



COMUNE DI PESCARA

COPIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Numero 358 Del 01/06/2017

Oggetto: APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS)

L'anno duemiladiciassette il giorno uno del mese di Giugno in prosieguo di seduta iniziata alle ore 18.40 in Pescara, nella sala delle adunanze della sede Municipale, previo invito si è riunita la **Giunta Comunale**.

Presiede l'adunanza **Avv. Alessandrini Marco** nella sua qualità di **SINDACO** e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti signori:

Avv. Alessandrini Marco	SINDACO	P
Blasioli Antonio	VICE SINDACO	P
Scotolati Loredana	ASSESSORE	P
Marchegiani Paola	ASSESSORE	A
Diodati Giuliano	ASSESSORE	A
Allegrino Antonella	ASSESSORE	P
Civitarese Matteucci Stefano	ASSESSORE	P
Di Iacovo Giovanni	ASSESSORE	A
Cuzzi Giacomo	ASSESSORE	P
Di Pietro Laura	ASSESSORE	P

ne risultano presenti n. 7 e assenti n. 3.

Partecipa alla seduta il Segretario Generale Dott.ssa Monaco Carla

Il Presidente, accertato che il numero dei presenti è sufficiente per dichiarare valida la seduta, invita gli intervenuti a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

Si da atto che prima dell'esame, in ordine al presente argomento, alle ore alle ore 19:46 escono gli Assessori Diodati G. e Marchegiani P per cui i presenti passano da n. 09 a n. 07 Assessori compreso il Sindaco

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la relazione allegata che costituisce parte integrante del presente provvedimento;

Visti i pareri espressi, ai sensi dell'art.49 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, dal Dirigente del servizio interessato e dal Dirigente della Ragioneria, come da scheda allegata;

Premesso che:

- l'Amministrazione ha aderito all'Osservatorio PUMS del progetto europeo Endurance che assiste Città e Regioni nello sviluppo dei PUMS facilitando il networking, condividendo i seguenti punti programmatici del relativo Manifesto:
 - integrare fortemente la pianificazione della mobilità all'interno della pianificazione e della progettazione urbana in un ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica;
 - Adottare un modello organizzativo dello spazio urbano dando priorità alle persone piuttosto che ai veicoli, mettendo la mobilità pedonale e ciclistica al primo posto e la mobilità delle persone prima di quella dei veicoli;
 - Potenziare l'aspetto partecipativo nell'ambito della pianificazione urbana della mobilità, promuovendo il coinvolgimento dei diversi attori interessati, Enti, Associazioni, Imprese, Ordini professionali, singoli cittadini e altre rappresentanze della popolazione, creando appositi luoghi e occasioni di confronto quali Tavoli Tecnici, Gruppi di lavoro, Forum, etc.;
 - Affrontare le continue sfide per il trasporto merci in città, combinando buoni modelli logistici con il trasporto intermodale e fuso di veicoli a basso impatto;
 - Diffondere la cultura della mobilità sostenibile, dolce, nuova, in tutte le sue forme, attraverso attività educative, di sensibilizzazione, di informazione, rivolte alla popolazione di tutte le età;
 - Favorire le forme di trasporto condiviso, dal trasporto pubblico convenzionale al car pooling, al bike sharing e al car sharing, e promuovendo il concetto di "utilizzo" al posto di quello di "proprietà";
 - Valorizzare il ruolo della tecnologia in coerenza con l'approccio delle smart cities e promuovendone l'utilizzo e la diffusione in modo appropriato, vale a dire come strumento per raggiungere determinati obiettivi e non come un obiettivo in sé;

- Essere pronti ad affrontare le sfide future, quale ad esempio la diffusione dei veicoli "senza conducente".
- con delibera del C.C. n. 26 del 20 febbraio 2017, questa Amministrazione ha approvato il documento di indirizzi strategici per il Governo del territorio denominato "Pescara città della conoscenza e del benessere", costituente lo "schema direttore" del governo del territorio e delle politiche urbane al quale ricondurre ogni atto di pianificazione e programmazione generale, ivi compresi il piano generale del traffico urbano (PGTU) e il piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS), in particolare avente valore di Linee Guida per il PUMS;
- Nel medesimo atto di indirizzi – la cui premessa concettuale è che per governo del territorio si debba intendere non soltanto la pianificazione urbanistica in senso stretto, ma anche la programmazione delle azioni da porre in essere attraverso gli altri strumenti giuridici che incidono sull'uso dello spazio, quali soprattutto quelli relativi alla mobilità e ai trasporti – si individuano le seguenti due coordinate strategiche:
- La rete infrastrutturale che sottende le strategie di sviluppo urbano deve essere pensata allo stesso tempo come rete principale (di accesso e di attraversamento) e come rete capillare di penetrazione dell'area urbana. La rete infrastrutturale principale deve garantire un sistema di accesso e di attraversamento che è rappresentato da quelle strade che assolvono alla funzione di grandi canali per il traffico motorizzato. La distribuzione del traffico motorizzato nella città deve poter contare su un sistema di parcheggi di attestazione (dai quali partono percorsi capillari di mobilità locale condizionata) e di parcheggi di scambio, dai quali possono essere alimentate le modalità alternative di trasporto pubblico;
 - In coerenza con le politiche dell'Unione Europea, le linee strategiche di indirizzo per la riorganizzazione urbanistica della città devono contemplare l'esigenza di aumentare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci, devono garantire a tutti un'adeguata accessibilità a posti di lavoro e servizi urbani, devono aumentare l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano, riducendo nel contempo le cause dell'inquinamento atmosferico e aumentando il livello di sicurezza dall'ambiente urbano. La mobilità urbana deve avvenire essenzialmente mediante la metropolitana di superficie elettrica e il sistema della ciclabilità, entrambi in grado di assicurare in sinergia i principali percorsi casa-lavoro e casa-scuola e concepiti in modo da connettersi con i sistemi di trasporto pubblico inter-metropolitani;
 - Tutta la dorsale della città costituita dall'asse Corso Vittorio Emanuele-Viale Marconi sarà servita da un sistema di trasporto collettivo su sede riservata o su sede segregata, comunque indipendente in modo significativo dal resto del traffico. La mobilità interna della città deve inoltre risolvere la questione dell'accessibilità al centro cittadino dai quartieri collinari: a questo proposito è da prevedere un servizio di collegamento diretto che attraverso l'uso di mezzi ecologici incentivi il

trasporto di persone e biciclette dalla parte alta a quella bassa della città.

Considerato che:

- con diversi documenti di indirizzo, l'Unione Europea ha promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS/SUMP), e di recente, nel 2014, specifiche Linee guida, orientate, in particolare, a fare dei PUMS strumenti di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima;
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è uno strumento di programmazione strategica di medio/lungo termine (obiettivi almeno decennali) per promuovere una mobilità efficiente e conseguire obiettivi legati alla tutela del patrimonio storico, culturale, ambientale e della qualità di vita dei cittadini;
- le politiche di sviluppo e le misure definite in un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile devono riguardare, con una visione innovativa, tutte le forme di accessibilità al territorio (pedonali, bici, bus, auto, ecc), siano esse pubbliche o private;
- il Piano della Mobilità Sostenibile deve essere costruito sulla base degli atti di programmazione e pianificazione esistenti tenendo conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nella città e negli altri centri abitati dell'area metropolitana;
- Il progetto di PUMS della Città di Pescara tiene conto dei seguenti aspetti individuati nelle linee guida UE:
 - Visione strategica di lungo periodo e chiaro piano di attuazione;
 - Approccio partecipativo;
 - Sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;
 - Integrazione orizzontale e verticale;
 - Valutazione della performance corrente e futura;
 - Monitoraggio regolare, valutazione e revisione;
 - Considerazione dei costi esterni per tutte le modalità di trasporto.
- il presente progetto di PUMS assume l'obiettivo strategico di giungere a una quota modale degli spostamenti urbani non motorizzati pari al 50% di cui almeno il 15% ciclabili.

Attestato che:

- con deliberazione di G.C. n. 568 del 11/08/2016 è stato avviato il "*procedimento per la formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ed il relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)*";

- sono state individuate le figure professionali per la redazione del PUMS quali l'arch. Pier Giorgio Pardi come progettista e l'arch. Francesca Marzetti come Responsabile del Procedimento e il prof. arch. Roberto Mascarucci quale supporto al Responsabile del Procedimento del PUMS per le attività di supervisione, coordinamento e verifica della progettazione;
- il progetto di PUMS è stato ampiamente discusso e condiviso nell'ambito del tavolo tecnico permanente sulla mobilità composto da:
 - Assessore all'Urbanistica - Viabilità, Mobilità, Parcheggi e Programmi complessi - Smart city - semplificazione amministrativa - Relazioni internazionali
 - Dirigente del Settore "LL.PP, progettazione strategica, Mobilità e Verde";
 - Dirigente del Settore "Programmazione del Territorio";
 - Responsabile del Servizio "Mobilità, Parcheggi e Ordinanze"
 - i componenti del Centro Monitoraggio e Gestione della Sicurezza Stradale (CMGSS)
 - il Progettista della Variante al PGTU
 - il Responsabile del Procedimento del PUMS
 - il Supporto al Responsabile del Procedimento del PUMS.
- si è conclusa la prima fase della Variante al PGTU relativa alla diagnosi conoscitiva e identificazione dei problemi, analisi della pianificazione esistente e costruzione di un quadro conoscitivo con l'esecuzione di indagini dirette "sul campo".

Considerato che:

- a seguito dell'approvazione del presente progetto di PUMS si avvierà la fase di ascolto e di partecipazione per mettere a punto il piano da approvare definitivamente in Consiglio Comunale;
- il presente progetto di piano contenente la diagnosi della situazione di fatto e le scelte strategiche segna l'avvio di un processo volto al progressivo perfezionamento delle azioni di dettaglio anche in base alle indicazioni da acquisire durante la fase di partecipazione e la procedura di valutazione ambientale strategica;
- oltre alla necessaria informazione sui contenuti delle decisioni da prendere, sono obiettivi specifici del processo di comunicazione:
 - la sensibilizzazione degli utenti sul tema del rapporto tra mobilità sostenibile e rigenerazione del tessuto urbano;
 - l'informativa sui vantaggi connessi ad un buon sistema di mobilità per il rilancio e lo sviluppo delle attività commerciali;
 - la chiara conoscenza delle relazioni fisiche e funzionali tra i possibili percorsi pedonali e ciclabili urbani e la riqualificazione delle aree centrali e delle sponde del fiume.
- sono obiettivi principali dell'attività di partecipazione:
 - costruire uno scenario urbano sulla mobilità integrata e sostenibile, condiviso tra cittadini, amministrazione, associazioni e commercianti;

- favorire la soft mobility, l'integrazione del sistema della mobilità urbana e sub-urbana, i servizi di prossimità e le connessioni di carattere economico e culturale;
 - migliorare l'ambiente e sostenere le relazioni sociali e commerciali nel centro urbano, anche a partire dalla valorizzazione di alcuni percorsi viari che attraversano la città;
- tale percorso avrà una durata di circa 24 mesi, ma esso già nel suo farsi consentirà di fungere da punto di riferimento per possibili interventi, di tipo sia fisico che organizzativo, oggetto di attività programmatica e di progetto dell'amministrazione comunale (piano del traffico, piani urbanistici, programmazione dei lavori pubblici, accesso a programmi di finanziamento europei e nazionali, etc).

Visto il D.Lgs. n.267/00 e ss.mm.ii. art. 48

Sulla base della puntuale istruttoria favorevole degli uffici competenti;

Con voto unanime favorevole, espresso nelle forme di legge

DELIBERA

- **di approvare, ai sensi e per gli effetti in narrative esposti**, e per le motivazioni ivi espresse il progetto di PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE allegato al presente atto come sua parte integrante;
- **di stabilire** che copia del progetto di piano, unitamente al presente atto, venga trasmesso alla Regione Abruzzo, Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica
- **di precisare** che il presente provvedimento non genera nuove spese, né minori entrate, né produce riflessi diretti e/o indiretti sulla situazione economico-finanziaria e sul patrimonio dell'Ente."

Indi,

– **LA GIUNTA COMUNALE**

–

Con separata votazione e con voto unanime palesemente espresso, nei modi e forme di legge, dichiara la presente immediatamente eseguibile ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 comma 4 del d.lgs. n. 267 del 18. 08. 2000

RELAZIONE

Con nota del 31.05.2016 l'Amministrazione ha aderito all'Osservatorio PUMS del progetto europeo Endurance che assiste Città e Regioni nello sviluppo dei PUMS facilitando il networking, condividendo i seguenti punti programmatici del relativo Manifesto:

- integrare fortemente la pianificazione della mobilità all'interno della pianificazione e della progettazione urbana in un'ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica;
- Adottare un modello organizzativo dello spazio urbano dando priorità alle persone piuttosto che ai veicoli, mettendo la mobilità pedonale e ciclistica al primo posto e la mobilità delle persone prima di quella dei veicoli;
- Potenziare l'aspetto partecipativo nell'ambito della pianificazione urbana della mobilità, promuovendo il coinvolgimento dei diversi attori interessati, Enti, Associazioni, Imprese, Ordini professionali, singoli cittadini e altre rappresentanze della popolazione, creando appositi luoghi e occasioni di confronto quali Tavoli Tecnici, Gruppi di lavoro, Forum, etc.;
- Affrontare le continue sfide per il trasporto merci in città, combinando buoni modelli logistici con il trasporto intermodale e fuso di veicoli a basso impatto;
- Diffondere la cultura della mobilità sostenibile, dolce, nuova, in tutte le sue forme, attraverso attività educative, di sensibilizzazione, di informazione, rivolte alla popolazione di tutte le età;
- Favorire le forme di trasporto condiviso, dal trasporto pubblico convenzionale al car pooling, al bike sharing e al car sharing, e promuovendo il concetto di "utilizzo" al posto di quello di "proprietà";
- Valorizzare il ruolo della tecnologia in coerenza con l'approccio delle smart cities e promuovendone l'utilizzo e la diffusione in modo appropriato, vale a dire come strumento per raggiungere determinati obiettivi e non come un obiettivo in sé;
- Essere pronti ad affrontare le sfide future, quale ad esempio la diffusione dei veicoli "senza conducente".

Successivamente, con delibera del C.C. n. 26 del 20 febbraio 2017, questa Amministrazione ha approvato il documento di indirizzi strategici per il Governo del territorio denominato "Pescara città della conoscenza e del benessere", costituente lo "schema direttore" del governo del territorio e delle politiche urbane al quale ricondurre ogni atto di pianificazione e programmazione generale, ivi compresi il piano generale del traffico urbano (PGTU) e il piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS), in particolare avente valore di Linee Guida per il PUMS.

Nel medesimo atto di indirizzi – la cui premessa concettuale è che per governo del territorio si debba intendere non soltanto la pianificazione urbanistica in senso stretto, ma anche la programmazione delle

azioni da porre in essere attraverso gli altri strumenti giuridici che incidono sull'uso dello spazio, quali soprattutto quelli relativi alla mobilità e ai trasporti – si individuano le seguenti due coordinate strategiche:

- La rete infrastrutturale che sottende le strategie di sviluppo urbano deve essere pensata allo stesso tempo come rete principale (di accesso e di attraversamento) e come rete capillare di penetrazione dell'area urbana. La rete infrastrutturale principale deve garantire un sistema di accesso e di attraversamento che è rappresentato da quelle strade che assolvono alla funzione di grandi canali per il traffico motorizzato. La distribuzione del traffico motorizzato nella città deve poter contare su un sistema di parcheggi di attestazione (dai quali partono percorsi capillari di mobilità locale condizionata) e di parcheggi di scambio, dai quali possono essere alimentate le modalità alternative di trasporto pubblico;
- In coerenza con le politiche dell'Unione Europea, le linee strategiche di indirizzo per la riorganizzazione urbanistica della città devono contemplare l'esigenza di aumentare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci, devono garantire a tutti un'adeguata accessibilità a posti di lavoro e servizi urbani, devono aumentare l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano, riducendo nel contempo le cause dell'inquinamento atmosferico e aumentando il livello di sicurezza dall'ambiente urbano. La mobilità urbana deve avvenire essenzialmente mediante la metropolitana di superficie elettrica e il sistema della ciclabilità, entrambi in grado di assicurare in sinergia i principali percorsi casa-lavoro e casa-scuola e concepiti in modo da connettersi con i sistemi di trasporto pubblico inter-metropolitani;
- Tutta la dorsale della città costituita dall'asse Corso Vittorio Emanuele-Viale Marconi sarà servita da un sistema di trasporto collettivo su sede riservata o su sede segregata, comunque indipendente in modo significativo dal resto del traffico. La mobilità interna della città deve inoltre risolvere la questione dell'accessibilità al centro cittadino dai quartieri collinari: a questo proposito è da prevedere un servizio di collegamento diretto che attraverso l'uso di mezzi ecologici incentivi il trasporto di persone e biciclette dalla parte alta a quella bassa della città.

Con diversi documenti di indirizzo, l'Unione Europea ha promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS/SUMP), e di recente, nel 2014, specifiche Linee guida, orientate, in particolare, a fare dei PUMS strumenti di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è uno strumento di programmazione strategica di medio/lungo termine (obiettivi almeno decennali) per promuovere una mobilità efficiente e conseguire obiettivi legati alla tutela del patrimonio storico, culturale, ambientale e della qualità di vita dei cittadini; le politiche di sviluppo e le misure definite in un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile devono riguardare, con una visione innovativa, tutte le forme di accessibilità al territorio (pedonali, bici, bus, auto, ecc), siano esse pubbliche o private. Il Piano della Mobilità Sostenibile deve essere costruito sulla base degli atti di programmazione e pianificazione esistenti tenendo conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nella città e negli altri centri abitati dell'area metropolitana.

Con deliberazione di G.C. n. 568 del 11/08/2016 è stato avviato il "*procedimento per la formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ed il relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)*"; successivamente sono state individuate le figure professionali per la redazione del PUMS quali l'arch. Pier Giorgio Pardi come progettista e l'arch. Francesca Marzetti come Responsabile del Procedimento e il prof. arch. Roberto Mascarucci quale supporto al Responsabile del Procedimento del PUMS per le attività di supervisione, coordinamento e verifica della progettazione.

Il progetto di PUMS è stato ampiamente discusso e condiviso nell'ambito del tavolo tecnico permanente sulla mobilità composto da:

- Assessore all'Urbanistica - Viabilità, Mobilità, Parcheggi e Programmi complessi - Smart city - semplificazione amministrativa - Relazioni internazionali
- Dirigente del Settore "LL.PP, progettazione strategica, Mobilità e Verde";
- Dirigente del Settore "Programmazione del Territorio";
- Responsabile del Servizio "Mobilità, Parcheggi e Ordinanze"
- i componenti del Centro Monitoraggio e Gestione della Sicurezza Stradale (CMGSS)
- il Progettista della Variante al PGTU
- il Responsabile del Procedimento del PUMS
- il Supporto al Responsabile del Procedimento del PUMS

tiene conto dei seguenti aspetti individuati nelle linee guida UE:

- Visione strategica di lungo periodo e chiaro piano di attuazione;
- Approccio partecipativo;
- Sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;
- Integrazione orizzontale e verticale;
- Valutazione della performance corrente e futura;
- Monitoraggio regolare, valutazione e revisione;
- Considerazione dei costi esterni per tutte le modalità di trasporto,

e assume l'obiettivo strategico di giungere a una quota modale degli spostamenti urbani non

motorizzati pari al 50% di cui almeno il 15% ciclabili.

