

## PIANO D'AZIONE DEL COMUNE DI PESCARA

### SINTESI NON TECNICA DEL PIANO D'AZIONE AGGLOMERATO DI PESCARA – REGIONE ABRUZZO

(agglomerato con più di 100.000 abitanti)  
in applicazione del D. Lgs. 194/2005

*Report di Sintesi*

*IT\_a\_AP\_2019\_Ag00029\_SummaryReport.pdf*

**Comune di Pescara**  
Provincia di Pescara



#### **SOGGETTO ATTUATORE:**

**COMUNE DI PESCARA**

Piazza Italia, 1

65121 Pescara

Settore LL.PP., Progettazione Strategica, Mobilità e Verde

**I Tecnici Competenti:**

P.I. Rocco VERRIGNI  
(E.N.Tec.A. 1218)

Ing. Anara De Barone  
(E.N.Tec.A. 1153)





## 1. INTRODUZIONE GENERALE

Questo Report di Sintesi descrive la metodologia ed i risultati del Piano di Azione dell'agglomerato di Pescara, avente un numero di abitanti superiore a 100.000 unità ai sensi dell'Art. 2, comma 1, lettera a del D. Lgs. 194/2005 e quindi soggetto a adempiere alla procedure previste dalla Direttiva 2002/49/CE.

Il report, in conformità con i contenuti minimi dei piani d'azione riportati nell'allegato 5, punto 1, lettere da a a n, del D. Lgs 194/2005, è stato redatto con riferimento al documento "Linea guida per predisposizione della documentazione inerente ai Piani d'Azione, destinati a gestire i problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti, e per la redazione delle relazioni di sintesi descrittive allegare ai piani" edito dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare in data 26/01/2018.

Il Piano d'Azione si pone l'obiettivo prioritario di individuare le criticità determinate dall'inquinamento acustico generato dalle infrastrutture viarie e dalle aree industrializzate e le possibili soluzioni recependo le azioni previste nell'ambito di altri strumenti pianificatori e programmatici approvati nel territorio dell'agglomerato valutandone gli effetti in termini di riduzione dell'inquinamento acustico. L'obiettivo generale del Piano d'Azione è quindi la riduzione del numero di abitanti esposti a livelli elevati di rumore contemplando provvedimenti di varia natura, quali veri e propri interventi di mitigazione acustica ma anche interventi di pianificazione urbanistica o sulla mobilità. Le mappature acustiche e i piani d'azione, devono essere riesaminati e rielaborati ogni cinque anni, il presente Piano è stato elaborato tenendo conto dei risultati ottenuti dalla Mappa Acustica Strategica riferita all'anno 2017. Le priorità d'intervento sono state individuate in relazione al superamento dei valori limite vigenti e al numero di popolazione esposta ad elevati livelli di rumore.

## 2. DESCRIZIONE DELL' AGGLOMERATO:

L' Agglomerato di Pescara coincide con l'estensione territoriale del comune di Pescara le cui informazioni principali sono di seguito riportate:

Codice Agglomerato	Popolazione Residenti	Superficie (Km2)
IT_A_agg00029	117166	34,38
% Superficie urbanizzata	Densità popolazione	Superficie urbanizzata (Km2)
77,36%	3407.97 ab/Km2	26,58

Il territorio comunale è attraversato da Nord a Sud dalla linea ferroviaria Adriatica. Il centro urbano contiene una zona con traffico ad accesso limitato in prossimità dell' area di risulta ferroviaria, gran parte del comune è racchiuso da un asse tangenziale di competenza anas.

Il comune è attraversato dall'asse della S.S. Adriatica in parte fiancheggiante l' asse ferroviario. Le infrastrutture stradali che insistono sul territorio comunale sono suddivise per competenze tra gli enti Comune di Pescara, Provincia di Pescara, A.N.A.S.

## 3. AUTORITA' COMPETENTE:

L' autorità competente per il presente Piano d'Azione è definita dalle seguenti informazioni:

autorità: Regione Abruzzo

Soggetto Attuatore:

Comune di Pescara, Dipartimento Tecnico – Settore Impianti Sportivi, politiche Energetiche Ambientali e Paesaggistiche – Servizio Energia e Ambiente;

Responsabile: Ing. Giovanni Luigi Caruso;

indirizzo: Piazza Italia – 65121 Pescara

numero telefonico: 085.4283677

e-mail: caruso.giovanni@comune.pescara.it

## 4. INDICATORI E VALORI LIMITE

Le simulazioni sono state eseguite utilizzando gli indicatori acustici relativi allo standard europeo, definito ai sensi della Direttiva Europea 2002/49/CE e del D. Lgs 194/2005:

✓ livello  $L_{den}$  in dB(A), valutato nel periodo giorno-sera-notte;

✓ livello  $L_{day}$  in dB(A), valutato nel periodo giorno (6.00 – 20.00).

