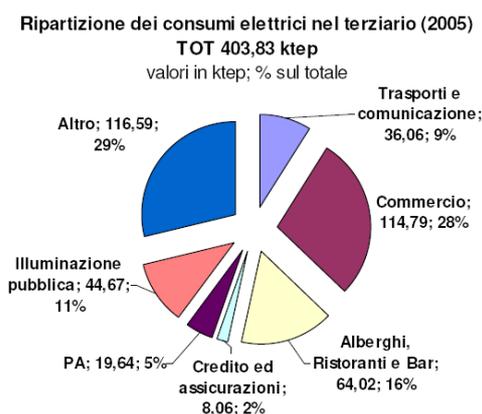
- a) assicurare le massime garanzie di tutela dell'ambiente e della salute, nonché di salvaguardia dei valori naturali e paesaggistici e delle risorse presenti nel territorio regionale;

- b) conformare la gestione dei rifiuti ai principi di responsabilizzazione e cooperazione di tutti i soggetti coinvolti, perseguendo l'economicità, l'efficienza e l'efficacia delle attività anche attraverso azioni a sostegno dell'ecofiscalità (incremento del Tributo Speciale in discarica a far corso dall'anno 2019, tariffe di accesso agli impianti in funzione dei livelli di produzione di RU, sviluppo della tariffazione puntuale);
- c) promuovere l'adozione di misure di prevenzione da applicare a tutte le fasi del ciclo di vita di un bene;
- d) garantire la tutela del territorio introducendo adeguati sistemi di valutazione per la localizzazione degli impianti di gestione rifiuti;
- e) promuovere lo sviluppo di processi di educazione, partecipazione e informazione dei cittadini oltre alla formazione ambientale degli operatori nell'ambito della gestione integrata dei rifiuti urbani e speciali;
- f) favorire l'attuazione di politiche ed azioni al fine di prevenire e limitare i fenomeni di contaminazione accidentale e informare il cittadino sul comportamento da tenere in caso di avvenuta contaminazione;
- g) promuovere, per quanto di competenza, lo sviluppo di una "green economy" regionale, fornendo impulso al sistema economico produttivo per il superamento della attuale situazione di crisi, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile, all'insegna dell'innovazione e della modernizzazione.

Il **Piano Energetico Regionale (PER)**, approvato con D.G.R. n. 470/C del 31 agosto 2009, è lo strumento principale attraverso il quale la Regione programma, indirizza ed armonizza nel proprio territorio gli interventi strategici in tema di energia. Si tratta di un documento tecnico nei suoi contenuti e politico nelle scelte e priorità degli interventi. Un forte impulso a predisporre adeguate politiche energetiche è stato impresso dai profondi mutamenti intervenuti nella normativa del settore energetico, nell'evoluzione delle politiche di decentramento che col DLgs. 31 Marzo 1998 n. 112 hanno trasferito alle Regioni e agli Enti Locali funzioni e competenze in materia ambientale ed energetica.

Gli obiettivi fondamentali del PER della Regione Abruzzo si possono ricondurre a due macroaree di intervento, quella della produzione di energia dalle diverse fonti (fossili e non) e quella del risparmio energetico; più nel dettaglio, i principali contenuti del PER riguardano:

- la progettazione e l'implementazione delle politiche energetico-ambientali;
- l'economica gestione delle fonti energetiche primarie disponibili sul territorio (geotermia, metano, ecc.);
- lo sviluppo di possibili alternative al consumo di idrocarburi;
- la limitazione dell'impatto con l'ambiente e dei danni alla salute pubblica, dovuti dall'utilizzo delle fonti fossili;
- la partecipazione ad attività finalizzate alla sostenibilità dello sviluppo.



In particolare, nel settore dei trasporti, la Regione intraprende azioni volte a valutare l'utilizzabilità di miscele metano-idrogeno in luogo di benzina per il trasporto di persone e merci in ambito urbano, come stabilito nella Deliberazione della Giunta Regionale N°1435 del 18 Dicembre 2006. Tali iniziative, pur se non contribuiranno in maniera macroscopica ai quattro obiettivi di Piano individuati, sono significative per la riduzione in ambito urbano dell'inquinamento atmosferico su piccola scala spazio-temporale. In tal modo il PER si fa anche carico, in parte, di risolvere problematiche più tipicamente di ambito locale.

Tra le strategie di attuazione, il PER prevede interventi sul consumo di bio-combustibili entro il 2010, di 69 ktep/anno di biocombustibili nel settore dei trasporti (5,75% dei consumi complessivi del settore), in recepimento delle normative italiane e comunitarie sul tema, e individua per il 2010, il piano di intervento indicato in Tabella, in cui la ripartizione per categoria veicolare è semplicemente indicativa dei possibili contributi percentuali di ciascun settore (Fonte: PER).

<i>Consumo bio-combustibili</i>	<i>ktep</i>	<i>% del segmento</i>
<i>Automobili</i>	31	5,0%
<i>Veicoli leggeri</i>	5	4,9%
<i>Veicoli pesanti ed autobus</i>	22	6,9%
<i>Motocicli</i>	0,15	1,0%
<i>Trasporti in agricoltura</i>	7	8,0%
<i>Trasporti nella silvicoltura</i>	0,04	8,0%
<i>Trasporti nell'industria</i>	4	8,0%
<i>Trasporti nelle Attività domestiche</i>	0,04	8,0%
TOTALE	69	5,8%

Pianificazione provinciale

Il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)** approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 78 del 25 maggio 2001 e reso vigente con la pubblicazione sul BURA n. 24 del 13/11/2002, riguarda l'intero territorio della Provincia di Pescara, per il quale costruisce uno sfondo unitario cui le amministrazioni locali devono richiamarsi nella costruzione delle proprie politiche. Criteri ispiratori del Piano sono la salvaguardia ambientale e naturale, la tutela del patrimonio storico, il riconoscimento dei diritti di cittadinanza e del valore della partecipazione nella costruzione e gestione di ogni politica territoriale. Obiettivo del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è la costruzione di un quadro di coerenze all'interno del quale le singole amministrazioni ed istituzioni presenti nel territorio della Provincia possano definire le politiche per il miglioramento della qualità e delle prestazioni fisiche, sociali e culturali del territorio provinciale (art. 1 delle NTA).

Il progetto di piano si articola in tre sezioni principali relative ai tre sistemi, ambientale, della mobilità e insediativo, che compongono lo scenario territoriale.

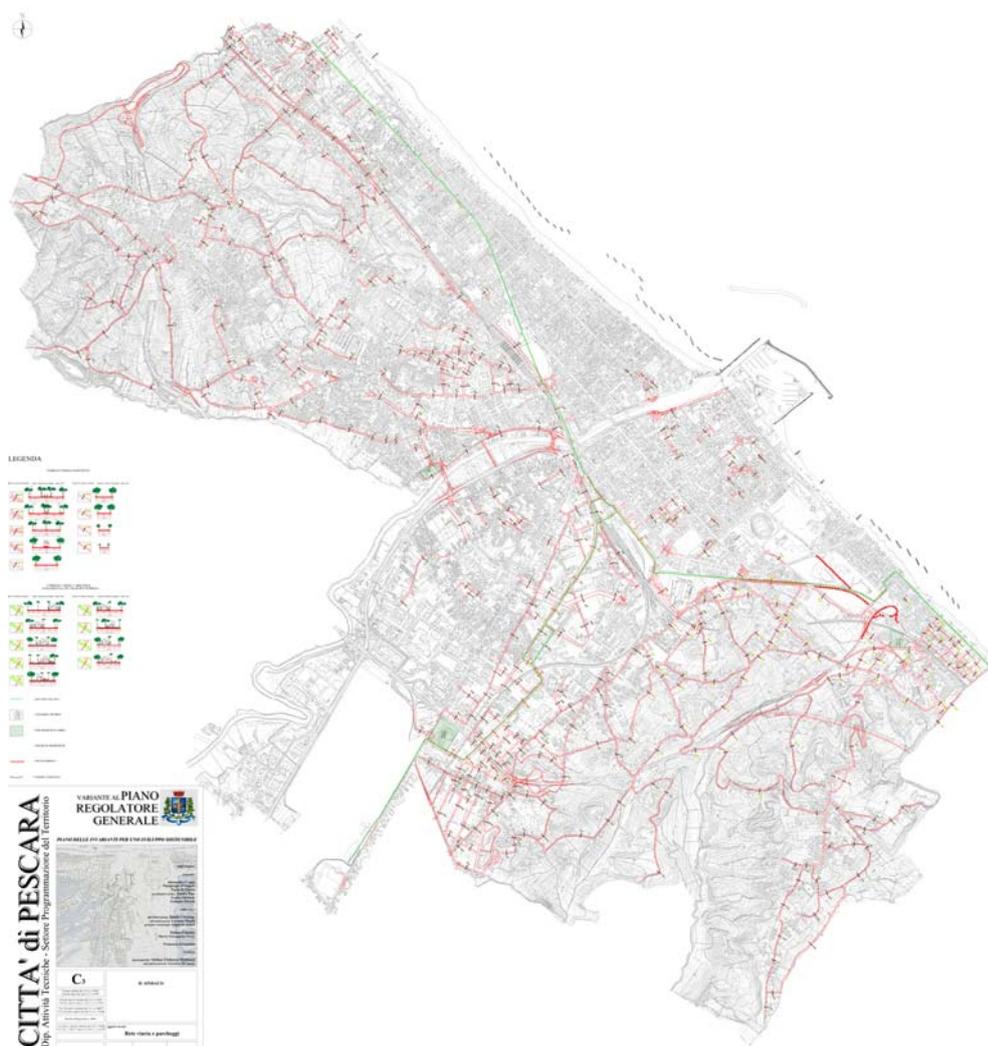
Il progetto del sistema della mobilità mira a garantire l'accessibilità e l'integrazione delle diverse parti del territorio, in particolare tra attività fortemente attrattive di traffico e reti stradali, considerando con grande attenzione le relazioni trasversali e non solo quelle lungo le valli principali. La realizzazione del progetto di sistema della mobilità deve corrispondere ad una modifica nella struttura dell'offerta di spazi e servizi che

comporti una maggiore attenzione per spazi e reti pedonali, ciclabili e destinati al trasporto pubblico. Il PTCP punta sui principi di complementarietà e integrazione tra infrastrutture di tipo diverso, creando le condizioni per un'offerta ampia e diversificata di servizi.

Pianificazione comunale

Il **Piano Regolatore Generale (PRG)** o “Piano delle invarianti per uno sviluppo sostenibile”, pone come obiettivo centrale 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 così come d'altronde richiede il necessario processo di adeguamento agli indirizzi contenuti nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Per quanto riguarda le previsioni relative al sistema della mobilità, il PRG fa riferimento allo “Studio sul corridoio verde” relativo al nuovo sistema di trasporto pubblico in sede riservata della città di Pescara, che individuava gli scenari alternativi del tracciato in funzione della domanda di trasporto espressa dal territorio. Tale elaborato può considerarsi oggi superato dai più recenti progetti messi in atto dall'amministrazione comunale e in corso di realizzazione.

Nelle tavole di PRG riguardanti la rete viaria e i parcheggi sono riportati gli elementi principali del sistema della mobilità urbana: cioè il percorso della direttrice fondamentale del trasporto pubblico in sede propria (corridoio verde), e i parcheggi di scambio (Tavola C3 - Rete viaria e parcheggi).



Il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)** approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 295 del 15/12/2005 e in fase di aggiornamento dal 2016, costituisce il primo dei tre livelli di progettazione in cui è articolato il Piano Urbano del Traffico (PUT). Il PGTU rappresenta il piano quadro del PUT e risulta costituito da un insieme coordinato di interventi e di indirizzi gestionali, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni infrastrutturali e mezzi di trasporto sostanzialmente invariati, volti al miglioramento delle condizioni della circolazione stradale dei mezzi pubblici e dei veicoli privati nell'area urbana, al potenziamento della mobilità non motorizzata e all'accrescimento delle condizioni di sicurezza stradale. Gli obiettivi e i contenuti di carattere generale del PGTU sono dettati dalle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico", emanate nel 1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici in attuazione dell'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada".

Gli obiettivi sono così definiti:

1. miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
2. miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
3. riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
4. risparmio energetico;

cui si aggiungono l'accordo con gli strumenti urbanistici ed i piani dei trasporti vigenti e il rispetto dei valori ambientali.

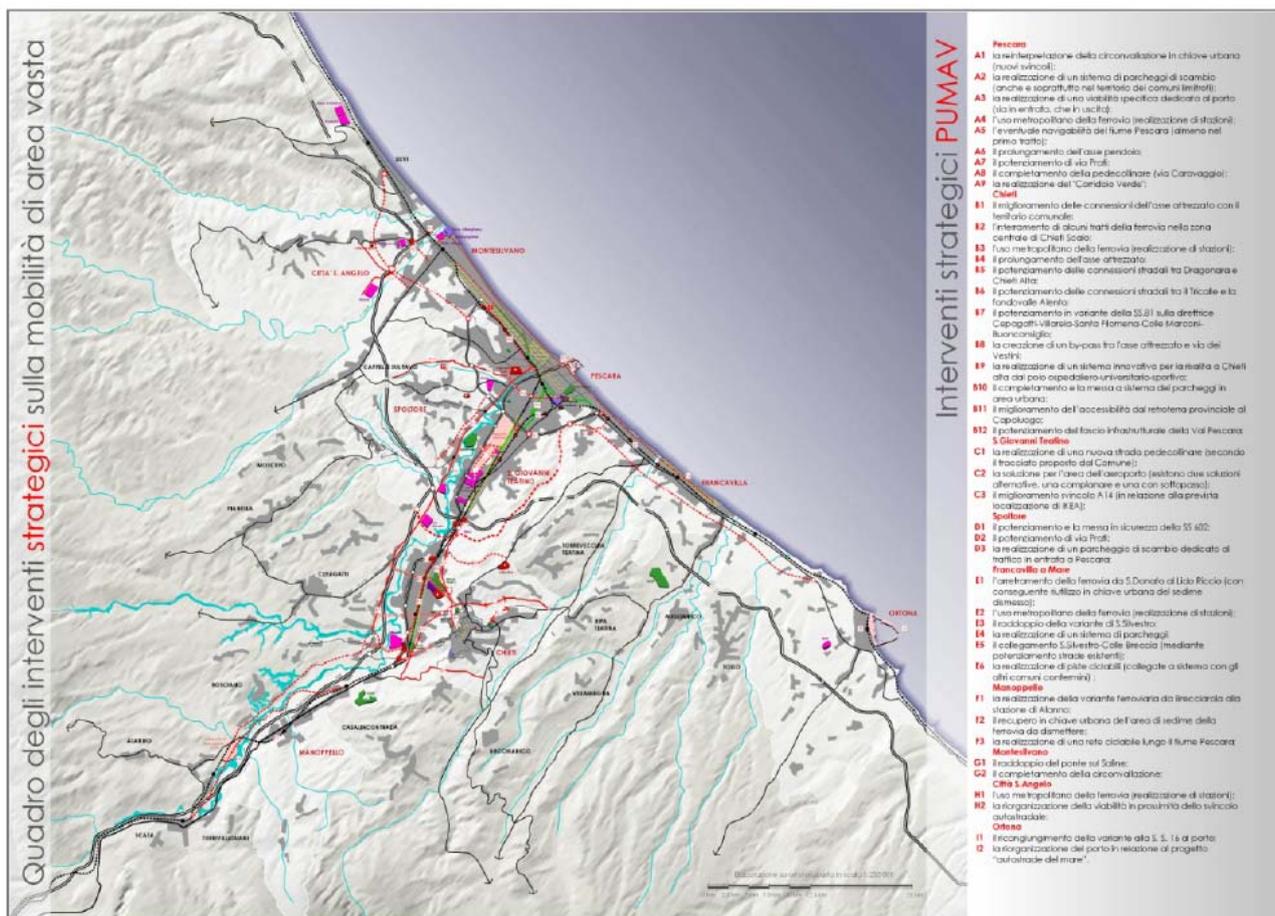
Il PGTU di Pescara è articolato in strategie e linee di intervento riferibili ai quattro ambiti di progettazione previsti dalle direttive.

- **Mobilità lenta:**
 - Favorire la permeabilità ciclo-pedonale trasversale verso la riviera;
 - Creare una rete continua di percorsi ciclo-pedonali;
 - Creare una rete di aree a mobilità ciclo-pedonale privilegiata.
- **Sosta veicolare:**
 - Ridurre la sosta veicolare su strada nelle aree centrali;
 - Incrementare il coefficiente di rotazione della sosta veicolare su strada;
 - Attrezzare aree di parcheggio sostitutive della sosta su strada;
 - Creare una rete di parcheggi esterni alle aree centrali funzionali all'interscambio.
- **Trasporto collettivo:**
 - Velocizzare i percorsi di accesso dei mezzi pubblici all'area centrale;
 - Diminuire il conflitto tra componente collettiva e privata del traffico;
 - Garantire la connessione con mezzi pubblici tra nodi di interscambio e area centrale;
 - Incrementare e ottimizzare le opportunità di interscambio.
- **Circolazione veicolare:**
 - Eliminare le cause passive di incidentalità sulla rete stradale;
 - Favorire un uso gerarchico-funzionale della rete stradale;
 - Minimizzare le percorrenze parassite sulla rete stradale;
 - Razionalizzare la circolazione a ridosso delle aree centrali;
 - Garantire l'accessibilità ai parcheggi dell'area centrale.

Il **Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV)** recepito e fatto proprio dalla Giunta del Comune di Pescara con Delibera GM n. 862/2007, quale quadro degli interventi strategici sulla mobilità di area vasta, cioè sintesi condivisa della progettualità legata al potenziamento dei principali nodi della rete regionale dei trasporti (Aeroporto d’Abruzzo, interporto, porti di Pescara e Ortona), prevedeva i seguenti interventi prioritari:

- 1) Viabilità di accesso al porto;
- 2) Realizzazione parcheggi di scambio;
- 3) Uso metropolitano della ferrovia (realizzazione stazioni);
- 4) Reinterpretazione circonvallazione;
- 5) Prolungamento sull’asse Pendolo;
- 6) Potenziamento di Via Prati;
- 7) Completamento della Pedecollinare;
- 8) Realizzazione del Corridoio Verde;
- 9) Navigabilità del fiume Pescara.

In particolare nel PUMAV, nell’ottica del potenziamento di assi e nodi stradali responsabili della mobilità di area vasta, si evidenziavano le relazioni tra l’armatura urbana e territoriale e i “poli attrattori di traffico”.



Il **Piano di Classificazione Acustica** del territorio comunale di Pescara, redatto in base alla Legge n. 447 del 1995, costituisce lo strumento attraverso cui l’Amministrazione Comunale disciplina i livelli massimi di rumore ammessi all’interno del territorio, in funzione della pianificazione della attività produttive in essere

e previste, della distribuzione degli insediamenti residenziali e, in breve, di tutte le specificità socioeconomiche del territorio. La zonizzazione acustica fornisce il quadro di riferimento per valutare i livelli di rumore presenti o previsti nel territorio comunale e, quindi, la base per programmare interventi e misure di controllo o riduzione dell'inquinamento acustico.

Obiettivi fondamentali sono quelli di prevenire il deterioramento di aree non inquinate e di risanare quelle dove attualmente sono riscontrabili livelli di rumorosità ambientale superiori ai valori limite. La zonizzazione è inoltre un indispensabile strumento di prevenzione per una corretta pianificazione, ai fini della tutela dall'inquinamento acustico, delle nuove aree di sviluppo urbanistico o per la verifica di compatibilità dei nuovi insediamenti o infrastrutture in aree già urbanizzate.

Le criticità emerse sul territorio comunale di Pescara fanno riferimento a:

- un centro urbano, che nella sua significativa crescita, si è andato connotando come polo accentratore di tutti i servizi primari e richiamando di fatto intensi flussi veicolari da tutta l'area territoriale circostante;
- la presenza di insediamenti a diversa destinazione d'uso caratterizzati da diverse esigenze verso il rumore, che pur richiedendo una diversa qualità acustica dell'ambiente che sono in realtà posti in stretta contiguità;
- un'agglomerazione che a partire da un forte nucleo centrale, si è espansa e consolidata lungo le principali direttrici infrastrutturali.

la zonizzazione del territorio comunale viene effettuata in base alle seguenti Classi acustiche:

- I aree particolarmente protette
- II aree destinate ad uso prevalentemente residenziale
- III aree di tipo misto
- IV aree di intensa attività umana
- V aree prevalentemente industriali:
- VI aree esclusivamente industriali

La maggior parte del territorio comunale di Pescara è classificato in Classe III e comprende le aree residenziali presenti lungo Via di Sotto e Via del Santuario, il quartiere Geseal e il quartiere San Donato, l'area universitaria e l'area del tribunale. Fanno eccezione le aree collinari con bassa presenza di edificato di San Silvestro Colle, Colle Madonna, Colle del Telegrafo e Colli Innamorati che sono inseriti in Classe II.

Le strutture scolastiche e sanitarie, in accordo alla normativa vigente, sono state inserite in Classe I.

La Classe IV è stata attribuita alla quasi totalità delle aree prospicienti i tracciati delle principali infrastrutture (asse attrezzato, circonvallazione, ferrovia) e aree urbane più densamente antropizzate (per lo più comprese tra la fascia costiera e il rilevato ferroviario) che si sono contraddistinte dal punto di vista insediativo, caratterizzandosi per una significativa densità abitativa, un'elevata presenza di attività commerciali, servizi e da una rete di infrastrutture fortemente utilizzata.

La Classe V, infine, è stata assegnata alla Zona ASI, all'area aeroportuale e all'area Vemac, sulla base della destinazione d'uso di un territorio la cui industrializzazione appare in termini assoluti limitata, procedendo

in seguito con l'inserimento di apposite fasce cuscinetto di classe IV tra le aree residenziali e le aree industriali più interne.

La **Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS)** finanziata dal POR-FESR Abruzzo 2014-2020, si inserisce nell'ambito di una strategia per il potenziamento della mobilità sostenibile che l'amministrazione comunale ha promosso dal 2016.

Le opere previste sono state articolate in quattro azioni:

AZIONE 1 – REALIZZARE SISTEMA DI GESTIONE INTELLIGENTE DEL TRAFFICO URBANO E DEI MEZZI PUBBLICI. Finalità degli interventi: potenziare la mobilità ciclabile. Si prevede la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili di collegamento di tratti esistenti, la realizzazione di 10 *Eco Mobility Points*, la realizzazione di due ciclostazioni e l'acquisto di 30 biciclette elettriche per diversamente abili.

AZIONE 2 – REALIZZARE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO ECOLOGICO. Finalità degli interventi: potenziare il trasporto pubblico in sede protetta. Si prevede la prosecuzione tracciato del trasporto pubblico in sede protetta dalla stazione centrale fino alla sede universitaria e l'acquisto di almeno nuovi 4 autobus elettrici. Il nuovo tracciato sarà dotato di dispositivi "intelligenti" che, nei punti di interferenza tra trasporto pubblico e traffico veicolare privato, privilegeranno il transito dei mezzi pubblici.

AZIONE 3 – POTENZIARE LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE. Finalità degli interventi: potenziare la mobilità ciclabile. Si prevede la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili di collegamento di tratti esistenti, la realizzazione di 10 *Eco Mobility Points*, la realizzazione di due ciclostazioni e l'acquisto di 30 biciclette elettriche per diversamente abili.