Il presente progetto di piano, contenente la diagnosi della situazione di fatto e le scelte strategiche, segna l'avvio di un processo volto al progressivo perfezionamento delle azioni di dettaglio anche in base alle indicazioni da acquisire durante la fase di ascolto e partecipazione e la procedura di valutazione ambientale strategica. Oltre alla necessaria informazione sui contenuti delle decisioni da prendere, sono obiettivi specifici del processo di comunicazione:

- la sensibilizzazione degli utenti sul tema del rapporto tra mobilità sostenibile e rigenerazione del tessuto urbano;
- l'informativa sui vantaggi connessi ad un buon sistema di mobilità per il rilancio e lo sviluppo delle attività commerciali;
- la chiara conoscenza delle relazioni fisiche e funzionali tra i possibili percorsi pedonali e ciclabili urbani e la riqualificazione delle aree centrali e delle sponde del fiume.

Gli obiettivi principali dell'attività di partecipazione sono:

- costruire uno scenario urbano sulla mobilità integrata e sostenibile, condiviso tra cittadini, amministrazione, associazioni e commercianti;
- favorire la soft mobility, l'integrazione del sistema della mobilità urbana e sub-urbana, i servizi di prossimità e le connessioni di carattere economico e culturale;
- migliorare l'ambiente e sostenere le relazioni sociali e commerciali nel centro urbano, anche a partire dalla valorizzazione di alcuni percorsi viari che attraversano la città;

Tale percorso, che consentirà di mettere a punto il piano da approvare definitivamente in Consiglio Comunale, avrà una durata di circa 24 mesi e ma esso già nel suo farsi consentirà di fungere da punto di riferimento per possibili interventi, di tipo sia fisico che organizzativo, oggetto di attività programmatica e di progetto dell'amministrazione comunale (piano del traffico, piani urbanistici, programmazione dei lavori pubblici, accesso a programmi di finanziamento europei e nazionali, etc).

Pescara, 30 Maggio 2017

Il Dirigente
ing. Giuliano Rossi





Stampa: 358 01-06-2012

Città di Pescara
Medaglia d'oro al Merito Civile

OGGETTO: APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS)

Parere di regolarità tecnica:

sulla presente proposta di deliberazione si esprime, ai sensi degli artt. 49 comma 1 e 147 bis comma 1, D. Lgs. 267/2000, il seguente parere “di regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell’azione amministrativa, anche con riferimento al rispetto della normativa per la tutela della privacy.

FAVOREVOLE



Li, 30 Maggio 2017

Il Dirigente
ing. Giuliano Rossi

Handwritten signature of Giuliano Rossi

Parere di regolarità contabile:

la presente proposta non necessita di parere di regolarità contabile in quanto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico – finanziaria o sul patrimonio dell’ente.

sulla presente proposta di deliberazione si esprime, ai sensi degli artt. 49 comma 1 e 147 bis comma 1, D. Lgs. 267/2000, il seguente parere “di regolarità contabile”:

.....
.....
.....

Il Dirigente

Handwritten signature

Li 01/06/17

ADUNGA DELLA CITTÀ DI PESCARA
DEI GIUNTA COMUNALE
N° 358 DEL 01-06-2017

COMUNE DI PESCARA

PUMS

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

GRUPPO DI LAVORO

Prof. Stefano Civitarese Matteucci

ASSESSORE AL GOVERNO DEL TERRITORIO, POLITICHE URBANE E MOBILITÀ

Ing. Giuliano Rossi

DIRIGENTE DEL SETTORE LAVORI PUBBLICI, PROGETTAZIONE STRATEGICA, MOBILITÀ E VERDE

Arch. Pier Giorgio Pardi

PROGETTISTA

Arch. Francesca Marzetti

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Prof. Roberto Mascarucci

SUPPORTO AL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

MAGGIO 2017

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

1.0 GENERALITÀ E QUADRO DI RIFERIMENTO

- 1.1 Riferimenti normativi
- 1.2 Questioni di fondo
- 1.3 Principi generali
- 1.4 Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)
- 1.5 Il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV)
- 1.6 Gli "Indirizzi Strategici per il Governo del Territorio"
- 1.7 Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)
- 1.8 Il Centro Monitoraggio e Gestione della Sicurezza Stradale (CMGSS)

2.0 DIAGNOSI DI FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA E ANALISI DELLE PRESTAZIONI

- 2.1 Studio del sistema infrastrutturale
- 2.2 Indagine sul sistema dei vettori
- 2.3 Analisi dei flussi di traffico
- 2.4 Qualità dell'aria
- 2.5 Sicurezza stradale
- 2.6 Analisi SWOT

3.0 IDENTIFICAZIONE DELLE PRIORITÀ E INDIVIDUAZIONE DELLE SOLUZIONI PROPOSTE

- 3.1 Quadro di coerenza alla scala vasta
- 3.2 Azioni in corso
- 3.3 Ripartizione modale del traffico
- 3.4 Visione strategica alla scala urbana
- 3.5 Finalità generali e obiettivi specifici

4.0 PROCESSO DI PIANO, INTEGRAZIONE DELLE POLITICHE E PARTECIPAZIONE

- 4.1 Il processo di formazione del PUMS
- 4.2 La partecipazione e la comunicazione del piano
- 4.3 Rapporto con la Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

5.0 MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI

- 5.1 Misurazione degli effetti
- 5.2 Definizione degli indicatori
- 5.3 Modalità del monitoraggio

1.0 INTRODUZIONE, GENERALITÀ E QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Riferimenti normativi

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (d'ora in avanti PUMS) è un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e peri-urbano, allo scopo di migliorare la qualità della vita. Esso si basa su una visione di lungo periodo e su un approccio volto alla sostenibilità intesa in senso lato (ovvero, prendendo in considerazione, oltre agli aspetti ambientali, anche costi e benefici sociali).

Il PUMS si deve far carico, allo stesso tempo, di problematiche locali e di questioni globali (come il cambiamento climatico e gli obiettivi di efficienza energetica). Deve, inoltre, integrarsi con gli altri piani esistenti, valorizzando i principi di integrazione, partecipazione, valutazione e monitoraggio.

In tal senso il PUMS può essere considerato l'evoluzione dei Piani Urbani della Mobilità (PUM) che trovano riferimento normativo nell'Art. 22 della Legge 340/2000 recante "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi (Legge di semplificazione 1999)", che a loro volta si aggiungono ai Piani Urbani del Traffico (PUT) di cui all'Art. 36 del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992) e alle successive "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" emesse dal Ministero dei Lavori Pubblici con comunicato del 12.04.1995 pubblicato sulla GU n. 146 del 24.06.1995.

In Italia, non esistono specifici riferimenti normativi per il PUMS. Essi sono una recente innovazione introdotta dall'Unione Europea, in via di recepimento in Italia.

Sono, tuttavia, riferimenti di tipo generale:

- **il Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana**
Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni, Bruxelles 30.09.2009;
- **il Libro Bianco sui Trasporti**
Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, Bruxelles 28.03.2011;
- **le Linee Guida sui PUMS**
Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, European Commission - Eltis, Bruxelles January 2014;
- **la Dichiarazione di Brema**
3° Conferenza Annuale Europea sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, Brema, Germania 13.04.2016;

- **l'Agenda Urbana della UE**

Pact of Amsterdam, Agreed at the Informal Meeting of EU Ministers Responsible for Urban Matters - 30.05.2016;

- **la Strategia Europea per una Mobilità a Basse Emissioni**

Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni, Bruxelles 20.07.2016.

Rispetto ai PUM, dunque, i PUMS devono considerare al centro del loro interesse l'integrazione di tutti gli "spostamenti" all'interno della città (e con il termine "spostamento" si intende ricomprendere anche quelli pedonali) in chiave di sostenibilità (ambientale, energetica, socioeconomica). Mentre la specifica finalità dei PUM era quella di ridurre la congestione (migliorando la fluidità) del traffico veicolare, per i nuovi PUMS l'obiettivo è quello di mettere al centro l'esigenza di mobilità delle persone nella città, integrando le diverse modalità di spostamento, recuperando l'uso degli spazi pubblici anche per fini non trasportistici, migliorando la qualità dell'ambiente urbano.

Da tempo è in corso, anche in Italia, il tentativo di predisporre specifiche "linee guida" per la redazione dei PUMS (gruppo di lavoro MIT-MATTM-ANCI).

L'Art. 35 dello "Schema di decreto legislativo recante testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale" (il cosiddetto "Decreto Madia"), poi fermato dalla Corte Costituzionale, prevedeva di emanare le linee guida per i PUMS da rendere obbligatori per Città Metropolitane, Province e Comuni con più di 100.000 abitanti.

Pur non essendo disponibili specifici dettati normativi, i PUMS sono comunque entrati nella sperimentazione pratica sul campo, con riferimento alle linee guida europee. Sul tema esiste, per altro, uno specifico portale informativo a livello europeo, creato oltre dieci anni fa con finanziamento dell'Unione Europea nel quadro del programma Intelligent Energy - Europe (IEE), denominato *ELTIS The Urban Mobility Observatory*, che facilita lo scambio di informazioni, conoscenze ed esperienze nel settore della mobilità urbana sostenibile in Europa.

In Italia è stato, inoltre, creato un "Osservatorio PUMS" che si propone, con il patrocinio e il contributo 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.

1.2 Questioni di fondo

Il PUMS è per sua natura un piano fortemente orientato verso un possibile processo di *governance* che abbia lo scopo di contemperare (in una forma razionale di integrazione sinergica) le diverse “modalità” della mobilità urbana. In particolare esso tende alla individuazione di azioni coordinate per il governo della mobilità, con riferimento al *modal split* tra i sistemi pubblico e privato, ma anche tra le diverse declinazioni di entrambi.

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.

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).

Una prima questione di carattere generale è evidentemente connessa alla limitata portata della dimensione comunale. Le tematiche della mobilità urbana non possono (per loro natura) essere affrontate entro i confini del territorio comunale, tanto più nel caso di Pescara dove il sistema urbano fisicamente in continuità supera i confini comunali e la città rappresenta un indubbio polo di attrazione per un contesto insediativo più ampio del comune stesso.

La dimensione più corretta per un riferimento sovra-comunale delle scelte di governo delle politiche di mobilità è senz’altro quella che ricomprende al suo interno l’intera conurbazione Pescara-Chieti e soprattutto i *gate* di accesso all’area (caselli autostradali), i nodi dell’intermodalità (stazioni, porti, aeroporto, interporto) e i grandi poli di attrazione del traffico (centri commerciali, dotazioni urbane, servizi di rango elevato, ecc.).

È per questa ragione che 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), di cui ai successivi specifici punti.

Un’altra questione di carattere generale riguarda lo stretto rapporto che il PUMS deve intrattenere con le politiche urbane in senso più ampio e in particolare con le scelte di programmazione dello sviluppo nel quadro delle scelte di livello regionale.

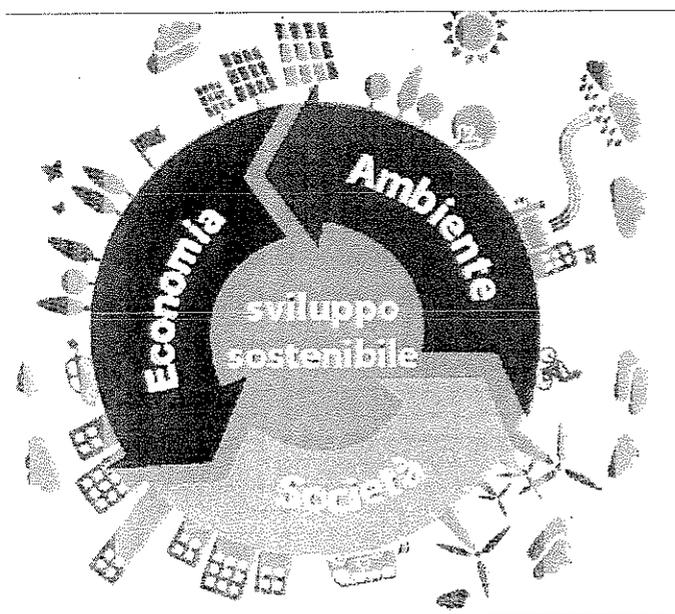
Considerato che è sempre maggiore la quota di popolazione che intende risiedere in città, la pianificazione della mobilità sostenibile non può prescindere dalle decisioni di carattere urbanistico e più in generale dalle scelte di tipo spaziale che le amministrazioni pubbliche effettuano, alle diverse scale, in tema di infrastrutture e di nodi intermodali. Le nuove forme dell'urbano che non si identificano con il concetto tradizionale di città, l'organizzazione policentrica dell'offerta di dotazioni territoriali e lo stesso concetto posto alla base dei nuovi PUMS che proprio la strada deve tornare ad essere lo spazio urbano per eccellenza, impongono uno stretto rapporto tra PUMS e scelte urbanistiche.

In tal senso il presente PUMS viene redatto a partire dalle scelte di carattere spaziale e urbanistico contenute negli strumenti vigenti e negli aggiornamenti di tipo strategico introdotti con gli "Indirizzi Strategici per il Governo del Territorio" recentemente approvati dal Consiglio Comunale (Delibera CC n. 26/2017).

Infine, non è possibile scindere le competenze del PUMS dalle questioni connesse, in senso più generale, alle politiche di sviluppo regionale e in particolare alle politiche di sviluppo urbano previste negli strumenti di programmazione socioeconomica della Regione.

Le politiche di mobilità sostenibile a scala territoriale e le scelte di rigenerazione della città esistente sono solo due aspetti che impongono un forte rapporto biunivoco tra politiche regionali e soluzioni organizzative alla scala locale.

In tal senso il PUMS di Pescara fa esplicito riferimento al Programma Operativo Regionale (POR) FESR 2014/2020 della Regione Abruzzo e in particolare all'Asse VII "Sviluppo Urbano Sostenibile" (SUS) delle città, declinato in attuazione dell'Art.7 del Regolamento UE n. 1301/2013.



1.3 Principi generali

Secondo le "linee guida" sui PUMS messe a punto dalla Commissione Europea nel 2014, gli obiettivi minimi che un PUMS dovrebbe darsi sono:

- assicurare a tutti i cittadini reali opzioni di trasporto che consentano l'accesso ai servizi fondamentali e alle principali destinazioni urbane;
- migliorare la sicurezza, l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia;
- innalzare la qualità dell'ambiente urbano per il beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo complesso.

Le politiche e le misure proposte dal PUMS devono coprire tutte le modalità e le forme del trasporto in tutto il sistema urbano: pubblico e privato, passeggeri e merci, circolazione e parcheggio, motorizzato e muscolare. Il PUMS deve affrontare, nel contempo, le questioni urbanistiche connesse alla mobilità sostenibile, secondo un processo strutturato che comprende analisi dello stato di fatto, costruzione della visione strategica, individuazione delle finalità e degli obiettivi, selezione delle politiche e delle misure di intervento, comunicazione attiva e ascolto, monitoraggio e valutazione. Esso deve contenere un programma di implementazione a breve termine, un calendario di attuazione e un piano finanziario, così come una chiara ripartizione delle responsabilità, nonché l'individuazione delle risorse necessarie per l'attuazione delle politiche e delle misure stabilite nel piano.

Il PUMS si deve concentrare sulle persone e puntare al soddisfacimento delle loro esigenze di mobilità, basandosi su un approccio trasparente e partecipativo che coinvolga fin dall'inizio nel processo di piano tutti i cittadini e tutte le parti interessate agli argomenti e ai temi presi in considerazione.

La progettazione partecipata è un pre-requisito fondamentale per l'efficacia del processo di pianificazione inclusiva che deve caratterizzare il PUMS ed è l'unico mezzo per garantire il sostegno pubblico alle decisioni di piano con lo scopo di minimizzare i rischi di insuccesso e facilitare l'attuazione del piano.

Scopo principale del PUMS resta, comunque, 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.

1.4 Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

Nel 2016 la giunta della Regione Abruzzo ha confermato l'adozione definitiva del PRIT e il rinnovo della proposta di approvazione da parte del Consiglio Regionale, a seguito della decadenza delle proposte di cui alle delibere del 2011 e del 2012 per effetto della scadenza del mandato al termine della IX legislatura regionale.

Lo strumento di pianificazione trasportistica a scala regionale, nella sua versione aggiornata, si pone l'obiettivo di recuperare l'attualità delle scelte strategiche del settore e di riallineare le azioni di intervento a breve termine alla logica generale degli obiettivi di lungo periodo.

Un'attenzione particolare viene riservata alla integrazione tra le diverse modalità di trasporto, prevedendo l'opportuno raccordo tra le infrastrutture stradali, la rete ferroviaria e i nodi di scambio intermodale (porti, interporti ed aeroporto). A questo proposito, oltre a constatare che buone condizioni di accessibilità sono già garantite nelle strutture di nuova realizzazione, il piano prevede azioni per l'ulteriore miglioramento delle modalità di accesso e connessione dei porti e dell'aeroporto.

In sostanza il PRIT, che mira prioritariamente al riequilibrio modale degli spostamenti, seleziona prevalentemente gli interventi destinati allo sviluppo dei nodi di scambio intermodale per i sistemi di trasporto passeggeri e quelli finalizzati al potenziamento delle piattaforme logistiche marittime e terrestri.

Infatti, per l'area pescarese, il PRIT prevede 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.

Per quanto concerne, nello specifico, gli interventi prioritari proposti dal PRIT per l'area pescarese si segnalano:

- 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 nuova fermata del SFMR a Città Sant'Angelo.

1.5 Il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV)

Nel 2006 l'opportunità di considerare il tema degli assetti e delle funzioni dell'area vasta Pescara-Chieti all'interno di una ipotesi complessiva di riorganizzazione del suo sistema infrastrutturale ricevette un nuovo *input* da una iniziativa del Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio (DICOTER) del Ministero delle Infrastrutture e del Territorio, che ricomprendeva l'area nel novero dei sistemi urbani sovracomunali ritenuti "strategici per lo sviluppo della competitività nazionale".

Veniva così finanziata (con fondi FAS) la redazione dei due Piani Strategici delle città di Pescara e Chieti e del PUMAV (Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta) che, nel loro insieme, costituivano un tentativo innovativo di affrontare le questioni di governo dello sviluppo della mobilità nella conurbazione di area vasta.

Il PUMAV fu recepito e fatto proprio dalla Giunta del Comune di Pescara con Delibera GM n. 862/2007 che individuò anche una scala di priorità degli interventi.

In particolare, il PUMAV fu pensato come momento di riflessione e di concertazione intercomunale sull'intreccio tra politiche insediative e armatura infrastrutturale, nonché come sintesi condivisa della progettualità legata al potenziamento dei principali nodi della rete regionale dei trasporti (aeroporto d'Abruzzo, interporto, porti di Pescara e Ortona). La connotazione data allo strumento lo caratterizzava, infatti, come occasione per riorganizzare e condividere la visione strategica sulle dinamiche di trasformazione territoriale, le criticità consolidate e quelle emergenti.

L'area interessata dal PUMAV (i comuni di Pescara, Montesilvano, Città Sant'Angelo, Spoltore, Manoppello e di Chieti, San Giovanni Teatino, Ortona e Francavilla a Mare) risultava caratterizzata da un'elevata dotazione di servizi di trasporto collettivo, sia automobilistici che ferroviari, con scarso coordinamento e notevoli margini di sovrapposizione.

Le linee strategiche di intervento del PUMAV riguardavano:

- *Il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR)*
Basato su uno schema di "E rovescia" che interessava le tratte della rete ferroviaria regionale di Teramo-Giulianova, Giulianova-Pescara, Pescara-Chieti-Sulmona, Pescara-S.Vito e S.Vito-Lanciano.
- *La riorganizzazione dei servizi automobilistici*
Riferito alla opportunità di strutturare una rete di servizi di TPL da gestire come sistema a sé stante, autonomo rispetto alle reti provinciali e la cui competenza avrebbe dovuto essere attribuita ad una autorità di area metropolitana.
- *Il sistema aeroportuale*
Finalizzato al potenziamento e alla messa in sicurezza della struttura, nonché all'aumento dell'accessibilità su mezzo collettivo, con la realizzazione di una nuova

fermata ferroviaria in prossimità dell'aerostazione per il collegamento con il nuovo SFMR, presso la quale far transitare anche le linee automobilistiche.