✓ livello  $L_{evening}$  in dB(A), valutato nel periodo serale (20.00 – 22.00).

✓ livello  $L_{night}$  in dB(A), valutato nel periodo notte (22.00 – 6.00).

I risultati delle simulazioni sono stati utilizzati per il confronto con le fasce di esposizione (come definito nella fase di mappatura acustica), per la redazione delle mappe acustiche e per il confronto con i valori limite determinati ai sensi della legge 447/1995 e dei suoi decreti applicativi, in relazione ai limiti stabiliti dal Piano di Classificazione Acustica Comunale di Pescara.

## 5. MODELLO DI PROPAGAZIONE DEL RUMORE:

È stato implementato un modello di simulazione per la definizione della propagazione acustica sullo scenario di riferimento, corrispondente all'intero territorio comunale della città di Pescara e basato su quello generato per la Mappatura Acustica Strategica del 2018 così da poter confrontare in maniera più consona i risultati dello scenario di progetto del Piano D'Azione e quelli di sintesi della Mappatura.

Come base territoriale, è stata utilizzato il Database degli edifici catastali fornito dal Comune di Pescara.

Per l'implementazione del modello di simulazione del rumore, per mezzo del quale è stata redatta anche la mappatura acustica, è stato necessario reperire un'importante base dati.

Nel caso specifico, i dati di input sono stati forniti dal database fornito dal Comune di Pescara per quanto riguarda la morfologia e localizzazione degli immobili oltre che la localizzazione degli altri aspetti spaziali del modello (Punti di quota, rete viaria e confini territoriali) tutti originati su base catastale.

I dati iniziali reperiti sono costituiti sostanzialmente da:

dati relativi alla modellazione del terreno; dati relativi alle caratteristiche superficiali del terreno; dati relativi alla modellazione degli edifici; dati relativi alla popolazione.

Il dato di popolazione è stato reperito mediante le rilevazioni delle sezioni di censimento 2011 relative alla Regione Abruzzo tra cui quelle del territorio comunale di Pescara. Il dato di popolazione così reperito è stato distribuito su tutti gli edifici di tipologia residenziale presenti in ciascuna sezione censuaria, prendendo in considerazione le dimensioni volumetriche degli edifici.

Sulla base di questo database, la popolazione residente complessivamente nel territorio comunale ed attribuita agli edifici di tipologia residenziale è pari a 117.166 abitanti.

### 5.1 SINTESI DEI RISULTATI DELLA MAPPATURA ACUSTICA (Ante Opera Piano Azione)

Nelle tabelle che seguono si riportano i dati che individuano la percentuale di popolazione esposta considerando gli indicatori europei LDEN ed LNIGHT sia per ogni specifica tipologia di sorgente sonora che considerando contemporaneamente il contributo di tutte.

Overall Sources						
LDEN						
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-75	>75
Abitanti	51796	12695	15126	28411	9053	85
% popolazione	44,21%	10,84%	12,91%	24,25%	7,73%	0,07%
Overall Sources						
LN						
	< 50	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Abitanti	58916	11777	22212	22712	1543	6
% popolazione	50,3%	10,1%	19,0%	19,4%	1,3%	0,0%
ROAD						
LDEN						
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-75	>75
Abitanti	52925	12540	14809	27821	8986	85
% popolazione	45,17%	10,70%	12,64%	23,74%	7,67%	0,07%
ROAD						
LN						
	< 50	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Abitanti	59887	11744	21772	22247	1510	6
% popolazione	51,1%	10,0%	18,6%	19,0%	1,3%	0,0%
INDUSTRY						

LDEN						
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-75	>75
Abitanti	117069	43	34	20	0	0
% popolazione	99,92%	0,04%	0,03%	0,02%	0,00%	0,00%
INDUSTRY						
LN						
	< 50	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Abitanti	117096	45	25	0	0	0
% popolazione	99,94%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
RAIL						
LDEN						
	< 55	55-59	60-64	65-69	70-75	>75
Abitanti	96923	9184	3962	5117	1974	6
% popolazione	82,72%	7,84%	3,38%	4,37%	1,68%	0,01%
RAIL						
LN						
	< 50	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Abitanti	90569	11325	6327	2558	4403	1984
% popolazione	77,30%	9,7%	5,4%	2,2%	3,8%	1,7%

