



Città di Pescara

PUMS

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

Decreto Legislativo 257/2016

Direttiva 2014/94/UE

RAPPORTO AMBIENTALE

Direttiva Comunitaria 2001/42/CE

Decreto Legislativo 152/2006 (Art. 13)

Decreto Legislativo 4/2008

COMUNE DI PESCARA

Assessorato ai Lavori Pubblici, Mobilità, Viabilità e Trasporti

Settore Energia Sostenibilità e Mobilità

Settore Lavori Pubblici

Settore Ambiente e Verde

GRUPPO DI LAVORO

Avv. Luigi Albore Mascia

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

Ing. Giuliano Rossi

Dirigente Settore Energia Sostenibilità e Mobilità, RUP

Arch. Pier Giorgio Pardi

Progettista, Responsabile del Servizio Viabilità Manutenzione Stradale

Dott. Geol. Edgardo Scurti

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

Arch. Giancarla Fabrizio

Responsabile del Servizio Pianificazione Mobilità Trasporti e Parcheggi

Arch. Luisa Volpi

Tecnico incaricato VAS

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

Prof. Arch. Roberto Mascarucci

Supporto al RUP

5 novembre 2020

NOTA RELATIVA ALLA PROCEDURA DI VAS CON RIFERIMENTO ALLA SOVRAPPOSIZIONE DELLE OPERE PREVISTE DAL PUMS CON LE RELATIVE CLASSIFICAZIONI PAI E PSDA INSISTENTI SUL TERRITORIO COMUNALE

I piani in oggetto (PSDA, PAI) sono stati presi in considerazione nella fase preliminare di *scoping* al fine di evidenziare la coerenza tra obiettivi del PUMS e obiettivi degli strumenti sovraordinati e verificare la eventuale presenza di conflittualità tra le previsioni del PUMS e i vincoli di tutela idrogeologica PAI (Piano per l'Assetto Idrogeologico – Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi) e PSDA (Piano Stralcio Difesa Alluvioni) insistenti sul territorio comunale.

Successivamente, nel Rapporto Ambientale, la coerenza con i piani PAI e PSDA è stata valutata in termini “qualitativi” (poiché non quantificabili al momento i potenziali livelli di rischio delle opere previste dal PUMS) e di rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

È stata dunque effettuata dall'ufficio competente, come richiesto dal Servizio Genio Civile Regionale, la sovrapposizione delle cartografie tematiche relative ai due strumenti (PAI, PSDA) con la tavola del PUMS (Tavola 1) recante le opere strategiche di breve, medio e lungo periodo.

Tale studio ha evidenziato i seguenti elementi di criticità:

TAVOLA 1a - Opere strategiche di breve, medio e lungo periodo con sovrapposizione PAI

Le opere potenzialmente in conflitto con il vincolo di tutela idrogeologica posto dal PAI (Piano per l'Assetto Idrogeologico – Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi) riguardano la realizzazione di nuove infrastrutture previste nel lungo periodo e precisamente:

- N. 26 - Realizzazione dello svincolo Colle Caprino con relativo raccordo stradale - In fase di approvazione da parte di Anas Spa (finanziamento Anas Spa);
- N. 27 - Collegamento Strada Comunale Prati-Via Colle Innamorati - In fase di programmazione (finanziamento comunale).

TAVOLA 1b - Opere strategiche di breve, medio e lungo periodo con sovrapposizione PSDA

Le opere potenzialmente in conflitto con il vincolo idraulico posto dal PSDA (Piano Stralcio Difesa Alluvioni) riguardano la realizzazione e/o il completamento delle seguenti infrastrutture e parcheggi previsti nel lungo periodo:

- N. 22 - Prolungamento dell'Asse all'interno della città tra Piazza della Marina e Lungomare Papa Giovanni XIII ed eliminazione dello svincolo della Circonvallazione SS714 (competenza Anas);
- N. 25 - Realizzazione parcheggio Pescara Ovest (in sinistra del fiume) da realizzare su Via del Circuito (zona Capacchietti), in prossimità del Ponte Villa Fabio (Parcheggi di Scambio P.U.E. 5.20).