- *L'interporto e la logistica*

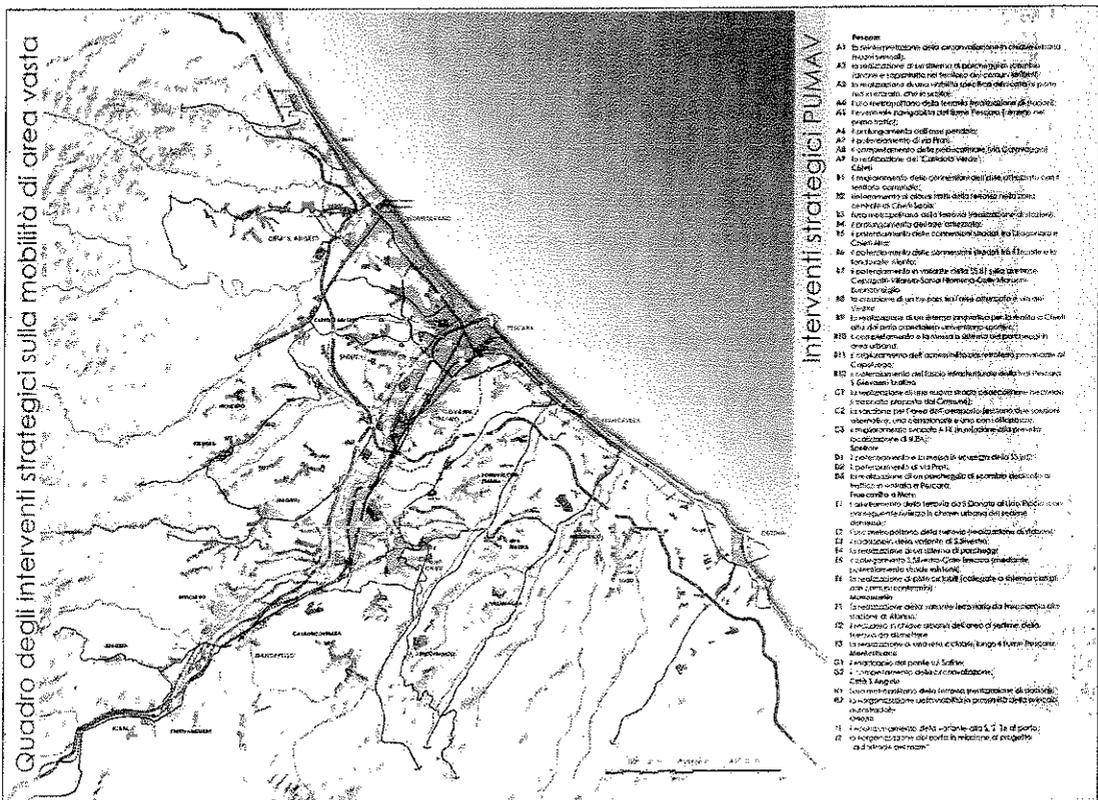
Riguardante il sostanziale completamento dell'infrastruttura, la realizzazione del nuovo casello autostradale sulla A25 e il raccordo funzionale con il porto di Ortona, al fine di costituirne una potenziale retro-portualità.

- *Il sistema dei porti*

Tenuto conto della localizzazione, delle caratteristiche lato terra e lato mare dei due porti (Pescara e Ortona), ne prevede una specializzazione nel quadro di una gestione unificata attraverso l'istituzione di un'unica Autorità Portuale.

Al Porto di Pescara è affidato il ruolo di porto passeggeri con le conseguenti azioni di potenziamento sia lato terra (accessibilità diretta dalla viabilità primaria, parcheggi, servizi ai passeggeri) che lato mare (banchine di approdo per traghetti e navi da crociera).

Al Porto di Ortona viene confermato il ruolo di porto commerciale, con un sostanziale potenziamento ad integrazione dei programmi di sviluppo già previsti. In particolare, si prevede di migliorare l'accessibilità ferro-stradale con connessioni alla linea adriatica e alla rete autostradale.



1.6 Gli “Indirizzi Strategici per il Governo del Territorio”

Con Delibera GC n. 915 del 21.12.2016 e Delibera CC n. 26 del 20.02.2017 è stato approvato il documento denominato “*Pescara città della conoscenza e del benessere: indirizzi strategici per il governo del territorio*”. Questo documento aggiorna ed integra il programma di mandato già approvato con Delibera GM n. 457 del 03.07.2014, specificando in particolare azioni dettagliate per urbanistica e mobilità.

Oltre a ribadire le scelte fondanti del programma di mandato, i nuovi indirizzi strategici introducono nell’agenda del Comune di Pescara alcuni contenuti specifici che sono di pregnante interesse per il presente strumento programmatico sulla mobilità sostenibile.

- **Visione strategica e governo integrato degli interventi**

In continuità con i risultati della ricerca #VersoPescara2027, condotta dal Dipartimento di Architettura dell’Università degli Studi “G.d’Annunzio” di Chieti-Pescara (su incarico della stessa Amministrazione Comunale), il Comune intende rendere operative le idee-guida individuate, assumendo a riferimento una visione strategica generale e facendo un ulteriore passo in avanti verso la individuazione puntuale delle priorità strategiche e dei percorsi tattici di breve periodo.

La premessa concettuale è che per governo del territorio si debba intendere non soltanto la pianificazione urbanistica in senso stretto, ma anche la programmazione delle azioni da porre in essere attraverso gli altri strumenti giuridici che incidono sull’uso dello spazio, quali soprattutto quelli relativi alla mobilità e ai trasporti.

I nuovi indirizzi strategici rappresentano, pertanto, lo *schema direttore* del governo del territorio e delle politiche urbane al quale ricondurre ogni atto di pianificazione e programmazione generale, particolare o settoriale, ivi compresi il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS).

- **Inquadramento di area vasta**

Le città attuali sempre più si caratterizzano come polo di servizi territoriali da fornire ad un bacino di utenza più esteso di quello comunale. Pescara è nei fatti chiamata ad assolvere a funzioni che non sono solo ed esclusivamente locali, ma che inevitabilmente riguardano i cittadini di un territorio più esteso, tra cui le persone che fruiscono del polo urbano come erogatore primario di servizi rari.

Le dotazioni urbane della città di Pescara sono, dunque, da progettare e dimensionare rispetto a un bacino di utenza più ampio del solo territorio comunale ed è per questo che, oltre alla quantità e qualità delle dotazioni urbane, le linee strategiche devono considerare il tema della *accessibilità*, che si declina in termini di infrastrutture e di vettori.

In tal senso, lo strumento operativo che si intende promuovere è quello di un accordo metropolitano flessibile e modulare.

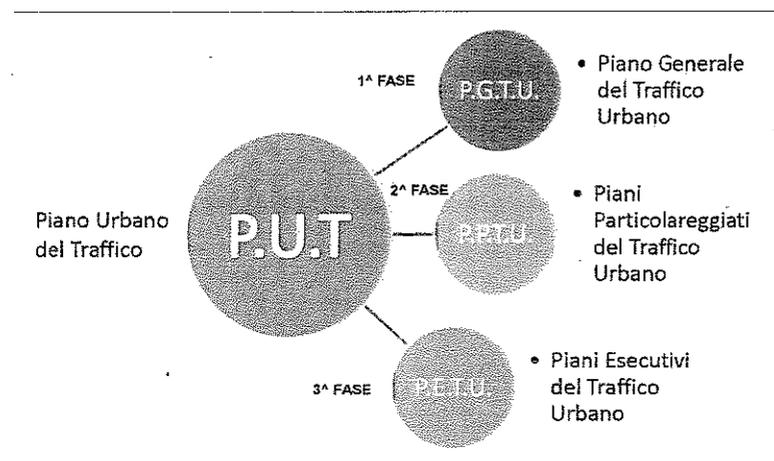
1.7 Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Il PGTU costituisce la prima fase del Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dall'Art. 36 del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992), obbligatorio per i Comuni con più di trentamila abitanti residenti.

I PUT sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Il PUT prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

Le direttive per la redazione, adozione e attuazione dei PUT (GU n. 146 del 24.06.1995) prevedono che la progettazione si articoli su tre livelli:



- il livello del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), inteso quale progetto preliminare o "piano quadro" del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (*standard* geometrici e tipo di controllo per i diversi tipi di strade), sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione;

- il livello dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU), intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato, quali (a seconda delle dimensioni del centro medesimo) le circoscrizioni, i settori urbani, i quartieri o le singole zone urbane (anche come fascia di influenza dei singoli itinerari di viabilità principale), e da elaborare secondo l'ordine previsto nel programma generale di esecuzione del PGTU;
- il livello dei Piani Esecutivi del Traffico Urbano (PETU), intesi quali progetti esecutivi dei PPTU, ove la progettazione esecutiva riguarda, di volta in volta, l'intero complesso degli interventi di un singolo PPTU, ovvero singoli lotti funzionali della viabilità principale e/o dell'intera rete viaria di specifiche zone urbane comprendenti una o più maglie di viabilità principale, con la relativa viabilità interna a carattere locale, facenti parte di uno stesso PPTU.

Quindi il PGTU rappresenta il livello di progettazione più elevato dell'intero processo di redazione del PUT.

Definito dalle direttive nazionali come "lo strumento di gestione razionale del sistema della mobilità nel breve periodo [...] finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali", esso è volto ad ottenere:

- il miglioramento della mobilità pedonale;
- il miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi;
- la riorganizzazione della rete primaria di circolazione dei veicoli privati (schema generale di circolazione viabilità primaria, assegnazione precedenza ed accorgimenti per il miglioramento della sicurezza);
- il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali con morti e feriti nelle zone individuate come "punti neri");
- la riorganizzazione della sosta delle autovetture (politiche della sosta anche conseguenti alla classificazione della rete viaria);
- l'identificazione dei più importanti e prioritari Piani Particolareggiati del Traffico, con gli obiettivi e le linee guida per ciascuno di essi.

A fianco del PUT il legislatore ha, poi, individuato altri due piani che interagiscono e intervengono sugli stessi settori: il Piano Urbano dei Parcheggi (PUP), istituito dalla legge n. 122/1989 (meglio conosciuta come "Legge Tognoli"), e il Piano Urbano della Mobilità (PUM), istituito dalla Legge n. 340/2000, oggi diventato PUMS con l'aggiunta degli specifici contenuti di sostenibilità introdotti dalla politica europea.

1.8 Il Centro Monitoraggio e Gestione della Sicurezza Stradale (CMGSS)

L'Amministrazione Comunale di Pescara, con un cofinanziamento ottenuto dalla Regione Abruzzo, ha in corso di realizzazione un progetto per la sicurezza stradale denominato "Messa in sicurezza di strade urbane a massimo rischio ed interventi per la salvaguardia delle utenze deboli", con interventi previsti all'interno della rete viaria urbana della Città di Pescara.

Il progetto definitivo è stato approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 458 del 11.05.2006 e il progetto esecutivo è stato approvato con Determina Dirigenziale n. 567 del 25.06.2007.

I principi guida dell'intervento riguardano azioni volte a contribuire in generale ad una mobilità urbana sicura e sostenibile, con il principale obiettivo di ridurre drasticamente il numero delle vittime degli incidenti ed aumentare il grado di sicurezza.

Nell'ambito del progetto, è stato costituito un Centro di Monitoraggio e Gestione sulla Sicurezza Stradale (CMGSS), ovvero una struttura finalizzata prevalentemente alla predisposizione, incentivazione e coordinamento di progetti riguardanti la sicurezza stradale da attuare su scala comunale. Il centro di monitoraggio coordina le proprie azioni con il Comitato sulla sicurezza stradale al fine di rafforzare la capacità di governo e rendere organici gli interventi di sicurezza stradale.

Il centro di monitoraggio e il comitato sulla sicurezza stradale agiscono in sinergia per raggiungere, in linea di massima, quattro obiettivi fondamentali comuni:

- individuazione dei sistemi infrastrutturali e di mobilità a massimo rischio che, in relazione all'entità del danno sociale e allo stato delle conoscenze sui fattori di rischio specifici, possono essere oggetto di interventi urgenti da realizzarsi nelle more della definizione di un piano organico di messa in sicurezza della mobilità urbana;
- formazione di un programma generale di messa in sicurezza della mobilità urbana che descriva natura, caratteristiche, costi e risultati attesi delle azioni da realizzare per eliminare tutte le situazioni caratterizzate dai più elevati indici di incidentalità e definisca le priorità di intervento;
- definizione del programma di interventi, coerente con la programmazione finanziaria dell'Ente attuatore;
- rafforzamento delle strutture per il monitoraggio e l'analisi dei fattori di rischio, sia al fine di elaborare elementi conoscitivi a supporto diretto dell'azione di governo della sicurezza stradale, sia al fine di verificare lo stato di attuazione degli interventi, i risultati conseguiti, il grado di avvicinamento agli obiettivi assunti.

L'attività del CMGSS, da realizzare entro l'anno 2017, è strutturata su quattro pilasti, nei cui ambiti sono previste azioni specifiche, come di seguito illustrato.

A_ Monitoraggio e pianificazione della sicurezza stradale

- strutturazione di un CMGSS permanente, che possa funzionare anche oltre il termine del 2017, mediante l'allestimento di uno spazio fisico attrezzato e la formazione di risorse interne all'Amministrazione Comunale;
- raccolta sistematica dei dati sulla incidentalità;
- redazione di un Piano Comunale della Sicurezza Stradale (PCSS) che, partendo da accurate analisi dello stato di fatto, individui i punti di forza e di debolezza proponendo una serie di azioni a tutti i livelli per migliorare la sicurezza stradale in un orizzonte pluriennale.

B_ Formazione

- formazione di personale per la gestione del CMGSS, funzionale al proseguo dell'attività anche oltre il 2017;
- formazione ai tecnici sulle metodologie di *Safety Audit* e *Safety Inspection*;
- iniziative di educazione scolastica per mobilità sostenibile e sicura, tese a sollecitare la nomina dei *mobility manager* scolastici in ogni istituto scolastico del territorio comunale e formarli mediante specifico corso.

C_ Comunicazione

- manutenzione e implementazione dei siti *web* dedicati;
- gestione delle pagine FB relative alla mobilità e al progetto Bici-in-rete;
- predisposizione, cura e pubblicazione della *newsletter* del settore mobilità;
- supporto a tutte le iniziative di formazione e attività di *crowdsourcing*;
- organizzazione dei contatti e interfaccia della struttura nei rapporti con l'esterno.

D_ Supporto specialistico

- esecuzione di *Safety Audit / Inspection*, ovvero verifica scientifica (analisi dati, sopralluoghi, ecc.) e per i vari tipi di utenza (pedoni, bici, moto, auto) dello stato della sicurezza e relative proposte operative per casi specifici;
- supporto alla redazione del PUMS e su progetti specifici;
- supporto su progetti specifici, riguardo la sicurezza stradale per le varie tipologie di utenza (pedoni, bici, moto, auto).

2.0 DIAGNOSI DI FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA E ANALISI DELLE PRESTAZIONI

2.1 Studio del sistema infrastrutturale

Il sistema infrastrutturale dell'area in esame (allargata ai comuni contermini) comprende tutte le diverse modalità di trasporto, sia su strada che su ferro, funzionalmente raccordate sia con il porto che con l'aeroporto.

La rete stradale comprende due tracciati autostradali: l'autostrada adriatica A.14 che attraversa il territorio in prossimità e parallelamente alla costa e l'autostrada A.25 che collega Pescara con Roma. Lungo la A.14 troviamo quattro diversi caselli nei territori comunali di Città Sant'Angelo (Pescara nord), San Giovanni Teatino (Chieti, Pescara ovest), Francavilla a Mare (Pescara sud) e Ortona. La A.25, ricollegata con una bretella di raccordo con la A.14, termina con un casello di ingresso/uscita in località Brecciarola in prossimità del centro abitato di Chieti Scalo.

A questi due grandi assi infrastrutturali va aggiunto il collegamento viario a doppia corsia e a scorrimento veloce del cosiddetto "asse attrezzato" che, partendo dal casello della A.25 attraversa tutta la parte terminale della Val Pescara tra la via Tiburtina e l'alveo del fiume Pescara, fino ad entrare (in viadotto) nel centro urbano di Pescara, per poi interrompersi a poche centinaia di metri dal porto (anche se è in progetto il suo prolungamento fino alla stazione marittima).

Un altro grande asse di viabilità a scorrimento veloce che serve l'area in esame è quello della Circonvallazione di Pescara che, partendo dal confine con Montesilvano, in località Santa Filomena, costeggia tutto il perimetro urbano del capoluogo adriatico fino a terminare in prossimità della costa, in località San Silvestro spiaggia, al confine con Francavilla a Mare. Lungo il suo tragitto di circa dodici chilometri sono attualmente in funzione tre uscite (via Prati/ospedale, asse attrezzato, aeroporto) e due prolungamenti in direzione nord-ovest (verso la via Vestina a Montesilvano) e sud-est (verso la fondovalle Alento a Francavilla a Mare).

La rete del ferro risulta disposta lungo due direttrici principali cui corrispondono naturalmente le due diverse tratte di scala nazionale che la rete ferroviaria italiana ha su questo territorio: la tratta adriatica Bologna-Bari e la tratta appenninica Pescara-Roma.

La linea Bologna-Bari, attualmente a doppio binario, serve un traffico intenso, soprattutto a livello nazionale, cui non corrisponde tuttavia un'adeguata movimentazione alla scala locale e metropolitana.

La linea Pescara-Roma, che pur si presenta come tratta nazionale di collegamento con la capitale, non è utilizzata che per piccoli spostamenti provinciali, a causa di una scarsa competitività in termini di tempi di percorrenza generali, obbligati da condizioni strutturali limitate, soprattutto nella tratta montana dell'entroterra abruzzese.

2.2 Indagine sul sistema dei vettori

Il trasporto pubblico urbano sul territorio comunale di Pescara è attualmente garantito attraverso due sole modalità: ferrovia e autobus.

L'uso locale della ferrovia è reso possibile dalla sua disposizione a "T" che innerva l'intero sistema urbano di Pescara e dintorni. Anche in attuazione del PRIT, è da tempo in essere un programma di uso urbano del sistema ferroviario (Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale, SFMR) che prevede in prospettiva un cadenzamento dei treni urbani ogni 30 minuti nelle ore di punta e ogni 60 minuti nelle ore di morbida.

Il programma prevede anche la realizzazione di ulteriori fermate in posizioni strategiche per la città. Sul territorio comunale di Pescara sono attualmente in funzione le fermate di Porta Nuova, Tribunale e San Marco, oltre alla Stazione Centrale. Sono in previsione e di prossima realizzazione le nuove fermate di Aeroporto (in direzione Sambuceto) e di Santa Filomena (in direzione Montesilvano).

Il sistema delle autolinee urbane, invece, è totalmente gestito da TUA, l'azienda di trasporto pubblico locale nata dalla fusione di ARPA (Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi), FAS (Ferrovia Adriatico Sangritana), GTM (Gestione Trasporti Metropolitani).

La società TUA dispone di un servizio di trasporto urbano che garantisce la mobilità delle persone nel modo più efficiente, contribuendo a ridurre i costi derivanti dalla congestione del traffico e altri effetti negativi indiretti del trasporto individuale.

Molte sono le linee urbane operate dalla TUA e nel complesso ben connettono i più rilevanti distretti di origine e destinazione della mobilità. Ma la difficile situazione delle intersezioni e la scarsa presenza di corsie preferenziali non permettono agli autobus urbani di garantire una velocità commerciale competitiva. Secondo i dati forniti dalla stessa società TUA, infatti, nel 2016 la velocità commerciale media annua si è attestata sul valore di 16,67 km/h.