AZIONE 4 – VALORIZZARE LE RISORSE CULTURALI ED AMBIENTALI ESISTENTI. Finalità degli interventi: Valorizzare e migliorare l'accessibilità delle le risorse naturali e culturali esistenti. Si prevede l'introduzione di sistemi di tariffazione integrata trasporti/strutture culturali , l'installazione di sistemi per il controllo e la quantificazione dei visitatori dei musei e della Riserva Dannunziana e la realizzazione di percorsi ciclopedonali che miglioreranno l'accesso alle strutture culturali e delle emergenza naturali.

Il **Piano di Rischio Aeroportuale**, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 26 del 07/04/2014, dispone il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio ed esclude ogni mutamento di destinazione d'uso che possa aumentare il carico antropico o, in caso di incidente, amplificare il danno, intendendo per "carico antropico" sia il concetto di "presenza umana" che quello di "durata di permanenza". Al contrario, favorisce quei mutamenti di destinazione d'uso che determinano una limitazione della presenza umana.

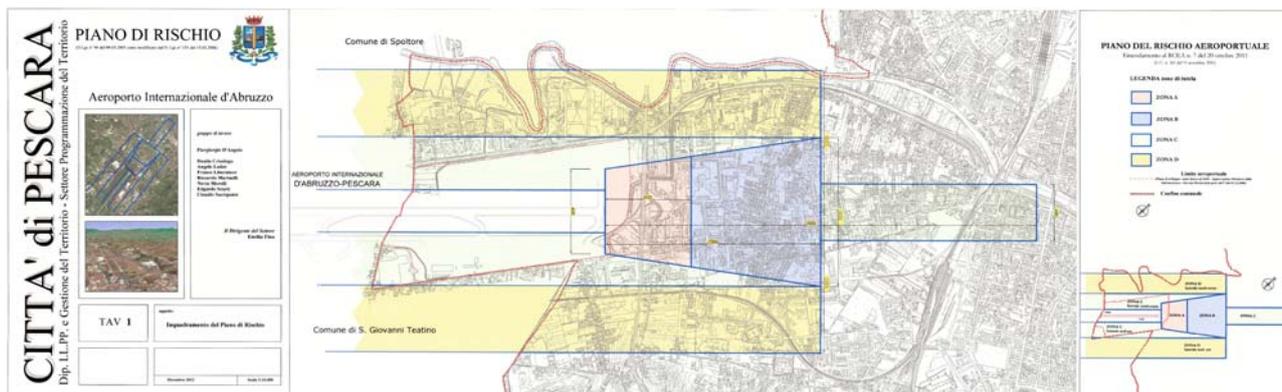
Il piano detta vincoli per le seguenti zone, come evidenziato nella Tavola di Inquadramento del Piano di Rischio:

Zone di tutela A – non sono consentite nuove edificazioni di tipo residenziale. Potranno essere previste attività non residenziali, ma con indici di edificabilità bassi e che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

Zone di tutela B – la presenza umana di tipo residenziale è caratterizzata da una bassa densità. Potranno essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.

Zone di tutela C – la presenza umana di tipo residenziale è caratterizzata da una media densità. Potranno essere previste nuove attività non residenziali.

Zone di tutela D – il livello di tutela è minimo. Dovranno essere evitati insediamenti che comportano la concentrazione di un elevato numero di persone, quali centri commerciali, congressuali e sportivi ed una edilizia intensiva.



Lo Studio di **Microzonazione Sismica** è stato redatto ai sensi e per le finalità di cui all'art.5 e all'art.19, comma 5 della LR 28/2011 (Legge Antisismica Regionale), valutato conforme dal Tavolo Tecnico Regionale il 16/07/2015 e validato dal competente organo regionale il 4 agosto 2015. Con Delibera di Consiglio Comunale n. 19 del 25 febbraio 2016 si è preso atto dello studio di microzonazione sismica di livello 1 e sono state adottate le carte delle Microzone (microaree) a comportamento sismico omogeneo (MOPS).

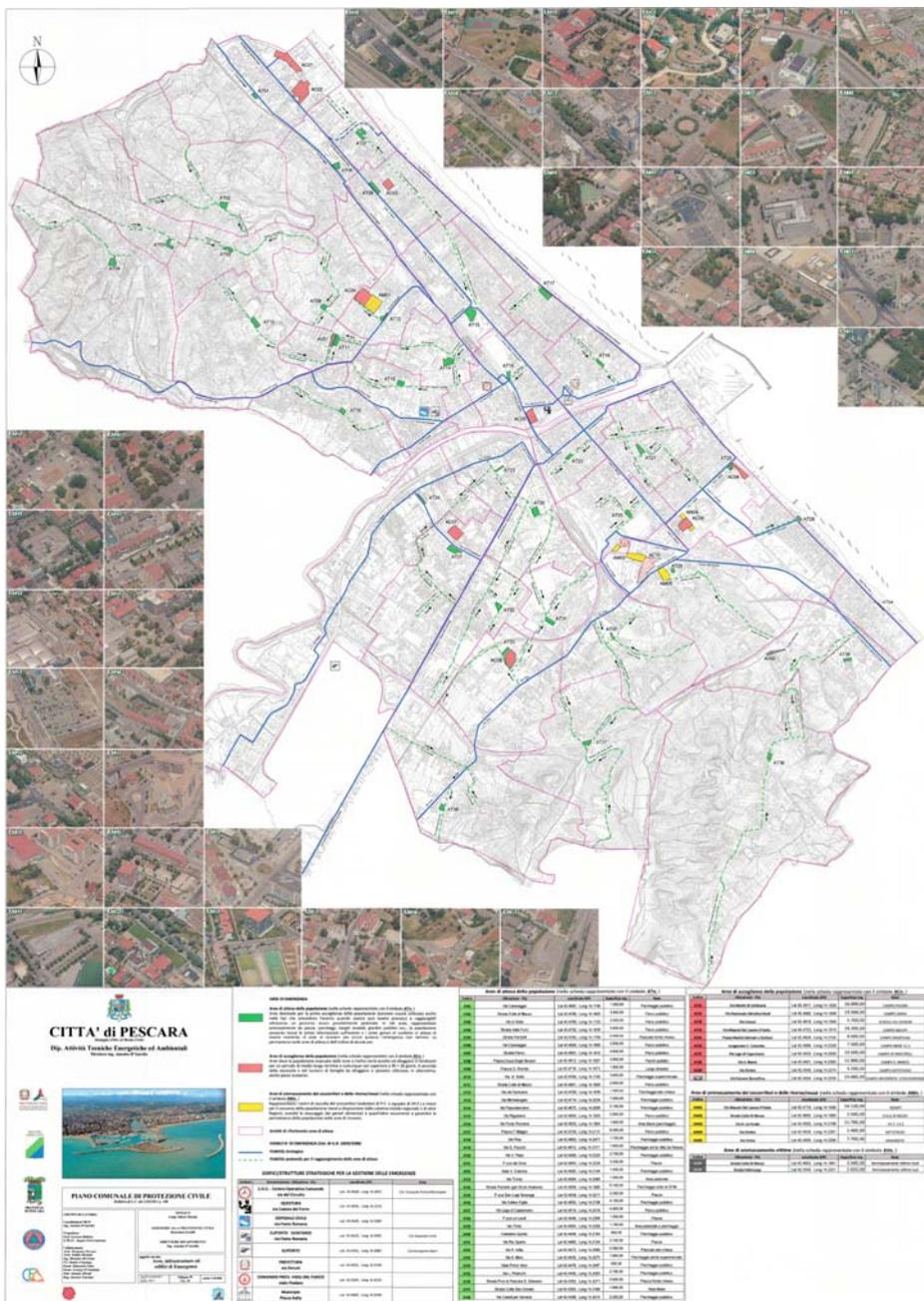
Il territorio comunale di Pescara, dal punto di vista geomorfologico ed idrogeologico, è suddiviso in tre macro aree:

- la zona collinare costituita dai versanti a Nord e Sud del fiume Pescara, con elevazione massima di 250 mt s.l.m.;
- la zona alluvionale, costituita dalla fascia pianeggiante e sub pianeggiante a Nord e Sud del fiume Pescara, legata alle alluvioni del fiume Pescara;
- la zona costiera pianeggiante a Nord e Sud del fiume Pescara legata a depositi marini prevalentemente di spiaggia.

Il **Piano di Protezione Civile Comunale** approvato con delibera di C.C. n. 100 del 3/10/2013, redatto sulla base del “Manuale Operativo per la predisposizione di un Piano Comunale o Intercomunale di Protezione Civile” (Presidenza del Consiglio dei Ministri, ottobre 2007), costituisce un modello organizzativo-tecnico al fine di fronteggiare quegli eventi che, nell’ambito del territorio comunale di Pescara, possono produrre effetti dannosi sulla popolazione, sull’ambiente e sui beni. Il Piano, di fatto, è uno strumento (non strutturale) di previsione e mitigazione del rischio con il quale il Sindaco, autorità massima a livello comunale in ambito di protezione civile, informa i propri cittadini dei rischi presenti nel territorio comunale e, attraverso di esso, mette in campo le azioni in difesa della comunità.

Il Piano individua le Aree di Protezione Civile, cioè le aree di emergenza che permettono di accogliere la popolazione evacuata per cause di forza maggiore e di prestare loro i primi soccorsi. Tutte le aree di emergenza devono essere luoghi sicuri rispetto ai rischi incombenti sul territorio e di facile accesso ai soccorritori ed ai mezzi che operano durante l'emergenza. Pertanto è importante che le previsioni del PUMS non interferiscano con le strategie del Piano di Protezione Civile Comunale, in particolare con la *viabilità funzionale*, cioè l'insieme di strade ed assi viari preferenziali per i mezzi di soccorso (giusta Delibera di G.C. n. 786 del 30/06/2005), interna al territorio comunale, che congiunge in modo capillare le aree cittadine con i principali centri operativi e gestionali operanti in emergenza (Municipio, C.O.C., Prefettura, Questura, Comando Prov. VV.F. ed Ospedale); ed esterna di accesso alla città, utile per consentire l'ingresso a Pescara dalle zone limitrofe.

Le aree di emergenza, gli edifici/strutture strategiche per la gestione delle emergenze e la viabilità di emergenza sono cartografati nella relativa tavola.



Pianificazione strategica

La strategia urbana delineata nel documento **“Pescara città della conoscenza e del benessere: indirizzi strategici per il governo del territorio”** individua tre aree strategiche prioritarie da riqualificare e trasformare in luoghi pulsanti di attività e ricchi di spazi verdi e luoghi di incontro. I temi progettuali fondamentali riguardano la creazione di Poli specializzati (conoscenza, sportivo, benessere) integrati da un sistema di mobilità sostenibile che avrà quale asse portante il sistema di trasporto collettivo di massa di collegamento della zona centrale con la zona sud della città.

▪ Il Polo della Cultura e della Conoscenza

Con la delibera n. 787 del 28.11.2017 la giunta comunale ha preso atto del Masterplan del Polo della Cultura e della Conoscenza elaborato dall’Assessorato al Governo del territorio e della Mobilità, proponendone l’adozione da parte del consiglio comunale.

L’obiettivo del Masterplan è mettere a sistema le strutture già presenti nella zona per costruire un progetto di sviluppo urbano ambizioso e allo stesso tempo utile a migliorare l’attrattività e il brand della città ma, anche, fornire e completare l’offerta dei servizi ai cittadini e agli studenti già presenti. I temi progettuali fondamentali riguardano la creazione di Poli specializzati (conoscenza, sportivo, benessere) integrati da un sistema di mobilità sostenibile che avrà quale asse portante il sistema di trasporto collettivo di massa di collegamento della zona centrale con la zona sud della città.

Gli interventi principali riguardano:

- la creazione di un polo culturale nell’area compresa tra l’ex Aurum, l’area dell’ex camping e la zona del teatro d’Annunzio e dell’auditorium Flaiano;
- la creazione di un grande *hub* di interscambio modale, la Porta Sud della Città, nell’area dello svincolo della circonvallazione cosiddetto ‘a trombetta’, ove un grande parcheggio di scambio, il terminal del trasporto metropolitano, una nuova fermata ferroviaria e una pista ciclabile consentiranno la massima integrazione tra tutte le modalità di trasporto;
- la previsione di un *boulevard* lungo via Pepe fino a viale Pindaro che coinvolga anche il parco e la caserma Cocco oltre alla sede dell’Università D’Annunzio;
- la realizzazione di un sistema di piazze e spazi pubblici lungo via Pepe;
- la realizzazione di un polo scolastico superiore nelle aree dell’ex scalo merci ferroviario

▪ Il Parco Centrale (Area di Risulta)

La realizzazione di un grande parco attrezzato (Parco Centrale), nuovo polo di naturalità della zona centrale della città, l’integrazione funzionale con la Stazione FS e le aree retrostanti, la realizzazione di un parcheggio pubblico, e la riorganizzazione del terminal degli autobus, costituiscono le invarianti del progetto di trasformazione delle aree di risulta, cui va aggiunta la realizzazione di un edificio polifunzionale a vocazione culturale da realizzarsi in una seconda fase, una volta reperite le risorse necessarie.

Secondo le nuove linee di indirizzo strategiche definite dal consiglio comunale e dal PUMS approvato in via preliminare dalla giunta, tuttavia, il trasporto pubblico di massa utilizzerà l’asse centrale della città

(C.so V. Emanuele_Viale Marconi), laddove all'interno del Parco Centrale passerà una delle direttrici della ciclabilità (il nuovo corridoio verde) che si congiunge alla Cittadella universitaria e all'area verde Sud.

- Aree fluviali

Il progetto di riqualificazione delle aree fluviali comprende al suo interno ampi ambiti destinati dalla pianificazione vigente a differenti zone di piano, caratterizzate da diverse modalità di intervento: le aree del Piano Particolareggiato PP2 (che comprende le aree dell' "ex Cofa", quelle degli ex depositi di carburante e di prodotti alimentari collocate tra via Magellano e la viabilità di lungofiume via Andrea Doria, le aree golenali poste a nord e sud del fiume comprese tra la foce ed il ponte Risorgimento), le aree del Piano Particolareggiato PP4 (che comprende le aree golenali poste a nord e a sud del fiume comprese tra il ponte Risorgimento e il Confine Comunale con S. Giovanni Teatino), le aree di competenza del Consorzio per lo Sviluppo Industriale dell'area Chieti-Pescara (comprese tra la via Tiburtina, il rilevato dell'asse attrezzato e della circonvallazione e l'edificato del quartiere Madonna del Fuoco). Il progetto di trasformazione previsto è centrato sull'asta fluviale nella sua interezza da dove penetra in città fino alla foce in mare, superando le attuali previsioni parcellizzate. Esso contempla azioni e misure diversificate che terranno conto sia dei caratteri del contesto, sia del sistema delle tutele, sia delle destinazioni e modalità attuative previste dal piano regolatore vigente.

In generale si tratta di una nuova concezione della mobilità, che punta al potenziamento della mobilità dolce (ciclabile e pedonale) e del trasporto collettivo, su ferro o gomma, più efficiente e competitivo e meno inquinante grazie all'utilizzo di mezzi elettrici.

2.2 Obiettivi strategici di sostenibilità del PUMS

La VAS è finalizzata a confrontare gli obiettivi e le strategie generali del piano con gli obiettivi di sostenibilità ambientale posti da accordi, norme e direttive di carattere internazionale, comunitario, nazionale e regionale ed evidenziarne eventuali sinergie o conflitti. Tra le finalità strategiche generali fissate dall'Unione Europea in materia di mobilità sostenibile, il PUMS individua le seguenti priorità:

- ottenere una riduzione delle emissioni di gas serra del 60% al 2050 rispetto al 1990;
- ridurre drasticamente la dipendenza del settore dei trasporti dal petrolio, in linea con il principio della de-carbonizzazione dei trasporti;
- dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050;
- conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030;
- avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada (conformemente a tale obiettivo, il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020).

A tale proposito, in coerenza con le linee guida europee sulla mobilità sostenibile, recepite in Italia con Decreto del Ministro Infrastrutture e Trasporti del 4 Agosto 2017 recante *"Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile ai sensi dell'art. 3, comma 7 del d. lgs 16 dicembre 2016 n. 257"*, il PUMS ha come principale obiettivo *"lo sviluppo equilibrato e integrato di tutti i modi di trasporto, collegato*

alla diminuzione dei livelli di inquinamento atmosferico e all'aumento dei livelli di sostenibilità del trasporto urbano di persone e cose. Il PUMS, attraverso la governance integrata della ripartizione modale del trasporto urbano, deve garantire un uso "intelligente" delle infrastrutture disponibili e programmate, nonché una compliance sinergica dei diversi "vettori". Nell'accezione più ampia del concetto di sostenibilità, da riferire non solo all'aspetto ambientale, ma anche a quello economico-sociale."

Il PUMS introduce dunque nelle politiche per la mobilità urbana le tre dimensioni della sostenibilità (ambientale, economica e sociale) definendo *macro-obiettivi*, che rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale, e *obiettivi specifici* di livello gerarchico inferiore, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi (Allegato I, punto 2, lettera d). A partire dai 4 macro-obiettivi minimi posti come obbligatori dal suddetto Decreto MIT e riferiti a:

- A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità;
- B. Sostenibilità energetica ed ambientale;
- C. Sicurezza della mobilità stradale;
- D. Sostenibilità socio-economica;

il PUMS di Pescara articola le sue strategie in tre assi strategici relativi alla sostenibilità ambientale (riduzione dei tassi di inquinamento dell'aria), sostenibilità economica (efficienza della spesa pubblica e riduzione dei costi della mobilità), sostenibilità sociale (riduzione dell'incidentalità e della spesa sanitaria), come esemplificato nella tabella seguente contenente le "finalità strategiche generali" e gli "obiettivi strategici specifici" del PUMS.

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione sistema di trasporto pubblico ecologico in sede propria - Miglioramento della ripartizione modale del traffico; - Riduzione della congestione - Sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale - Sviluppo dell'uso metropolitano della ferrovia - Miglioramento della logistica urbana
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE	<ul style="list-style-type: none"> - Riduzione dell'inquinamento dell'aria - Riduzione dell'inquinamento da rumore - Moderazione differenziata del traffico e della mobilità - Creazione di zone a priorità ambientale
SOSTENIBILITÀ SOCIALE	AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO	<ul style="list-style-type: none"> - Miglioramento dell'accessibilità al trasporto pubblico - Aumento della sicurezza stradale - Miglioramento della soddisfazione degli utenti - Miglioramento dell'inclusione sociale

Tali obiettivi si traducono in una serie di interventi riconducibili a:

1. la realizzazione del nuovo sistema di trasporto pubblico ecologico in sede propria e dei connessi interventi complementari;
2. la ripartizione modale del traffico, cioè ridimensionamento del *modal share* e l'integrazione tra la mobilità motorizzata privata e il trasporto pubblico al quale può seguire automaticamente sia la riduzione dell'inquinamento atmosferico, sia l'aumento della sicurezza stradale;
3. l'istituzione di ampie aree a traffico condizionato (aree pedonali, zone 30, ZTL);
4. lo sviluppo della rete ciclabile, accompagnato da una campagna di sensibilità e di comunicazione;
5. la riqualificazione degli spazi pubblici della città in favore di una migliore vivibilità e di un aumento della dotazione di verde urbano;
6. la creazione di un sistema di parcheggi di attestazione e di scambio;
7. lo sviluppo della micro-logistica urbana.

Tabella riassuntiva dei temi e delle strategie del PUMS.

TEMI	STRATEGIE
TRASPORTO PUBBLICO A BASSO IMPATTO AMBIENTALE	Creazione di una direttrice di trasporto pubblico collettivo in sede propria, con sistema a basso impatto ambientale e con andamento planimetrico a "T", con relativa connessione ad esso di un sistema di navette ecologiche capaci di raccogliere la domanda di trasporto espressa dalle zone marginali.
INTEGRAZIONE TRA LE DIVERSE MODALITÀ DI TRASPORTO	Sviluppo dell'integrazione sinergica tra TPL e mobilità ciclistica, attraverso sistemi che favoriscano il trasporto delle biciclette al seguito dei bus urbani, come anche l'integrale recepimento e attuazione di quanto previsto dalla LR 8/2013 ("Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica").
MODERAZIONE DIFFERENZIATA DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITÀ	Regolamentazione del traffico, della mobilità e della sosta in alcune aree della città, mediante l'istituzione di zone a traffico limitato (ZTL), di zone di rilevanza urbanistica (ZRU), di zone con limitazione della velocità (30 km/h), di zone a priorità ambientale (con interventi strutturali) e di zone completamente interdette al traffico veicolare (zone pedonali).
MOBILITÀ CICLISTICA	Sviluppo della mobilità ciclistica, sia attraverso la realizzazione di una rete organica di piste ciclabili e di una congrua offerta di stalli per bici, sia attraverso politiche di incentivazione immateriale, di comunicazione e di <i>marketing</i> urbano.
PARCHEGGI DI SCAMBIO	Realizzazione di quattro grandi parcheggi principali di attestazione e di scambio, riferiti alle diverse provenienze da fuori città: da nord, da sud, da ovest in destra Pescara e da ovest in sinistra Pescara. Creazione di parcheggi di servizio alle ZTL, funzionali al servizio dei <i>loop</i> di traffico locale in maniera da consentire a chi arriva in auto di parcheggiare per muoversi a piedi entro un raggio di percorrenza ritenuto congruo.
MICRO-LOGISTICA URBANA	Realizzazione di sistemi per favorire <i>la city logistic</i> , ovvero l'organizzazione della logistica urbana, mediante sistemi alternativi ai furgoni che effettuano le consegne porta a porta. Ciò anche attraverso la "ciclogistica", ossia <i>bike messenger</i> e <i>cargo-bike</i> a pedalata assistita.

2.3 Quadro delle azioni in corso

Il PUMS, secondo le linee guida sopra richiamate, realizza l'integrazione e la messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica esistenti a livello locale e si pone come strumento sovraordinato rispetto ai piani di settore, tra i quali il PUT. Le azioni e i progetti sulla mobilità a livello locale che confluiscono nel PUMS sono:

- Il progetto del sistema di trasporto pubblico in sede propria;
- La Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) del Comune di Pescara (POR FESR Abruzzo 2014-2020);
- Il progetto "Periferie";
- Il progetto "Bici in Rete";
- il progetto *Bike Sharing* a flusso libero;
- Il Piano Urbano della Mobilità ciclistica di Pescara (BICIPLAN);
- La Rete Urbana Cicloviana (RUC);
- La ciclopolitana;
- il progetto mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro", predisposto ai sensi della Legge n. 221/2015 recante "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di *green economy* e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali".

Parte terza | dimensione

Dimensione spaziale del PUMS	
Ambito dell'area urbana	<ul style="list-style-type: none">▪ Comune di Pescara
Ambito dell'area vasta (Rif. PUMAV)	<ul style="list-style-type: none">▪ Pescara▪ Chieti▪ Città Sant'Angelo▪ Montesilvano▪ Spoltore▪ San Giovanni Teatino▪ Manoppello▪ Francavilla al Mare▪ Ortona
Dimensione temporale del PUMS	
Breve termine	<ul style="list-style-type: none">▪ 5 anni (2022)
Medio termine	<ul style="list-style-type: none">▪ 10 anni (2027)
Lungo termine	<ul style="list-style-type: none">▪ 50 anni (2050)

3 | Ambiti di influenza e orizzonte temporale

3.1 Ambiti di influenza del PUMS

Sebbene il PUMS sia un piano di dimensione comunale, le strategie infrastrutturali in esso contenute devono necessariamente confrontarsi con un territorio più ampio, comprendente tutti i nodi di accesso e di scambio modale e intermodale che si interfacciano con la città di Pescara: le stazioni ferroviarie, i caselli autostradali, i porti, l'aeroporto e l'interporto.