## 6. PIANO D'AZIONE:

### 6.1 DEFINIZIONE AREE CRITICHE

L'individuazione delle criticità è finalizzata ad evidenziare le situazioni che richiedono un intervento di diminuzione dei livelli di inquinamento acustico. Essa viene effettuata a partire dai risultati ottenuti nell'ambito della precedente fase di mappatura acustica, in relazione ai ricettori e alle sorgenti di rumore. Alla base delle procedure da mettere in atto per la redazione del Piano d'Azione c'è l'individuazione delle "aree critiche", intese in generale come le aree in cui risulta elevato non solo il livello sonoro, ma anche il numero di persone esposte al rumore. Queste sono state individuate mediante la combinazione dei seguenti aspetti: superamento dei limiti previsti dalla vigente normativa; individuazione delle aree ad elevata densità di popolazione residente, o attribuibile a edifici di tipologia sensibile (ovvero, numero di iscritti per gli edifici scolastici, numero di posti letto per gli edifici sanitari). La procedura di individuazione delle aree critiche è stata effettuata seguendo quanto previsto dalle LL.GG. per quanto riguarda gli agglomerati urbani. Per tali ambiti, viene suggerito di definire delle opportune "aree ambientali", costituite da porzioni di territorio delimitate dalla rete delle infrastrutture di trasporto principali (in questo caso, stradali e di pertinenza comunale) e da discontinuità di tipo naturale (ad esempio fiumi, orografia ecc.) e di tipo logistico (ad esempio suddivisione in quartieri o in diverse zone funzionali della città ecc.).

Nel dettaglio sono state definite delle macrozone interessate anche da diversi assi viari naturalmente correlati tra loro:

Macrozona	Strade interessate	Indice Criticità
1	Via Nazionale Adriatica–Viale Bovio-Corso V.E. II–Via Marconi	Molto alta
2	Via del Santuario	Molto alta
3	Via di Sotto	Molto alta
4	Via Tirino	Molto alta
5	Via D'Annunzio	alta
6	Via del Circuito	alta
7	Via dei Marsi – Via dei Peligni	media
8	Viale Riviera Nord	media
9	Via Caravaggio	media
10	Via Fabrizi – Via Carducci – Via Firenze	media
11	Via Colli Innamorati, Via Fonte Romana	moderata
12	Via San Silvestro	moderata

## 6.2 DEFINIZIONE ZONE SILENZIOSE

Il D.Lgs. n. 194/2005 definisce "zona silenziosa di un agglomerato" una zona delimitata dall'autorità comunale nella quale Lden, o un altro indicatore acustico appropriato relativo a qualsiasi sorgente non superi un determinato valore limite.

A tal fine sono state individuate due aree di quiete sia sulla base della destinazione d'uso e della fruizione da parte del pubblico che dei livelli sonori presenti.

Le aree individuate sono state le seguenti:

- Riserva Naturale Regionale Pineta D'Annunziana
- Riserva Naturale Pineta Santa Filomena

## 7.SINTESI DEI RISULTATI DEL PIANO D'AZIONE

Utilizzando il modello di simulazione nel quale sono stati inseriti gli interventi di mitigazione acustica in seguito descritti, si sono valutati gli effetti del piano d'azione. Le simulazioni dei livelli acustici di post azione sono state effettuate utilizzando lo stesso strumento informatico (SoundPlan, versione 8.0) della Mappatura Strategica con le medesime condizioni di terreno, meteo, atmosferiche, nonché le stesse impostazioni di calcolo e di popolazione.

. Nel calcolo sono state considerate sia le sorgenti stradali che industriali, in modo da avere un dato il più possibile confrontabile con quello della mappatura strategica.