Per garantire velocità più elevate si deve intervenire sulle modalità di organizzazione strutturale del traffico urbano (e questo è uno degli obiettivi del PGU). Ma non è pensabile di portare il trasporto pubblico urbano a livelli di vera competitività senza aggiungere alla rete delle linee su gomma uno specifico sistema di trasporto collettivo di massa, in sede propria e con caratteristiche di elevata sostenibilità ambientale.

2.3 Analisi dei flussi di traffico

In linea generale, la mobilità urbana è analizzabile in ragione delle sue componenti fondamentali che possono essere così raggruppate:

- mobilità sistematica dei lavoratori occupati;
- mobilità sistematica degli studenti della scuola dell'obbligo;
- mobilità sistematica degli studenti della scuola media superiore e dell'università;
- mobilità di accesso ai servizi di prima necessità;
- mobilità di accesso ai servizi per il tempo libero;
- mobilità di uscita ed entrata dei residenti;
- mobilità di uscita ed entrata dei non residenti;
- mobilità urbana dei turisti;
- mobilità per partecipazione ad eventi;
- mobilità finalizzata al percorso più che alla destinazione.

Il traffico urbano presenta specifiche esigenze in ragione della diversa tipologia di mobilità che lo genera. Purtroppo però, allo stato attuale, non sono disponibili dati relativi alla mobilità così dettagliatamente articolati. La successiva gestione del PUMS dovrà tendere alla comprensione particolareggiata delle varie componenti del traffico urbano, anche con l'ausilio dei *mobility manager*. Ad oggi sono noti solo i dati aggregati della domanda di mobilità (attraverso il censimento generale della popolazione) ed alcuni dati sul carico di traffico assorbito dalle varie linee del trasporto pubblico su gomma.

Secondo i dati ISTAT dell'ultimo censimento (2011) 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 si recano fuori del territorio comunale (23%).

Comune di Pescara: popolazione residente che si sposta giornalmente			
	nel comune	fuori comune	TOTALE
per motivi di studio	16.474	1.425	17.899
per motivi di lavoro	23.818	10.831	34.649
TOTALE	40.292	12.256	52.548

L'ISTAT non fornisce la ripartizione modale del flusso quotidiano, per cui non esistono dati ufficiali attendibili sulle quote percentuali delle diverse modalità di trasporto (auto privata, autolinee pubbliche, treno, bici).

Quanto all'attuale carico delle linee urbane di trasporto pubblico, secondo i dati forniti dalla società TUA, il traffico totale in arrivo al capolinea di Pescara Centrale in un giorno feriale tipo è pari a 4.625 passeggeri, mentre quello in partenza è pari a 5.806 passeggeri (dati 2013).

Capolinea di Pescara

Riepilogo traffico giornaliero (giorno feriale scolastico) passeggeri

	passeggeri							
	totali	per autolinea						
		1001	1009	1014	1015	1018	3004	3007
In arrivo a Pescara da Nord	906	10	28	26	256	52	351	183
In partenza da Pescara verso Nord	1.033	13	0	24	361	87	322	226

	passeggeri															
	totali	per autolinea														
		1002	1003	1005	1010	1012	1017	1020	1021	1022	1024	1901	2027	2053	4021	4026
In arrivo a Pescara da Ovest	3.491	350	276	164	48	649	21	52	72	91	440	50	280	9	962	17
In partenza da Pescara verso Ovest	4.448	321	214	192	24	744	77	39	178	66	545	71	293	8	1638	36

	passeggeri						
	totali	per autolinea					
		4001	4012	4013	4024	4904	4907
In arrivo a Pescara da Sud	228	46	82	14	30	0	56
In partenza da Pescara verso Sud	327	58	46	18	94	55	56

Totale passeggeri in arrivo	4.625
Totale passeggeri in partenza	5.806
Totale generale	10.431

Per altro, i primi dati rilevati su dodici sezioni dai redattori del PGU ci mostrano che il totale dei flussi veicolari di scambio tra il territorio comunale e quello extraurbano nella fascia oraria 7/21 ammonta a 115.671 veicoli in entrata e 113.458 veicoli in uscita.

I suddetti dati sono disomogenei:

- sono riferiti ad anni diversi (il dato ISTAT è riferito al 2011, il dato TUA è riferito al 2013, il dato PGU è riferito al 2017);
- riguardano differenti categorie quantitative (il dato ISTAT riguarda la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di studio e di lavoro, il dato TUA riguarda i passeggeri giornalmente presenti sugli autobus in un giorno feriale scolastico, il dato PGU riguarda il numero complessivo di veicoli che passano in un dato punto del percorso stradale);
- evidenziano fenomeni diversi (il dato ISTAT esprime la domanda di spostamento, il dato TUA esprime il numero effettivo di passeggeri, il dato PGU esprime il numero totale di passaggi veicolari).

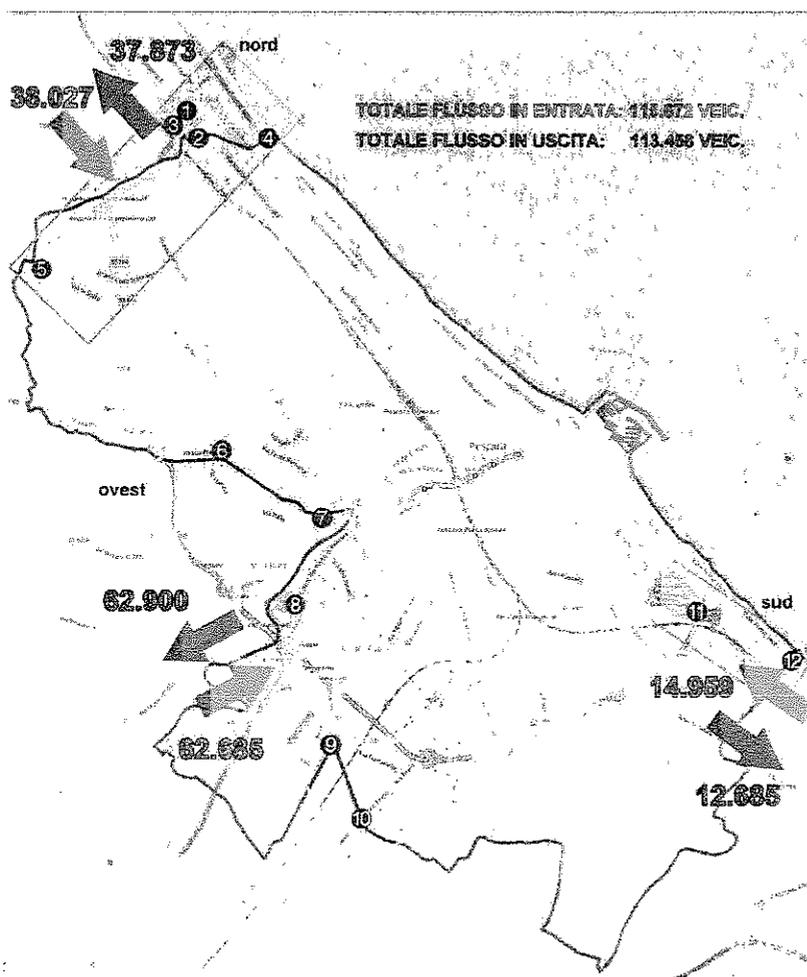
Ciò nonostante, essi mostrano l'esistenza di evidenti fenomeni: giornalmente escono dal territorio comunale per motivi di studio o di lavoro 12.256 persone, solo 5.806 cittadini prendono l'autobus in partenza dal capolinea di Pescara Centrale e ben 113.458 sono i veicoli che escono dal territorio comunale.

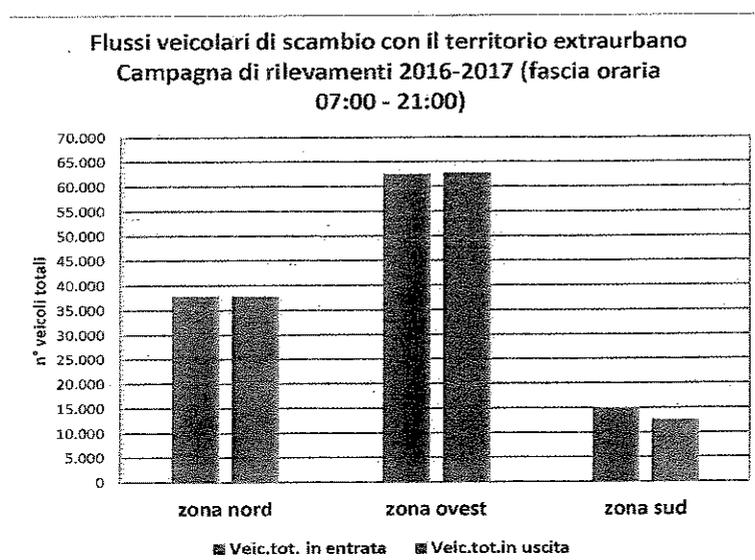
Il dato complessivo dei veicoli in uscita risulta poi suddiviso come segue per le tre direzioni principali:

	veicoli in entrata	veicoli in uscita
DIREZIONE NORD	38.027	37.873
DIREZIONE OVEST	62.685	62.900
DIREZIONE SUD	14.959	12.685

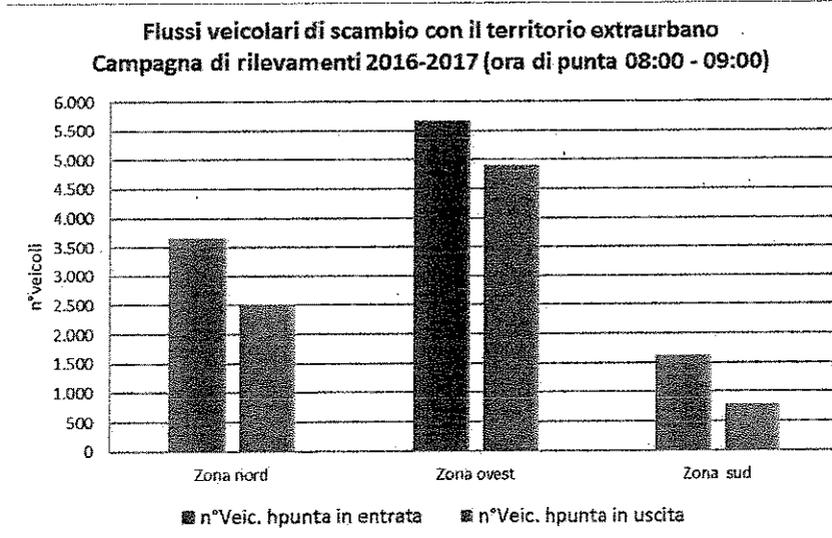
Dell'intero traffico in uscita da Pescara il 56% è diretto in direzione ovest, il 33% in direzione nord e solo l'11% in direzione sud.

I due grafici che seguono mostrano chiaramente detta suddivisione che evidenzia il forte rapporto di scambio giornaliero che il territorio di Pescara intrattiene con l'area posta a nord-ovest.





Stessa considerazione riguarda la concentrazione del flusso di traffico nell'ora di punta: solo in direzione Val Pescara (asse attrezzato) nell'ora di punta escono 4.903 veicoli e ne entrano 5.664.



Questi dati ci portano ad alcune considerazioni:

- l'attuale ripartizione modale del traffico (*modal share*) è nettamente a favore del veicolo privato a motore (automobile);
- la quota della mobilità ciclistica è ad oggi irrilevante (inferiore al 2%);
- nuove offerte di trasporto pubblico collettivo in sede propria potrebbero incontrare una disponibilità teorica dell'utenza;
- il potenziamento del trasporto pubblico dovrebbe affrontare prioritariamente la domanda che proviene dal settore nord-occidentale.

2.4 Qualità dell'aria

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

Dal rapporto dell'ARTA emerge che tutti gli inquinanti (ad eccezione dell'ozono) presentano un andamento analogo: i valori massimi vengono raggiunti nei primi e negli ultimi mesi dell'anno. Tutti gli inquinanti gassosi nelle stazioni da traffico presentano valori più alti rispetto alle stazioni di fondo. Il PM_{10} e il $PM_{2,5}$ mostrano valori più elevati nei primi e negli ultimi mesi dell'anno. Per il $PM_{2,5}$ la differenza tra le stazioni di fondo e quella di traffico è meno evidente.

Le centraline da traffico di corso Vittorio Emanuele, via Firenze, viale D'Annunzio e via Sacco presentano le concentrazioni più elevate degli inquinanti alle quali la popolazione può trovarsi esposta in maniera diretta o indiretta. I dati delle centraline di piazza Grue e teatro D'Annunzio, entrambe stazioni di fondo, rappresentano invece la esposizione media della popolazione agli inquinanti misurati. Anche per queste due ultime stazioni, sebbene come già detto presentino valori più bassi, l'andamento degli inquinanti è lo stesso di quello per le stazioni da traffico, indicando chiaramente come l'esposizione media dipenda anche dall'intensità del traffico veicolare.

Esaminando i valori mensili del benzene, nella centralina di teatro D'Annunzio si osserva che esso segue lo stesso andamento misurato nelle centraline di traffico, anche se con valori inferiori. Il valore limite di $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per questo pericoloso inquinante non è mai stato raggiunto. Il valore medio più alto è stato raggiunto a dicembre nella centralina di viale D'Annunzio, mantenendosi sempre comunque sotto i valori di legge. Nei mesi invernali e in autunno l'esposizione media della popolazione ha raggiunto concentrazioni di $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per abbassarsi notevolmente nei mesi estivi e in primavera.

Il confronto degli ultimi sei anni (2010-2015) delle medie annuali indica che nella centralina di traffico di viale D'annunzio il valore del benzene è aumentato con una interruzione quindi della tendenza alla diminuzione registrata negli ultimi anni.

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

Il valore annuale di ossidi di azoto (NO_x) di $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$, previsto dalla norma come livello critico per la vegetazione, è stato superato in tutte le centraline.

Non sono mai state raggiunte le concentrazioni di informazione ($180 \mu\text{g}/\text{m}^3$) e tanto meno di allarme ($240 \mu\text{g}/\text{m}^3$) per l'ozono in quanto i valori massimi orari raggiunti sono stati di $149 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nella centralina di teatro D'Annunzio e $158 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in via Sacco, entrambi nel mese di giugno. Nell'anno 2015 ci sono stati vari superamenti del valore di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ come media massima giornaliera calcolata su otto ore.

La media annuale giornaliera di polveri sottili (PM_{10}), non ha raggiunto il valore di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, che è il limite imposto dalla norma per l'anno civile, in nessuna postazione di misurazione. Il valore di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nella centralina di via Sacco è stato superato 50 volte a fronte delle 35 permesse, in via Firenze i superamenti complessivi sono stati 44. Nella centralina di esposizione media di teatro D'Annunzio, si sono registrati 18 superamenti del valore di PM_{10} .

Dall'esame dei dati degli ultimi sei anni, anche per il PM_{10} si osserva l'interruzione, nel 2015, della tendenza alla diminuzione che si era registrata negli anni precedenti.

Il $\text{PM}_{2,5}$ del 2015 nell'area urbana di Pescara è stato misurato nelle centraline di via Firenze, teatro D' Annunzio e piazza Grue. Esso ha lo stesso andamento del particolato sottile con dei massimi di concentrazione significativi nei primi mesi e negli ultimi mesi dell'anno; il valore medio in tutte le centraline è risultato praticamente simile ($19\text{-}20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) e inferiore al valore obiettivo di $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ da raggiungere come media annuale.

I valori misurati degli inquinanti monossido di carbonio (CO) e anidride solforosa (SO_2) sono sempre stati ampiamente al di sotto dei corrispondenti valori limite in tutte le stazioni e per tutto il periodo dell'anno. Analogo discorso per il piombo, il cui limite è molto superiore ai valori da noi ottenuti. L'andamento riscontrato a Pescara è in linea con quanto viene verificato anche in altre città. Gli altri metalli analizzati (arsenico, cadmio e nichel) sono risultati sempre ampiamente al di sotto dei corrispondenti valori obiettivo.

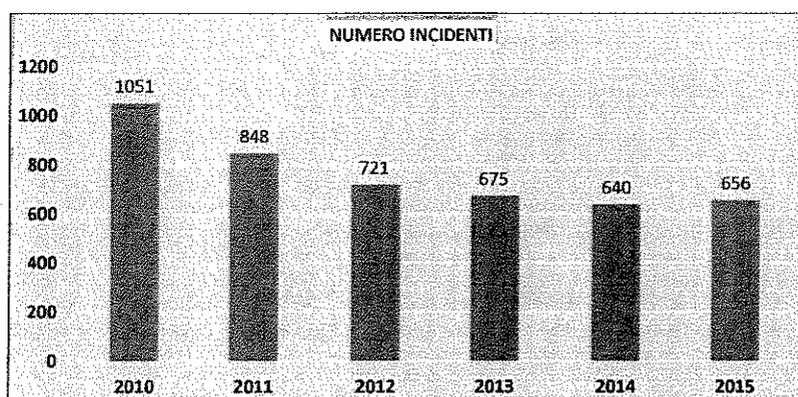
Un breve commento meritano forse i grafici che riportano l'andamento del "giorno tipo" del benzene per le centraline di traffico e di fondo. Nella elaborazione dei dati è stato separato l'andamento della domenica da quello dei giorni feriali. Mentre i valori massimi si presentano sostanzialmente sempre alle stesse ore della giornata, le concentrazioni massime raggiunte sono diverse: nelle centraline di traffico la domenica si raggiungono valori apprezzabilmente più bassi rispetto ai giorni feriali.

Nelle centraline di fondo urbano invece i valori massimi sono pressoché simili sia nei giorni feriali che nelle domeniche.

2.5 Sicurezza stradale

Secondo il rapporto ISTAT sugli incidenti stradali in Abruzzo, nel 2014 sull'intero territorio regionale si sono verificati 3.429 incidenti stradali che hanno causato la morte di 77 persone e il ferimento di altre 5.195. Rispetto all'anno precedente si registra una diminuzione degli incidenti (-4,8%) e dei feriti (-4,9%), più marcata di quella dell'intero paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%).

Sulla base dei dati contenuti nella relazione predisposta nel febbraio 2016 dal CMGSS del Comune di Pescara ("Analisi dell'incidentalità 2010-2015 sul territorio comunale"), a Pescara gli incidenti stradali si riducono del 38% dal 2010 al 2015.



In generale, in ambito urbano gli incidenti che avvengono nei pressi di un'intersezione rappresentano il 23,7% del totale. Seguono quelli che si verificano in corrispondenza degli incroci (22%) e in curva (6,9%).

In particolare a Pescara, nel 2014, gli assi stradali ove sono avvenuti il maggior numero di incidenti (superiori a 20) sono stati: via Tiburtina, via Ferrari, via Nazionale Adriatica Nord, via Marconi, via della Riviera. Mentre nel quinquennio 2010-2015 gli assi stradali ove sono avvenuti il maggior numero di incidenti (superiori a 100 in totale) sono stati: via Tiburtina, via Marconi, corso Vittorio Emanuele, via Nazionale Adriatica Nord, via Ferrari e via della Riviera.

Da quanto sopra, è possibile identificare gli assi stradali sui quali gli incidenti sono avvenuti più di frequente. Tali assi si ripetono nel corso degli anni, a meno di modifiche sostanziali della circolazione stradale (ad esempio, via Ferrari ha assorbito una parte del traffico di corso Vittorio Emanuele, di cui un tratto è stato sottoposto nel 2014 a limitazioni del transito). Pertanto, su tali strade debbono essere attuati interventi specifici per risolvere le criticità presenti.

2.6 Analisi SWOT

Un consolidato strumento di pianificazione strategica è l'analisi SWOT, che consente in modo semplice e immediato di tenere simultaneamente conto delle variabili sia interne che esterne all'area considerata.

Attraverso il riconoscimento dei punti di forza e di debolezza (interni) e l'individuazione delle opportunità e delle minacce (esterne), l'analisi SWOT permette di costruire un efficace quadro di riferimento per la definizione di orientamenti strategici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi assunti.