“Il PUMS di Pescara assume a riferimento la dimensione di area vasta per considerare opportunamente le connessioni dell'area alle cosiddette “reti lunghe”, per valutare la dimensione dei traffici di ingresso ed attraversamento, e quindi per definire la domanda e i relativi quadri di coerenza da porre alla base delle sue scelte (che restano, per definizione e competenza, di livello comunale).”

In tal senso il presente PUMS fa esplicito riferimento al Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) ed al Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV).”

Per le questioni che attengono alla mobilità di area vasta dunque, il PUMS assume una dimensione intercomunale, coincidente con quella individuata dal PUMAV, che comprende i territori comunali di Pescara, Chieti, Città Sant'Angelo, Montesilvano, Spoltore, San Giovanni Teatino, Manoppello, Francavilla e Ortona.



In coerenza con il quadro della mobilità di area vasta e con la programmazione locale, nel PUMS sono previste 26 opere strategiche da attuarsi nell'ambito del territorio comunale di Pescara nel breve, medio e lungo periodo. Tali opere puntuali riguardano in generale l'integrazione delle diverse modalità di trasporto in città, con particolare attenzione alla mobilità ciclabile, al trasporto pubblico e ai parcheggi di scambio intermodale, in direzione di un rinnovamento del sistema della mobilità urbana.

Si può concludere dunque che l'ambito d'influenza del piano è certamente più ampio della scala comunale, poiché gli interventi in esso previsti sono connessi al funzionamento complessivo delle reti "lunghe" esistenti e programmate. Gli eventuali effetti dovuti all'attuazione delle opere strategiche previste dal PUMS in ambito comunale possono infatti interessare aree poste al di fuori dei confini comunali, lungo le principali infrastrutture della mobilità di ingresso alla città, in particolare in corrispondenza dei nodi di scambio (modale e intermodale) e delle aree destinate a parcheggio e dunque.

Il completamento del sistema della mobilità alla scala vasta prevede:

- il potenziamento della circonvallazione sud (doppia canna nelle gallerie di Francavilla) e il prolungamento dell'asse attrezzato (sia ad est che ad ovest);
- il raddoppio della linea ferroviaria Pescara-Sulmona;
- l'integrazione e il potenziamento del trasporto pubblico su ferro, già garantito dal Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), con l'aumento delle fermate e la realizzazione di nuove stazioni;
- la gestione unitaria e la percorribilità con biglietto unico del TPL su gomma, oggi garantite dalla società unica TUA.

Il quadro di coerenza complessivo degli interventi alla scala urbana prevede:

- il completamento della strada denominata "pendolo" che collega i due svincoli della circonvallazione di via Prati e di S.Silvestro Spiaggia;
- la strada denominata "pedecollinare" che dal confine nord permetterà l'accesso alla zona di Portanuova fino a congiungersi con la strada "pendolo" all'altezza di via Enzo Tortora;
- la razionalizzazione del sistema dei parcheggi di attestazione e di scambio posti lungo le direttrici di accesso alla città da nord e da sud (SS.16), da ovest in destra Pescara (SS.5) e da ovest in sinistra Pescara (SS.602), mediante la realizzazione di quattro parcheggi scambiatori (da aggiungersi a quelli esistenti del multisala a Montesilvano e dell'area di risulta ferroviaria a Pescara);
- la realizzazione del sistema di trasporto pubblico ecologico in sede propria lungo l'ex tracciato ferroviario e suo prolungamento lungo l'asse stradale esistente (Via Marconi fino all'università);
- la rete della mobilità ciclabile che comprende la Rete Urbana Cicloviana (RUC) e la "Ciclopolitana";
- l'integrazione sinergica tra TPL e mobilità ciclistica, attraverso sistemi che favoriscano il trasporto delle biciclette al seguito dei bus urbani.

3.2 Orizzonte temporale del PUMS

In generale “Il PUMS è un piano di breve/medio termine (previsione delle azioni a cinque anni, su una visione strategica a dieci anni), per cui si prevede che abbia una durata di dieci anni con una revisione ogni cinque.” Il 2027 rappresenta dunque il termine temporale di riferimento per la realizzazione dei principali obiettivi del piano tramite l’attuazione di una serie di azioni specifiche.

DECRETO MIT 4 agosto 2017 - Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257

Art. 4
 Il PUMS e' predisposto su un orizzonte temporale decennale ed è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. L'eventuale aggiornamento del piano e' comunque valutato nei dodici mesi antecedenti all'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale.

Allegato 1
 Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Date le premesse normative di cui sopra, alle azioni sulle reti infrastrutturali programmate secondo un orizzonte temporale di breve, medio e lungo termine, si affiancano “finalità strategiche generali” riferite ad un arco temporale di medio e lungo periodo. Gli obiettivi a lungo termine suggeriti dall’Unione Europea, con specifico riferimento alla mobilità sostenibile, sono infatti proiettati al 2050.

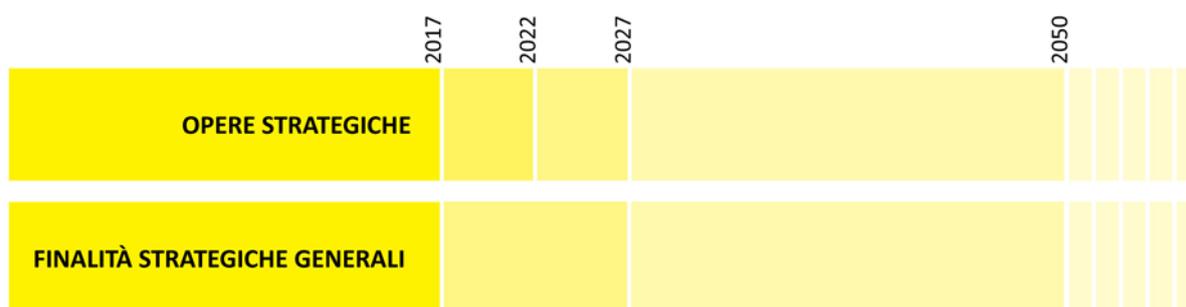


Tabella relativa al numero di opere strategiche previste dal PUMS nel breve, medio e lungo periodo.

	BREVE TERMINE 2022	MEDIO TERMINE 2027	LUNGO TERMINE 2050
OPERE STRATEGICHE (n.)	17	4	5

Per quanto riguarda gli obiettivi strategici da attuarsi nel medio/lungo termine, il PUMS si focalizza sui seguenti punti:

- portare la quota degli spostamenti in bici dall'attuale 2% a più del 10% grazie alle politiche finalizzate al modal sharing;
- raggiungere nel medio periodo una velocità commerciale media annua del trasporto pubblico superiore a 20 km/h. grazie alla realizzazione del previsto sistema di trasporto pubblico ecologico in sede propria e con accorgimenti migliorativi della mobilità dei mezzi su gomma;
- ottenere la dotazione di un metro lineare di pista ciclabile per ogni abitante (circa 120 chilometri) con obiettivo di medio termine quello di superare i 60 chilometri di pista ciclabile totale;
- ridurre il numero di superamenti annuali del limite giornaliero di presenza delle polveri sottili (PM10) a quota sotto i 35 giorni ammessi dal Dlgs 155/2010 nel medio periodo e a quota 0 nel lungo periodo;
- superare i 100 ettari di estensione delle zone a traffico limitato o comunque sottoposte a una regolamentazione tendente alla limitazione del traffico veicolare, con l'obiettivo a lungo termine di regolamentare l'intera area centrale della città;
- abbattere nel medio periodo il numero di incidenti stradali urbani del 10%, che porterebbe il dato rilevato inferiore a 600, puntando nel lungo periodo all'obiettivo europeo: "zero vittime" al 2050.

Tabella riepilogativa degli obiettivi generali del PUMS di medio e lungo periodo e dei relativi "indicatori sintetici misurabili" (fonte PUMS).

OBIETTIVI GENERALI	VALORE ATTUALE	MEDIO TERMINE 2027	LUNGO TERMINE 2050
EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE			
Spostamenti urbani effettuati in bici	2%	> 10%	> 15%
Velocità commerciale media del trasporto pubblico	16,67 km/h	> 20 km/h	30 km/h
Estensione complessiva delle piste ciclabili	km	> 60 km	120 km
MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE			
Giorni nell'anno di superamento del limite di polveri sottili	50 gg	< 35 gg	0
Estensione complessiva delle zone a traffico limitato	58,61 ha	> 100 ha	400 ha
AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO (obiettivo UE)			
Numero degli incidenti stradali urbani	656	< 600	0

Parte quarta | consultazione

Soggetti competenti in materia ambientale

Elenco delle Autorità con Competenza Ambientale (ACA)

- Statali
- Regionali
- Provinciali
- Comunali

Procedura utilizzata per le consultazioni

Richiesta di osservazioni in merito al documento di *scoping*

- Decreto Lgs. 4/2008 - Art. 13

Pubblicazione

- Amministrazione trasparente
- Albo pretorio
- Sito dedicato ad "Ambiente e Paesaggio" del Comune di Pescara
- Osservatorio PUMS

4 | Definizione delle ACA e modalità di consultazione

4.1 Elenco dei soggetti competenti in materia ambientale

Nella fase di *scoping*, l'autorità proponente deve definire l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale (detti anche Autorità con Competenza Ambientale - ACA) e del pubblico che ritiene possano essere interessati agli effetti ambientali potenzialmente indotti dall'attuazione del piano. Successivamente, durante la fase di consultazione sul rapporto ambientale, tale lista può essere estesa e completata.

STATALI	
Ministero dell' Ambiente e della tutela del territorio e del mare dgsalvanguardia.ambientale@pec.minaambiente.it	<ul style="list-style-type: none">- Direzione generale per i rifiuti e l'inquinamento (RIN)- Direzione generale per la salvaguardia del territorio e delle acque (STA)- Direzione generale per la protezione della natura e del mare (PNM)- Direzione generale per il clima ed energia (CLE)- Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali (DVA)- Direzione generale per lo sviluppo sostenibile, per il danno ambientale e per i rapporti con l'Unione europea e gli organismi internazionali (SVI)
MiBAC – Ministero per i Beni e le Attività Culturali mbac-sr-abr@mailcert.beniculturali.it	<ul style="list-style-type: none">- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo- Segretariato Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici
F S I - Ferrovie dello Stato RFI – Rete Ferroviaria Italiana	-
REGIONALI	
DPE - Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica Viale Bovio, 425 – Pescara dpe@pec.regione.abruzzo.it	<ul style="list-style-type: none">- Servizio Programmazione dei Trasporti- Servizio Porti, Aeroporti, Dighe- Servizio Reti Ferroviarie, Viabilità e Logistica- Servizio di Trasporto Pubblico- Servizio Genio Civile Pescara
DPC - Dipartimento Governo del Territorio e Politiche Ambientali Portici San Bernardino, 25 - L'Aquila dpc@pec.regione.abruzzo.it	<ul style="list-style-type: none">- Servizio Valutazioni Ambientali- Servizio Gestione Demanio Idrico e Fluviale- Servizio Politica Energetica, Qualità dell'Aria, S.I.N.A. e Risorse Estrattive del Territorio- Servizio Gestione dei Rifiuti- Servizio Prevenzione dei Rischi di Protezione Civile- Servizio Emergenze di Protezione Civile- Servizio Programmazione Attività di Protezione Civile

DPH - Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio	<ul style="list-style-type: none"> - Servizio Programmazione, Innovazione e Competitività - Servizio Politiche Turistiche, Demanio Marittimo e Sostegno alle Imprese - Servizio Beni e Attività Culturali - Servizio Governo del Territorio, Beni Ambientali, Aree Protette e Paesaggio
<p>ARTA Abruzzo Agenzia Regionale per la Tutela dell'Ambiente Viale G. Marconi n. 178, 65127, Pescara sede.centrale@pec.artaabruzzo.it</p>	<p>Aria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emissioni in atmosfera - Qualità dell'aria <p>Suolo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rifiuti - Siti contaminati <p>Agenti fisici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rumore
<p>ARAP Abruzzo arapabruzzo@pec.it</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Azienda Regionale Attività Produttive
<p>Autorità Dei Bacini di rilievo regionale dell'Abruzzo e del bacino interregionale del fiume Sangro Via Salaria Antica Est - 67100 L'Aquila autoritadibacino@pec.regione.abruzzo.it</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Direzione LL.PP., Ciclo Idrico Integrato e Difesa del Suolo e della Costa, Protezione Civile - Autorità dei bacini di rilievo regionale dell'Abruzzo e del bacino interregionale del fiume Sangro - Piano stralcio di difesa dalle alluvioni - Piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico "Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi"
<p>ATO Abruzzo Via Raiale 110/bis, 65128 Pescara</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ente D'Ambito Pescara
<p>TUA Società Unica Abruzzese di Trasporto tuapec@pec.tuabruzzo.it</p>	<ul style="list-style-type: none"> - servizi ferroviari, che comprende la rete di trasporto merci e di persone; - servizi autolinee, con depositi a Pescara, (servizi urbani), Lanciano, Chieti, Pescara, L'Aquila, Teramo, Giulianova, Vasto, Avezzano, Sulmona (servizi extraurbani).
<p>Enti Parco della Regione Abruzzo</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pineta D'Annunziana (non ancora istituito)
PROVINCIALI	
<p>Provincia di Pescara pianificazione@pec.provincia.pescara.it</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Settore I - Pianificazione Territoriale, Lavori Pubblici, Viabilità, Edilizia Scolastica, Patrimonio
<p>Comando Provinciale Corpo Forestale dello Stato Viale Riviera, 301, 65100 Pescara Fpa42599@pec.carabinieri.it</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gruppo Carabinieri Forestali Pescara
COMUNALI	
<p>Comune di Pescara</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Settore Verde Pubblico e Parchi, Demanio e Espropriazioni - Settore Attività Edilizie e Produttive - Sportello Unico Integrato Edilizia Integrata - Settore Programmazione Del Territorio, Patrimonio Immobiliare Politica della Casa e Mercati

ASL
Azienda Sanitaria Locale di Pescara
Via Renato Paolini 47
65124 Pescara
protocollo.aslpe@pec.it

Dipartimento di Prevenzione:
– Igiene, epidemiologia e sanità pubblica

4.2 Procedura utilizzata per le consultazioni

La consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale si avvia con la richiesta di osservazioni in merito al documento di *scoping* per la condivisione dei contenuti del Rapporto Ambientale ed in particolare del livello di dettaglio e la portata delle informazioni da produrre e da elaborare nello stesso, nonché le metodologie per la conduzione dell'analisi ambientale e della valutazione degli impatti.

Decreto Lgs. 4/2008 - Art. 13 - Redazione del rapporto ambientale

1. Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.
2. La consultazione, salvo quanto diversamente concordato, si conclude entro novanta giorni.

Il Comune di Pescara utilizza varie modalità di accesso alle informazioni e cura la pubblicazione del Piano e dei documenti della VAS (Rapporto Preliminare di *scoping* e Rapporto Ambientale) sulle seguenti piattaforme:

- Amministrazione trasparente

<http://pescara.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/trasparenza>

- Albo pretorio

<http://pescara.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/albo-pretorio>

- Sito dedicato ad "Ambiente e Paesaggio" del Comune di Pescara, nella sezione VAS

http://ambiente.comune.pescara.it/?page_id=102

- Osservatorio PUMS

<https://www.osservatoriopums.it/>

L'Osservatorio PUMS, il cui *main sponsor* è costituito da Ferrovie dello Stato S.p.A., si propone, con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, come punto di riferimento per chi affronta o gestisce il tema della mobilità urbana in un'ottica strategica, di partecipazione e di sostenibilità. Il portale è aggiornato sullo stato dei PUMS esistenti sul territorio nazionale e sulle fasi di adozione/approvazione dei documenti.

Parte quinta | indicatori

Indicatori per il monitoraggio (D.Lgs 152/06 e s.m.i. Allegato VI lettera f)	
Componenti antropiche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Economia e società ▪ Salute umana
Componenti ambientali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Biodiversità, flora e fauna ▪ Suolo e sottosuolo ▪ Acqua ▪ Aria e fattori climatici ▪ Patrimonio culturale ▪ Paesaggio
Beni materiali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Energia ▪ Trasporti ▪ Rifiuti ▪ Rumore
Indicatori per la valutazione (PUMS)	
Performance funzionale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estensione del sistema filoviario in sede propria ▪ Spostamenti urbani effettuati in bici ▪ Velocità commerciale media del trasporto pubblico ▪ Estensione complessiva delle piste ciclabili
Qualità dell'ambiente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tasso medio annuo di presenza nell'aria di polveri sottili (PM10; PM2,5) ▪ Tasso medio annuo di presenza nell'aria di biossido di azoto NO2 ▪ Fattore di emissione media di anidride carbonica ▪ Monossido di carbonio (CO) ▪ Estensione complessiva delle zone a traffico limitato ▪ Estensione complessiva delle zone a priorità ambientale
Valenza sociale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distanza media tra le fermate del trasporto pubblico locale ▪ Numero degli incidenti stradali urbani

5 | Analisi preliminare di contesto e indicatori condivisi

L'efficacia attesa da un procedimento di VAS è duplice:

- da un lato ci si aspetta di avviare un processo che sia capace di monitorare nel tempo gli effetti e gli impatti delle previsioni di piano sull'ambiente;
- dall'altro si chiede alla VAS di orientare le decisioni di piano, fornendo elementi di valutazione preventiva in grado di aumentare il livello di consapevolezza delle scelte.

Per raggiungere il primo risultato atteso, la VAS deve costruire un sistema di indicatori ambientali capaci di rappresentare compiutamente lo stato di salute "attuale" dell'ambiente (scenario zero), da porre alla base di un processo di monitoraggio che mostri nel tempo l'evoluzione dei livelli di qualità dell'ambiente da imputare all'attuazione del piano. La diagnosi della situazione ambientale del territorio comunale consiste nell'esaminare lo stato qualitativo di una serie di componenti ambientali tramite l'ausilio di indicatori per il monitoraggio.

Per raggiungere il secondo obiettivo, invece, la VAS deve selezionare un insieme più ristretto di indicatori, utilizzabili come strumento di aiuto alla decisione, al fine di monitorare nel tempo gli eventuali scostamenti dei livelli di efficienza e di qualità da imputare all'attuazione del piano. Questi indicatori devono innanzitutto essere riferiti a processi direttamente influenzabili dalle scelte del piano (ad esempio il miglioramento/peggioramento della qualità dell'aria in determinate zone della città). Deve poi essere possibile non solo misurarne lo stato attuale, ma anche prevederne matematicamente l'incremento per effetto del piano (come ad esempio l'aumento dell'estensione complessiva di piste ciclabili sul territorio comunale). Infine devono essere indicatori che, pur avendo caratteristiche prettamente urbanistiche, abbiano riconosciuta influenza sullo stato dell'ambiente (ad esempio la previsione di zone a priorità ambientale in ambito urbano).

Nel presente rapporto preliminare di VAS sarà pertanto definita una duplice serie di indicatori:

- **Indicatori per il monitoraggio:** una serie di indicatori più ampia, atta a rappresentare il contesto generale di riferimento del PUMS, strutturata secondo le indicazioni contenute nell'allegato VI f) del D.Lgs 152/06 e s.m.i. e riferita alle questioni che riguardano le componenti antropiche, ambientali e i beni materiali;
- **Indicatori per la valutazione:** una serie di indicatori riferita più strettamente all'azione del PUMS sul contesto comunale, articolata in base agli aspetti relativi alla *performance funzionale, qualità dell'ambiente* e *valenza sociale*, come indicato dal piano stesso, allo scopo di valutarne l'efficacia e porre in atto eventuali azioni correttive.

Nei paragrafi seguenti vengono quindi definiti i temi e le questioni ambientali con cui il PUMS in qualche modo interagisce, specificando il tipo di interazione ed il livello di approfondimento con il quale occorre trattarle nella successiva fase di elaborazione del Rapporto Ambientale; vengono inoltre individuati gli indicatori per il monitoraggio e per la valutazione del PUMS.

5.1 Temi e questioni ambientali rilevanti

I temi e le questioni ambientali con cui il piano interagisce e dunque da tenere in considerazione nell'analisi preliminare di contesto, sono sintetizzati nella seguente tabella di riferimento, elaborata secondo le indicazioni contenute nell'allegato VI f) del D.Lgs 152/06 e s.m.i., che comprende gli aspetti legati alle componenti antropiche, ambientali e ai beni materiali e relativi indicatori.

TEMI E COMPONENTI	INDICATORI PER IL MONITORAGGIO	FONTE
COMPONENTI ANTROPICHE		
Economia e società	- Benessere socio-economico - Costi di trasporto persone e merci - Turismo e accessibilità alle zone turistiche - Urbanizzazione e consumo di suolo	ISTAT Regione Comune
Salute umana	- Spesa sanitaria - Sicurezza stradale	ASL CMGSS (Comunale)
COMPONENTI AMBIENTALI		
Biodiversità, flora e fauna	- Corridoi ecologici - Aree verdi e serbatoi di naturalità - Zone costiere	PRP PTCP Comune
Suolo e sottosuolo	- Rischio sismico - Rischio idrogeologico - Rischio incendi - Permeabilità del suolo	Regione Comune
Acqua	- Servizio idrico integrato - Acque marino-costiere e di balneazione - Acque superficiali e sotterranee	Regione Comune
Aria e fattori climatici	- Inquinamento atmosferico - Emissioni di gas nocivi - Emissione di sostanze climalteranti	ARTA
Patrimonio culturale	- Beni architettonici vincolati - Beni archeologici vincolati	Comune
Paesaggio	- Impatto delle azioni di piano	Comune
BENI MATERIALI		
Energia	- Consumo di energia - Utilizzo di energie alternative	Regione
Trasporti	- Livelli di congestione del traffico veicolare - Efficienza del trasporto pubblico	Comune
Rifiuti	- Produzione di rifiuti	Comune
Rumore	- Inquinamento acustico	Piano di classificazione acustica (Comune)

L'analisi di contesto, che sarà approfondita nel Rapporto Ambientale, dovrà essere svolta tenendo conto dell'attinenza della tematica ambientale con l'oggetto della pianificazione del PUMS e dell'importanza della componente analizzata rispetto agli obiettivi e alle politiche di piano. Lo schema seguente illustra le metodologie per la conduzione dell'analisi preliminare delle tematiche ambientali del contesto di riferimento, specificando come si strutturerà la descrizione della componente in esame e le possibili interferenze con il PUMS.