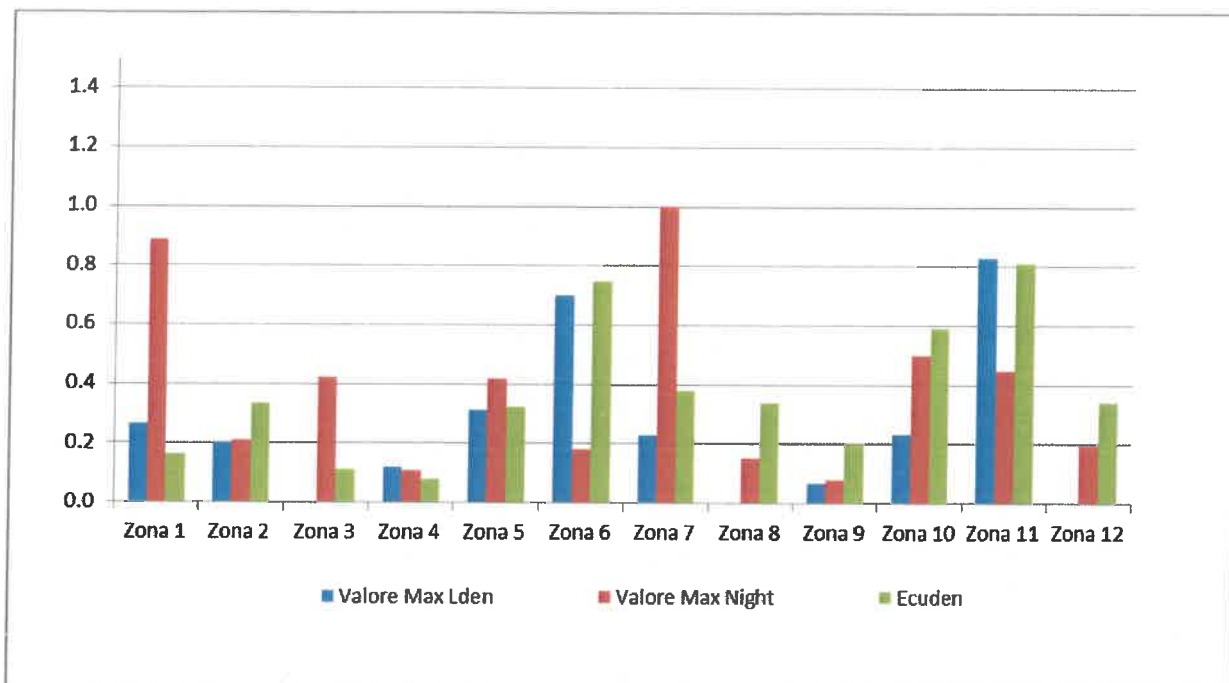
Gli indicatori acustici considerati sono stati Lden, Lday e Lnight, calcolati in facciata, il cui livello per ciascun edificio e per ciascun piano è stato associato ai residenti.

Si riporta di seguito la Tabella della sintesi dei risultati delle azioni del Piano per ciascuna area di intervento critica individuata, in termini di riduzione del livello Lden massimo e Lnight massimo in facciata agli edifici abitati o sensibili nell'area, e dell'indicatore ECUden nella situazione di Post Azione rispetto all'Ante Azione.

Zona	ANTE AZIONE			POST AZIONE		
	Valore Max Lden	Valore Max LNight	ECUden	Valore Max Lden	Valore Max LNight	ECUden
1	75.5	68.1	90.3	75.3	67.2	90.1
2	75.0	64.9	89.3	74.8	64.7	89.0
3	73.0	62.9	86.4	73.0	62.5	86.3
4	77.0	63.8	87.1	76.9	63.7	87.0
5	71.6	64.4	83.6	71.3	64.0	83.3
6	71.5	64.0	87.1	70.8	63.8	86.4
7	72.7	65.5	84.2	72.4	63.5	83.8
8	73.1	65.3	83.0	73.1	65.1	82.7
9	70.9	62.9	82.7	70.9	62.8	82.5
10	75.0	66.6	86.9	74.8	66.1	86.3
11	73.3	60.8	81.3	72.5	60.4	80.5
12	73.3	61.5	80.2	73.3	61.3	79.9

Zona	RIDUZIONE VALORI POST AZIONE		
	Valore Max Lden	Valore Max LNight	ECUden
1	0.2	0.9	0.2
2	0.2	0.2	0.3
3	0.0	0.4	0.1
4	0.1	0.1	0.1
5	0.3	0.4	0.3
6	0.7	0.2	0.7
7	0.3	2.0	0.4
8	0.0	0.2	0.3
9	0.0	0.1	0.2
10	0.2	0.5	0.6
11	0.8	0.4	0.8
12	0.0	0.2	0.3

Nel seguente grafico vengono riportate le differenze tra i valori massimi dei parametri Lden, Lnight e del parametro ECUden per ogni zona oggetto di intervento in termini di miglioramento nella Fase di Post Piano.



Si può osservare che i miglioramenti acustici derivati dagli interventi previsti risultano quantificati sia in termini di ECUden, che di un abbassamento dei livelli massimi di Lden e Lnight ai ricettori. A tal proposito è necessario precisare che la differenza del valore di ECUden tra le varie aree seppur limitata al valore di 1 dBA corrisponde ad un abbassamento sensibile della quantità di disturbati all'interno delle zone di intervento vista l'estensione e la densità abitativa di ogni zona.