	(positivo)	(negativo)
(interno)	S FORZA	W DEBOLEZZA
(esterno)	O OPPORTUNITÀ	T MINACCIA

Nel nostro caso, l'analisi critica delle condizioni attuali della mobilità urbana è considerata "interna" con riferimento al territorio comunale ed "esterna" con riferimento alla dimensione di area vasta.

Infatti, secondo la letteratura di settore, nell'analisi SWOT le variabili interne sono quelle che fanno parte del sistema e sulle quali è possibile intervenire, mentre quelle esterne sono fuori del campo di azione del soggetto che opera e possono solo essere tenute sotto controllo in modo di sfruttarne i fattori positivi e limitarne i fattori che rischiano di compromettere il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Nel caso di specie, infatti, le azioni e gli interventi sul territorio comunale rientrano nell'ambito di applicazione operativa del PUMS, mentre le politiche di area vasta sono fuori della portata amministrativa del Comune e possono essere tenute sotto controllo solo attraverso la partecipazione dell'Amministrazione Comunale ai momenti di concertazione e *governance* di scala vasta.

S	
STRENGTHS	PUNTI DI FORZA (interni)
	<p>Organizzazione a griglia dell'impianto urbano Andamento pianeggiante di gran parte della città Disponibilità dell'area di sedime di tracciati dismessi Compattezza dell'edificato </p>

W	
WEAKNESSES	PUNTI DI DEBOLEZZA (interni)
	<p>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 </p>

O	
OPPORTUNITIES	OPPORTUNITÀ (esterne)
	<p>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</p>

T	
THREATS	MINACCE (esterne)
	<p>Estensione della conurbazione oltre i confini comunali Policentrismo della conurbazione di area vasta Forte tendenza alla gravitazione sul centro città </p>

3.0 IDENTIFICAZIONE DELLE PRIORITÀ E INDIVIDUAZIONE DELLE SOLUZIONI PROPOSTE

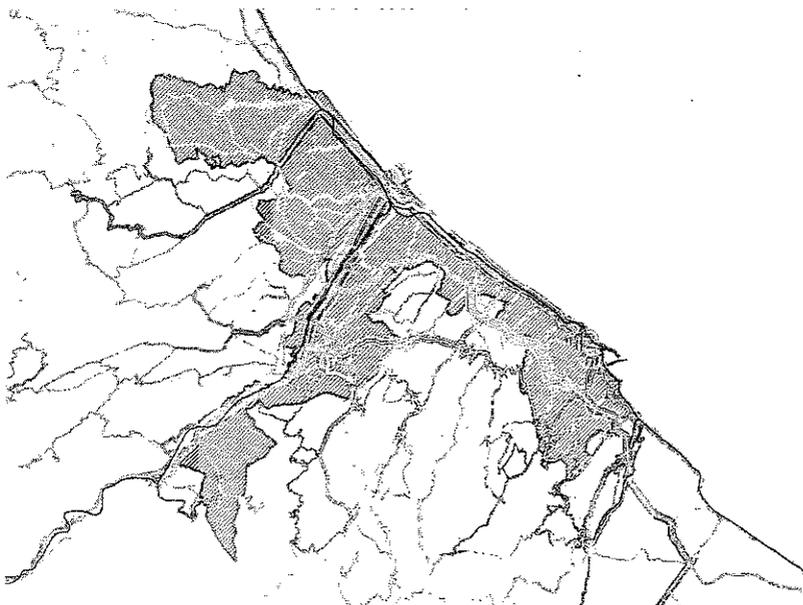
3.1 Quadro di coerenza alla scala vasta

La dimensione della scala vasta che il PUMS di Pescara deve assumere a riferimento può essere fatta coincidere con quella che era stata assunta nel PUMAV del 2006, ovvero i nove Comuni che ricomprendono nel loro territorio tutti i luoghi dell'ingresso all'area e dello scambio intermodale: le stazioni ferroviarie, i caselli autostradali, i porti, l'aeroporto e l'interporto. Secondo questo criterio l'area del PUMAV comprendeva i Comuni di Pescara, Chieti, Città Sant'Angelo, Montesilvano, Spoltore, San Giovanni Teatino, Manoppello, Francavilla, Ortona e questo è, dunque, l'ambito territoriale che può essere assunto a riferimento per le questioni che attengono alla mobilità di area vasta.

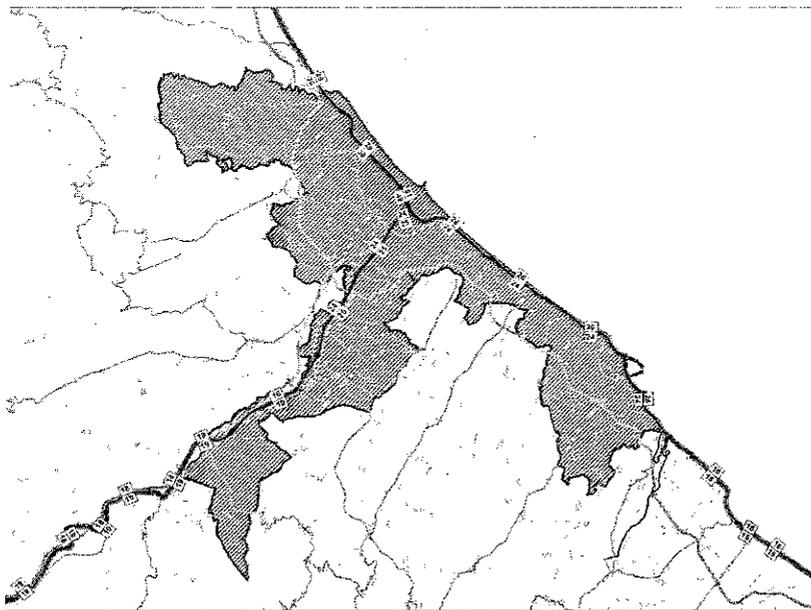
In tale ambito, gli argomenti di reciproco interesse per i Comuni in esso ricompresi sono lo sviluppo coerente della rete infrastrutturale e il coordinamento della gestione del Trasporto Pubblico Locale (TPL), sia su gomma che su ferro.

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale stradale, lo schema di base può essere considerato praticamente completo, a meno del potenziamento della circonvallazione sud (doppia canna nelle gallerie di Francavilla) e del prolungamento dell'asse attrezzato (sia ad est che ad ovest). Per quanto riguarda la rete ferroviaria, si tratta di dare corso al raddoppio della linea Pescara-Sulmona.

Per quanto riguarda il TPL su gomma (che all'epoca del PUMAV era rappresentato dal seguente schema), esso doveva diventare oggetto di una gestione unitaria che garantisse il superamento delle inutili sovrapposizioni e la percorribilità con biglietto unico, risultato oggi raggiunto e garantito dalla società unica TUA.



Per quanto riguarda il trasporto pubblico su ferro, la rete ferroviaria (rappresentata dallo schema che segue) doveva all'epoca essere messa a disposizione di un uso locale attraverso la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), che nel frattempo è stato realizzato, anche se solo in parte perché alcune stazioni ancora mancano per garantire le fermate in coerenza con la dislocazione territoriale della domanda.



Il potenziamento delle direttrici infrastrutturali suddette, e soprattutto il loro utilizzo integrato da parte dei vettori del TPL, rappresenta il quadro di coerenza della mobilità nel Comune di Pescara, al quale però deve essere aggiunto il progetto della filovia. L'aggiunta di un ulteriore sistema a "T" di trasporto pubblico, con spiccate caratteristiche di sostenibilità (sia ambientale che gestionale), completa il quadro offrendo alla comunità locale una vera alternativa capace di ridurre l'uso del mezzo proprio.

La realizzazione del sistema filoviario riuscirà a risolvere l'annoso problema della velocità commerciale del mezzo pubblico, rendendo così il TPL competitivo ed attrattivo. La spina dorsale del nuovo tracciato ferroviario garantirà il progressivo abbandono del mezzo privato e il recupero della riviera verso modalità di utilizzo più sostenibili.

3.2 Azioni in corso

A partire dal progetto della filovia, molte sono le iniziative messe in cantiere dall'attuale Amministrazione Comunale, in direzione di un rinnovamento del sistema della mobilità pescarese. Il presente PUMS si candida ad essere il quadro di sintesi di queste iniziative, oltre che il luogo della loro messa in coerenza.

Il progetto della filovia

Negli anni novanta nasceva l'idea di realizzare a Pescara un impianto filoviario di rilevanza metropolitana a partire dal riutilizzo del tracciato reso disponibile dall'arretramento della linea ferroviaria.

Con deliberazione CIPE del 21.12.1995, pubblicata sulla G.U. dell'08.03.1996, veniva accolta la richiesta (presentata con nota n. 67/A.B. del 19.05.1992 dalla Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara al Ministero dei Trasporti in base all'Art. 10 della Legge n. 211/1992) per la concessione di un finanziamento per la realizzazione di un impianto filoviario nell'area metropolitana di Pescara, allegando un progetto di massima, relativamente ad un finanziamento di 48.291,4 milioni di lire. Con successiva deliberazione CIPE del 18.12.1996 venivano stanziati ulteriori 11.870 milioni di lire, in base alla Legge n. 641/1996, per la realizzazione della filovia in questione, facendo ascendere il finanziamento complessivo a 60.161,4 milioni di lire.

In data 11.01.1999 veniva indetta una Conferenza dei Servizi per la definizione del tracciato filoviario: la filovia (lunga 24 chilometri) avrebbe dovuto collegare Silvi, Montesilvano, Pescara e Francavilla a Mare, con una diramazione verso l'aeroporto. Nel corso della gara per l'affidamento dell'appalto (in data 13.02.2001) l'allora Sindaco di Pescara esprimeva dissenso sulla realizzazione della linea filoviaria provocando la sospensione della gara. Dopo vari incontri tra i rappresentanti dei Comuni interessati (Pescara e Montesilvano), della Regione Abruzzo e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 24.10.2001, veniva sottoscritto in sede ministeriale un Protocollo d'Intesa per la modifica progettuale. In tale protocollo le parti prendevano atto concordemente che il Comune di Pescara aveva indicato, quale condizione essenziale per esprimere il proprio assenso all'esecuzione dell'opera, il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- instradare il sistema TPL elettrificato esclusivamente in sede riservata, così come previsto negli strumenti urbanistici del Comune di Pescara;
- garantire l'ottimizzazione degli interventi progettati in relazione alla sicurezza pubblica e alla salvaguardia ecologica e ambientale;
- favorire l'innovazione tecnologica per rispondere alle esigenze concrete di qualità e di fruibilità richieste dalla città e dall'Amministrazione Comunale, esigenza per altro condivisa anche dal Comune di Montesilvano;

- avviare le procedure amministrative congruenti e necessarie alla formalizzazione delle intese coordinate dalla Regione Abruzzo con invito di partecipazione al Ministero dei Trasporti;
- preservare le previste risorse finanziarie.

I soggetti coinvolti nell'iniziativa avevano, per altro, confermato l'esigenza di dotare le città di Pescara e Montesilvano di un sistema di trasporto pubblico rapido di massa a basso inquinamento, con sistemi tecnologicamente avanzati, alla cui previsione restava subordinata l'aggiudicazione della gara, in merito alla trazione, ai sistemi o alle modalità di captazione dell'energia e alle modalità di ausilio alla guida, a minor impatto ambientale possibile, e avevano preso atto dell'esigenza manifestata dal Comune di Pescara di individuare, per l'intera rete, instradamenti dedicati e non promiscui (laddove tecnicamente possibili), sicuri negli attraversamenti sia con la viabilità ordinaria sia con quella pedonale e ciclabile, da realizzarsi nell'ambito delle rispettive competenze.

La nuova ipotesi veniva sottoposta al vaglio di una Conferenza dei Servizi in data 01.07.2002 ottenendone l'approvazione. In particolare, veniva espresso voto favorevole dei Comuni di Pescara e di Montesilvano e della Regione Abruzzo. Il progetto veniva inviato in data 28.10.2002 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, insieme al citato Protocollo d'Intesa sottoscritto dai Sindaci dei Comuni interessati (Pescara e Montesilvano), dalla Regione Abruzzo e dalla GTM (Gestione Trasporti Metropolitan, subentrata alla cessata Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara).

Il CIPE, con deliberazione del 19.12.2002, pubblicata sulla G.U. n. 96 del 26.04.2003, approvava il progetto preliminare Montesilvano-Pescara, finanziandolo con circa 31 milioni di euro.

In data 20.12.2002 veniva sottoscritto un Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Abruzzo con il quale si approvava il collegamento Pescara-Montesilvano mediante un sistema di trasporto innovativo, si fissavano le modalità di erogazione delle risorse finanziarie, venivano individuate le procedure attuative, si stabilivano gli impegni delle parti rispetto alla realizzazione dell'intervento e si definivano le modalità per il monitoraggio dell'accordo.

In data 12.03.2003 il Comune di Pescara inviava alla GTM copia della planimetria con l'indicazione del percorso per il sistema di TPL da viale L. Muzii alle aree di risulta della ex stazione ferroviaria, nonché la localizzazione del capolinea provvisorio all'interno di queste ultime. In data 03.08.2004 veniva inviato alla G.U.C.E. il bando di gara (appalto-concorso) per la pubblicazione.

Completata la gara, con Determinazione Dirigenziale del 20.04.2007, la Regione Abruzzo approvava in via preliminare il progetto definitivo dell'impianto anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità.

In data 21.05.2007 veniva firmato il contratto con la *Balfour Beatty Rail*, mandataria dell'ATI aggiudicataria della gara. In data 08.08.2008 veniva approvato il

progetto esecutivo. In data 16.01.2009 avveniva la consegna parziale dei lavori relativamente alla tratta di terreno acquisita da RFI (completamento "strada-parco"). In data 20.05.2009 i lavori venivano iniziati a Montesilvano (via Marinelli). In data 25.01.2010 il Comune di Pescara consegnava le aree di sua pertinenza sulla "strada-parco". I lavori venivano poi proseguiti con una serie di consegne parziali e un sospensione di 11 mesi disposta dal CCR-VIA. Nel novembre 2014 si verificava il fallimento della Società olandese APTS produttrice del *filobus* con conseguente blocco delle attività residue.

Ad oggi è in corso un'attività di constatazione delle opere realizzate, che risultano quasi completamente completate. Parallelamente ai lavori del primo lotto sono state svolte le necessarie attività per il completamento della struttura filoviaria iniziando a pianificare la realizzazione del secondo e terzo lotto, finanziati dalla Regione Abruzzo con 16.9 milioni di euro a valere sui fondi FAS.

È stata convocata in data 15.04.2014 una Conferenza dei Servizi proponendo due tratte: una prima che collegava via Pellico con l'area di parcheggio da realizzare al confine con il territorio di Francavilla passando per Corso Vittorio Emanuele, via Conte di Ruvo, via Orazio, via Misticoni e via Lo Feudo completamente elettrificata; la restante parte della linea raggiungeva da via Della Bonifica l'area di capolinea in marcia autonoma per una lunghezza totale di circa 5.500 m di cui circa 3.500 m. elettrificati.

La seconda tratta si sovrapponeva alla seconda fino a via Italica per poi raggiungere via Lago di Campotosto, via Volta, via Tiburtina in corrispondenza del "Pendolo" fino all'Aeroporto con un percorso di circa 7.500 m. di cui circa 4.700 m. elettrificati fino all'incrocio con la circonvallazione di Pescara.

La conferenza del 15.04.2014 è stata interlocutoria. Riconvocata nel febbraio 2015 la nuova Amministrazione di Pescara ha bocciato il percorso proposto decretando la fine del progetto. (nel frattempo 16.4 M€ di fondi FAS erano stati, dalla Regione, distolti verso altra opera ed a fine 2015 anche la restante quota rimasta, destinata alla progettazione definitiva, è stata azzerata).

Nel settembre 2016 è stata predisposta la scheda per la richiesta di finanziamento con i fondi del *Masterplan Abruzzo* da titolo "Nuovo sistema di trasporto urbano a zero emissioni e alta potenzialità". In pratica si proponeva un sistema di trasporto elettrico nell'intera area metropolitana, ricalcando l'iniziale progetto filoviario (collegamento Silvi-Francavilla), realizzando l'asse portante del trasporto pubblico urbano nell'area pescarese e collegandolo con la filovia di Chieti lungo la Tiburtina con utilizzo di *filobus* bimodali e *bus* elettrici. Una appendice a tale infrastruttura era il collegamento di Pescara con la zona di Santa Teresa di Spoltore che si proponeva di intercettare parte del traffico proveniente dall'entroterra dell'area metropolitana.

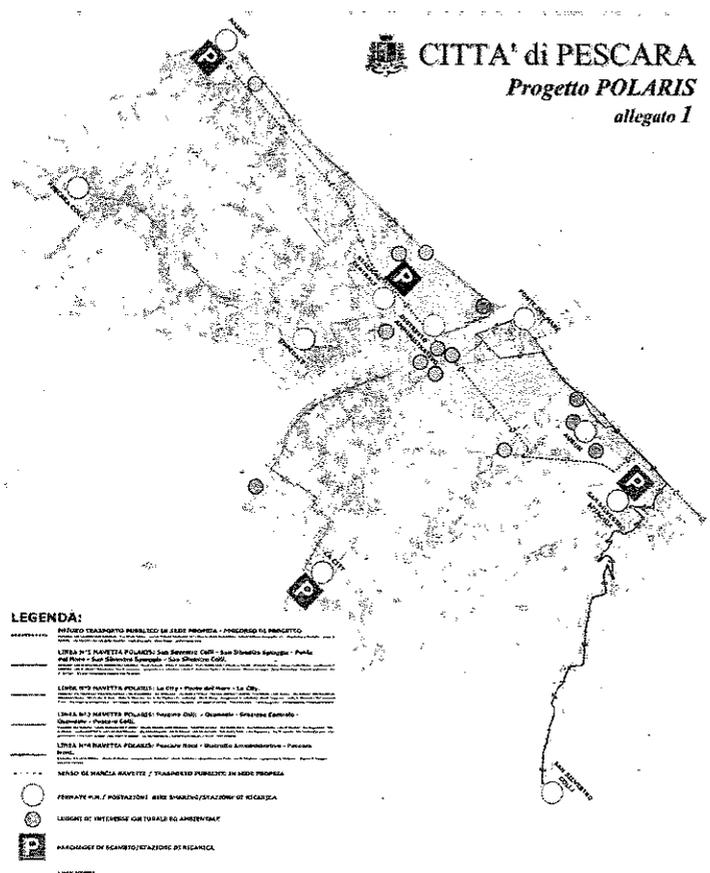
Il progetto "POLARIS"

Il progetto POLARIS è finalizzato alla realizzazione di un servizio di collegamento diretto colline-centro città che, attraverso l'uso di mezzi ecologici e di servizi alla mobilità ciclabile, incentivi il trasporto di persone e biciclette dalla parte alta a quella bassa della città e viceversa.

Il progetto prevede l'installazione di dieci stazioni (*eco-mobility point*), dotate di ricarica elettrica, poste in punti strategici della città al servizio di un percorso organizzato che risponda alle esigenze della mobilità sostenibile. Gli *eco-mobility point*, oltre a essere pensiline autoalimentate con pannelli fotovoltaici, sono dotati di dispositivi per la ricarica di veicoli elettrici, rastrelliere per biciclette, punti di noleggio e aree di sosta ove reperire informazioni utili per conoscere le possibilità offerte dal patrimonio artistico-culturale naturale della città. Ciò è reso possibile attraverso un sistema integrato di tecnologie che fungono sia da *hub* informativi (come la connessione Wi-Fi, sistemi di connessione a banda larga, ecc.) sia da "forniture di servizi" (assistenza e sorveglianza).