Componente	Descrizione del contesto	Possibili interferenze con il PUMS
Economia e società	<p>Inquadramento del contesto socio-economico e territoriale connesso alla mobilità: demografia, attività economiche e produttive, analisi dei flussi, sistema della mobilità, qualità della vita, turismo.</p> <p>Per i dati e le informazioni si farà riferimento ai dati contenuti nella Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) del Comune di Pescara.</p>	<p>Si tratta di una fattore antropico da considerare nel procedimento di VAS in quanto l'attuazione di interventi relativi al trasporto pubblico e alla mobilità sostenibile in generale previsti dal PUMS andranno ad incidere positivamente sulla componente socio-economica.</p>
Salute umana	<p>Evidenziare le criticità relative alla sicurezza stradale (dati sulle strade con maggiore indice di incidentalità) e al sistema socio-sanitario (costi sociali degli incidenti stradali).</p> <p>Per i dati e le informazioni si farà riferimento alla Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS), al lavoro del CMGSS del Comune di Pescara e ai dati ISTAT.</p>	<p>Si tratta di una componente antropica importante da considerare nel procedimento di VAS in quanto l'attuazione di misure di decongestionamento e riduzione del traffico veicolare auspicate dall'attuazione del PUMS andranno ad incidere positivamente sulla salute umana in termini di sicurezza e costi sociali.</p>
Biodiversità, flora e fauna	<p>Segnalare la presenza di corridoi ecologici e serbatoi di naturalità, dimensione attuale delle aree verdi e possibili criticità. Le principali fonti analizzate riguardano il materiale informativo relativo alla Riserva Naturale Regionale Pineta Dannunziana, alla Riserva Statale Pineta di S. Filomena e al "progetto strategico delle aree fluviali" (Pescara 2027).</p>	<p>Apparentemente tale settore non subisce interferenze con le possibili azioni del PUMS ad eccezione di eventuali specifiche localizzazioni infrastrutturali di nuova pianificazione che possano in qualche modo interferire con tale componente.</p>
Suolo e sottosuolo	<p>Evidenziare eventuali aree vincolate e situazioni di rischio.</p>	<p>Apparentemente tale settore non subisce interferenze con le possibili azioni del PUMS ad eccezione di eventuali specifiche localizzazioni infrastrutturali di nuova pianificazione che possano in qualche modo interferire con tale componente.</p>
Acqua	<p>Riportare i dati relativi alle acque superficiali individuate nel Quadro Conoscitivo del Piano di Tutela delle Acque della Regione Abruzzo, Bacino dell'Aterno-Pescara.</p>	<p>Apparentemente tale settore non subisce interferenze con le possibili azioni del PUMS ad eccezione di eventuali specifiche localizzazioni infrastrutturali di nuova pianificazione che possano in qualche modo interferire con la componente.</p>
Aria e fattori climatici	<p>Per questa componente l'analisi si baserà sui dati e sui report annuali dell'ARTA relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inquinamento atmosferico; - Emissioni di gas nocivi; - Emissione di sostanze climalteranti. 	<p>Si tratta di una importante componente ambientale da considerare nel procedimento di VAS in quanto l'attuazione di misure di decongestionamento e riduzione del traffico veicolare in favore di modalità ecologiche di trasporto (ciclabile, pedonale, elettriche) auspicate dall'attuazione del PUMS andranno ad incidere positivamente in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico</p>

		direttamente connesso al traffico.
Patrimonio culturale	Per l'individuazione puntuale del patrimonio culturale e paesaggistico in ambito comunale si fa riferimento al "Censimento del patrimonio storico culturale e paesaggistico della Città di Pescara" (Delibera di G. C. n. 37 del 27/01/2015).	Apparentemente tale settore non subisce interferenze con le possibili azioni del PUMS se non in relazione alla migliore fruibilità del patrimonio storico-artistico e al miglioramento dell'inquinamento atmosferico.
Paesaggio	Individuazione delle "Aree dichiarate di notevole interesse pubblico e sottoposte alla tutela paesistica" rilevate in ambito comunale dal PRG vigente, tavola B4a.	Apparentemente tale settore non subisce interferenze con le possibili azioni del PUMS ad eccezione di eventuali specifiche localizzazioni infrastrutturali di nuova pianificazione che possano in qualche modo interferire con la componente.
Energia	L'analisi dei consumi legati al settore trasporti è effettuata nell'ambito del Piano Energetico della Regione Abruzzo (PER) , Consumi di energia elettrica e prodotti petroliferi per settore (Trasporti).	Componente di rilievo in riferimento agli obiettivi del PUMS relativi al risparmio energetico e all'utilizzo di mezzi di trasporto ecologici, poiché l'incentivazione all'utilizzo di fonti alternative potrebbero generare variazioni in termini di riduzione dei consumi energetici.
Trasporti	Analisi sui flussi di traffico, su modalità ed efficienza del trasporto pubblico e sulla dotazione di piste ciclabili. Le principali fonti di dati sono costituite dalla SUS della città di Pescara, dall'ISTAT e dai dati comunali relativi a piste ciclabili e aree pedonali.	Si tratta di uno dei fattori da considerare nel procedimento di VAS in quanto l'attuazione di misure che verranno proposte nel PUMS sono atte a apportare modificazioni positive al settore dei trasporti sia di persone che di merci.
Rifiuti	Analisi generale di contesto con riferimento ai dati del Piano Regionale Gestione dei Rifiuti .	Apparentemente tale settore non subisce interferenze con le possibili azioni del PUMS ad eccezione di eventuali specifiche localizzazioni infrastrutturali di nuova pianificazione che possano in qualche modo interferire con la componente.
Rumore	Individuazione delle criticità relative all'inquinamento acustico derivante dalle arterie stradali. Per i dati e le informazioni relative alla componente si farà riferimento al Piano di classificazione Acustica del Comune di Pescara.	Si tratta di una delle componenti antropiche più importanti da considerare nel procedimento di VAS in quanto l'attuazione di misure di decongestionamento e riduzione del traffico veicolare auspicate dall'attuazione del PUMS andranno ad incidere positivamente in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico direttamente connesso al traffico.

Le principali fonti di informazione cartografica da considerare per l'analisi di contesto sono:

- il Sistema Informativo Territoriale (SIT) della Regione Abruzzo (<http://geoportale.regione.abruzzo.it/Cartanet/viewer>);
- il portale Ambiente della Regione Abruzzo (<https://www.regione.abruzzo.it/ambiente>);
- il portale Pianificazione Territoriale e Ambientale della Provincia di Pescara (http://www.provincia.pescara.it/index.php?option=com_content&view=article&id=142&Itemid=390);
- il portale Ambiente e Paesaggio del Comune di Pescara (<http://ambiente.comune.pescara.it/>).

5.2 Analisi preliminare di contesto

Nelle pagine seguenti viene effettuata una prima ricognizione delle informazioni disponibili per la descrizione delle principali tematiche ambientali potenzialmente interessate dall'attuazione del piano, riferita alle componenti antropiche, ambientali e ai beni materiali precedentemente elencati.

Inquadramento del contesto socio-economico e territoriale

Città e territorio

La città di Pescara è situata lungo la costa adriatica e si è sviluppata presso la foce del fiume Pescara e lungo la sua asta valliva, generando una morfologia insediativa a "T". Il territorio comunale prevalentemente pianeggiante, raggiunge la massima altitudine di 187 m s.l.m. nella sezione collinare, e occupa una superficie areale complessiva pari a 34.36 kmq., con una densità di popolazione che, nel 2016, raggiunge i 3.526 ab/kmq, confermandosi tra le aree urbane a più alta concentrazione d'Italia. Pescara è infatti il comune più grande per numero di abitanti (120 mila abitanti circa) e più densamente popolato nella Regione Abruzzo.

La città di Pescara confina con i comuni di Montesilvano (PE), Spoltore (PE), San Giovanni Teatino (CH), Francavilla al Mare (CH) e Chieti (CH). La facilità delle comunicazioni, con ferrovia, strade e autostrada e, soprattutto, il porto e l'aeroporto hanno favorito lo sviluppo commerciale, turistico e industriale di tutta la fascia costiera e delle zone di fondovalle che si attestano lungo il Fiume Pescara, al punto che i sistemi insediativi si sono fusi l'uno con l'altro creando una continuità edilizia ed una estesa antropizzazione. Tale fenomeno, riconosciuto come "conurbazione (o area) metropolitana Pescara-Chieti", influisce fortemente sull'impostazione progettuale del PUMS che si confronta, come evidenziato nel capitolo relativo agli ambiti d'influenza del piano, con un ambito territoriale di scala vasta.

Pescara è tra le città italiane con una maggiore percentuale di edificato e impermeabilizzazione di suolo, d'Italia. Ciò nonostante esistono ancora delle aree con residui di utilizzo agricolo o, comunque, spazi ancora aperti a rilevanza naturalistica. Questi si trovano soprattutto nella circoscrizione di San Silvestro e dei Colli.

Dati demografici

L'età media è di poco inferiore ai 46 anni, con una differenziazione molto marcata fra i maschi (età media di 44 anni) e le femmine (età media di 48 anni). L'analisi sulla struttura demografica evidenzia alcuni indicatori significativi:

- l'indice di struttura della popolazione attiva è al 2016 pari a 140,5, cioè la popolazione in età 40-64 anni è superiore a quella 15-39 anni, più elevata del valore nazionale, pari a 132,3;
- l'indice di vecchiaia, pari nel 2016 a 200 nel comune di Pescara, mentre il dato nazionale è sensibilmente più contenuto e pari a 161,4;
- l'indice di dipendenza strutturale, ovvero il confronto fra popolazione in età non lavorativa (fasce 0-14 anni e 65 e oltre) e quella in età lavorativa (15-64 anni) è pari a 60,6, in confronto al valore nazionale pari a 55,5.

Popolazione straniera

La presenza degli immigrati stranieri a Pescara segue un processo ininterrotto di crescita che porta la popolazione straniera ad attestarsi sulle 6.000 unità nel 2016, pari al 5% circa della popolazione cittadina.

Istruzione

Per quanto attiene all'istruzione, si osserva un profilo molto elevato, con una quota di popolazione di 6 anni e più con istruzione terziaria, pari al 20% al censimento 2011, di molto superiore alla media nazionale che denota un valore pari all'11%. Si evidenzia un *trend* di sviluppo importante, indicatore di un'attrazione pronunciata della città verso le fasce di popolazione con istruzione più elevata.

Distribuzione demografica

Il riferimento all'ultimo anno censuario (2011) consente di fotografare una distribuzione demografica squilibrata a tutto vantaggio dell'area di Porta Nuova, mentre Castellammare e Colli si equivalgono, seppur con un maggior popolamento nella circoscrizione di Castellammare che, risulta, peraltro, quella con il maggior carico di popolazione anziana come testimoniato dall'indice di vecchiaia (264%) a significare che su 100 giovani di età fino ai 14 anni, pesano ben 264 anziani (popolazione con età di 65 anni e oltre); Porta Nuova, per contro, è quella con l'indice di vecchiaia più basso (173%), sebbene tutti i valori dell'area urbana risultano ampiamente superiori alla media nazionale (145%). specularmente, l'indice di dipendenza economica registra il valore massimo sempre a Castellammare, con ben 68 inattivi su 100 giovani attivi, mentre più contenuti sono i valori delle fasce demografiche di inattività delle altre due circoscrizioni (54 per Colli e 56 per Porta Nuova).

Circoscrizioni	Popolazione	Maschi	Femmine
Porta Nuova	52.334	24.871	27.463
Colli	31.584	15.028	16.556
Castellammare	33.248	14.913	18.335
Totale Pescara	117.166	54.812	62.354

Turismo

L'offerta turistica di Pescara si incentra sul comparto alberghiero, in particolare con un'offerta di medio-alta qualità, in cui prevalgono alberghi a 4 stelle (35% del totale dei letti nel 2015) e a 3 stelle (58%). Negli ultimi anni si è sviluppato il settore extralberghiero dei Bed&Breakfast, anche grazie alla elevata disponibilità di immobili non utilizzati. Si evidenzia così una duplice tipologia di offerta: quella alberghiera tradizionale, formale e di qualità medio-alta e quella meno strutturata e più informale legata ai B&B, che si presta meglio alle fluttuazioni della domanda legata alla stagionalità.

Per quanto riguarda gli arrivi e le presenze, in gran parte incentrati sulla tipologia alberghiera, si nota che la gran parte degli stessi siano basati sull'afflusso di residenti in Italia, mentre si denota ancora una scarsa propensione del turismo straniero a effettuare soggiorni a Pescara. La presenza media dei turisti relativa al comparto alberghiero registra un valore medio sotto i 2 pernottamenti per arrivo nel 2015, in diminuzione. Mentre si registra una crescita dei movimenti turistici nel comparto extralberghiero.

In generale, secondo le stime del CRESA, il valore aggiunto del turismo a Pescara è piuttosto contenuto e pari al 4% del totale; nonostante le rilevanti potenzialità, pertanto, esso non riesce ad evidenziarsi come comparto di punta per l'economia comunale.

Per le analisi riguardanti il sistema economico e produttivo si rimanda all'ampia trattazione effettuata dalla SUS nel relativo documento.

Salute umana

Secondo il rapporto ISTAT sugli “Incidenti stradali in Abruzzo”, da cui sono tratte le seguenti informazioni, nel 2015 si sono verificati in Abruzzo 3.217 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 84 persone e il ferimento di altre 4.827. Rispetto al 2014, diminuiscono sia gli incidenti (-6,2%) che i feriti (-7,1%), in misura maggiore rispetto ai dati riferiti all’intero Paese (rispettivamente -1,4% e -1,7%).

Rispetto agli obiettivi europei è importante ricordare che il Terzo e il Quarto Programma d’azione europeo per la sicurezza stradale, per i decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidente stradale con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La regione Abruzzo si posiziona tra quelle in cui il calo è stato inferiore alla media nazionale: tra il 2001 e il 2015 le vittime della strada si sono ridotte del 50,0% contro il -51,7% della media Italia. Fra il 2010 e il 2015 (primo periodo di attuazione del Quarto programma) si registra invece un aumento del 6,3% a fronte di una diminuzione della media nazionale (-16,7%). Sempre fra 2010 e 2015 l’indice di mortalità sul territorio regionale è passato da 1,9 a 2,6 deceduti ogni 100 incidenti, quello medio nazionale da 1,9 a 2,0.

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA, ABRUZZO.

Anni 2014 e 2015, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2015			2014			Variazioni % 2015/2014		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
L'Aquila	579	25	874	668	20	1.093	-13,3	25,0	-20,0
Teramo	799	26	1.212	829	14	1.233	-3,6	85,7	-1,7
Pescara	963	15	1.365	989	15	1.436	-2,6	0,0	-4,9
Chieti	876	18	1.376	943	28	1.433	-7,1	-35,7	-4,0
Abruzzo	3.217	84	4.827	3.429	77	5.195	-6,2	9,1	-7,1
Italia	174.539	3.428	246.920	177.031	3.381	251.147	-1,4	1,4	-1,7

L’incidentalità rimane alta lungo la costa e nei comuni capoluogo di provincia. L’indice di mortalità cresce nei comuni di Chieti, L’Aquila e Teramo mentre diminuisce nel comune di Pescara, come mostrato nelle seguenti figure.

Incidenti stradali, morti e feriti nei comuni capoluogo e nei comuni con almeno 15.000 abitanti. Abruzzo anno 2016, valori assoluti e indicatori (Fonte ISTAT).

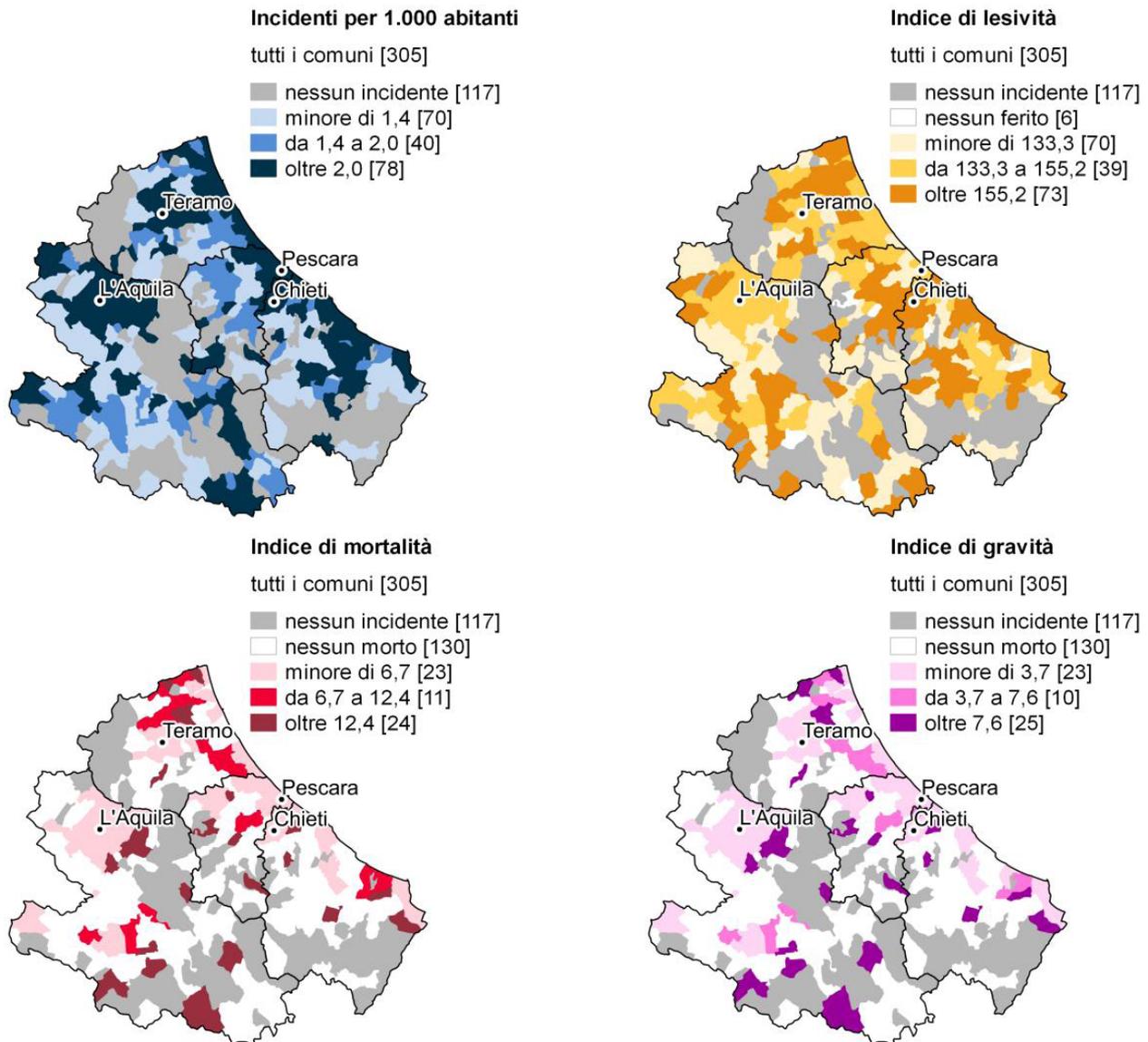
CAPOLUOGHI	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti per 1.000 ab.	Morti per 100.000 ab.	Feriti per 100.000 ab.	Indice di mortalità (a)	Indice di lesività (b)
Pescara	482	5	659	4,0	4,1	545,9	1,0	136,7

Incidenti stradali, morti e feriti per categoria della strada nei comuni capoluogo e nei comuni con almeno 15.000 abitanti, Abruzzo (Fonte ISTAT).

CAPOLUOGHI	Strade urbane			Strade extra-urbane		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Pescara	447	4	604	35	1	55

In Abruzzo il 43,2% degli incidenti stradali si concentra nei poli urbani e considerando anche le aree di cintura si arriva al 75,5% del totale.

I costi sociali degli incidenti stradali quantificano gli oneri economici che, a diverso titolo, gravano sulla società a seguito delle conseguenze di un incidente stradale. Nel 2015, il costo dell'incidentalità con danni alle persone è stimato in circa 17,5 miliardi di euro per l'intero territorio nazionale - 288,1 euro pro capite - e in circa 365,5 milioni di euro - 275,0 euro pro capite - in Abruzzo; la regione incide per il 2,1% sul totale nazionale.



Biodiversità, flora e fauna

Il territorio comunale di Pescara è fortemente antropizzato e comprende una superficie riservata al verde pubblico di 441.950 mq di cui 204.386 mq relativi a parchi urbani e territoriali (parco D'Avalos, porzione "parco del Cuore", verde strada Francesconi - Villa Basile, pineta nord aree foreste demaniali + pineta), per i

quali si prevede un incremento (totale 927.625 mq comprendenti parco Colle del Telegrafo, parco fluviale, parco d'Avalos, ex camping via Figlia di Iorio, ex F10 fosso grande).

I principali serbatoi di naturalità sono rappresentati dalla Riserva Naturale Regionale Pineta Dannunziana, dalla Riserva Naturale Orientata Statale Pineta di Santa Filomena (che si estende nei comuni di Pescara e Montesilvano), le zone del Parco Fluviale interessate dal PP2 e dal PP4 e integrate nel “progetto strategico delle aree fluviali” di Pescara 2027.

La **Riserva naturale Regionale Pineta Dannunziana** situata nella zona meridionale della città di Pescara, si estende per una superficie di 53 ettari circa, di cui solo 35 ettari restano dell'antica selva. Si tratta di un vero e proprio “polmone verde” inserito all'interno dell'area metropolitana e circondato da una rete viaria piuttosto trafficata. La riserva rappresenta un'oasi di elevata biodiversità nell'ambito della costa urbanizzata abruzzese, ospita infatti oltre 300 specie floristiche e oltre 100 specie faunistiche, e funge da *stepping stone* per diverse specie di uccelli migratori di lungo raggio ma anche per spostamenti tra le vicine aree naturali tutelate.

La **Riserva Naturale Orientata Statale Pineta di Santa Filomena** occupa una fascia litoranea a nord di Pescara. Le specie presenti sono il pino domestico, il pino marittimo e il pino d'Aleppo. La pineta ospita molte specie di uccelli, sia migratori che nidificanti: rondine di mare, mignattino, gabbiano reale, gabbiano comune, cormorano, rampichino, cinciallegra, cinciarella, capinera, saltimpalo.

Il **progetto di riqualificazione delle aree fluviali** comprende al suo interno ampi ambiti destinati dalla pianificazione vigente a differenti zone di piano, caratterizzate da diverse modalità di intervento: le aree del Piano Particolareggiato PP2 (che comprende le aree dell' “ex Cofa”, quelle degli ex depositi di carburante e di prodotti alimentari collocate tra via Magellano e la viabilità di lungofiume via Andrea Doria, le aree golenali poste a nord e sud del fiume comprese tra la foce ed il ponte Risorgimento), le aree del Piano Particolareggiato PP4 (che comprende le aree golenali poste a nord e a sud del fiume comprese tra il ponte Risorgimento e il Confine Comunale con S. Giovanni Teatino), le aree di competenza del Consorzio per lo Sviluppo Industriale dell'area Chieti-Pescara (comprese tra la via Tiburtina, il rilevato dell'asse attrezzato e della circonvallazione e l'edificato del quartiere Madonna del Fuoco). Il progetto di trasformazione previsto è centrato sull'asta fluviale nella sua interezza da dove penetra in città fino alla foce in mare, superando le attuali previsioni parcellizzate. Esso contempla azioni e misure diversificate che terranno conto sia dei caratteri del contesto, sia del sistema delle tutele, sia delle destinazioni e modalità attuative previste dal piano regolatore vigente.

Suolo e sottosuolo

Nella pagina dedicata alla “Contaminazione di suolo, sottosuolo e acque sotterranee” del portale Ambiente e Paesaggio della Città di Pescara sono elencate le procedure di cui al Titolo V della Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm. e ii. (c.d. “Testo Unico Ambiente”), della L.R. 45/2007 e della Delibera di Giunta regionale n. 257 del 19 marzo 2007, relative ai siti ricadenti sul territorio comunale potenzialmente o contaminati (suolo, sottosuolo, acque sotterranee). Le procedure sono agevolmente raggiungibili anche attraverso la mappa interattiva “Albo dei siti potenzialmente contaminati”, che contiene inoltre i dati da pubblicare ai sensi del punto 4.7 delle “linee di indirizzo in materia di bonifica dei siti contaminati” approvate con Delibera di Giunta Regionale n. 257/2007 di esclusiva competenza Comunale.