Dai dati riportati, si evidenzia che:

- L'intervento del BRT porta benefici su diverse macrozone critiche in relazione alla riduzione dei flussi di traffico, benefici che nell' area 1 sono in parte mascherati per i valori massimi dalle emissioni dell'adiacente linea ferroviaria;
- Gli interventi previsti nella zona 2 conducono a miglioramenti omogenei nel diurno e notturno in funzione della riduzione di velocità per le zone Z30 inserite;
- l'effetto del piano nella zona 3 e quindi lungo l'asse di Via di Sotto è contenuto a causa del previsto carico in più del traffico nel senso di marcia sud-nord dovuto al senso unico di marcia da instaurare in Via Colli innamorati, quest' ultima però grazie a quest' intervento beneficia nella zona 11 del maggior miglioramento del valore ECUden del Piano;
- la creazione del By-Pass in via del Circuito darà luogo ad un efficace miglioramento della situazione nella zona 6 riducendo in special modo i valori diurni e conseguentemente l' ECUden. Il traffico deviato non comporta quindi un impatto significativo in termini di popolazione esposta della zona data la deviazione in area scarsamente abitata rispetto a quella fiancheggiante la via del Circuito.
- la creazione della Z30 nella zona 6 (Portanuova – Via dei peligni , Via Conte di Ruvo, Via D'annunzio, Via Colonna e Via dei marsi) consentirà di ridurre in modo lieve i valori acustici dell' abitato ma coinvolgendo una zona ampia e densamente popolata portando quindi benefici diffusi per un buon numero di abitanti, più rilevanti gli effetti invece della Z30 prevista nella zona 10 del Centro.

### **7.1 Stima della riduzione del numero di persone esposte al rumore**

Di seguito viene approfondita l'analisi sui cittadini esposti a livelli Diurno e Notturni superiori ai limiti di classe del PCCA, in termini di numero e percentuale di persone, confrontando la situazione ante azione con quella post azione complessivamente e per ciascuna area di intervento, al fine di valutare l'effetto degli interventi del Piano d'Azione.

Le seguenti Tabelle e i grafici a seguire evidenziano gli effetti degli interventi del Piano sulla parte di popolazione maggiormente disturbata dell'agglomerato, quella ad oggi esposta a valori medi superiori dei limiti assoluti di immissione sonora vigenti.

<b>DISTURBATI NELL' INTERO AGGLOMERATO DI PESCARA ANTE PIANO D'AZIONE</b>						
<b>Totale Disturbati</b>	<b>Disturbati Classe II</b>	<b>Disturbati Classe III</b>	<b>Disturbati Classe IV</b>	<b>Disturbati Classe V</b>	<b>N° Disturbati &gt;70dBA</b>	
50707	247	20113	30145	202	840	
<i>% su intera popolazione</i>	0.21%	17.17%	25.73%	0.17%	0.72%	
<b>DISTURBATI NELL' INTERO AGGLOMERATO DI PESCARA POST PIANO D'AZIONE</b>						
<b>Totale Disturbati</b>	<b>Disturbati Classe II</b>	<b>Disturbati Classe III</b>	<b>Disturbati Classe IV</b>	<b>Disturbati Classe V</b>	<b>N° Disturbati &gt;70dBA</b>	
45895	229	18672	26793	202	721	
<i>% su intera popolazione</i>	0.20%	15.94%	22.87%	0.17%	0.62%	
<b>RISULTATI PIANO AZIONE</b>						
<b>Zona</b>	<b>Totale Disturbati</b>	<b>Disturbati Classe II</b>	<b>Disturbati Classe III</b>	<b>Disturbati Classe IV</b>	<b>Disturbati Classe V</b>	<b>N° Disturbati &gt;70dBA</b>
1	6557	0	222	6335	0	335
2	2243	0	2199	44	0	111
3	2313	39	2274	0	0	57
4	2116	0	1780	336	0	0
5	1238	0	1104	134	0	0
6	1369	0	692	677	0	0
7	1082	0	1082	0	0	0
8	1601	0	0	1601	0	0
9	1281	0	542	739	0	0
10	2471	0	0	2471	0	93
11	681	0	681	0	0	0
12	1278	20	1238	20	0	5
<b>Somma</b>	<b>24230</b>	<b>59</b>	<b>11814</b>	<b>12357</b>	<b>0</b>	<b>601</b>
<b>%</b>		<b>0,24%</b>	<b>48,76%</b>	<b>51,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>2,48%</b>
<b>DIMINUZIONE ABITANTI DISTURBATI NELLE ZONE CRITICHE</b>						
<b>Zona</b>	<b>Totale Disturbati</b>	<b>Disturbati Classe II</b>	<b>Disturbati Classe III</b>	<b>Disturbati Classe IV</b>	<b>Disturbati Classe V</b>	<b>N° Disturbati &gt;70dBA</b>
1	211	0	65	146	0	65
2	162	0	166	4	0	47
3	130	0	130	0	0	-29
4	64	0	64	0	0	31
5	93	0	45	48	0	0
6	108	0	23	85	0	0
7	16	0	16	0	0	0
8	13	0	0	13	0	5
9	50	0	37	13	0	0
10	369	0	0	369	0	0
11	90	0	90	0	0	0
12	39	0	39	0	0	0
<b>Somma</b>	<b>1345</b>	<b>0</b>	<b>675</b>	<b>670</b>	<b>0</b>	<b>119</b>