Queste stazioni, a forte valenza territoriale, fungeranno da poli per la predisposizione di una rete integrata di decongestionamento del traffico locale. Le specifiche navette elettriche saranno munite di spazi dedicati alle bici per le risalite in collina.

Le quattro "stazioni intelligenti" più estese, in quanto stazioni di servizio di ricarica delle navette elettriche, sono poste in corrispondenza dei quattro parcheggi di scambio.



Il progetto “Periferie”

Il “Programma straordinario per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle aree periferiche della città” prevede la riqualificazione di diversi ambiti urbani collocati in zone periferiche della città. Si tratta di aree caratterizzate da degrado fisico e sociale la cui marginalità è legata alla scarsa accessibilità dei luoghi, alla presenza di quartieri popolari, alla esistenza di aree produttive dismesse da riconvertire.

Interessando tali aree di degrado il 19% del territorio comunale, si rende necessaria una programmazione strategica e integrata di misure a scala urbana, non circoscritte alla singola area degradata. Il progetto si configura, quindi, quale programma integrato di interventi che contiene al suo interno opere per la mobilità sostenibile, progetti destinati alla riqualificazione di aree e immobili, iniziative per l’innalzamento dei livelli di sicurezza e delle condizioni ambientali, progetti volti a incrementare servizi sociali e sanitari, con azioni che genereranno nuova occupazione, producendo impatti positivi sulla condizione economica e sociale degli abitanti.

In tema specifico di mobilità sostenibile si prevede il miglioramento della viabilità di attraversamento nord/sud attraverso il completamento della strada denominata “pendolo”, la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili che collegheranno i tratti esistenti e permetteranno l’accesso al centro urbano dalle zone periferiche, la realizzazione di due tratti del tracciato del percorso del trasporto pubblico in sede protetta:

- mobilità carrabile, completamento di tre tratti della “strada pendolo”;
- mobilità ciclabile, completamento parco lineare e percorsi ciclabili lungomare sud, progetto “Bici in Rete”, che prevede la realizzazione di tre percorsi ciclabili che collegheranno diversi tracciati presenti nella zona nord della città;
- mobilità ciclabile, completamento rete percorsi ciclabili lungo le viabilità esistenti;
- trasporto pubblico in sede propria, nell’ambito del programma saranno realizzati tre porzioni del tracciato del trasporto pubblico in sede propria, mediante il coinvolgimento di operatori privati che realizzeranno interventi edilizi e contemporaneamente costruiranno e cederanno all’Amministrazione Comunale la sede del trasporto pubblico (PUE 8.02C, PUE 8.36, PUE 9.16).

Il progetto "SYMPE"

L'obiettivo generale del progetto SYMPE (*Share Your Mobility in Pescara*), applicato sulla *call* europea UIA, *Urban Innovative Actions*) è quello di sviluppare un nuovo schema di mobilità per la città di Pescara, attraverso la creazione di un ecosistema integrato che stimoli e favorisca l'adozione di comportamenti sostenibili e la crescita di nuovi servizi condivisi.

La trama di azioni previste porterà alla definizione di una nuova visione della mobilità cittadina quale motore dello sviluppo sostenibile urbano basata su condivisione, partecipazione e innovazione tecnologica e sociale, per una migliore qualità della vita dei cittadini.

Il progetto ha l'obiettivo specifico di connettere in una rete di relazioni virtuose risorse e potenzialità, domanda e offerta di servizi, secondo criteri di compatibilità e di sostenibilità appropriati. Il fulcro del progetto è nei quattro *hub* multiservizio da localizzare in punti generatori/attrattori di mobilità, che sono le fondamenta di un sistema di *sharing mobility* di mezzi diversi come biciclette tradizionali e a pedalata assistita, mezzi elettrici a tre o quattro ruote, e ad una ridefinizione delle linee di forza del TPL. Oltre a sistema fisico di mobilità, ci sarà una rete di infrastrutture digitali, con l'obiettivo di definire un sistema di *travel planning* integrato da fruire sia in mobilità tramite *smartphone* che presso gli *hub*. Il sistema sarà però innervato in tutto il territorio comunale, andando a favorire la connessione.

L'innovazione di offrire un pacchetto integrato di servizi di mobilità, si amplia nella forme di fruizione andando a sviluppare un sistema di incentivazione/pagamento che si basa su sistemi di pagamento e borsellino digitali, che oltre a favorire l'utilizzo dei servizi di mobilità in maniera immediata, permette di definire forme di *pricing* agevolato al fine di rendere il sistema altamente inclusivo.

Come risultati attesi si prefigura uno sviluppo di un sistema di mobilità integrato basato sulla rivitalizzazione del trasporto pubblico e lo sviluppo di opzioni di mobilità condivisa, l'innalzamento della qualità di servizio un aumento dell'inclusività, un'integrazione tariffaria, il recupero urbano delle aree dove verranno inseriti gli *hub*, lo sviluppo di sistemi di pagamento digitali e inclusivi e il sostegno alla partecipazione e all'informazione dell'utenza.

La struttura innovativa del progetto è rintracciabile all'interno dei quattro ambiti che, sia in maniera singola che nel loro complesso, andranno a costruire un sistema di mobilità urbana sostenibile e innovativo:

- infrastrutture di trasporto e spazi innovativi;
- nuovi servizi di mobilità;
- partecipazione e condivisione per una mobilità sostenibile;
- infrastrutture digitali e flussi di informazione ed incentivazione.

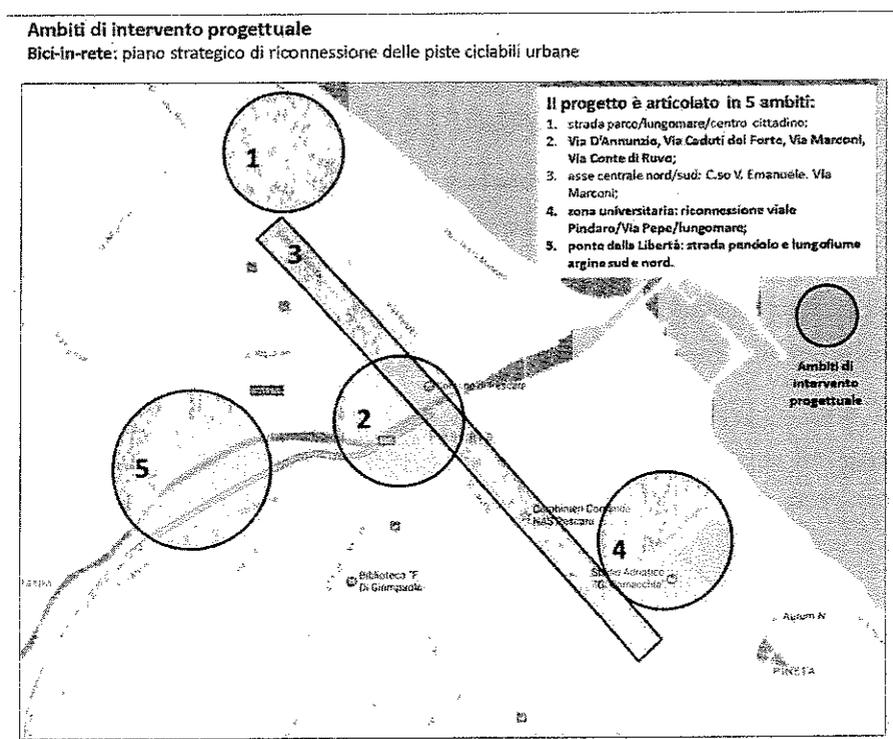
Il progetto "Bici in Rete"

La finalità generale del progetto è quella di connettere e ricongiungere tutte le piste ciclabili esistenti in città.

Si tratta di un programma che il Comune di Pescara ha intenzione di avviare destinando 500.000 Euro nell'annualità 2017-2018 per gli interventi sulla ciclabilità cittadina. Lo scopo del progetto è quello di pervenire ad una rete urbana ciclabile che non abbia soluzioni di continuità, mettendo in rete tutte le piste ciclabili esistenti attraverso un sistema di interventi puntuali volti a collegare gli attuali 21 chilometri di percorsi ciclabili.

L'intero progetto prevede la realizzazione di piste ciclabili attraverso interventi che coinvolgono le seguenti aree:

1. Zona Centrale (riconnessione strada parco/lungomare/centro cittadino);
2. Centro Storico (corso Manthonè/viale D'Annunzio/via Caduti del Forte/piazza Unione);
3. Asse Nord-Sud (viale Marconi);
4. Zona Università (riconnessione viale Pindaro/stadio/lungomare);
5. Ponte della Libertà (collegamento Strada Pendolo/Lungofiume Nord).



I lavori verranno eseguiti operando interventi strutturali sulle carreggiate esistenti, intervenendo con opere di demolizione dell'asfalto esistente e predisponendo tutti gli accorgimenti tecnici necessari per delimitare le nuove corsie ciclabili rispetto alle restanti corsie di circolazione (realizzazione ove possibile di cordoli fisici e linee di demarcazione di corsia).

Il progetto “mobilità sostenibile”

Il “Programma sperimentale nazionale di 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”, interviene sulla mobilità sistematica per motivi di lavoro, promuovendo l’utilizzo di modalità di trasporto a ridotto impatto per gli spostamenti quotidiani che si svolgono nel territorio comunale di Pescara e aumentando la sicurezza stradale dei lavoratori che preferiscono muoversi a piedi o in bici.

Il progetto intende sperimentare una serie di azioni e servizi integrati che possano estendersi il più possibile e in modo graduale a quote importanti di lavoratori, andando ben oltre la durata del progetto stesso e gettando le basi per una gestione durevole e orientata alla sostenibilità della mobilità casa-lavoro.

Alla base del progetto c’è l’istituzione di un fondo-mobilità, alimentato nella prima fase di vita con le risorse del progetto, per la creazione e gestione di un “*Mobility Centre*” che, pur mantenendo una sua autonomia funzionale, diventi il luogo in cui concentrare la gestione dell’intero progetto. Il “*Mobility Centre*” sarà un ufficio a gestione comunale da realizzare *ex novo* e sarà allestito nei locali già a disposizione dell’Amministrazione Comunale. Esso sarà dedicato specificamente alla mobilità sostenibile casa-lavoro, con funzioni sia di *front office*, fungendo da punto informativo su tutte le iniziative connesse al progetto e fornendo a singoli lavoratori e imprese consulenze mirate e servizi di “*Personalized Travel Assistance*” per la scelta delle modalità più sostenibili per gli spostamenti sistematici casa-lavoro.

Durante la vita del progetto sarà dimensionato il “Fondo Mobilità” permanente, definite le risorse per la sua alimentazione e gli strumenti operativi per il loro reperimento.

Relativamente alla fattibilità degli interventi, alcuni di quelli più complessi (come la pista ciclabile di via Pepe) sono già dotati di progettazione esecutiva. Altri interventi sono in fase di progettazione. Tutti gli altri interventi sono sostanzialmente riconducibili a fornitura di strutture finite o ai servizi la cui attivazione non comporta criticità.

Si evidenzia la forte focalizzazione del progetto sul tema della mobilità sostenibile casa-lavoro e la sua notevole coerenza interna, che fa sì che le azioni previste siano tutte orientate a offrire ai lavoratori una gamma differenziata e integrata di servizi. Un lavoratore potrà così valutare le diverse opportunità esistenti in città per muoversi in maniera più sostenibile in base alle proprie specifiche esigenze. Potrà testare i vantaggi della bicicletta di proprietà attraverso il *bike trial*, potendo anche lasciare il proprio mezzo nei ciclo-parcheggi previsti e circolare in sicurezza in una rete interconnessa di percorsi che ricollegano buona parte del tessuto urbano. Potrà, infine, optare per la condivisione dell’auto attraverso il servizio di *car-pooling*, potendo anche usufruire di corsi di eco-guida per limitare ulteriormente l’impatto delle proprie abitudini di mobilità sull’ambiente.

3.3 Ripartizione modale del traffico

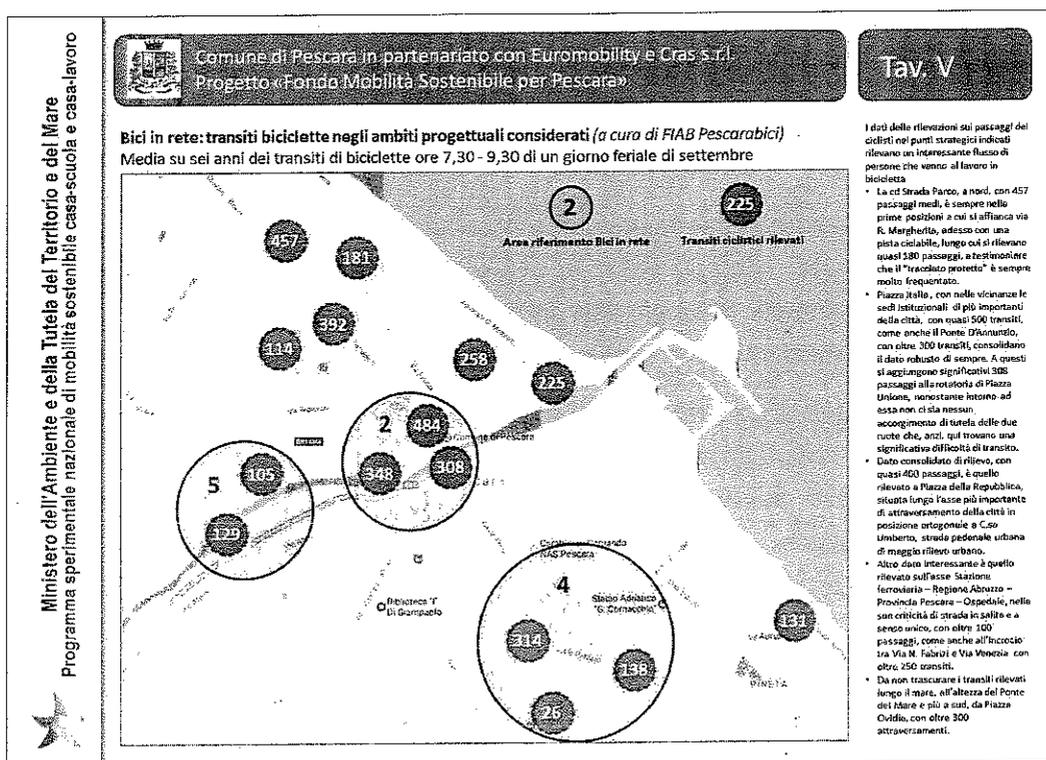
Richiamando le linee di indirizzo programmatico di cui alla delibera di Consiglio Comunale n. 26 del 20.02.2017 il presente PUMS assume l'obiettivo strategico di giungere a una quota modale degli spostamenti urbani non motorizzati pari al 50% di cui almeno il 15% ciclabili.

L'obiettivo strategico più importante del piano è, infatti, il ridimensionamento del *modal share*, al quale può seguire automaticamente sia la riduzione dell'inquinamento atmosferico, sia l'aumento della sicurezza stradale.

Aumentare la quota modale degli spostamenti urbani non motorizzati è compito affidato alla realizzazione del nuovo sistema di trasporto pubblico in sede propria e ai connessi interventi complementari.

Aumentare la mobilità ciclistica passando dall'attuale quota inferiore al 2% all'auspicato 15% sul totale degli spostamenti urbani è compito affidato alla realizzazione della rete ciclabile, ma anche alla campagna di sensibilità e di comunicazione.

Ambedue gli obiettivi si coniugano organicamente con la necessità di riqualificare gli spazi pubblici della città migliorandone la vivibilità, aumentando la dotazione di verde urbano e creando occasioni diverse di fruizione dell'offerta di servizi.



3.4 Visione strategica alla scala urbana

In coerenza con le linee guida europee sulla mobilità sostenibile, le linee strategiche di indirizzo per la riorganizzazione urbanistica della città devono contemplare l'esigenza di aumentare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci, devono garantire a tutti un'adeguata accessibilità a posti di lavoro e servizi urbani, devono aumentare l'attrattività e la qualità della città, riducendo nel contempo le cause dell'inquinamento atmosferico ed aumentando il livello di sicurezza dal contesto urbano.

Con riferimento a quanto sopra, nel nostro caso, i temi salienti in materia di mobilità urbana sui quali impostare la politica del PUMS sono:

- la creazione di un sistema filoviario elettrico in sede propria;
- l'integrazione tra la mobilità motorizzata privata e il trasporto pubblico;
- l'istituzione di ampie aree a traffico condizionato (aree pedonali, zone 30, ZTL);
- lo sviluppo della rete ciclabile;
- la creazione di un sistema di parcheggi di attestazione e di scambio;
- lo sviluppo della micro-logistica urbana.

La progressiva riduzione della quota di traffico privato motorizzato sul totale può essere conseguita rendendo più efficiente il sistema del trasporto pubblico su gomma, ma anche progettando e realizzando un sistema di trasporto pubblico in sede propria o promiscua a trazione elettrica (filovia), secondo un percorso che sia integrato e complementare alle principali direttrici di accesso dal sistema stradale extraurbano, permettendo così di istituire zone a traffico limitato (ZTL).

In modo sinergico e complementare al previsto sistema di trasporto pubblico, un'ulteriore quota della domanda di mobilità urbana può essere soddisfatta da un'organica offerta di piste ciclabili, che (per essere efficiente) deve essere pensata quanto più possibile in sede propria o protetta.

Fondamentale, in tal senso, è l'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 ed attuazione di quanto previsto dalla LR 8/2013 ("Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica").

L'intero sistema della mobilità urbana sostenibile potrà, però, essere funzionale solo se integrato con un altrettanto organico sistema dei parcheggi, sia di attestazione e di scambio che di servizio alle ZTL. I parcheggi di attestazione e di scambio saranno quattro, riferiti alle diverse provenienze da fuori città: da nord, da sud, da ovest in destra Pescara e da ovest in sinistra Pescara. I parcheggi di servizio alle ZTL dovranno essere garantiti al servizio dei *loop* di traffico locale in maniera da consentire a chi arriva in auto di parcheggiare per muoversi a piedi entro il raggio di percorrenza ritenuto congruo per lo *shopping* e/o il raggiungimento dei punti di interesse.

La rete infrastrutturale che sottende le strategie di sviluppo urbano deve essere pensata allo stesso tempo come rete principale (di accesso e di attraversamento) e come rete capillare di penetrazione nell'area urbana.

La rete infrastrutturale principale deve garantire un sistema di accesso e di attraversamento che è rappresentato da quelle strade che assolvono alla funzione di grandi canali per il traffico motorizzato.