Acqua

Il Piano di Tutela delle Acque della Regione Abruzzo fornisce i dati circa lo stato qualitativo e quantitativo delle acque superficiali e sotterranee all'interno di ciascun bacino idrografico e contiene il censimento e la catalogazione dei corpi idrici significativi e di interesse, distinti, secondo quanto stabilito dall'Allegato 1 Parte Terza del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., in corpi idrici superficiali (distinte in corsi d'acqua, laghi, acque marino-costiere e corpi idrici artificiali) e corpi idrici sotterranei.

Nelle tabelle seguenti relative alla relazione sul bacino del Fiume Aterno-Pescara, vengono riportati lo Stato Ecologico (SECA) e lo Stato Ambientale (SACA) derivati dal monitoraggio effettuato nella fase conoscitiva (biennio 2000-2002) e nella fase a regime (I, II e III anno, rispettivamente 2003-2004, 2004-2005 e 2006).

L'andamento del SACA segue quello relativo al SECA, in quanto la concentrazione degli inquinanti chimici monitorati (Tabella 1 dell'Allegato 1 al D.Lgs. 152/99) risulta, in ogni caso e per tutti i periodi in esame, sempre inferiore ai valori soglia, a meno della stazione R1307PE26, in corrispondenza della quale, nel monitoraggio relativo alla fase conoscitiva (2000-2002), la concentrazione dell'inquinante Cloroformio è risultata superiore al valore soglia fissato a 12 µg/l.

In generale, il Fiume Pescara è caratterizzato da una buona qualità ecologica ed ambientale, ad eccezione della stazione R1307PE26 a chiusura del bacino ("Scadente" in tutti gli anni di monitoraggio), come si osserva anche nella successiva tavola grafica.

Stato Ambientale dei Corsi d'Acqua - SACA ¹						
Sezione	Comune	Codice stazione	Prima classificazione	Monitoraggio "a regime"		
			Fase conoscitiva: 2000-2002	I anno: 2003-2004	II anno: 2004-2005	III anno: 2006
Alto Corso	Montereale	R1307AT3	buono	scadente	sufficiente	-
	Cagnano	R1307AT3bis	-	-	-	buono
	L'Aquila	R1307AT8bis	-	-	-	sufficiente
	L'Aquila	R1307AT8	sufficiente	pessimo	scadente	scadente
	Villa Sant'Angelo	R1307AT9	-	-	scadente	sufficiente
	Fontecchio	R1307AT12	sufficiente	scadente	sufficiente	sufficiente
	Molina Aterno	R1307AT15	-	-	sufficiente	sufficiente
Medio Corso	Popoli	R1307AT18	sufficiente	scadente	sufficiente	sufficiente
	Popoli	R1307PE20	buono	buono	buono	buono
	Popoli	R1307PE1	-	-	-	buono
Basso Corso	Rosciano	R1307PE24	buono	buono	sufficiente	sufficiente
	Chieti	R1307PE25	-	-	-	sufficiente
	Chieti	R1307PE25A	-	-	-	sufficiente
	S. Giovanni Teatino	R1307PE25B	-	-	-	n.c.
	Pescara	R1307PE26	scadente	scadente	scadente	scadente

¹ Si ricorda che lo stato ambientale (SACA) si ottiene combinando la classe SECA con lo stato chimico derivante dalla concentrazione di inquinanti riportati in Tabella 1 dell'Allegato 1 al D.Lgs. 152/99.

Stato Ecologico dei Corsi d'Acqua - SECA ¹						
Sezione	Comune	Codice stazione	Prima classificazione	Monitoraggio a regime		
			Fase conoscitiva: 2000-2002	I anno: 2003-2004	II anno: 2004-2005	III anno: 2006
Alto Corso	Montereale	R1307AT3	Classe 2	Classe 4	Classe 3	-
	Cagnano	R1307AT3bis	-	-	-	2
	L'Aquila	R1307AT8bis	-	-	-	3
	L'Aquila	R1307AT8	Classe 3	Classe 5	Classe 4	4
	Villa Sant'Angelo	R1307AT9	-	-	Classe 4	3
	Fontecchio	R1307AT12	Classe 3	Classe 4	Classe 3	3
	Molina Aterno	R1307AT15	-	-	Classe 3	3
Medio Corso	Popoli	R1307AT18	Classe 3	Classe 4	Classe 3	3
	Popoli	R1307PE20	Classe 2	Classe 2	Classe 2	2
	Popoli	R1307PE1	-	-	-	2
Basso Corso	Rosciano	R1307PE24	Classe 2	Classe 2	Classe 3	3
	Chieti	R1307PE25	-	-	-	3
	Chieti	R1307PE25A	-	-	-	3
	S. Giovanni Teatino	R1307PE25B	-	-	-	n.c.
	Pescara	R1307PE26	Classe 4	Classe 4	Classe 4	4

¹ Si ricorda che lo stato ecologico (SECA) è ottenuto incrociando il dato risultante dai macrodescrittori (LIM) con il risultato dell'IBE, attribuendo alla sezione in esame (o al tratto da essa rappresentato) il risultato peggiore tra quelli derivanti dalle valutazioni relative ad IBE e macrodescrittori.

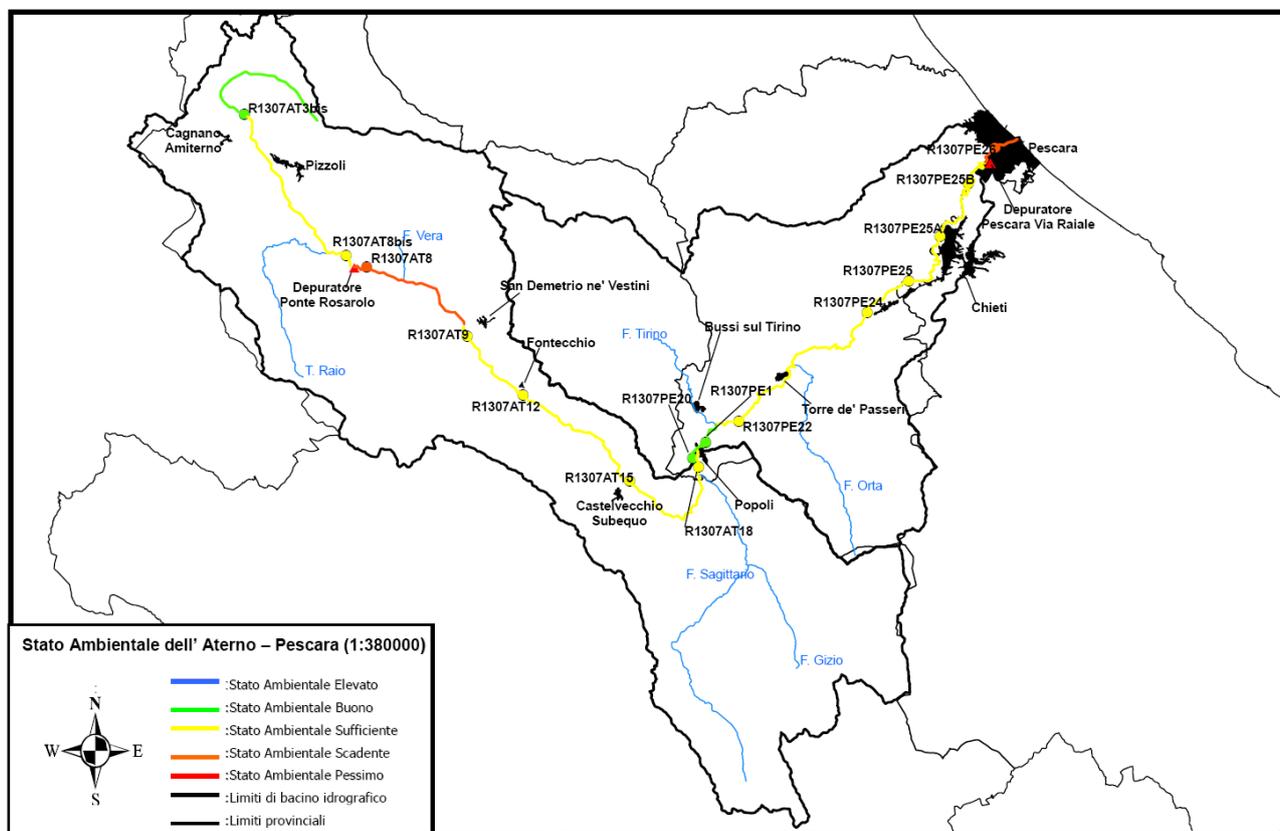


Figura 8 1: Stato Ambientale dell'Aterno-Pescara

Stazione R1307PE26				
2006	Unità di misura	75° percentile	Livello inquinamento parametro	Punteggio
100-O2(% sat)	%	29	3	20
B.O.D.5	O2 mg/l	3,3	2	40
C.O.D.	O2 mg/l	10	3	20
Azoto ammoniacale	mg/l	0,40	3	20
Azoto nitrico	mg/l	1,3	2	40
Fosforo totale	mg/l	0,16	3	20
Escherichia coli	UFC/100 ml	25250	5	5
SOMMA				165
LIM				3

Classe IBE				IV

Il Fiume Pescara, in prossimità della foce, è caratterizzato da una qualità “scadente”. Fra le principali cause è possibile evidenziare:

- l’elevato carico antropico a cui sono sottoposte le aree di piana, soprattutto quelle costiere;
- la scarsità di portata dei corsi d’acqua (riscontrata soprattutto in determinati periodi dell’anno) che può quindi determinare un aumento della concentrazione del carico inquinante introdotto;
- l’immissione di scarichi (spesso anche quelli depurati, in quanto gli stessi impianti di depurazione risultano malfunzionanti o sottodimensionati).

Nella stazione R1307PE26 i risultati, relativi alla campagna di monitoraggio 2006, evidenziano una condizione di forte alterazione rispetto all’obiettivo di qualità fissato per il 2016.

Per quanto riguarda le acque destinate alla balneazione, sulla base della classificazione delle acque destinate alla balneazione relativa all’anno 2006, a seguito del monitoraggio effettuato nel 2005, l’area ubicata in corrispondenza della foce del Fiume Pescara è stata classificata zona temporaneamente e permanentemente non idonea alla balneazione per inquinamento; la zona prospiciente il Porto di Pescara risulta non idonea alla balneazione per motivi indipendenti dall’inquinamento. Le aree immediatamente a Nord e a Sud di quelle sopra menzionate risultano idonee alla balneazione.

Aria e fattori climatici

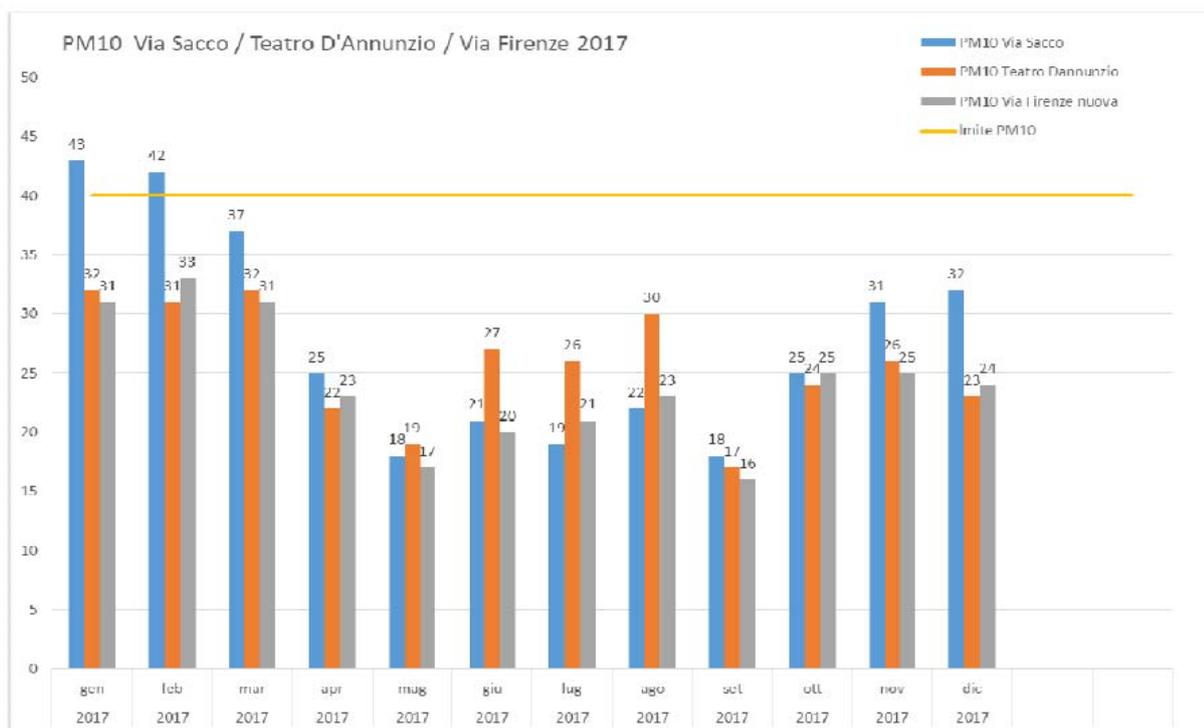
I dati e le informazioni relative alla qualità dell’aria della città di Pescara sono forniti da “ARTA Abruzzo” (<http://www.artaabruzzo.it/>). Secondo il report annuale elaborato dall’ARTA, nel corso del 2016 la qualità dell’aria della città di Pescara è stata rilevata tramite 3 stazioni fisse (via Firenze, via Sacco e Teatro D’Annunzio) dotate di 20 analizzatori automatici in funzione 24 ore su 24, per tutti i giorni dell’anno. I parametri chimici misurati riguardano le seguenti sostanze inquinanti: Biossido di Zolfo, Biossido di Azoto, Benzene, Monossido di Carbonio, Piombo, PM10, PM 2,5.

La tabella mostra le tre stazioni di rilevamento funzionanti sul territorio comunale e le relative sostanze inquinanti rilevate da ciascuna centralina.

Centraline di rilevamento della qualità dell'aria ANNO 2016	Tipo	PM10	PM2,5	NOx	SO2	CO	Benzene Toluene Xilene (BTX)	O3	As - Cd - Ni - Pb su PM10	B(a)P su PM10
Via Firenze	T.U.	X	X	X		X	X			X
Via Sacco	T.U.	X		X				X		
Teatro D'Annunzio	F.U.	X	X	X	X	X	X	X	X	X

I dati aggiornati al 2017 mostrano tra tutti gli inquinanti che vengono monitorati sul territorio regionale, si sono registrati superamenti delle concentrazioni limite giornaliere solo per il particolato PM10 il cui valore limite giornaliero fissato dalla Legge (D. Lgs.vo 155/2010) è di 50 ug/mc. Mentre è di 40 ug/mc come valore medio annuale.

Parte delle motivazioni dei superamenti del valore di PM10 è legata al fatto che esso ha la caratteristica di essere un inquinante contemporaneamente primario e secondario, ossia viene emesso non solo direttamente dalle sorgenti, ma si forma anche in atmosfera a seguito di reazioni chimiche. Queste reazioni sono favorite dall'elevata insolazione e dalle condizioni di stagnazione dell'atmosfera. Questi fattori nelle aree critiche sono presenti in particolare nei periodi invernali quando alle sorgenti di inquinamento si aggiunge anche il contributo del riscaldamento domestico. Esso inoltre è un inquinante c.d. "ubiquitario" e pertanto, con situazioni di stabilità atmosferica persistente, tende a stratificarsi su tutto il territorio in maniera pressochè uniforme. Va altrettanto segnalato che i primi e gli ultimi mesi dell'anno, anche negli anni precedenti, hanno sempre presentato valori più elevati di concentrazione (Fonte: ARTA "Relazione per l'individuazione di misure per la riduzione di polveri sottili nell'agglomerato Chieti-Pescara – anno 2018).



Patrimonio culturale e paesaggistico

Per l'individuazione del patrimonio culturale e paesaggistico della città di Pescara si fa riferimento alla Delibera di Giunta Comunale n. 37 del 27 gennaio 2015 con la quale è stato stilato il *"Censimento del patrimonio storico culturale e paesaggistico della Città di Pescara"*, predisposto dagli uffici comunali, che tiene conto anche delle strutture utilizzate per le iniziative ed attività culturali, per formarne parte integrante e sostanziale. Questo al fine di definire tutte le iniziative da adottare per la tutela, il recupero, la salvaguardia e la conservazione degli stessi.

Le strutture individuate sono 36 come riportato nell'elenco allegato alla Delibera riportato qui sotto.

Elenco strutture:

- | | |
|---|--|
| 1. AURUM | 19. RESTI SANTA GERUSALEMME |
| 2. MUSEO CASCELLA | 20. CHIESA S. ANNA |
| 3. MUSEO DEL MARE | 21. RICOGNIZIONE "PATRIMONIO CULTURALE" COMUNALE |
| 4. MUSEO VITTORIA COLONNA | 22. PROGETTO "REAL PIAZZA" |
| 5. CIRCOLO ATERNINO | 23. TEATRO MICHETTI |
| 6. SALA ATERNUM | 24. ARCHIVIO STORICO |
| 7. SERBATOI VECCHIA STAZIONE | 25. CITTA' DELLA MUSICA |
| 8. AUDITORIUM CERULLI | 26. FONTANA "LE 5 CANNELLE" |
| 9. AUDITORIUM FLAIANO | 27. STELE DANNUNZIANA |
| 10. TEATRO D'ANNUNZIO | 28. CASINO DI CACCIA "GIAMMARIA" |
| 11. MATTA | 29. EDIFICIO DOPOLAVORO FERROVIARIO |
| 12. MUSEO DELLE GENTI | 30. TORRETTA D'ANNUNZIANA |
| 13. EX TRIBUNALE | 31. LOCALI GENIO MILITARE VIA DELLE CASERME |
| 14. VECCHIA STAZIONE FF.SS | 32. CASERMA DI COCCO |
| 15. PARCO ARCHEOLOGICO PAESAGGISTICO DI COLLE DEL TELEGRAFO | 33. CASTELLETTO GIAMMARIA |
| 16. FONTE LOCCA | 34. MUSEO PAPARELLA |
| 17. FONTE BOREA | 35. "LA PESCARINA" – CIRCOLO CANOTTIERI |
| 18. MOSAICO GOLENALE | 36. UFFICIO CARINCI (P.ZA DELLA REPUBBLICA) |

Inoltre il Comune dispone dell'elenco dei beni vincolati su mappa, comprendente gli edifici storici comunali per i quali è stato apposto il vincolo monumentale oggi confluiti nella Parte Seconda – Beni Culturali – del D.Lgs. n. 42/2004 e ss. mm. e ii. "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137".

1. Cappella Immacolata Concezione
2. Casa del Balilla ex G.I.L.
3. Casa Di Loreto
4. Casa Forlani
5. Casa Natale di Ennio Flaiano
6. Caserma D'Avalos
7. Castelletto Giammaria
8. Chiesa Cattedrale di San Cetto Vescovo e Martire

9. Circolo Canottieri "La Pescara"
10. Complesso del Bagno Borbonico
11. Ex Aurum ed annesso Kursaal
12. Ex Banca D'Italia
13. Ex Stazione Ferroviaria
14. Grand Hotel in Viale Vittoria Colonna
15. Immobili adiacente ex Stazione ferroviaria
16. Immobile in Via della Riviera 147
17. Palazzetto Imperato
18. Palazzo delle Poste
19. Cappella di S.Anna
20. Nave di Cascella ed area di sedime afferente la composizione artistica del maestro Pietro Cascella
21. Palazzo Clerico
22. Arenile e tratto di mare fronteggiante l'opera del Maestro Pietro Cascella "Nave di cascella"
23. Fontana Spalletti e area di sedime afferente. TUTELA DIRETTA ai sensi dell'art. 13, del D.Lgs. 22.01.2004 N. 42. Avvio del Procedimento - nota protocollo MIBACT-SABAP-ABR - 10364 del 20-07-2017
24. Fontana-Spalletti-e-area-di-sedime-afferente. Decreto di Vincolo P.C.R. n. 105/2017 del 19-10-2017 - nota protocollo MIBACT-SABAP-ABR - 16819 del 01-12-2017 http://ambiente.comune.pescara.it/wp-content/uploads/2017/12/PROT-SABAP_16819_2017-12-01_1-1.pdf - TUTELA INDIRETTA i sensi dell'art. 45, del D.Lgs. 22.01.2004 N. 42. Avvio del Procedimento - Protocollo MIBACT - SABAP-ABR-11964 del 29-08-2017
25. Liceo Classico "Gabriele D'Annunzio" - D.Lgs. 42/04 artt. 12 e 15 - verifica dell'interesse culturale
26. ITCG "Tito Acerbo" - D.Lgs. 42/04 artt. 12 e 15 - verifica dell'interesse culturale
27. Conservatorio "Luisa D'Annunzio" - D.Lgs. 42/04 artt. 12 e 15 - verifica dell'interesse culturale
28. Immobile Conservatorio Statale di Musica L.D'Annunzio in Viale Bovio - D.Lgs. 42/04 artt. 12 e 15 - verifica dell'interesse culturale
29. Immobile IPSSAR De Cecco in via dei Sabini
30. Palazzo Muzii
31. Palazzo Perenich
32. Palazzo Mezzopreti/Gomez
33. Stadio Adriatico "G. Cornacchia"
34. Villa De Landerset
35. Villa Henrici (c.da Fontanelle)
36. Villa Marchegiani
37. Villa Mezzopreti-Gomez
38. Società di Mutuo Soccorso
39. Villino Anna
40. Villino Bucco

41. Villino Cipollone
42. Villino Clemente
43. Villino Costanzo
44. Villino "Domus Flores"
45. Villino Geniola
46. Villino La Morgia
47. Villino La Porta
48. Villino Maria Teresa
49. Villino Massignani
50. Villino Ricci-Clerico
51. Villino Urania
52. Ex Centrale del latte
53. Villa Adolfo De Cecco
54. Villino Bianco
55. Palazzo Giulia

Paesaggio

Le aree tutelate dal Piano Regionale Paesaggistico sono individuate dalla tavola allegata al PRG vigente B4a – Vincoli esistenti sul territorio comunale (1:10.000), comprendente l'individuazione delle Aree dichiarate di notevole interesse pubblico e sottoposte alla tutela paesistica (ex Legge n. 1497 del 29/06/1939 modificata ed integrata dal D.L. n. 490 del 29/10/99).

Energia

Facendo riferimento al Piano Energetico Regionale (PER), i consumi energetici complessivi nel settore dei trasporti presentano un picco in corrispondenza del 2003 (1.168 ktep +37% rispetto al 1996); negli ultimi due anni, tuttavia, si osserva una lieve ma costante inversione di tendenza: i consumi, infatti, sono diminuiti del 5% dal 2003 al 2005, scendendo a poco più di 1.110 ktep. Gli unici vettori energetici significativi sono la benzina ed il gasolio, che coprono quasi interamente il fabbisogno energetico del settore trasporti (circa il 95%). La quota relativa all'energia elettrica, pur essendo trascurabile rispetto alle fonti fossili (valore medio di circa 20 ktep, pari al 2% circa del totale), è caratterizzata da un'importante crescita (+50% circa) nell'intero decennio 1996-2005.