I dati sopra esposti evidenziano una riduzione generale nell' intero agglomerato di Pescara di 4812 abitanti distribuiti maggiormente nella classe III e IV (la maggiormente estesa nell'intero territorio) per un totale in particolare di 1345 unità nelle 12 zone critiche esaminate



## **8. ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E CONSULTAZIONE DEL PUBBLICO**

Il Piano di Azione è pubblicato in formato digitale sul sito web istituzionale dell'Amministrazione Comunale alla pagina: <http://www.comune.pescara.it>. Nello stesso periodo il Piano di Azione è reso anche disponibile per la consultazione in forma cartacea, presso il Settore Impianti Sportivi, politiche Energetiche Ambientali e Paesaggistiche – Servizio Energia e Ambiente del Comune di Pescara con sede in Via Piazza Italia.

L'informazione dell'avvenuta pubblicazione è data tramite inserzione all'Albo pretorio informatico del Comune di Pescara.

I cittadini hanno 45 giorni di tempo, secondo quanto indicato all'art.8, comma 2 del D.Lgs. n.194/2005 per presentare osservazioni, pareri e memorie in forma scritta al Piano, sia in modalità telematica, che in modalità cartacea. Il Piano d'Azione e la Sintesi non tecnica saranno quindi modificati in base alle eventuali osservazioni pervenute per l'adozione definitiva del Piano.

## **9. INTERVENTI DEL PIANO D'AZIONE:**

### **Zona Critica 1: Asse Nord-Sud (Nazionale Adriatica N–Viale Bovio–Corso V. E. II–Via Marconi)**

La zona Critica 1 sarà interessata principalmente dall'intervento di implementazione del trasporto pubblico BRT che si comporterà in pieno funzionamento una riduzione della portata di traffico veicolare di trasporto oltre che di quello legato alla sosta nelle diverse aree della zona.

Come già detto nel paragrafo specifico precedente i valori di flussi di traffico calcolati per l'intervento nel PGTU di Pescara sono dell'ordine di una riduzione nell'intera zona di circa 2280 v/h oltre e nello specifico ad una diminuzione del 5% del traffico legato agli spostamenti dall'interno all'esterno della zona e da quelli di passaggio.

### **Zona Critica 2: Via del Santuario**

- Creazione di Zona 30 nel primo tratto di Via del Santuario dall'incrocio con Via Enzo Ferrari alla rotonda con Via Leonardo Da Vinci (Adiacenze Istituto scolastico Tito Acerbo)
- Creazione di Zona 30 Largo Madonna dei Sette Dolori
- Riqualficazione Incrocio Via del Santuario – Via Pizzoferrato – Colle Marino

### **Zona Critica 3: Via di Sotto**

- Creazione di Zona 30 Largo Madonna dei Sette Dolori
- Creazione di istituzione di flussi di marcia a senso unico in direzione Nord-Sud nell'altra arteria principale di Zona Via Colli Innamorati da Via Conte Genuino alla Via di Sotto andando a spostare parte del traffico in quella direzione dalla Via di Sotto a Via Colli Innamorati (-7%) e aumentando nella direttrice opposta (la meno caricata tra le due) il traffico della Via di Sotto del 5%
- Creazione di Zona 30 tra la rotonda con Via Alessandrini e quella di Strada Pandolfi (Prossimità Istituto scolastico Virgilio);

### **Zona Critica 4: Via Tirino**

La zona Critica 4 sarà interessata dalla parte terminale del tracciato BRT andando ad accogliere anche un'area di sosta periferica legata all'interscambio trasporto privato – trasporto pubblico.

### **Zona Critica 5: Viale D'Annunzio**

- Realizzazione Zona 30 tra gli incroci di Piazza Garibaldi e Via conte di Ruvo;
- Influenza della zona interessata dalla BRT nella riduzione del flusso di traffico di percorrenza asse Nord-Sud;
- Riqualficazione Incrocio Via D'Annunzio – Via Conte di Ruvo;
- Riqualficazione Incrocio Via D'Annunzio – Via Colonna;

### **Zona Critica 6: Via del Circuito**

La zona Critica 6 di Via del Circuito, sarà interessata dalla riqualficazione del percorso paralleolo di Via Pian delle Mele, Via Valle Roveto che by-passera il traffico di passaggio dell'intera zona, rimarrà quindi solo il traffico locale legato agli attrattori della zona.