In coerenza con le linee di indirizzo programmatico di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 457 del 03.07.2014 esse sono:

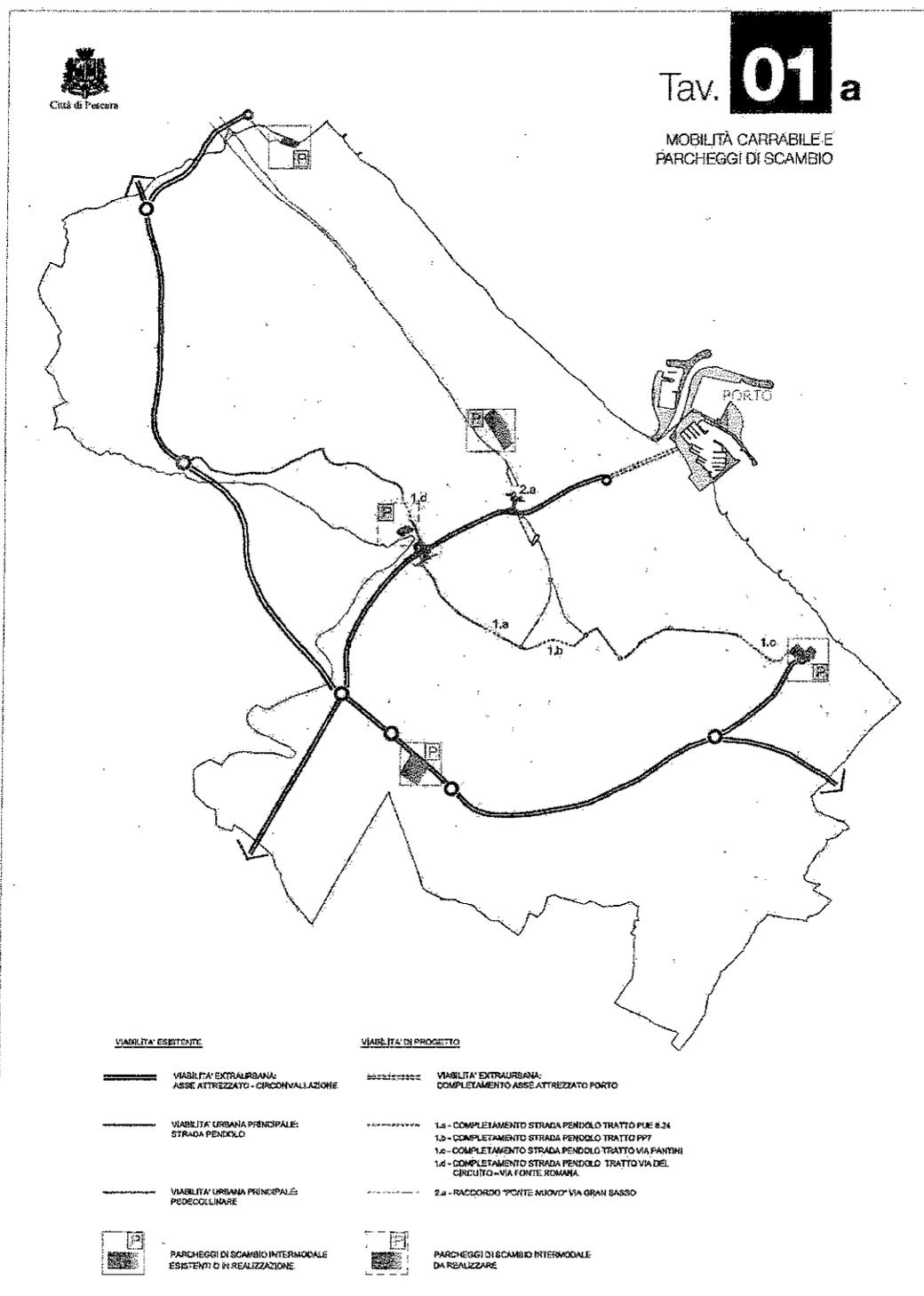
- la strada denominata "Pendolo" che, collegando i due svincoli della circonvallazione di via Prati e di S.Silvestro Spiaggia, corre lungo la strada comunale Prati, via delle Rose, via Monte Faito, un nuovo tratto da realizzare che collegherà via Monte Faito al Ponte della Libertà, intercetta il Ponte della Libertà di villa Fabio e prosegue verso sud lungo via Vicolo Arabona, via Lago di Capestrano, un nuovo tratto viario da realizzare di collegamento tra via Tiburtina e via Salara Vecchia, via Enzo Tortora, un nuovo tratto viario da realizzare di collegamento tra la strada comunale Piana e via Rio Sparto, via Rio Sparto, via Antonio Lo Feudo, via Falcone e Borsellino, strada della Bonifica, via Pantini, primo tratto nord di viale Antonelli;
- 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, interessando le strade di via dell'Emigrante, via Caravaggio, via Leonardo da Vinci, via del Santuario, via Enzo Ferrari, via Forca di Penne, via Gran Sasso, via Forca di Penne, intercetta il "Ponte Nuovo", in corso di realizzazione, e prosegue verso sud lungo via Saline, via Lago di Campotosto, per poi proseguire in direzione sud su via Alento ed in direzione ovest su via Alessandro Volta fino a congiungersi su via Enzo tortora alla "strada pendolo".

La distribuzione del traffico motorizzato nella città deve poter contare su un sistema di parcheggi di attestazione (dai quali partono percorsi capillari di mobilità locale condizionata) e di parcheggi di scambio dai quali possono essere alimentate le modalità alternative di trasporto pubblico.

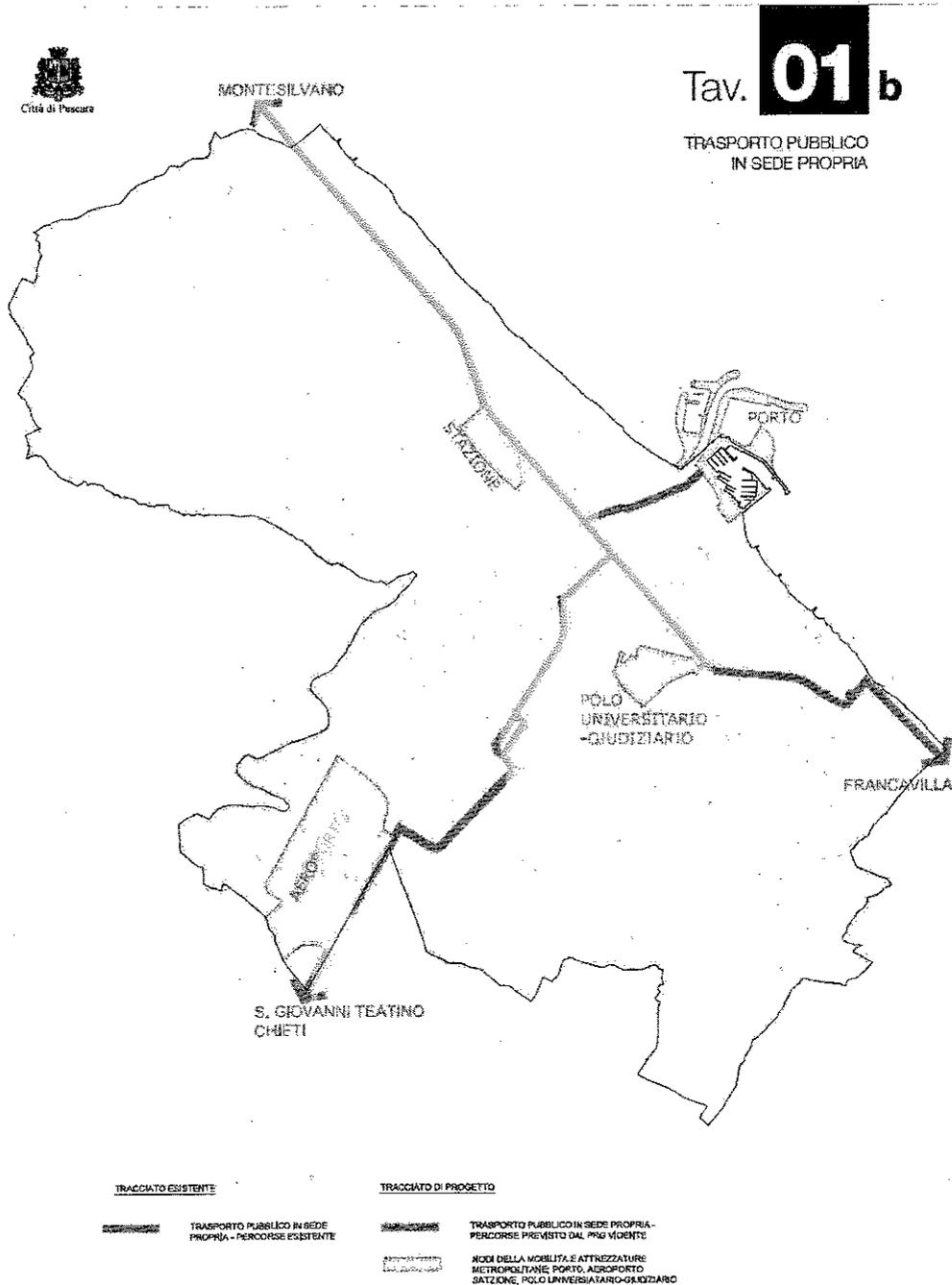
Lo schema strategico del trasporto pubblico sarà costituito da una dorsale principale in sede propria (filovia o altro sistema a basso impatto) collegata in più punti con un sistema di navette ecologiche di raccordo con la domanda espressa dalle zone marginali (Pescara Colli e San Silvestro).

Le direttrici di ingresso da nord e da sud (SS.16) e le due da ovest (SS.5 e SS.602) si attestano su un parcheggio scambiatore in corrispondenza della testata della spina dorsale verde. Due di questi parcheggi scambiatori esistono già e sono quello del multisala a Montesilvano e quello dell'area di risulta ferroviaria a Pescara. Due invece bisogna prevederli: il primo in zona aeroporto e il secondo in zona svincolo tangenziale sud.

In accordo con le linee di indirizzo programmatico di cui alla delibera CC n. 26 del 20.02.2017, il presente PUMS assume a riferimento il seguente schema della mobilità carrabile e dei parcheggi di scambio.

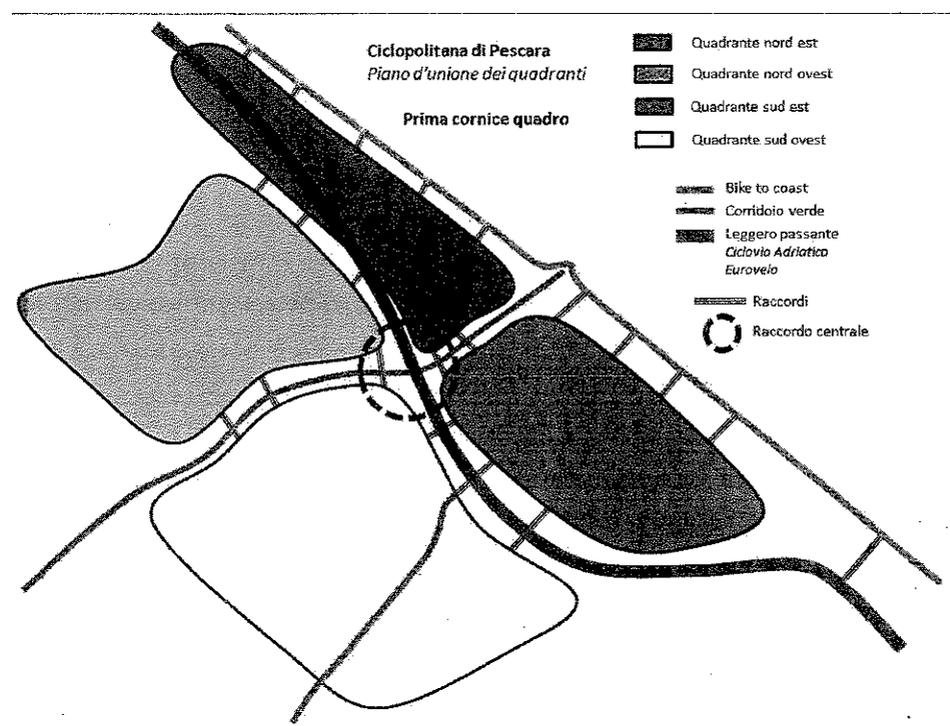


La dorsale principale del trasporto pubblico in sede propria (filovia o altro sistema a basso impatto) diventerà così l'asse strategico della mobilità urbana, capace per altro di collegare i distretti più importanti della città, in modo da formare un unico sistema urbano composto da poli specializzati e complementari.



L'intero sistema della mobilità dovrà essere integrato da un'organica rete della mobilità ciclabile, con funzioni di autonomo servizio locale nelle diverse porzioni urbane e di raccordo complementare alle altre modalità di trasporto a scala comunale e metropolitana.

La Rete Urbana Cicloviaria (RUC), ovvero il sistema generale degli itinerari ciclabili costituito dall'insieme dei tracciati mono e bidirezionali riservati alle due ruote, costituisce la maglia infrastrutturale riservata ed esclusiva del trasporto ciclistico urbano; essa è caratterizzata da elevato grado di precedenza alle intersezioni sugli altri vettori e da bassa interferenza con le arterie destinate alla mobilità motorizzata. L'obiettivo è garantire al flusso ciclistico un canale privilegiato di scorrimento al fine di rendere la bicicletta il mezzo più attrattivo e pratico per gli spostamenti urbani.



La RUC avrà una dimensione lineare complessiva di "obiettivo" di 120 chilometri (un metro per ogni abitante), una struttura spaziale di appartenenza, ovvero i quadranti e la relativa maglia delle intersezioni, nonché una connotazione cromatica di riconoscimento.

La RUC avrà al suo interno la "Ciclopolitana", ovvero la rete primaria ciclabile costituita da quattro circuiti perimetrali (*anelli*) e tre assi di delimitazione e di attraversamento (*dorsali*), per complessivi 50 chilometri, nonché raccordi di collegamento.

In particolare i circuiti perimetrali saranno inclusi nei rispettivi quadranti di riferimento al cui interno si svilupperà la relativa rete di raccordi minori.

In sintesi, le scelte strategiche per la nuova politica di mobilità urbana a Pescara si possono riassumere nei seguenti temi.

- 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 *marketing* 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 *loop* 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 la *city logistic*, ovvero l'organizzazione della logistica urbana, mediante sistemi alternativi ai furgoni che effettuano le consegne porta a porta. Ciò anche attraverso la "ciclogistica", ossia *bike messenger* e *cargo-bike* a pedalata assistita.

3.5 Finalità generali e obiettivi specifici

Tra le principali finalità strategiche di carattere generale fissate dall'Unione Europea in materia di mobilità sostenibile, quelle con più specifico riferimento al nostro tema e alla nostra dimensione operativa sono:

- 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).

In accordo con le linee guida europee, dunque, un PUMS deve essere indirizzato (almeno) al conseguimento delle seguenti finalità:

- ✓ sviluppo della mobilità collettiva;
- ✓ innalzamento della velocità commerciale del trasporto pubblico;
- ✓ integrazione tra i diversi sistemi di trasporto;
- ✓ sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
- ✓ introduzione di sistemi innovativi di mobilità condivisa;
- ✓ introduzione di mezzi a basso inquinamento;
- ✓ razionalizzazione della logistica urbana;
- ✓ aumento della sicurezza stradale;
- ✓ sostenibilità ambientale della mobilità;
- ✓ sostenibilità economica e finanziaria della gestione.

In questa logica, pur condividendo nel presente PUMS tutti i suddetti *target*, con attinenza specifico alla situazione di Pescara e alle tre dimensioni della "sostenibilità" che sono alla base del PUMS, le "finalità strategiche generali" che il presente documento assume come caratterizzanti sono:

- con riferimento alla *sostenibilità economica*

EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE

- con riferimento alla *sostenibilità ambientale*

MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE

- con riferimento alla *sostenibilità sociale*

AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO

Dette “finalità strategiche generali” si sostanziano nei seguenti “obiettivi strategici specifici”:

A. EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE

- Realizzazione del sistema filoviario
- 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

B. MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL’AMBIENTE

- Riduzione dell’inquinamento dell’aria
- Riduzione dell’inquinamento da rumore
- Moderazione differenziata del traffico e della mobilità
- Creazione di zone a priorità ambientale

C. AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO

- Miglioramento dell’accessibilità al trasporto pubblico
- Aumento della sicurezza stradale
- Miglioramento della soddisfazione degli utenti
- Miglioramento dell’inclusione sociale

Gli obiettivi strategici del PUMS sono considerati convergenti per il raggiungimento delle finalità generali: alcuni obiettivi, infatti, contribuiscono in maniera contemporanea al raggiungimento delle diverse finalità generali (ogni azione deve, comunque, essere monitorata per verificare i risultati raggiunti al fine di garantire il risultato complessivo).

Efficientamento della *performance* funzionale

La completa realizzazione del sistema filoviario in sede propria (prolungando il tratto già appaltato sulla cosiddetta “strada-parco” sulla direttrice Corso Vittorio/Viale Marconi), lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) attraverso l’uso locale della linea ferroviaria, l’aumento della velocità commerciale del TPL su gomma (*autobus*) attraverso la realizzazione di corsie riservate e limitazioni del traffico privato, dovranno tendere a modificare gradualmente nel tempo la ripartizione modale della mobilità urbana (*modal share*), puntando ad una diminuzione dell’uso del mezzo motorizzato privato e ad un aumento della mobilità su mezzo pubblico e su bicicletta. La realizzazione di un sistema organico di piste ciclabili, l’aumento della dotazione di stalli per bici, la realizzazione di ciclo-stazioni, lo sviluppo dell’integrazione funzionale tra mobilità ciclistica e trasporto pubblico urbano, l’innovazione in chiave sostenibile della *city logistic*, dovranno tendere a diminuire la congestione urbana, a migliorare l’efficienza del sistema, a diminuire i costi di gestione e ad abbassare i livelli di inquinamento dell’aria, di rumorosità delle strade e di incidentalità stradale urbana.

Miglioramento della qualità dell'ambiente

L'obiettivo di aumentare la qualità ambientale della zona urbana centrale deve essere perseguito attraverso l'insieme delle diverse azioni strategiche, ma anche attraverso l'incentivazione all'uso di mezzi a bassa emissione, il miglioramento del manto stradale, l'aumento delle sistemazioni ambientali a verde di porzioni rilevanti di spazi pubblici urbani, la creazione di vere e proprie zone a priorità ambientale (sull'esempio dei *woonerf* olandesi). L'aumento delle aree con limitazioni di traffico dovrà tendere a favorire lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclistica, attraverso diverse forme di regolamentazione del traffico motorizzato (zone pedonali, zone a 30 km/h, zone a traffico interdetto per fasce orarie e per categorie di mezzi), da estendere dalla configurazione attuale fino a ricomprendere la riviera (nord e sud), l'asse Viale Regina Margherita/Via Nicola Fabrizi e il polo universitario-giudiziario di Viale Pindaro.

Aumento della valenza sociale del servizio

Il miglioramento dell'accessibilità al servizio di trasporto pubblico (attraverso la diminuzione della distanza media delle fermate), l'introduzione di sistemi locali a trazione elettrica per il collegamento con la direttrice portante filoviaria (Progetto Polaris), l'aumento dei livelli di soddisfazione degli utenti in generali e delle categorie deboli in particolare, sono obiettivi da raggiungere nel breve/medio periodo. Nel lungo termine l'azione strategica deve tendere al raggiungimento degli obiettivi più ambiziosi individuati dalla UE: ridurre drasticamente la dipendenza del trasporto pubblico dal petrolio e avvicinarsi all'obiettivo "zero vittime" in tema di sicurezza stradale.

<i>Finalità strategiche generali</i>	<i>Obiettivi strategici specifici</i>
EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE	Realizzazione del sistema filoviario
	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
MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE	Riduzione dell'inquinamento dell'aria
	Riduzione dell'inquinamento da rumore
	Moderazione differenziata del traffico e della mobilità
	Creazione di zone a priorità ambientale
AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO	Miglioramento dell'accessibilità al trasporto pubblico
	Aumento della sicurezza stradale
	Miglioramento della soddisfazione degli utenti
	Miglioramento dell'inclusione sociale

L'azione del PUMS dovrà essere costantemente verificata in corso d'opera attraverso un controllo dell'efficacia delle misure poste in essere. A tal fine il PUMS, senza nulla togliere all'attività di monitoraggio da effettuare nelle forme e con le modalità proprie dell'azione strategica, individua sei "indicatori sintetici misurabili" che assumono il ruolo di "dati spia" per un controllo sintetico delle politiche *in itinere*:

INDICATORE 1: *spostamenti effettuati in bici*

INDICATORE 2: *velocità commerciale media del trasporto pubblico*

INDICATORE 3: *estensione complessiva delle piste ciclabili*

INDICATORE 4: *giornate nell'anno di superamento del limite di polveri sottili*

INDICATORE 5: *estensione complessiva delle zone a traffico limitato*

INDICATORE 6: *numero degli incidenti stradali urbani*

1. SPOSTAMENTI EFFETTUATI IN BICI

La percentuale degli spostamenti urbani effettuati in bici è un indicatore sintetico che può fornire con buona approssimazione l'efficacia delle politiche indirizzate al *modal sharing*. Si assume come obiettivo di breve/medio periodo quello di portare la quota degli spostamenti in bici dall'attuale 2% a più del 10%.