	Benzina	Gasolio	G.P.L.	Energia elettrica	TOTALE
	[ktep]	[ktep]	[ktep]	[ktep]	[ktep]
1996	465,18	371,39	0,00	16,38	852,94
1997	470,18	404,07	0,00	16,53	890,88
1998	475,17	453,61	49,09	17,86	995,73
1999	462,27	477,46	52,62	18,90	1.011,25
2000	439,84	523,19	53,04	19,71	1.035,78
2001	431,12	549,01	53,48	21,23	1.054,74
2002	398,37	587,08	48,55	22,48	1.056,48
2003	401,47	703,57	41,28	21,58	1.167,90
2004	375,24	704,31	35,76	23,30	1.138,51
2005	353,00	703,91	30,70	24,45	1.112,06

Tabella 1.14: Consumi energetici complessivi nei trasporti dal 1996 al 2005

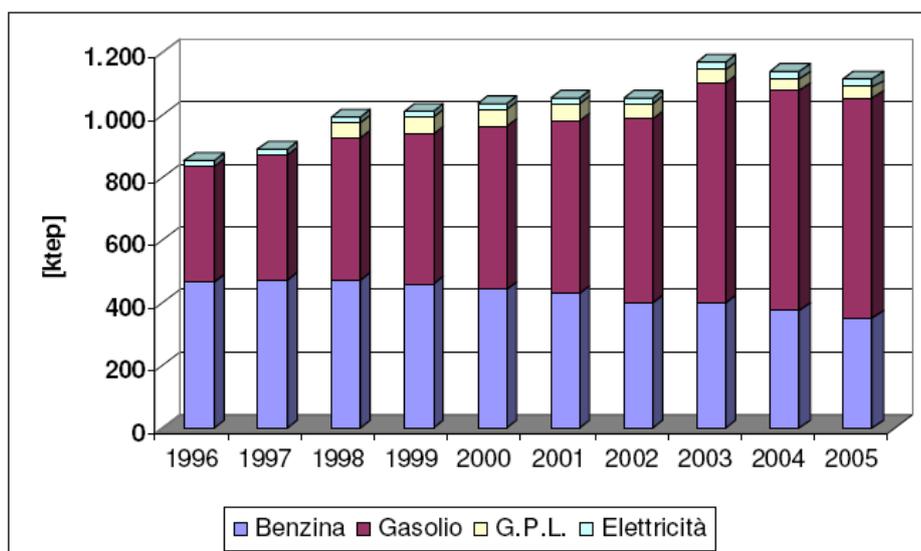


Figura 1.25: Evoluzione dei consumi nel settore trasporti dal 1996 al 2005

Trasporti

Secondo l'analisi condotta dalla Strategie di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) della città di Pescara, analizzando i movimenti pendolari in uscita dal comune di Pescara, si evidenzia come la percentuale di autocontenimento (numero di flussi diretti all'interno dello stesso comune) sia molto elevata (pari al 77%), con il 92% degli studenti e il 69% dei lavoratori.

Movimenti in uscita	Totale movimenti in uscita	Movimenti all'interno del comune	Uscite nette dal comune	Movimenti regionali	Movimenti extraregionali
Motivi di studio	17.899	16.474	1.425	1.376	49
Motivi di lavoro	34.649	23.818	10.831	10.504	327
Totale	52.548	40.292	12.256	11.880	376

Come si vede, ogni giorno si spostano a Pescara per motivi di studio o di lavoro 52.548 abitanti dei 119.329 che vi risiedono (44%); di questi 12.256 (23%) si recano fuori del territorio comunale (dati ISTAT dell'ultimo censimento 2011).

Osservando i movimenti pendolari al 2011 in entrata a Pescara, si evidenzia innanzitutto come gli ingressi siano superiori alle uscite, pertanto il comune si configura come un'area di polarizzazione rilevante della regione, mentre i valori extraregionali sono piuttosto contenuti.

Movimenti in entrata	Totale movimenti in entrata	Movimenti all'interno del comune	Entrate nette nel comune	Movimenti regionali	Movimenti extraregionali
Motivi di studio	29.469	16.474	12.995	12.681	314
Motivi di lavoro	45.612	23.818	21.794	21.249	545
Totale	75.081	40.292	34.789	33.930	859

Secondo i dati del censimento 2011, il mezzo di trasporto più usato è l'auto privata con il 65% dei dati disponibili, mentre il 17% sceglie di andare a piedi; solo l'8% sceglie gli autobus pubblici sia comunali che extra-comunali.

Mezzo di trasporto	Totale movimenti in uscita	Mezzo di trasporto	Totale movimenti in entrata
Treno	376	Treno	2.535
Tram	13	Tram	76
Metropolitana	0	Metropolitana	0
Autobus urbano, filobus	3.611	Autobus urbano, filobus	7.385
Corriera, autobus extra-urbano	508	Corriera, autobus extra-urbano	3.308
Autobus aziendale o scolastico	335	Autobus aziendale o scolastico	569
Auto privata (come conducente)	23.958	Auto privata (come conducente)	33.293
Auto privata (come passeggero)	9.521	Auto privata (come passeggero)	12.988
Motocicletta, ciclomotore, scooter	2.411	Motocicletta, ciclomotore, scooter	3.281
Bicicletta	1.865	Bicicletta	1.967
Altro mezzo	78	Altro mezzo	113
Apiedi	8.933	Apiedi	9.088
Totale	51.609	Totale	74.603

In base all'analisi condotta dal Comune di Pescara effettuata a marzo 2018, l'estensione totale delle piste ciclabili è così articolata:

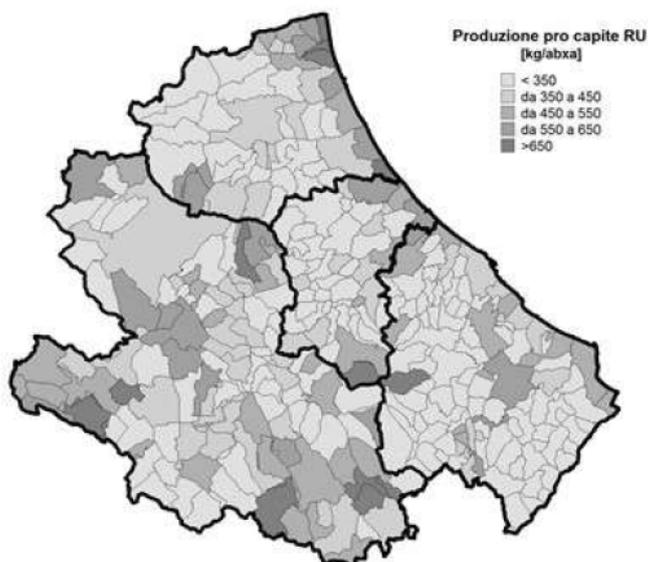
- 5,8 ha - aree pedonali/ciclabili esistenti (riguardante la zona centrale)
- 24,0 km – tracciato piste ciclabili esistenti
- 3,3 km – tracciato piste ciclabili in corso di realizzazione
- 10,7 km – tracciato piste ciclabili in corso di progettazione
- 4,4 km – tracciato piste ciclabili di previsione
- 1,4 km – tracciato Greenway di previsione

Secondo tale previsione si dovrebbero raggiungere i 42,4 km di piste ciclabili sul territorio comunale.

Rifiuti

Nel 2015 la produzione di rifiuti nella provincia di Pescara è stata di 150.717 tonnellate (Piano Regionale Gestione Rifiuti (PRGR). La provincia di Pescara è costituita prevalentemente da comuni con una produzione pro capite inferiore ai 450 kg/ab x anno, ad esclusione dei tre comuni sulla fascia costiera (Pescara, Città S. Angelo, Montesilvano).

Produzione pro capite dei RU nel 2015 nei comuni della regione Abruzzo



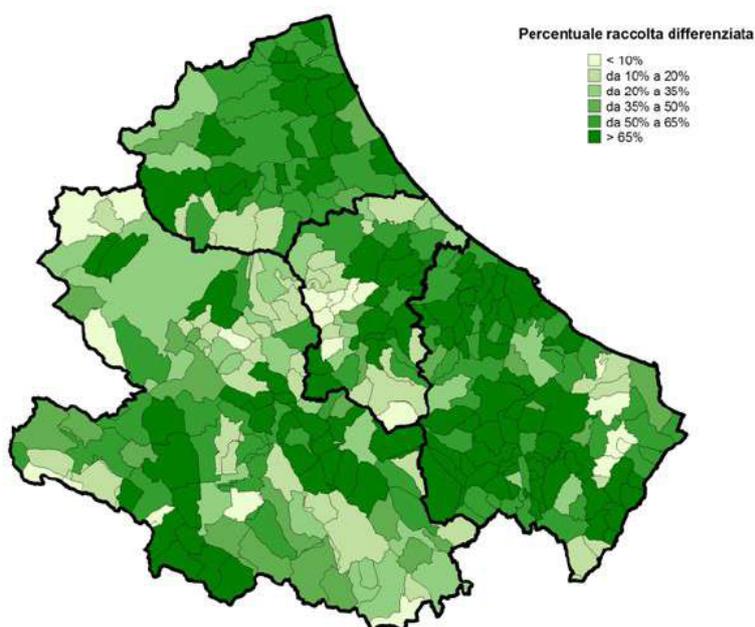
Fonte: Elaborazione dati abitanti ISTAT 2015, produzione rifiuti ORR, dati provinciali.

I tre comuni regionali con più di 50.000 abitanti (L'Aquila, Pescara e Montesilvano) sono compresi tra i turistici per i quali è stata fatta un'analisi specifica mostrata di seguito.

Classe dimensionale	Comuni		Abitanti		Produzione di RU		
	n°	%	n°	%	t/a	%	kg/abxa
Ab<1.000	98	32,1%	52.920	4,0%	16.769	2,8%	316,90
1.000≤Ab<5.000	114	37,4%	258.446	19,4%	86.558	14,6%	334,92
5.000≤Ab<15.000	34	11,1%	264.774	19,9%	106.388	17,9%	401,81
15.000≤Ab<50.000	5	1,6%	142.129	10,7%	63.231	10,6%	444,88
Ab≥50.000	2	0,7%	107.156	8,0%	51.998	8,7%	485,26
TURISTICI	52	17,0%	506.149	38,0%	269.737	45,4%	532,92
Totale Abruzzo	305	100%	1.331.574	100%	594.680	100%	446,60

Fonte: elaborazione dati provinciali.

La percentuale di raccolta differenziata nel 2015 nei comuni della regione Abruzzo



Fonte: elaborazione dati provinciali.

Rumore

Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Pescara suddivide il territorio in sei classi acustiche:

- Classe I – Aree particolarmente protette
- Classe II – Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale
- Classe III – Aree di tipo misto
- Classe IV – Aree di intensa attività umana
- Classe V-Aree prevalentemente industriali
- Classe VI-Aree esclusivamente industriali

Ai fini della classificazione acustica la presenza di strade, è senz'altro da ritenere come un importante parametro da valutare per attribuire una classe di appartenenza delle aree prossime alle infrastrutture. In tal senso il DPCM 14/11/1997 si riferisce al sistema viabilistico come ad uno degli elementi che concorrono a caratterizzare un'area del territorio e a classificarla dal punto di vista acustico, individuando quattro categorie di traffico:

- a) traffico locale (classe II);
- b) traffico locale o di attraversamento (classe III);
- c) ad intenso traffico veicolare (classe IV);
- d) strade di grande comunicazione (classe IV).

Le emissioni sonore prodotte dal traffico ferroviario sono normate da uno specifico Decreto del Presidente della Repubblica. Ciò nonostante, l'allegato A del DPCM 14/11/1997, riconoscendo all'infrastruttura ferroviaria quale elemento concorrente alla caratterizzazione acustica di territorio, indica la classe IV per le aree poste in prossimità di linee ferroviarie.

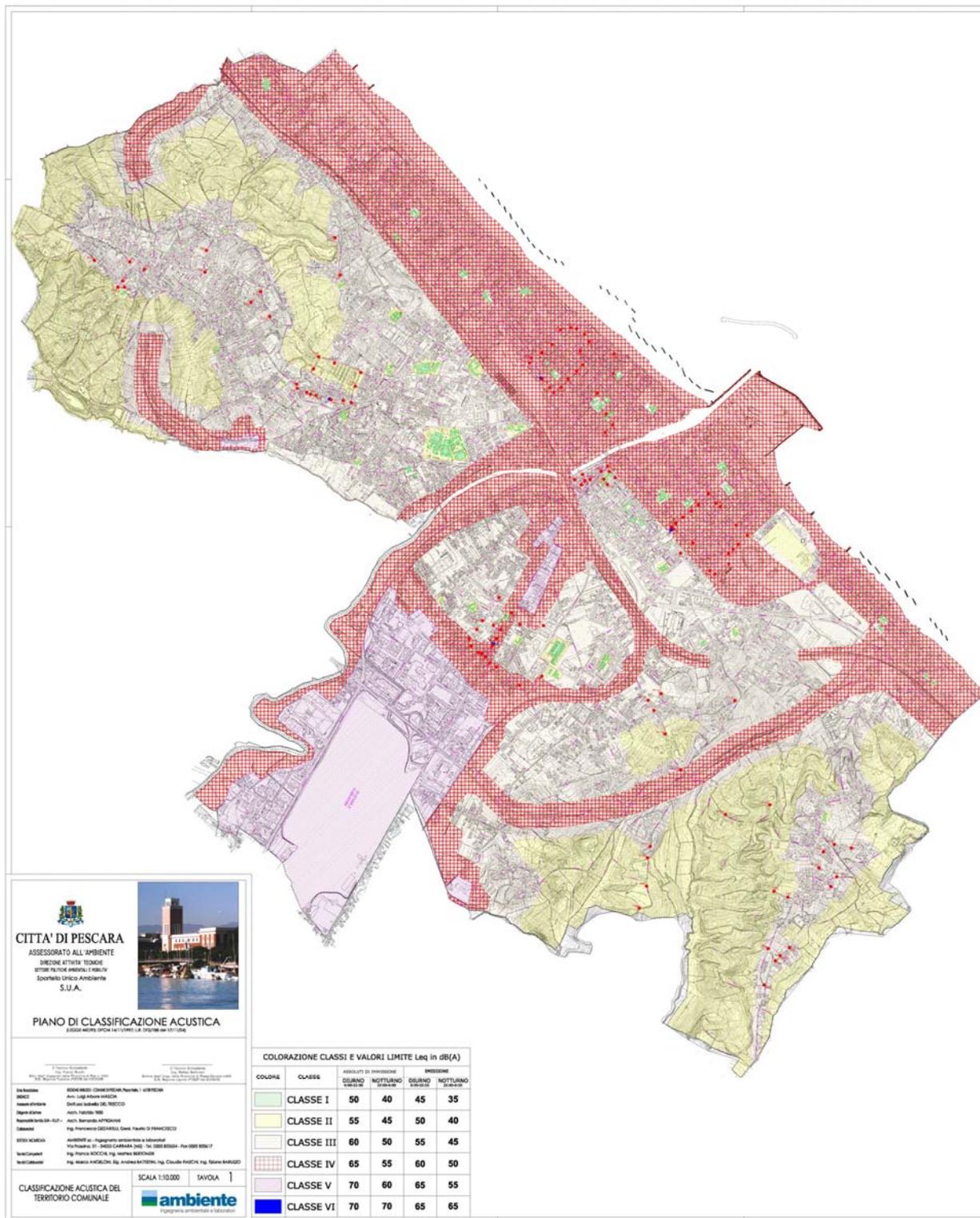
La problematica inerente il rumore aeroportuale è concentrata nelle aree limitrofe l'Aeroporto d'Abruzzo, afferenti i comuni di Pescara e San Giovanni Teatino (CH). Si tratta di un'infrastruttura la cui rilevanza è in rapido e costante aumento presso la quale è stata costituita la commissione aeroportuale per la definizione, ai sensi del DM del 31/10/1997, delle procedure antirumore e della classificazione acustica dell'intorno aeroportuale (definizione dei confini delle aree di rispetto A, B e C).

Le criticità segnalate sul territorio comunale di Pescara fanno riferimento a :

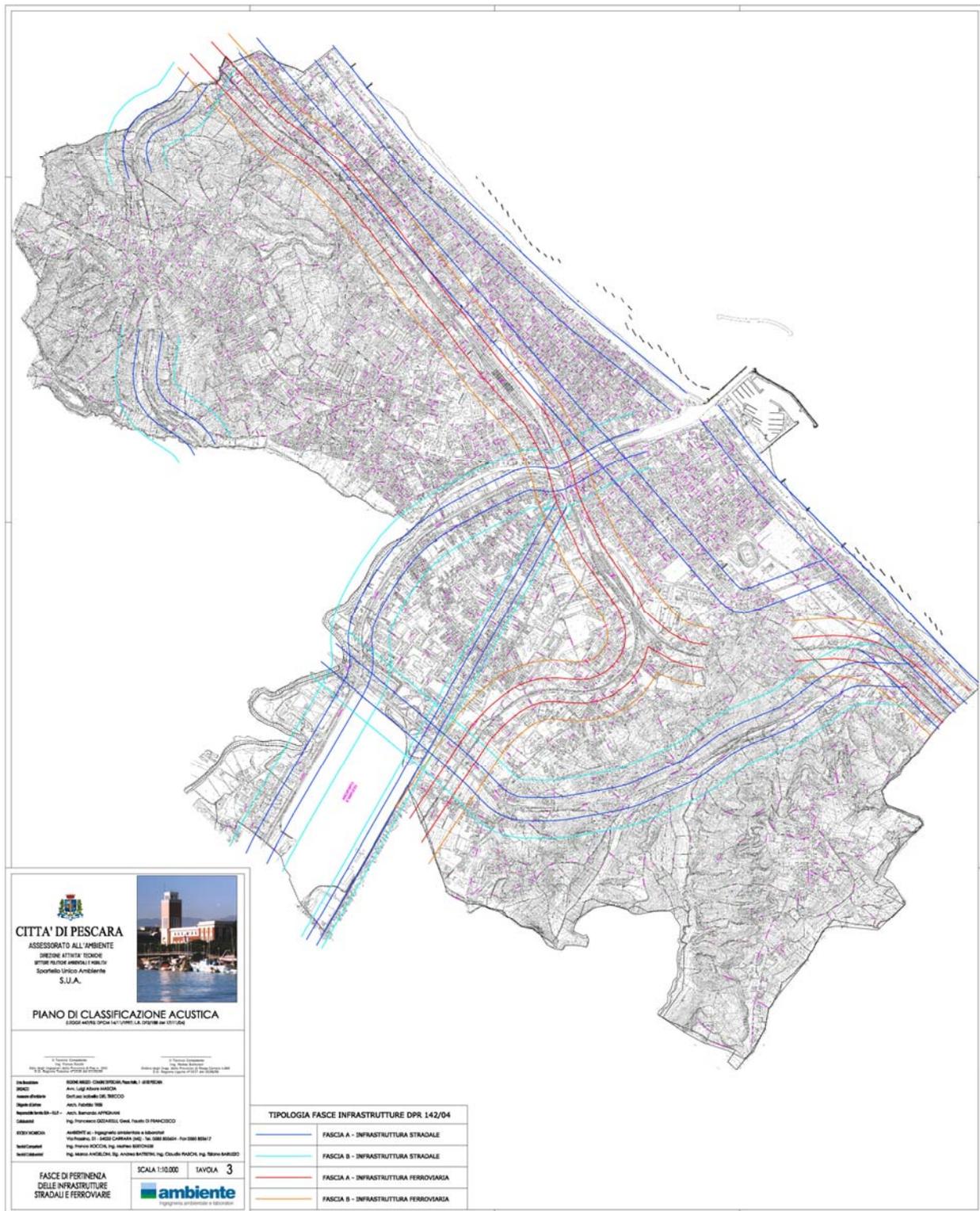
- un centro urbano, che nella sua significativa crescita, si è andato connotando come polo accentratore di tutti i servizi primari e richiamando di fatto intensi flussi veicolari da tutta l'area territoriale circostante;
- la presenza di insediamenti a diversa destinazione d'uso caratterizzati da diverse esigenze verso il rumore, che pur richiedendo una diversa qualità acustica dell'ambiente che sono in realtà posti in stretta contiguità;
- un'agglomerazione che a partire da un forte nucleo centrale, si è espansa e consolidata lungo le principali direttrici infrastrutturali.

In particolare, la Classe IV è stata attribuita alla quasi totalità delle aree prospicienti i tracciati delle principali infrastrutture (asse attrezzato, circonvallazione, ferrovia) e aree urbane più densamente antropizzate (per lo più comprese tra la fascia costiera e il rilevato ferroviario) che si sono contraddistinte dal punto di vista insediativo, caratterizzandosi per una significativa densità abitativa, un'elevata presenza

di attività commerciali, servizi e da una rete di infrastrutture fortemente utilizzata.



Classi acustiche del territorio di Pescara.



Fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

5.3 Indicatori condivisi

Un indicatore può essere definito come uno strumento per rappresentare una realtà complessa, cioè un parametro tale che ci permetta di conoscere le caratteristiche di un determinato fenomeno, ovvero uno strumento di misura che esprime informazioni circa un determinato elemento di indagine. La funzione base degli indicatori è quella di *indicare* lo stato o la variazione di stato nel tempo di un fenomeno che non sia di per sé assoggettabile a misurazione diretta. A seconda del contesto morfologico e territoriale in cui ci troviamo, ci saranno indicatori più idonei ad essere utilizzati rispetto ad altri. È chiaro dunque che la scelta degli indicatori deve essere effettuata, oltre che in base al contesto specifico di riferimento e quindi alla dimensione e tipologia dell'ambito territoriale in esame, anche in merito alla loro capacità di essere scientificamente provati, misurabili, riproducibili, affidabili e ripetibili nel tempo. Questo al fine di poter condurre nel tempo azioni di confronto e di monitoraggio adeguate e flessibili.

Esistono sostanzialmente due tipi di indicatori: qualitativi e quantitativi. I primi sono indicatori che esprimono un giudizio sullo stato di fatto dell'ambiente attraverso l'analisi degli aspetti qualitativi, basato cioè su criteri non misurabili numericamente. Ad esempio possono considerarsi indicatori di tipo qualitativo quelli riferibili ai valori paesaggistici del territorio. I secondi sono indicatori basati su forme di calcolo, per cui sono esprimibili in maniera oggettiva e scientifica facendo riferimento a dati numerici. Un esempio di indicatore quantitativo potrebbe essere quello riferito alla quantità, espressa in ettari, di zone a traffico limitato presenti sul territorio comunale.

Gli indicatori possono risultare utili non solo per le valutazioni sullo stato dell'ambiente, ma anche ai fini della scelta di politiche urbanistiche o della valutazione di alternative progettuali, in relazione alla loro capacità di evidenziare gli impatti, di anticipare e prevenire danni ambientali, di valutare l'efficacia delle azioni, di informare la collettività, ecc. Per questi motivi l'uso degli indicatori in strumenti di ampio respiro, come nel caso della VAS, è un'operazione tanto utile quanto delicata e necessita, soprattutto nella fase preliminare, di riflessioni opportune e scelte appropriate.

Nella definizione del set di indicatori per la valutazione degli effetti e dell'efficacia del PUMS si è tenuto conto di alcuni fattori, ritenuti indispensabili per impostare un corretto processo di valutazione e cioè: 1) che gli indicatori siano disponibili all'oggi; 2) che siano presumibilmente misurabili nel corso del tempo; 3) che l'eventuale modificazione degli stessi indicatori sia inequivocabilmente imputabile ad effetti connessi con l'attuazione del piano. Pertanto, coerentemente con l'impostazione fornita dal PUMS (vedi capitolo 5, par. 5.2 "Definizione degli indicatori"), viene definita una serie di indicatori relativi agli aspetti della sostenibilità economica (indicatori di performance funzionale), della sostenibilità ambientale (indicatori di qualità dell'ambiente) e della sostenibilità sociale (indicatori di valenza sociale). Per ogni indicatore, oltre alla relativa unità di misura, viene indicata anche la fonte di reperimento dei dati.

INDICATORI PER LA VALUTAZIONE	UNITÀ DI MISURA	FONTE
PERFORMANCE FUNZIONALE		
Estensione del sistema filoviario in sede propria	Km	Comune
Spostamenti urbani effettuati in bici	%	Comune
Velocità commerciale media del trasporto pubblico	Km/h	Comune
Estensione complessiva delle piste ciclabili	Km	Comune
QUALITÀ DELL'AMBIENTE		
Tasso medio annuo di presenza nell'aria di polveri sottili (PM ₁₀ ; PM _{2,5})	µg/m ³	ARTA
Tasso medio annuo di presenza nell'aria di biossido di azoto NO ₂	µg/m ³	ARTA
Fattore di emissione media di anidride carbonica Monossido di carbonio (CO)	mg/m ³	ARTA
Estensione complessiva delle zone a traffico limitato	Ha	Comune
Estensione complessiva delle zone a priorità ambientale	Ha	Comune
VALENZA SOCIALE		
Distanza media tra le fermate del trasporto pubblico locale	ml	Comune
Numero degli incidenti stradali urbani	n	Comune

La suddetta serie ristretta di indicatori che rilevano l'efficacia delle politiche di sostenibilità del PUMS, può essere affiancata da altri indicatori misurabili relativi alla qualità dell'aria, che completano il quadro della valutazione della componente ambientale maggiormente interessata dall'azione del piano.

INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE
QUALITÀ DELL'ARIA		
Giornate nell'anno di superamento del limite di polveri sottili	n.	ARTA
Tasso medio annuo di presenza nell'aria di biossido di azoto (NO _x : somma di NO e NO ₂)	µg/m ³	
Biossido di zolfo (SO ₂)	µg/m ³	
Ozono (O ₃)	µg/m ³	
Benzene (C ₆ H ₆)	µg/m ³	
Benzo(a)Pirene	ng/m ³	
Metalli	ng/m ³ - µg/m ³	

Parte sesta | sensibilità

Analisi SWOT	
Strenghts/Forze	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Organizzazione a griglia dell'impianto urbano ▪ Andamento pianeggiante di gran parte della città ▪ Disponibilità dell'area di sedime di tracciati dismessi ▪ Compattezza dell'edificato
Weaknesses/Debolezze	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sezioni stradali in alcuni casi insufficienti ▪ Mancanza di TPL in sede propria ▪ Scarsità di aree per la sosta ed il parcheggio ▪ Città divisa dal fiume
Opportunities/Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Posizione geografica favorevole ▪ Buon collegamento alle "reti lunghe" ▪ Disposizione a "T" degli assi principali di infrastrutturazione ▪ Arretramento della linea ferroviaria ▪ Arretramento degli assi stradali di attraversamento
Threats/Minacce	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estensione della conurbazione oltre i confini comunali ▪ Policentrismo della conurbazione di area vasta ▪ Forte tendenza alla gravitazione sul centro città
Overlay mapping	
Vincoli	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vincolo aeroportuale; ▪ Vincolo archeologico; ▪ Limite di rispetto per impianti di depurazione e mattatoio; ▪ Limite di rispetto cimiteriale; ▪ Aree sottoposte a vincolo ai sensi della legge n. 431 dell'08/08/1985; ▪ Aree sottoposte a vincolo idrogeologico posto dal Ministero Agricoltura e Foreste in data 12/01/1956; ▪ Aree sottoposte a vincolo idraulico; ▪ Edifici vincolati ai sensi della ex legge n. 1089 del 01/06/1939 (D. Lgs n. 42 del 22/01/2004); ▪ Elettrodotti aerei e interrati; ▪ Riserva Naturale Pineta Dannunziana (L.R. n.96 del 18/05/2000 modificata dalla L.R. n.19 del 09/05/2001); ▪ Zone dichiarate di notevole interesse pubblico e sottoposte alla tutela paesistica (ex legge n. 1497 del 29/06/1939 modificata ed integrata con D.L. n. 490 del 29/10/1999).

6 | Individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità

6.1 Analisi SWOT

Per rilevare le sensibilità e le criticità del territorio interessato dal piano e quindi evidenziare i fattori che possono agevolare oppure ostacolare il raggiungimento degli obiettivi del PUMS si utilizzano due strumenti metodologici: l'analisi SWOT e la sovrapposizione di carte tematiche. L'analisi SWOT è un metodo che consente in modo chiaro e sintetico di evidenziare l'esistenza e la natura dei punti di forza e di debolezza del contesto territoriale oggetto del piano e la presenza di opportunità e di minacce derivanti dall'esterno.

Si riporta di seguito l'analisi SWOT relativa alle condizioni attuali della mobilità urbana elaborata nel PUMS con riferimento al territorio comunale, per quanto riguarda i punti di forza e di debolezza "interni", e alla dimensione di area vasta per le opportunità e le minacce "esterne".

STRENGTHS	PUNTI DI FORZA (interni)
S	<ul style="list-style-type: none"> Organizzazione a griglia dell'impianto urbano Andamento pianeggiante di gran parte della città Disponibilità dell'area di sedime di tracciati dismessi Compattezza dell'edificato
WEAKNESSES	PUNTI DI DEBOLEZZA (interni)
W	<ul style="list-style-type: none"> Sezioni stradali in alcuni casi insufficienti Mancanza di TPL in sede propria Scarsità di aree per la sosta ed il parcheggio Città divisa dal fiume
OPPORTUNITIES	OPPORTUNITÀ (esterne)
O	<ul style="list-style-type: none"> Posizione geografica favorevole Buon collegamento alle "reti lunghe" Disposizione a "T" degli assi principali di infrastrutturazione Arretramento della linea ferroviaria Arretramento degli assi stradali di attraversamento
THREATS	MINACCE (esterne)
T	<ul style="list-style-type: none"> Estensione della conurbazione oltre i confini comunali Policentrismo della conurbazione di area vasta Forte tendenza alla gravitazione sul centro città

Alcuni fattori, quali le sezioni stradali insufficienti e l'elevata gravitazione sul centro urbano, potrebbero ostacolare il raggiungimento di alcuni obiettivi del piano tra i quali la realizzazione del sistema di trasporto pubblico in sede propria e la diminuzione della congestione stradale nel centro urbano. Tali valutazioni e ulteriori approfondimenti dell'analisi SWOT saranno effettuati nel Rapporto Ambientale.

6.2 Sovrapposizione di carte tematiche

Per l'individuazione delle aree sensibili e la descrizione composita dell'ambiente d'intervento del piano volta ad evidenziare soprattutto i problemi (criticità, rischi, vulnerabilità o sensibilità) relativi alla realizzazione del piano stesso, sarà opportuno utilizzare il metodo della sovrapposizione di carte tematiche.

A tale proposito si prendono in considerazione la tavola delle Opere strategiche del PUMS e la tavola B4a - Vincoli esistenti sul territorio comunale (1:10.000) - allegata al PRG vigente, in cui sono evidenziati i seguenti vincoli:

- vincolo aeroportuale;
- vincolo archeologico;
- limite di rispetto per impianti di depurazione e mattatoio;
- limite di rispetto cimiteriale;
- aree sottoposte a vincolo ai sensi della legge n. 431 dell'08/08/1985;
- aree sottoposte a vincolo idrogeologico posto dal Ministero Agricoltura e Foreste in data 12/01/1956;
- aree sottoposte a vincolo idraulico;
- edifici vincolati ai sensi della ex legge n. 1089 del 01/06/1939 (D. Lgs n. 42 del 22/01/2004);
- elettrodotti aerei e interrati;
- Riserva Naturale Pineta Dannunziana (L.R. n.96 del 18/05/2000 modificata dalla L.R. n.19 del 09/05/2001);
- zone dichiarate di notevole interesse pubblico e sottoposte alla tutela paesistica (ex legge n. 1497 del 29/06/1939 modificata ed integrata con D.L. n. 490 del 29/10/1999).

Dalla sovrapposizione e dal confronto dei suddetti strumenti emergeranno le aree che presentano maggiori criticità ambientali e con le quali il PUMS dovrà confrontarsi in fase attuativa. Tali aree riguardano le seguenti opere strategiche (Fonte PUMS, tavola Opere strategiche di breve medio e lungo periodo):

N. 4 – Riqualificazione tratto stradale Via della Pineta - Viale D'Annunzio.

N. 5 – Tratto Lungomare Sud dal Teatro D'Annunzio a Piazzale Le Laudi.

N. 6 – Tratto Via Pepe da Via D'Avalos alla riviera.

N. 7 – Quadrilatero: Viale Marconi -Via Conte di Ruvo - Via G. D'Annunzio - Ponte G. D'Annunzio - Via Caduta del Forte - P.zza Duca D'Aosta - Ponte Risorgimento.

N. 8 - Tratto Via Pepe da Via D'Avalos a Via Marconi (incluso nel Quadrilatero).

N. 9 – Greenways Dannunziana per la valorizzazione della riserva Dannunziana.

n. 13 – Completamento strada Pendolo – Tratto Via Pantini.

N. 14 - Realizzazione accessibilità ciclabili di strutture culturali ed emergenze naturali: sovrappasso ciclabile Piazza Martiri Dalmati e Giuliani.

N. 15 - Realizzazione accessibilità ciclabili di strutture culturali ed emergenze naturali: collegamento Aurum – Stadio.

N. 16 – Riqualificazione Quartiere Zanni.

N. 18 – Realizzazione percorso ciclabile di collegamento tra i comuni di Pescara e San Giovanni Teatino: lotto lungofiume.

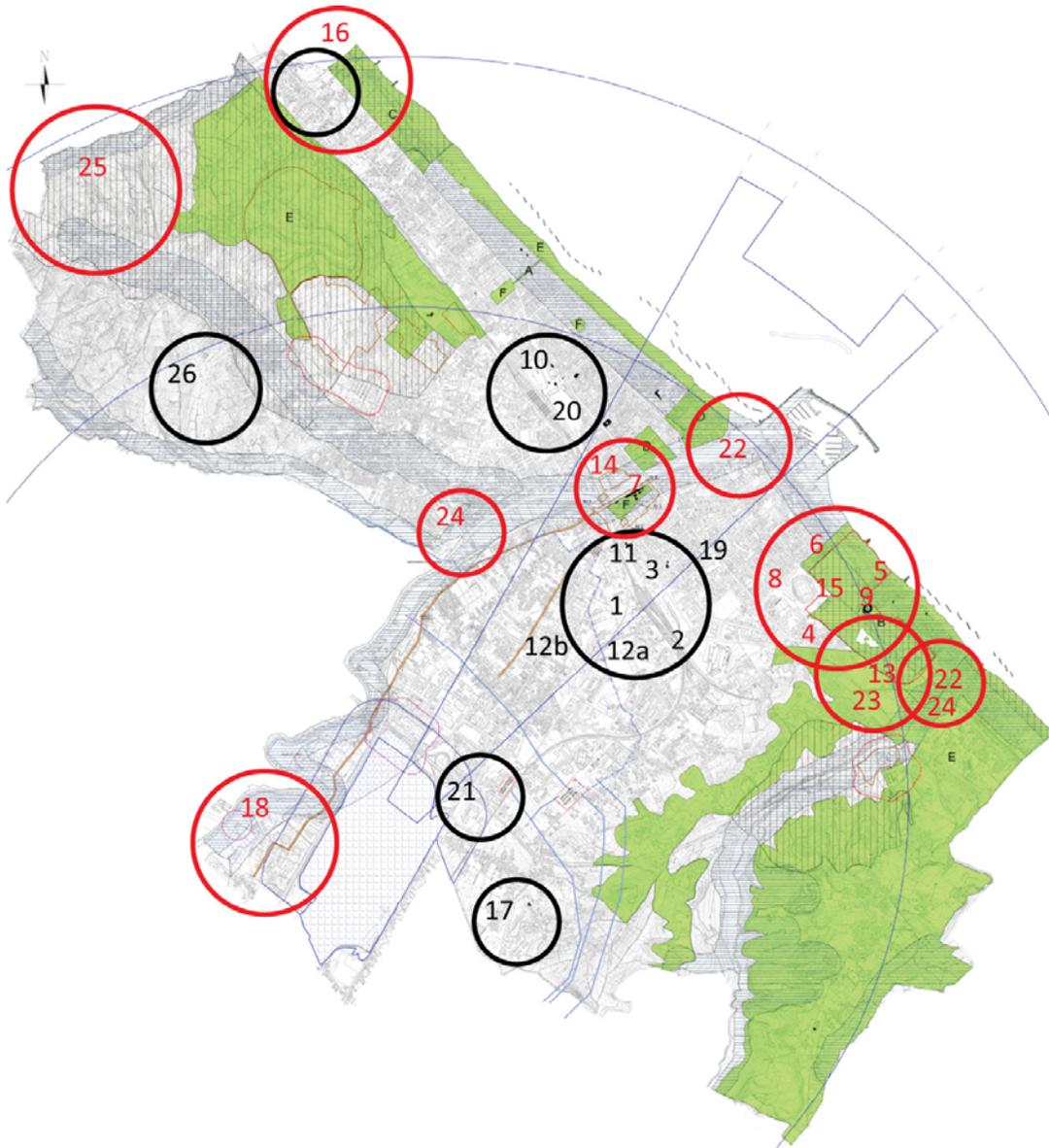
N. 22 – Prolungamento dell’asse attrezzato all’interno della città tra Piazza della Marina e Lungomare Papa Giovanni XXIII ed eliminazione dello svincolo della circonvallazione SS714.

N. 23 – Polo sportivo nell’ambito del Masterplan della città della conoscenza.

N. 24 – Realizzazione parcheggi di scambio.

N. 25 – Realizzazione svincolo Colle Caprino.

La tavola seguente, tramite la sovrapposizione con il sistema dei vincoli ambientali (da PRG), individua in rosso le aree sensibili interessate dal PUMS.



CITTA' di PESCARA
 Dip. Attività Tecniche - Settore Programmazione del Territorio

VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE

PROVA PUBBLICA DI CONCORSO PER IL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE

B₁

Vincoli adottati nel territorio comunale

1:10.000

LEGENDA

	STRADA COMUNALE		ELETTORATO AREE DUFCA del 2014/2015
	VINCOLO AEROPORTUALE		ELETTORATO INTERIORI
	VINCOLO ARCHEOLOGICO		AREE NATURALI PROTETTE DANNI NATURA (L. n. 30 del 28/02/1997 art. 1, c. 1, lett. b) e art. 15, c. 1, lett. b)
	LIMITI DI IMPATTO PER IMPIANTI DISPERSONI E SOTTERRANEO		AREE DESTINATE A INTERESSE PUBBLICO E SOTTOPORTE ALLA TUTELA PAISAGGICA (L. n. 149 del 28/02/2000 art. 1, c. 1, lett. b) e art. 15, c. 1, lett. b)
	AREE PROTETTE AI SENSI DELLA LEGGE n. 431 del 28/02/1985	A	AREE DESTINATE A INTERESSE PUBBLICO E SOTTOPORTE ALLA TUTELA PAISAGGICA (L. n. 149 del 28/02/2000 art. 1, c. 1, lett. b) e art. 15, c. 1, lett. b)
	AREE SOTTOPORTE A VINCOLO MINORILE DELLA CN LEGGE n. 431 del 28/02/1985	B	AREE DESTINATE A INTERESSE PUBBLICO E SOTTOPORTE ALLA TUTELA PAISAGGICA (L. n. 149 del 28/02/2000 art. 1, c. 1, lett. b) e art. 15, c. 1, lett. b)
	AREE SOTTOPORTE A VINCOLO DI BENVENUTO POSTO DAL MINISTERO DI AGRICOLTURA E FORESTAZIONE IN DATA 11/01/1985	C	AREE DESTINATE A INTERESSE PUBBLICO E SOTTOPORTE ALLA TUTELA PAISAGGICA (L. n. 149 del 28/02/2000 art. 1, c. 1, lett. b) e art. 15, c. 1, lett. b)
	AREE SOTTOPORTE A VINCOLO DI BENVENUTO	D	AREE DESTINATE A INTERESSE PUBBLICO E SOTTOPORTE ALLA TUTELA PAISAGGICA (L. n. 149 del 28/02/2000 art. 1, c. 1, lett. b) e art. 15, c. 1, lett. b)
	EDIFICI VINCOLATI AI SENSI DELLA CN LEGGE n. 431 del 28/02/1985 art. 1, c. 1, lett. b)	E	AREE DESTINATE A INTERESSE PUBBLICO E SOTTOPORTE ALLA TUTELA PAISAGGICA (L. n. 149 del 28/02/2000 art. 1, c. 1, lett. b) e art. 15, c. 1, lett. b)
		F	AREE DESTINATE A INTERESSE PUBBLICO E SOTTOPORTE ALLA TUTELA PAISAGGICA (L. n. 149 del 28/02/2000 art. 1, c. 1, lett. b) e art. 15, c. 1, lett. b)

Parte settima | effetti

Valutazione qualitativa degli effetti del PUMS	
Matrice degli effetti	<ul style="list-style-type: none">▪ Effetto potenzialmente positivo▪ Nessuna interazione▪ Effetto potenzialmente negativo▪ Interazione probabile (dato non disponibile)
Aree interessate dall'attuazione del PUMS	
Localizzazione degli interventi puntuali	<ul style="list-style-type: none">▪ Aree di margine▪ Aree centrali urbane
Localizzazione delle piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none">▪ Quattro anelli (circuiti perimetrali)▪ Tre dorsali (assi di delimitazione e di attraversamento)
Sistema a "T" del trasporto pubblico	<ul style="list-style-type: none">▪ Nord-sud (Montesilvano-Francavilla)▪ Est-ovest (Porto-Aeroporto)
Localizzazione dei parcheggi di scambio	<ul style="list-style-type: none">▪ Nord (confine Montesilvano)▪ Centro (Stazione Centrale)▪ Sud (svincolo tangenziale sud)▪ Ovest sinistra Pescara▪ Ovest destra Pescara (Aeroporto)

7 | Presumibili effetti ambientali del piano

Il PUMS per sua natura è un piano volto al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano in termini di sostenibilità (ambientale, energetica, socioeconomica) degli spostamenti, compresi quelli pedonali, con particolare attenzione all'implementazione della mobilità ciclabile e alla efficienza del trasporto pubblico.

Infatti *“esso introduce nelle politiche per la mobilità urbana i concetti di sostenibilità ambientale (riduzione dei tassi di inquinamento dell'aria), di sostenibilità economica (efficienza della spesa pubblica e riduzione dei costi della mobilità), di sostenibilità sociale (riduzione dell'incidentalità e della spesa sanitaria).”*

Pertanto si presume che gli effetti sull'ambiente dovuti all'attuazione del PUMS debbano andare in direzione migliorativa. Tuttavia, la realizzazione di interventi materiali sulle reti infrastrutturali o i cambiamenti indotti sul sistema dei trasporti in generale, potrebbero generare impatti inattesi su alcune aree urbane (come ad esempio la realizzazione di parcheggi di interscambio) o interagire negativamente su determinate componenti ambientali (come ad esempio l'impatto sul paesaggio dovuto alla realizzazione di una nuova arteria stradale).

La valutazione preventiva degli impatti può essere effettuata tramite una tabella a doppia entrata, che evidenzia le interazioni che si generano tra gli “obiettivi strategici specifici” del PUMS (riportati in riga) e le principali componenti del contesto ambientale precedentemente individuate (riportate in colonna). In alcuni casi è possibile indicare anche l'ipotetico andamento della componente a seguito dell'attuazione degli obiettivi del PUMS (ad esempio il miglioramento della qualità dell'aria dovuto alla riduzione della congestione del traffico urbano); in altri casi tale andamento verrà monitorato tramite gli indicatori di riferimento.

Come premesso, i presumibili effetti attesi dal raggiungimento degli obiettivi di piano, risulteranno prevalentemente positivi o nulli, poiché nel PUMS si prevede una generale diminuzione dell'uso del mezzo motorizzato privato in favore di un aumento della mobilità su mezzo pubblico e su bicicletta, con evidenti ricadute positive sulla congestione del traffico urbano e sui livelli di inquinamento dell'aria, di rumorosità delle strade e di incidentalità stradale urbana. La prevalenza di interazioni positive è dovuta anche agli effetti cumulativi dovuti al contemporaneo impatto (positivo) di più linee di intervento sui singoli aspetti ambientali.

7.1 Matrice degli effetti

La tabella seguente mostra le possibili interazioni tra obiettivi del PUMS e componenti ambientali.

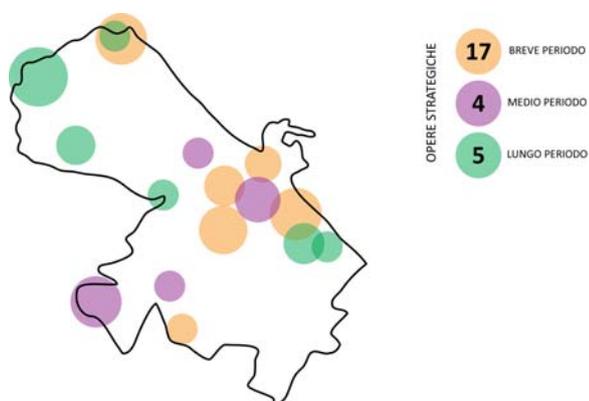
Previsione andamento della componente		Valutazione qualitativa degli effetti del PUMS
Aumento (+)		Effetto potenzialmente positivo
Stabile (=)		Nessuna interazione
Diminuzione (-)		Effetto potenzialmente negativo
Imprevisto (!)		Interazione probabile (dato non disponibile)

Dimensioni della sostenibilità	Obiettivi strategici specifici												
		Economia e società (benessere)	Salute umana (spesa pubblica)	Biodiversità, flora e fauna (tutela)	Suolo e sottosuolo (rischi)	Acqua	Aria e fattori climatici (inquinamento)	Patrimonio culturale (tutela)	Paesaggio (impatto)	Energia (consumo)	Trasporti (efficienza)	Rifiuti (produzione)	Rumore (produzione)
EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE													
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	Realizzazione del sistema di trasporto pubblico in sede propria	+	-	+	=	=	-	=	=	-	+	=	-
	Miglioramento della ripartizione modale del traffico	+	-	=	=	=	-	=	=	-	+	=	-
	Riduzione della congestione	+	-	+	=	=	-	=	=	-	+	=	-
	Sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale	+	-	+	-	=	-	+	-	-	+	=	-
	Sviluppo dell'uso metropolitano della ferrovia	+	-	+	=	=	-	=	=	-	+	=	=
	Miglioramento della logistica urbana (City logistic)	+	-	+	=	=	-	+	-	-	+	-	-
	Creazione di un sistema di parcheggi di attestazione e di scambio	+	=	!	!	=	-	=	!	-	+	!	!
MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE													
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	Riduzione dell'inquinamento dell'aria	+	-	+	=	=	-	+	=	=	=	=	=
	Riduzione dell'inquinamento da rumore	+	-	+	=	=	=	=	=	=	=	=	-
	Moderazione differenziata del traffico e della mobilità (ZTL, ZRU, zone pedonali)	+	-	+	=	=	-	=	-	-	+	=	=
	Creazione di zone a priorità ambientale	+	-	+	-	+	-	+	-	=	=	=	-
AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO													
SOSTENIBILITÀ SOCIALE	Miglioramento dell'accessibilità al trasporto pubblico	+	-	=	=	=	-	=	=	-	+	=	=
	Aumento della sicurezza stradale	+	-	=	=	=	=	=	=	=	+	=	-
	Miglioramento della soddisfazione degli utenti	+	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
	Miglioramento dell'inclusione sociale	+	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=

7.2 Aree interessate dall'attuazione del piano

Per quanto riguarda le aree interessate dall'attuazione del PUMS, queste sono rilevabili nella tavola delle opere strategiche che riporta una serie di azioni puntuali sul territorio comunale, principalmente con funzione di completamento delle diverse azioni programmate sulla rete infrastrutturale. La dislocazione di tali interventi mostra una concentrazione delle azioni strategiche del PUMS nelle aree di margine del territorio comunale, dove sono collocati i parcheggi di scambio, con la funzione di razionalizzare e migliorare l'accessibilità e l'intermodalità, e nella zona urbana centrale, con l'obiettivo di aumentarne la qualità ambientale tramite gli effetti derivanti dalla diminuzione del traffico veicolare in favore dei sistemi di mobilità alternativa ed ecologica (ciclistica, pedonale e pubblica).