Sono previste inoltre :

- Riqualficazione Incrocio Via Pian delle Mele – Via del Circuito;
- Parcheggio interscambio vicino al Ponte Villa fabio con circa 320 stalli;

### **Zona Critica 7: Zona Portanuova Ovest (Via dei Marsi, Via dei Peligni)**

La zona Critica 7 è definita dalla zona compresa tra le strade Via dei Marsi e Via dei Peligni, l'intera zona sarà interessata sia dalla creazione di isole ambientali che dalla realizzazione del sistema di trasporto pubblico BRT, in dettaglio:

- Realizzazione area Zona 30 di tutte le intersezioni viarie tra il quadrilatero definito dal lungofiume Sud, Via Marconi, Via D'Annunzio, Via dei Bastioni e Via Colonna;
- Riqualficazione Incrocio Via D'Annunzio – Via Conte di Ruvo;
- Riqualficazione Incrocio Via D'Annunzio – Via Colonna;

**Zona Critica 8: Viale Riviera Nord**

La zona Critica 8 è definita dall' asse viario della Riviera Nord, collegamento principale tra la zona centrale ed il comune di Montesilvano.

Nel PGTU e quindi nel presente piano d'azione si prevede un funzionamento di zona 30 per il tratto da via Cavour al porto Canale oltre che una diversa regolamentazione della sosta nel tratto centrale tra Via Muzii e Via Foscolo.

**Zona Critica 9: Via Caravaggio**

La zona Critica 9 di Via Caravaggio, sarà interessata sempre dagli effetti del sistema BRT essendo interessato principalmente dal traffico di spostamento nella direttrice Nord- Sud tra la zona centrale e Montesilvano. La riduzione del traffico calcolato secondo il sistema è del 5% sul traffico esistente.

**Zona Critica 10: Zona Centro (Via Fabrizi – Via Carducci -Via Firenze – Via Muzii – Via Venezia)**

L' intera zona Critica 10, perimetrata dal Corso V.E. II, Via Carducci, Via Muzii e Via Venezia e comprende tutta la zona centrale dell' agglomerato tra il litorale e l' infrastruttura Ferroviaria sarà oggetto della zona cuscinetto Zona 30 prevista a ridosso dell' attuale zona ZTL.

**Zona Critica 11: Via Colli Innamorati**

Via Colli Innamorati dovrà essere ridotta a senso unico in direzione Nord-Sud da Via Conte Genuino alla Via di Sotto andando ad aumentare il traffico in quella direzione di circa il 7% accogliendo parte di quello della Via di Sotto ed annullando quello in direzione contraria.

**Zona Critica 12: Via San Silvestro**

Nella Via San Silvestro si prevede l'istituzione di una Zona 30 proprio in corrispondenza della Zona Critica 12 individuata in prossimità del nucleo storico dell' abitato.

**Zone Silenziose:**

Per creare una maggiore protezione alle due aree silenziose si prevede la realizzazione di cortine verdi fitte e continue come recinzioni lungo i confini con maggior traffico adiacenti alle aree, nel dettaglio sul lato verso Viale della Riviera Nord per la Riserva di Santa Filomena e lungo la Via D'Avalos, strada della Bonifica e Viale della Pineta per la Riserva D'Annunziana.

**10. INTERVALLI DI ESPOSIZIONE**

Si riportano nelle seguenti tabelle il numero e la percentuale di popolazione esposta ai vari intervalli di livello  $L_{den}$  e  $L_{night}$  nello scenario ante e post Piano D'azione.

I dati sono valutati sia in riferimento all' intero agglomerato di Pescara che nelle singole zone critiche individuate.

<b>INTERVALLI ESPOSIZIONE INTERO AGGLOMERATO DI PESCARA PARAMETRO LDEN</b>				
<b>Fascia di Esposizione</b>	<b>Abitanti</b>	<b>% abitanti</b>	<b>Abitanti</b>	<b>% abitanti</b>
<b>&lt; 55</b>	51796	44.21%	53812	45.93%
<b>55-59</b>	12695	10.84%	12243	10.45%
<b>60-64</b>	15126	12.91%	14746	12.59%
<b>65-69</b>	28411	24.25%	28853	24.63%
<b>70-75</b>	9053	7.73%	7444	6.35%
<b>&gt;75</b>	85	0.07%	68	0.06%
<b>INTERVALLI ESPOSIZIONE INTERO AGGLOMERATO DI PESCARA PARAMETRO L NIGHT</b>				
<b>Fascia di Esposizione</b>	<b>Abitanti</b>	<b>% abitanti</b>	<b>Abitanti</b>	<b>% abitanti</b>
<b>&lt; 50</b>	58916	50.28%	60552	51.68%
<b>50-54</b>	11777	10.05%	11441	9.76%
<b>55-59</b>	22212	18.96%	23617	20.16%
<b>60-64</b>	22712	19.38%	20194	17.24%
<b>65-69</b>	1543	1.32%	1356	1.16%
<b>&gt;70</b>	6	0.01%	6	0.01%