2. VELOCITÀ COMMERCIALE MEDIA DEL TRASPORTO PUBBLICO

La velocità commerciale media annua del trasporto pubblico è interamente determinata da quella degli autobus urbani ed è di 16,67 km/h secondo il dato fornito dalla TUA e relativo al 2016. Con la realizzazione del previsto sistema filoviario in sede propria e con accorgimenti migliorativi della mobilità dei mezzi su gomma si intende raggiungere nel medio periodo una velocità commerciale media annua superiore a 20 km/h.

3. ESTENSIONE COMPLESSIVA DELLE PISTE CICLABILI

La lunghezza complessiva delle piste ciclabili è un dato che può fornire la misura sintetica del grado di "ciclabilità" urbana. L'obiettivo strategico di lungo periodo è fissato ad una dotazione di un metro lineare di pista ciclabile per ogni abitante (circa 120 chilometri). Nel medio termine ci si pone l'obiettivo di superare i 60 chilometri in totale.

4. GIORNATE NELL'ANNO DI SUPERAMENTO DEL LIMITE DI POLVERI SOTTILI

Altro indicatore fortemente sintetico della qualità dell'aria è il numero di superamenti annuali del limite giornaliero di presenza delle polveri sottili (PM₁₀). L'obiettivo di lungo periodo è il suo abbattimento totale, anche se nel medio periodo sarebbe comunque un buon risultato scendere sotto i 35 giorni ammessi dal Dlgs 155/2010.

5. ESTENSIONE COMPLESSIVA DELLE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

L'estensione delle zone urbane comunque sottoposte, a vario titolo, ad una regolamentazione tendente alla moderazione del traffico e della mobilità può essere considerato un indicatore sintetico della attenzione alle attese degli utenti più deboli. Con l'obiettivo a lungo termine di regolamentare l'intera area centrale della città, l'obiettivo a medio termine è quello di superare i 100 ettari (quadrilatero centrale delimitato dal mare, dal fiume, da Corso Vittorio Emanuele II e da Viale Leopoldo Muzii).

6. NUMERO DEGLI INCIDENTI STRADALI URBANI

L'obiettivo di lungo periodo coincide con quello europeo: "zero vittime" al 2050. Come obiettivo strategico di medio periodo si considera un segnale di efficacia delle politiche poste in essere l'abbattimento del numero di incidenti urbano del 10%, che porterebbe il dato rilevato inferiore a 600.

Gli indicatori sintetici misurabili sono riassunti nella seguente tabella:

	unità	valore attuale	lungo termine (2050)	medio termine (2027)
EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE				
Spostamenti urbani effettuati in bici	%	2	15	> 10
Velocità commerciale media del trasporto pubblico	km/h	16,67	30	> 20
Estensione complessiva delle piste ciclabili	km	21	120	> 60
MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE				
Giorni nell'anno di superamento del limite di polveri sottili	gg	50	0	< 35
Estensione complessiva delle zone a traffico limitato	ha	58,61	400	> 100
AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO				
Numero degli incidenti stradali urbani	n	656	0	< 600

4.0 PROCESSO DI PIANO, INTEGRAZIONE DELLE POLITICHE E PARTECIPAZIONE

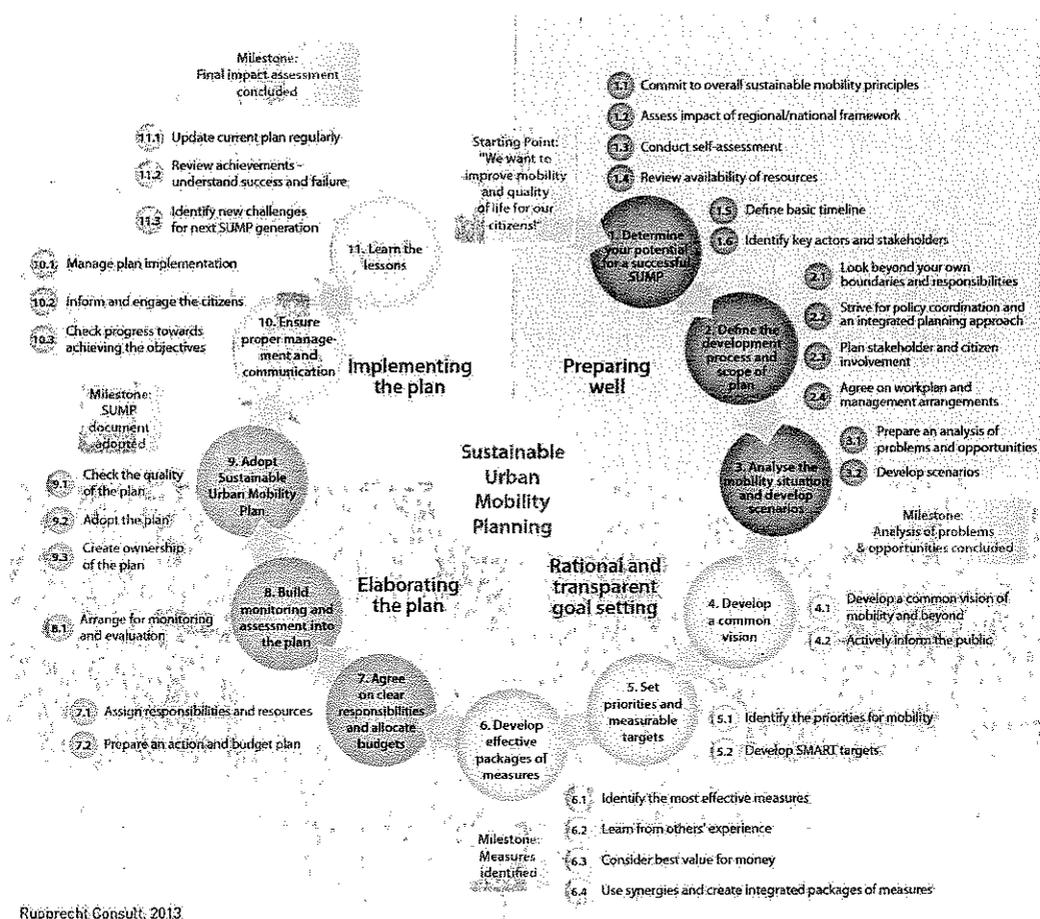
4.1 Il processo di formazione del PUMS

Il PUMS è senz'altro un piano di tipo "processuale", nel senso che viene formato attraverso un *iter* di una certa durata nel tempo, viene determinato attraverso pratiche di ascolto/partecipazione e viene poi sottoposto ad una periodica revisione.

Il processo di formazione del PUMS prevede un momento di adozione, una fase di pubblicazione e ascolto della domanda, una fase di recepimento delle indicazioni di *feedback* ed infine un momento di approvazione.

Lo schema del processo ciclico di un PUMS secondo le linee guida europee prevede numerosi passaggi, riassunti nella scheda che segue.

PLANNING CYCLE FOR A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN



Un tale percorso non può durare meno di 24 mesi, ma non è necessario attendere la conclusione del processo per avviare possibili interventi, di tipo sia fisico che organizzativo. Proprio il carattere "processuale" del piano, infatti, prevedendo una continua verifica degli esiti del piano, consente di avviare azioni dalle quali è possibile desumere indicazioni *in itinere*.

In accordo con le linee guida europee, infatti, il processo di formazione di un PUMS deve prevedere i seguenti 11 *step*:

1. *Determine your potential for a successful SUMP*
(determinare il potenziale per un PUMS di successo)
2. *Define the development process and scope of plan*
(definire processo di sviluppo e portata del piano)
3. *Analyse the mobility situation and develop scenarios*
(analizzare la situazione della mobilità e sviluppare scenari)
4. *Develop a common vision and engage citizens*
(sviluppare una visione condivisa e coinvolgere i cittadini)
5. *Set priorities and measurable targets*
(definire priorità e obiettivi misurabili)
6. *Develop effective packages of measures*
(sviluppare efficaci pacchetti d'azione)
7. *Agree on clear responsibilities and allocate funding*
(concordare chiare responsabilità e destinare i fondi)
8. *Build monitoring and assessment into the plan*
(integrare monitoraggio e valutazione nel piano)
9. *Adopt Sustainable Urban Mobility Plan*
(adottare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)
10. *Ensure proper management and communication*
(assicurare un'appropriata gestione e comunicazione del piano)
11. *Learn the lesson*
(apprendere dagli esiti).

Sotto il profilo amministrativo, il processo può essere avviato dall'adozione in Giunta Comunale di un documento iniziale, sulla base del quale far partire la fase di ascolto e di partecipazione per mettere a punto il piano da portare in Consiglio Comunale prima per l'adozione e poi per la definitiva approvazione.

Il presente elaborato rappresenta, dunque, il documento da approvare in Giunta per l'avvio del processo e contiene perciò 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 un *iter* processuale di ascolto e partecipazione.

4.2 La partecipazione e la comunicazione del piano

Essendo il PUMS un piano processuale, fortemente basato sulla partecipazione degli *stakeholder* e sulla possibile costruzione di un consenso informato, è molto importante che l'intero percorso sia ben comunicato alla città e che tutti i passaggi siano resi comprensibili per i cittadini chiamati ad esprimersi.

Oltre alla necessaria informazione sui contenuti delle decisioni da prendere, sono obiettivi specifici del processo di comunicazione:

- la sensibilizzazione degli utenti sul tema del rapporto tra mobilità sostenibile e rigenerazione del tessuto urbano;
- l'informativa sui vantaggi connessi ad un buon sistema di mobilità per il rilancio e lo sviluppo delle attività commerciali;
- la chiara conoscenza delle relazioni fisiche e funzionali tra i possibili percorsi pedonali e ciclabili urbani e la riqualificazione delle aree centrali e delle sponde del fiume.

Sono obiettivi principali dell'attività di partecipazione:

- costruire uno scenario urbano sulla mobilità integrata e sostenibile, condiviso tra cittadini, amministrazione, associazioni e commercianti;
- favorire la *soft mobility*, l'integrazione del sistema della mobilità urbana e sub-urbana, i servizi di prossimità e le connessioni di carattere economico e culturale;
- migliorare l'ambiente e sostenere le relazioni sociali e commerciali nel centro urbano, anche a partire dalla valorizzazione di alcuni percorsi viari che attraversano la città.

Le questioni aperte e i temi urbani da discutere riguardano il sistema della mobilità urbana nel suo insieme, le esigenze del trasporto pubblico, il rafforzamento della mobilità ciclistica, il coordinamento degli orari degli spostamenti pubblici e individuali, l'accesso rapido ai servizi di trasporto pubblico, il collegamento diretto tra servizi di trasporto pubblico, aree di sosta e *bike-sharing*, l'intermodalità del trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Un possibile percorso di comunicazione del PUMS dovrebbe essere impostato sui seguenti contenuti principali:

- sensibilizzazione sociale attraverso interviste e presentazione delle proposte in specifici luoghi della città ritenuti strategici per lo sviluppo della mobilità sostenibile;
- comunicati e aggiornamenti su *social media*, manifesti e giornali locali;
- *BarCamp* in luoghi centrali per la creazione dell'immaginario urbano e lo sviluppo delle funzioni legate alla mobilità;
- alcuni *forum* sulla mobilità sostenibile, con sessione plenaria finale di approfondimento;
- elaborazione di schede e questionari e *report* di supporto e sintesi alle attività di partecipazione svolte e/o in corso.

4.3 Rapporto con la Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE dell'Unione Europea 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 europea è stata recepita in Italia nella parte seconda dal Decreto Legislativo n. 152/2006 ("Testo Unico sull'Ambiente"), entrato in vigore il 31 Luglio 2007, modificato e integrato dal Decreto Legislativo n. 4/2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale".

Ai sensi delle suddette disposizioni legislative e regolamentari, la VAS si configura come procedura obbligatoria per qualsiasi strumento di programmazione e/o pianificazione che possa produrre impatti sull'ambiente.

La VAS ha però una valenza eminentemente "dialogica", ovvero è un procedimento che al carattere tecnico-valutativo aggiunge una forte componente di ascolto e partecipazione. Il processo di VAS si fonda, infatti, sul coinvolgimento di tutti i portatori di interesse per valutare preventivamente i possibili impatti di un piano o di un programma d'azione.

Proprio il carattere dialogico e partecipativo della VAS impone che il momento valutativo non venga relegato alla conclusione dell'*iter* per la definizione dell'intervento, ma al contrario venga affiancato al procedimento *in itinere*. Al contrario di altri momenti di controllo sulla correttezza formale e/o sull'efficacia degli atti della pubblica amministrazione, la VAS tende ad acquisire utili correttivi al processo stesso di formalizzazione dell'intervento e per questo è un'attività che affianca in forma collaborativa l'azione strategica del soggetto pubblico.

Nel caso di specie, essendo anche il PUMS uno strumento prevalentemente ispirato ai concetti di ascolto e partecipazione, è indispensabile che i due procedimenti si sviluppino in parallelo. Fin dall'avvio del processo di formazione del PUMS, dunque, le stesse pratiche di ascolto e di coinvolgimento dei portatori di interesse, possono avere una doppia valenza, sia ai fini della corroborazione delle scelte strategiche sulla mobilità, sia allo scopo di valutarne *in itinere* i livelli di sostenibilità ambientale.

È quindi utile che la VAS affianchi l'intero percorso di formazione e definizione del PUMS, pur mantenendo le sue specificità di carattere giuridico-amministrativo (per gli aspetti di competenza).

5.2 Definizione degli indicatori

Per raggiungere il risultato atteso, il PUMS deve definire un sistema di indicatori capaci di rappresentare compiutamente lo stato attuale del sistema della mobilità, da porre alla base di un processo di monitoraggio capace di mostrare nel tempo gli eventuali scostamenti dei livelli di efficienza e di qualità da imputare all'attuazione del piano.

L'individuazione e la scelta di questi indicatori è condizionata dalla disponibilità o possibilità di reperimento dei dati all'oggi, nonché dalla loro misurabilità nel tempo. L'eventuale modificazione di tali indicatori sarà inequivocabilmente imputabile ad effetti connessi all'attuazione del piano.

A questo scopo, il presente PUMS individua una prima serie di indicatori che saranno sottoposti a monitoraggio per verificarne le eventuali modificazioni (in meglio e in peggio), allo scopo di porre in essere possibili azioni correttive in corso di attuazione del piano. Essi sono relativi sia agli aspetti di sostenibilità economica (indicatori di *performance* funzionale), sia a quelli di sostenibilità ambientale (indicatori di qualità dell'ambiente), che a quelli di sostenibilità sociale (indicatori di valenza sociale).

Gli "indicatori di *performance* funzionale" sono quelli prettamente volti a monitorare e valutare l'efficacia delle azioni del piano nel settore specifico della efficienza del sistema della mobilità urbana. Ai fini del presente PUMS si assumono come "indicatori di *performance* funzionale":

- 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.

Gli "indicatori di qualità dell'ambiente" sono quelli più genericamente finalizzati a misurare gli effetti delle azioni in termini di miglioramento della qualità dell'ambiente e in particolare dell'aria. Ai fini del presente PUMS si assumono come "indicatori di qualità dell'ambiente":

- 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.

Gli "indicatori di valenza sociale" sono più semplicemente quelli che valutano l'effetto delle politiche intraprese in termini di capacità di aumentare il livello di soddisfazione degli utenti. Ai fini del presente PUMS si assumono come "indicatori di valenza sociale":

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

Il set degli indicatori di monitoraggio del PUMS è riassunto nella seguente tabella, che precisa anche la loro definizione e le relative unità di misura.

<i>Tipo di indicatore</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Definizione</i>	<i>Unità di misura</i>
PERFORMANCE FUNZIONALE	Estensione del sistema filoviario in sede propria	Lunghezza del tracciato del sistema filoviario eco-sostenibile in sede propria o protetta	km
	Percentuale del totale degli spostamenti urbani effettuato in bici	Percentuale degli spostamenti effettuati in bici	%
	Velocità commerciale media del trasporto pubblico locale	Velocità commerciale media annua del trasporto pubblico	km/h
	Lunghezza complessiva delle piste ciclabili	Totale dell'estensione lineare delle piste ciclabili di ogni tipo sull'intero territorio comunale	km
QUALITÀ DELL'AMBIENTE	Media annuale di polveri sottili	Tasso medio annuo di presenza nell'aria di PM ₁₀	µg/m ³
	Media annuale di biossido di azoto	Tasso medio annuo di presenza nell'aria di NO ₂	µg/m ³
	Fattore di emissione media di anidride carbonica	Fattore di emissione media in atmosfera di CO ₂	g/km
	Estensione complessiva delle zone a traffico limitato	Totale estensione delle aree urbane in cui esistono limitazioni del traffico veicolare (zone pedonali, zone 30, ecc.)	ha
	Estensione complessiva delle zone a priorità ambientale	Totale estensione delle aree urbane in cui oltre alle limitazioni del traffico sono posti in essere interventi di natura strutturale	ha
VALENZA SOCIALE	Distanza media tra le fermate del trasporto pubblico locale	Distanza media da percorrere a piedi per raggiungere il servizio di trasporto pubblico locale	mi
	Numero di incidenti stradali urbani	Numero di incidenti stradali con danni alle persone per anno	n

5.3 Modalità del monitoraggio

Data la natura “processuale” del PUMS, l’attività di monitoraggio è sua componente essenziale, nonché fondamentale per la sua efficacia. Solo attraverso un’attenta osservazione dell’andamento degli indicatori è possibile, infatti, valutare *in itinere* effetti e impatti delle azioni poste in essere e quindi apportare eventuali correttivi alle politiche avviate.

Il monitoraggio deve avvenire a periodi fissi e rilevando dati tra loro confrontabili. È quindi di basilare importanza individuare all’interno del PUMS quali sono gli indicatori da porre sotto osservazione e quali le modalità per il loro controllo.

Questa attività prevede un ruolo attivo e costante del *mobility manager*, ma anche la istituzione di un “ufficio mobilità” con compiti multidisciplinari che spaziano dall’informazione e comunicazione motivazionale all’*audit* sistematico su tutti i progetti del settore lavori pubblici, in collegamento con il CMGSS.

L’attività di monitoraggio deve produrre un sintetico rapporto annuale che viene usato come strumento di verifica progressiva degli effetti delle azioni intraprese.

Del che si è redatto il presente verbale, che, previa lettura e conferma, viene sottoscritto come appresso.

IL SINDACO

F.to Avv. Alessandrini Marco

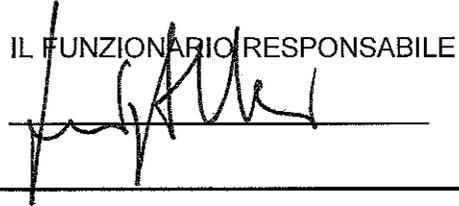
IL SEGRETARIO GENERALE

F.to Dott.ssa Monaco Carla

Per copia conforme all'originale.

Pescara, li - 6 GIU. 2017

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE



A seguito di conforme attestazione dell'addetto alle pubblicazioni, si certifica che copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal - 6 GIU. 2017 al 21 GIU. 2017 e che contro di essa non sono state prodotte opposizioni.

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE

Pescara, li _____

SI DICHIARA LA PRESENTE ESECUTIVA a seguito di pubblicazione all'Albo Pretorio per 10 giorni consecutivi dal _____ senza opposizioni ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 – 3° comma – D. Legislativo del 18 agosto 2000 N. 267.

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE

Pescara, li _____

COMUNE DI PESCARA

N. _____ di prot.

Pescara, li _____

FASCICOLO UFFICIO

All'Ufficio _____

All'Ufficio _____

...per i provvedimenti di competenza.

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE