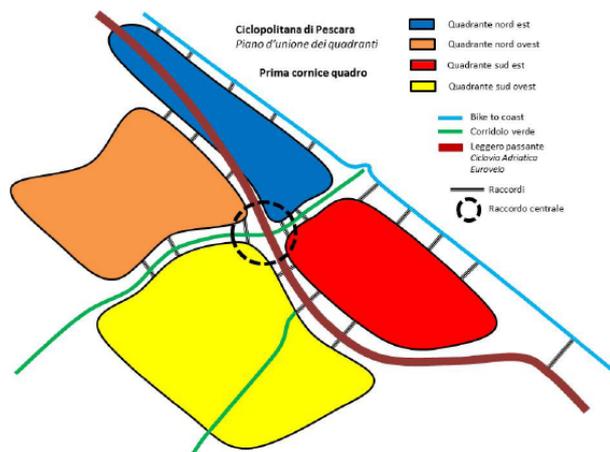
Lo schema seguente evidenzia la posizione indicativa delle aree interessate dalle opere strategiche puntuali previste dal PUMS di breve, medio e lungo periodo.



In generale, gli interventi previsti dal PUMS possono essere così classificati:

- Interventi sulla mobilità ciclabile;
- Interventi sul trasporto pubblico;
- Interventi sulla mobilità carrabile e parcheggi di scambio.

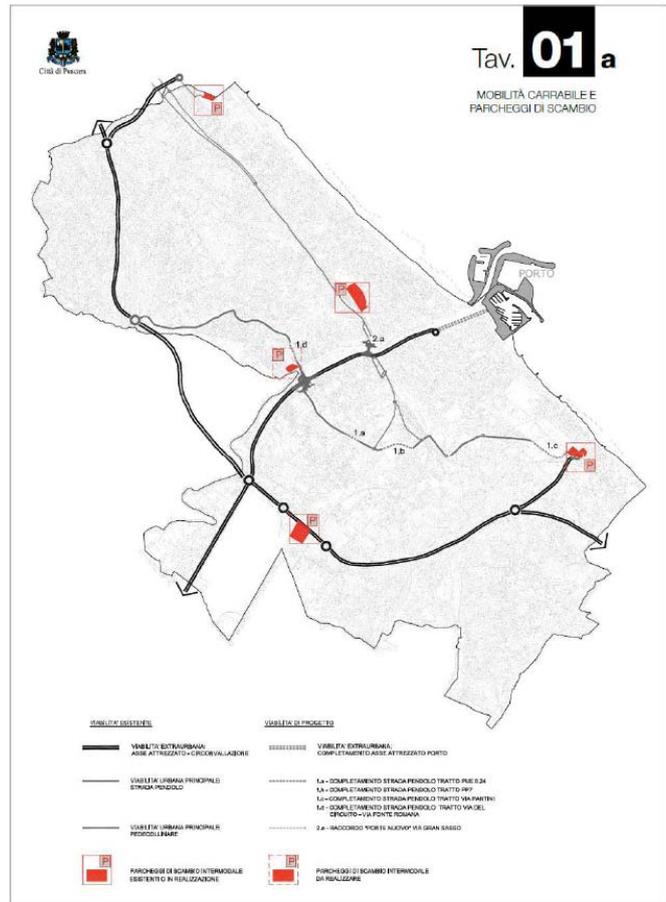
Gli interventi sulla mobilità ciclabile (ciclopolitana) interessano tutto il territorio comunale, allo scopo di dotare tutte le aree della città di piste ciclabili, secondo il principio virtuoso di “un metro per ogni abitante” (120 km di pista ciclabile in totale). Tale sistema ciclabile è organizzato in quattro circuiti perimetrali (anelli) e tre assi di delimitazione e di attraversamento (dorsali), per complessivi 50 chilometri, nonché raccordi di collegamento.



Gli interventi sulla mobilità carrabile e sui parcheggi di scambio, schematizzati nella tavola 01a, consistono nella realizzazione di quattro parcheggi di scambio:

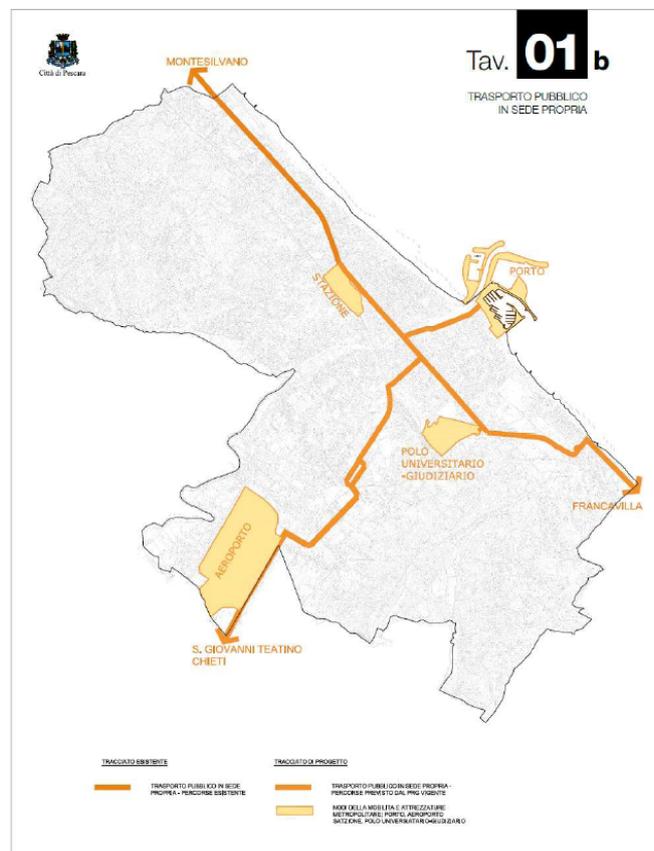
- Nord (confine Montesilvano)
- Sud (svincolo tangenziale sud)
- Ovest sin. Pescara
- Ovest destra Pescara (Aeroporto)

Oltre al già esistente parcheggio dell'area di risulta della ex stazione ferroviaria centrale.



Gli interventi sul trasporto pubblico sono evidenziati nella tavola 01b e consistono nel completamento della dorsale a "T" riservata ad un sistema ecologico di trasporto collettivo in sede propria.

Per tale intervento non si prevedono nuove realizzazioni infrastrutturali ma l'utilizzo dell'ex sedime ferroviario esistente (tratto già realizzato) e opere di adeguamento su assi stradali esistenti (tratto da realizzare).



Parte ottava | metodi

Metodi di valutazione

Per la valutazione della performance funzionale	<ul style="list-style-type: none">▪ Consultazione di esperti e metodi ad <i>hoc</i>
Per la valutazione della qualità dell'ambiente	<ul style="list-style-type: none">▪ Matrici di impatto,▪ Sovrapposizione di carte tematiche
Per la valutazione della valenza sociale	<ul style="list-style-type: none">▪ Matrici quali-quantitative di interazione causa-effetto▪ Metodi di valutazione ad <i>hoc</i> (caso per caso non formalizzati)

8 | Descrizione del metodo di valutazione

In questa fase si procede alla descrizione dei metodi che verranno usati per la valutazione degli effetti ambientali dovuti all'attuazione del piano e per la selezione delle alternative. Tenendo conto che *“molti degli effetti delle politiche urbane (come ad esempio quelle del PUMS) sono di carattere qualitativo e difficilmente possono essere monitorati attraverso la misurazione di specifici indicatori”*, saranno utilizzate matrici di valutazione quali-quantitative, con il supporto di indicatori misurabili, capaci di mostrare nel tempo le eventuali modificazioni prodotte sull'ambiente dalle azioni di piano.

Nello specifico, le matrici di valutazione di tipo qualitativo saranno applicate in riferimento allo scenario dei temi e delle componenti ambientali precedentemente individuato, le cui modificazioni, data la complessità e varietà delle interazioni prodotte dai fattori socio-economici sull'ambiente, sono difficili da riferire univocamente all'attuazione del piano. Questo tipo di valutazione si basa su matrici di controllo tra obiettivi di piano e criteri generali di compatibilità ambientale e ha la finalità di:

- definire criteri strategici di compatibilità ambientale;
- definire gli obiettivi del piano e le azioni strategiche proposte dallo stesso per il conseguimento degli obiettivi;
- verificare le congruenze e le interazioni tra gli obiettivi del piano e i criteri di compatibilità ambientale.

Per quanto riguarda invece la valutazione basata su metodi quantitativi, questa consiste nella costruzione di un sistema di indicatori da sottoporre a monitoraggio per verificare nel tempo le eventuali modificazioni (migliorative o peggiorative) imputabili ad effetti connessi all'attuazione del piano e definire i possibili scenari alternativi. L'obiettivo dell'analisi quantitativa, nel caso del PUMS, è di valutare gli effetti del piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità (ambientale, economica e sociale) mediante indicatori misurabili che rilevino l'effettiva incidenza delle azioni del piano sull'ambiente, e quindi costruire bilanci ambientali confrontabili tra la situazione attuale e futura.

In generale, le tecniche di valutazione utilizzate come supporto al processo di VAS possono essere ricondotte alle seguenti categorie principali:

- Liste di controllo (*Checklist*)
- Grafi (*Network*)
- Sovrapposizione di carte tematiche (*Overlay mapping*)
- Matrici di interazione causa-effetto
- Consultazione di esperti e metodi *ad hoc*

Si propongono di seguito diversi metodi di valutazione dei possibili impatti ambientali del piano in relazione alle tre “finalità strategiche generali” del PUMS.

Per la valutazione della performance funzionale del PUMS, cioè per verificare l'efficacia delle azioni nel settore specifico della efficienza del sistema della mobilità urbana, saranno utilizzate tecniche basate sulla “Consultazione di esperti e metodi *ad hoc*”. La natura degli indicatori di performance funzionale è tale infatti da richiedere l'interazione di competenze tecnico-scientifiche differenziate (ad esempio per il calcolo

della percentuale degli spostamenti effettuati in bici è necessaria una struttura ad *hoc*) o l'utilizzo di dati provenienti da fonti specifiche (ad esempio il dato sulla velocità commerciale media del trasporto pubblico fornito dalla società TUA e la lunghezza complessiva delle piste ciclabili fornita dall'ente comunale).

Gli indicatori quantitativi di riferimento sono:

- l'estensione del sistema filoviario in sede propria;
- gli spostamenti urbani effettuati in bici;
- la velocità commerciale media del trasporto pubblico;
- l'estensione complessiva delle piste ciclabili.

Per la valutazione della qualità dell'ambiente (in particolare dell'aria) saranno utilizzate specifiche matrici di impatto, costruite in modo da evidenziare relazioni di causa/effetto tra le opzioni alternative e il presunto danno ambientale. Tali strumenti consistono in *checklist* bidimensionali, cioè tabelle a doppia entrata nelle cui righe (o viceversa nelle colonne) vengono riportate le componenti ambientali implicate, suddivise e raggruppate in categorie, mentre nelle colonne (o viceversa nelle righe) sono riportate le azioni previste dal piano. Per ogni intersezione tra gli elementi delle due liste si può dare una valutazione del relativo effetto assegnando un valore di una scala scelta e giustificata. Si ottiene così una rappresentazione bidimensionale delle relazioni causa-effetto tra le azioni del piano ed i fattori ambientali potenzialmente interessati. Il metodo delle matrici risulta uno dei più utilizzati in quanto consente di unire l'immediatezza visiva della rappresentazione grafica delle relazioni causa-effetto alla possibilità di introdurre nelle celle una valutazione, qualitativa o quantitativa, degli impatti.

Per la valutazione delle alternative di intervento nelle aree sensibili, sarà utilizzato il metodo della sovrapposizione di carte tematiche, predisposte sulla base di tematismi opportunamente individuati in relazione agli aspetti peculiari che determinano la "sensibilità" ambientale dell'area. Il metodo permette di individuare le aree di esclusione, cioè le porzioni di territorio non compatibili con gli interventi proposti dal piano. L'utilizzo delle carte tematiche è indispensabile per la descrizione dello stato ambientale preesistente all'attuazione del piano, per la rappresentazione di tutti i vincoli territoriali esistenti e per l'individuazione di eventuali aree sensibili.

Gli indicatori quantitativi di riferimento sono:

- la media annuale di polveri sottili;
- la media annuale di biossido di azoto;
- il fattore di emissione media di anidride carbonica;
- l'estensione complessiva delle zone a traffico limitato;
- l'estensione complessiva delle zone a priorità ambientale.

Per la valutazione della valenza sociale cioè degli effetti delle politiche intraprese in termini di qualità della vita e capacità di aumentare il livello di soddisfazione degli utenti, saranno utilizzati i metodi di valutazione ad *hoc* (caso per caso non formalizzati) e matrici quali-quantitative di interazione causa-effetto degli impatti positivi/negativi prodotti dalle varie alternative.

Gli indicatori quantitativi di riferimento sono:

- la distanza media tra le fermate del trasporto pubblico locale;
- il numero degli incidenti stradali urbani.

Parte nona | rapporto ambientale

Contenuti del Rapporto Ambientale secondo l'Allegato VI del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.

PARTE 1	Riferimenti normativi e metodologici
PARTE 2	Partecipazione e consultazione
PARTE 3	Contesto di riferimento pianificatorio e obiettivi di piano
PARTE 4	Analisi di coerenza
PARTE 5	Scenario di riferimento e analisi di contesto
PARTE 6	Valutazione degli effetti ambientali del Piano
PARTE 7	Costruzione, valutazione e scelta delle alternative
PARTE 8	Misure previste per mitigare e compensare gli effetti negativi del Piano
PARTE 9	Programma di monitoraggio
PARTE 10	Sintesi non tecnica

9 | Impostazione del Rapporto Ambientale

Nel Rapporto Ambientale (RA) *“individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l’attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull’ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell’ambito territoriale del P/P stesso”* (Art. 13, comma 4 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.). In particolare, le informazioni di “minima” da riportare nel RA sono contenute nell’Allegato VI del Decreto. L’elaborazione del rapporto ambientale, una volta individuati e condivisi gli indirizzi generali definiti durante la fase di *scoping*, si articola in fasi di natura “tecnica” che hanno lo scopo di verificare l’adeguatezza del piano al contesto programmatico, pianificatorio e fisico di riferimento.

PARTE 1 Riferimenti normativi e metodologici

1.1 Quadro normativo della VAS

- 1.1.1 Normativa europea
- 1.1.2 Normativa statale
- 1.1.3 Normativa regionale

1.2 Struttura metodologica e fasi della VAS

- 1.2.1 Contenuti e articolazione del Rapporto Ambientale
- 1.2.2 Fasi della VAS del PUMS di Pescara

PARTE 2 Partecipazione e consultazione

Prima di affrontare le successive fasi di analisi e valutazione, è opportuno riportare una sintesi degli esiti delle consultazioni avvenute nella fase di *scoping*.

- 2.1 Fasi ed attività di partecipazione
- 2.2 La copianificazione e le consultazioni delle ACA
- 2.3 Istanze pervenute

PARTE 3 Contesto di riferimento pianificatorio e obiettivi di piano

L’analisi del contesto pianificatorio e programmatico esistente ha la finalità di verificare la coerenza esterna (con la pianificazione di area vasta e di livello sovraordinato) ed interna (con la pianificazione di livello comunale) delle scelte e delle strategie poste alla base del PUMS. A tal fine saranno analizzati gli strumenti di pianificazione, programmazione e tutela del territorio ai vari livelli. Saranno altresì analizzati ed evidenziati gli obiettivi strategici del PUMS al fine di valutare la coerenza interna tra obiettivi e azioni del piano.

3.1 Piani sovra ordinati

- 3.1.1 Quadro di Riferimento Regionale (QRR)
- 3.1.2 Quadro di Riferimento Regionale (QRR)
- 3.1.3 Piano Regionale Paesistico (PRP)
- 3.1.4 Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)
- 3.1.5 Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)
- 3.1.6 Piano Stralcio di Bacino Difesa delle Alluvioni (PSDA)
- 3.1.7 Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- 3.1.8 Piano ATO per la gestione del servizio idrico integrato
- 3.1.9 Piano di Risanamento e Tutela della Qualità dell’Aria (PRTQA)
- 3.1.10 Piano Regionale di Tutela e Risanamento Ambientale (PRTRA)
- 3.1.11 Piano Regionale Gestione Rifiuti (PRGR)
- 3.1.12 Piano Energetico Regionale (PER)
- 3.1.13 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

3.2 Piani di ambito comunale

- 3.2.1 Piano Regolatore Generale (PRG)
- 3.2.2 Piano Urbano del Traffico (PUT) - Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

- 3.2.3 Il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV)
 - 3.2.4 Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale di Pescara
 - 3.2.5 Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS)
 - 3.2.6 Piano di Rischio Aeroportuale
 - 3.2.7 Studio di Microzonazione Sismica
 - 3.2.8 Piano di Protezione Civile Comunale
 - 3.2.9 Piani Particolareggiati (PP)
 - 3.2.10 Piano Regolatore Portuale (PRP)
 - 3.2.11 Pescara 2027. Indirizzi strategici per il governo del territorio
- 3.3 Obiettivi, strategie e azioni del PUMS**
- 3.3.1 Finalità strategiche generali
 - 3.3.2 Obiettivi specifici
 - 3.2.3 Opere strategiche

PARTE 4 Analisi di coerenza

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del piano sottoposto a VAS. In particolare l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali: coerenza esterna e coerenza interna. L'analisi viene effettuata tramite l'ausilio di tabelle a doppia entrata (matrici di correlazione), nelle quali gli obiettivi dei piani sovra ordinati vengono confrontati con quelli del PUMS per evidenziare eventuali situazioni di conflittualità.

4.1 Coerenza esterna

- 4.1.1 Matrice di coerenza verticale
- 4.1.2 Matrice di coerenza orizzontale

4.2 Coerenza interna

- 4.2.1 Matrice di coerenza interna

4.3 Indicatori

- 4.3.1 Indicatori ambientali (per il monitoraggio)
- 4.3.2 Indicatori sintetici misurabili

PARTE 5 Scenario di riferimento e analisi di contesto

Per "scenario zero" si intende lo scenario di riferimento da cui osservare l'evoluzione che il territorio interessato dal piano può subire nel tempo in assenza di attuazione del piano stesso. In estrema sintesi, lo scenario di riferimento esplicita l'evoluzione naturale dei punti di forza e di debolezza del territorio e dell'ambiente individuati nella fase di *scoping*.

5.1 Scenario zero

- 5.1.1 Contesto di riferimento

5.2 Scenario futuro

- 5.2.1 Linee programmatiche e obiettivi di sostenibilità del PUMS
- 5.2.2 Confronto tra le previsioni

5.3 Analisi dello stato attuale dell'ambiente e del territorio

In questa sezione viene effettuata una descrizione del contesto di riferimento ambientale, cioè dello stato di fatto delle componenti dell'ambiente e del territorio che possono subire modificazioni dirette o indirette, nel corso del tempo. Vengono affrontate quindi le questioni inerenti le seguenti tematiche.

5.3.1 COMPONENTI ANTROPICHE

- Economia e società
 - Benessere socio-economico
 - Costi di trasporto persone e merci
 - Turismo e accessibilità alle zone turistiche
 - urbanizzazione e consumo di suolo
- Salute umana

- Spesa sanitaria
- Sicurezza stradale
- 5.3.2 **COMPONENTI AMBIENTALI**
- Biodiversità, flora e fauna
 - Corridoi ecologici
 - Aree verdi e serbatoi di naturalità
 - Zone costiere
- Suolo e sottosuolo
 - Rischio sismico
 - Rischio idrogeologico
 - Rischio incendi
 - Permeabilità del suolo
- Acqua
 - Servizio idrico integrato
 - Acque marino-costiere e di balneazione
 - Acque superficiali e sotterranee
- Aria e fattori climatici
 - Inquinamento atmosferico
 - Emissioni di gas nocivi
 - Emissione di sostanze climalteranti
- Patrimonio culturale
 - Beni architettonici vincolati
 - Beni archeologici vincolati
- Paesaggio
 - Impatto delle azioni di piano
- 5.3.3 **BENI MATERIALI**
- Energia
 - Consumo di energia
 - Utilizzo di energie alternative
- Trasporti
 - Livelli di congestione del traffico veicolare
 - Efficienza del trasporto pubblico
- Rifiuti
 - Produzione di rifiuti
- Rumore
 - Inquinamento acustico

5.4 Indicatori per la valutazione

I seguenti indicatori riguardano le componenti (misurabili) dello scenario territoriale che possono essere direttamente influenzate dall'attuazione del piano.

- 5.4.1 Indicatori di performance funzionale
- 5.4.2 Indicatori di qualità ambientale
- 5.4.3 Indicatori di valenza sociale

PARTE 6 Valutazione degli effetti ambientali del Piano

6.1 Definizione delle componenti ambientali influenzate dal 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 valutazione degli effetti avviene mediante il ricorso ad analisi di scenario e ad indicatori ambientali. 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.

6.2 Matrice degli effetti

La relazione tra le azioni previste dal PUMS e i temi ambientali sopra ricordati, viene valutata tramite indicatori distinti in due gruppi: 1. quelli riferiti a processi direttamente influenzabili dalle scelte del piano (matrice degli effetti primari o diretti); 2. quelli che rappresentano compiutamente lo stato di salute “attuale” dell’ambiente sui quali l’attuazione del piano può incidere nel lungo periodo (matrice degli effetti secondari o indiretti).

PARTE 7 **Costruzione, valutazione e scelta delle alternative**

7.1 **Costruzione delle alternative condivise**

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.*

PARTE 8 **Misure previste per mitigare e compensare gli effetti negativi del Piano**

In questa fase si procede alla definizione di 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. 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

PARTE 9 **Programma di monitoraggio**

9.1 **Finalità del monitoraggio**

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.

9.2 **Indicatori selezionati e loro utilizzo**

In questa sezione si procederà alla definizione di:

- Metodologia di elaborazione degli indicatori
- Limitazioni dell’indicatore
- Metodologia di raccolta dei dati
- Modalità di accesso ai dati

9.3 **Sistema di monitoraggio**

Sarà necessario inoltre, per impostare un corretto sistema di monitoraggio, precisare i seguenti punti:

- Frequenza di aggiornamento dei dati
- Inizio serie storica
- Fine serie storica

PARTE 10 **Sintesi non tecnica**

La Sintesi non tecnica deve illustrare in maniera sintetica e non tecnica tutte le informazioni contenute nel Rapporto Ambientale, come stabilito nell’Allegato I, punto j Direttiva 2001/42/CE.