Si riportano i valori calcolati per ogni singola zona critica individuata:

LDEN ANTE PIANO D'AZIONE							LDEN POST PIANO D'AZIONE						
	<55	55-59	60-64	65-69	70-74	>75		<55	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Zona1	15	149	627	2417	3551	10	Zona1	274	58	522	2728	3177	10
Zona2	24	249	265	1055	780	0	Zona2	163	106	351	1129	624	0
Zona3	10	287	738	1166	225	0	Zona3	117	139	765	1147	258	0
Zona4	35	185	522	450	963	26	Zona4	79	149	565	417	955	16
Zona5	13	123	240	924	32	0	Zona5	93	70	277	864	28	0
Zona6	10	33	370	924	85	0	Zona6	63	20	327	967	45	0
Zona7	0	103	263	547	186	0	Zona7	28	107	248	515	201	0
Zona8	0	0	213	1372	30	0	Zona8	0	0	213	1372	30	0
Zona9	13	125	357	753	85	0	Zona9	52	100	344	765	72	0
Zona10	0	0	423	1543	632	8	Zona10	38	103	289	1807	369	0
Zona11	35	155	201	330	50	0	Zona11	90	105	226	323	28	0
Zona12	8	237	407	632	30	0	Zona12	35	217	422	590	50	0
<b>Totale</b>	<b>163</b>	<b>1646</b>	<b>4626</b>	<b>12113</b>	<b>6649</b>	<b>44</b>	<b>Totale</b>	<b>1032</b>	<b>1174</b>	<b>4549</b>	<b>12624</b>	<b>5837</b>	<b>26</b>
LNIGHT ANTE PIANO D'AZIONE							LNIGHT POST PIANO D'AZIONE						
	<50	50-54	55-59	60-64	65-69	>70		<50	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
Zona1	231	235	1088	4871	344	0	Zona1	367	119	1068	4881	334	0
Zona2	107	226	766	1164	110	0	Zona2	137	211	855	1097	73	0
Zona3	143	455	963	846	19	0	Zona3	144	455	985	814	28	0
Zona4	255	216	536	782	386	6	Zona4	255	244	508	782	386	6
Zona5	66	136	389	741	0	0	Zona5	100	109	389	734	0	0
Zona6	33	116	621	652	0	0	Zona6	149	84	669	520	0	0
Zona7	17	232	266	546	38	0	Zona7	55	222	266	524	32	0
Zona8	98	0	700	812	5	0	Zona8	98	13	687	812	5	0
Zona9	52	163	780	338	0	0	Zona9	59	163	780	331	0	0
Zona10	47	43	529	1919	68	0	Zona10	58	156	812	1541	39	0
Zona11	90	201	273	195	13	0	Zona11	100	201	348	110	13	0
Zona12	58	379	527	345	5	0	Zona12	72	373	514	350	5	0
<b>Totale</b>	<b>1197</b>	<b>2402</b>	<b>7438</b>	<b>13211</b>	<b>988</b>	<b>6</b>	<b>Totale</b>	<b>1594</b>	<b>2350</b>	<b>7881</b>	<b>12496</b>	<b>915</b>	<b>6</b>

#### 11 INFORMAZIONI DI CARATTERE FINANZIARIO

La creazione del sistema di Bus Rapid Transit è un intervento già approvato dalla Giunta Comunale (con delibera n. 416 del 21 giugno 2017) nell'ambito del POR FESR ABRUZZO 2014 – 2020 – Asse VII "SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE", tutti gli altri interventi sono stati inseriti nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2018/2020 dell'Amministrazione del Comune di Pescara.

Intervento	Importo Programmato
Sistema BRT	€ 1,400,000.00
Strada Pendolo PUE 8.24	€ 1,775,000.00
Strada Pendolo Via Pantini	€ 1,200,000.00
Riqualificazione Via del Santuario	€ 200,000.00
Rifacimento Via Colli Innamorati	€ 500,000.00
Bypass Via Pian delle Mele Via Valle Roveto	€ 500,000.00
Riqualificazione Via D'Annunzio	€ 200,000.00
<b>Totale</b>	<b>€ 5,775,000.00</b>