All'esito delle valutazioni effettuate, sono state poste sotto osservazione dalla VAS, in via precauzionale, le seguenti azioni (pag. 79, 80 del Rapporto Ambientale) ricadenti in ambiti di pericolosità idraulica:

- **Razionalizzazione e completamento della rete infrastrutturale extraurbana e urbana principale**
 - A. Prolungamento dell'Asse Attrezzato fino al porto (N. 22);
 - B. Realizzazione dello svincolo Colle Caprino con relativo raccordo stradale (N. 26);

C. Collegamento Strada Comunale Prati-Via Colle Innamorati (N. 27).

▪ **Creazione di un sistema di parcheggi di attestazione e di scambio**

D. Realizzazione parcheggio Pescara Ovest (in sinistra del fiume) da realizzare su Via del Circuito (zona Capacchietti), in prossimità del Ponte Villa Fabio (N. 25);

È stato altresì precisato che: *“...sarà necessario, in fase progettuale degli interventi previsti, laddove richiesto dalle NTA del PSDA, predisporre apposito studio di compatibilità idraulica, come osservato dall’Autorità competente - Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali - con nota n. 0113752/19 del 11/04/2019, acquisita agli atti con prot. PEC n. 67621 del 11/04/2019...”*

Di seguito sono riportati gli stralci dei documenti di VAS in cui si richiamano i piani PAI e PSDA e si valutano le possibili interazioni con essi.

RAPPORTO PRELIMINARE

- Pag. 18, 19 – Rapporto con piani e programmi

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

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

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

- Pag. 50 - Temi e questioni ambientali rilevanti, descrizione delle componenti ambientali e possibili interferenze con il PUMS.

Suolo e sottosuolo	Evidenziare eventuali aree vincolate e situazioni di rischio.	Apparentemente tale settore non subisce interferenze con le possibili azioni del PUMS ad eccezione di eventuali specifiche localizzazioni infrastrutturali di nuova pianificazione che possano in qualche modo interferire con tale componente.
--------------------	---	---

- Pag. 78 – Matrice degli effetti, possibili interazioni tra obiettivi del PUMS e componenti ambientali.

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

RAPPORTO AMBIENTALE

- Pag. 23 - Recepimento istanza

Valutazione Ambientale Strategica

Rapporto Ambientale

Istanza n. 1 - Regione Abruzzo - Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali

Raccomandazioni

In fase progettuale degli interventi previsti, laddove richiesto dalle NTA del PSDA, sia predisposto apposito studio di compatibilità idraulica che sia:

- redatto ai sensi dell'art.8 delle suddette NTA del PSDA;
- predisposto in applicazione delle linee guida e dei criteri indicati nell'allegato D delle suddette NTA;
- capace di offrire valutazioni puntuali sulle potenziali alterazioni del regime idraulico causate dalle nuove previsioni urbanistiche, con particolare riguardo alle destinazioni d'uso e ai progetti di nuovi insediamenti residenziali, produttivi, di servizi, di infrastrutture;
- capace di offrire indicazioni per garantire il mantenimento o il miglioramento dei livelli di permeabilità dei suoli ovvero per adottare idonee misure compensative, con particolare riguardo all'identificazione di nuove aree capaci di favorire l'infiltrazione delle acque, alla realizzazione di nuovi volumi di laminazione anche al di fuori delle aree perimetrare, all'individuazione di limiti massimi di portate di smaltimento nel reticolo idrografico di acque meteoriche per ogni ettaro di superficie scolante;
- predisposto per tutti i nuovi interventi, opere, attività consentite dal PSDA allo scopo di impedire l'aumento delle situazioni di pericolosità nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 7, comma 3 delle suddette NTA.

Recepimento

Le indicazioni riguardanti la predisposizione di apposito studio di compatibilità idraulica saranno prese in considerazione in fase progettuale degli interventi previsti dal PUMS. Nel Rapporto Ambientale di VAS viene comunque valutata la coerenza tra gli obiettivi/azioni del piano e le gli obiettivi di sostenibilità del PSDA, al fine di garantire la prevenzione dei rischi e il rispetto delle norme in materia.

- Pag. 32, 33 - Tabella obiettivi di sostenibilità – punto 5b, 7b, 7c

Valutazione Ambientale Strategica

Rapporto Ambientale

	2g	Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050 (Libro Bianco sui Trasporti, PER).
	2h	Razionalizzare il sistema della logistica urbana favorendo in città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO ₂ entro il 2030 (Libro Bianco sui Trasporti).
3 - Salute e sicurezza	3a	Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada (ridurre del 50% il numero di vittime entro il 2030) e ridurre del 50% le lesioni gravi entro il 2030 (Ob. UE "Vision Zero")
	3b	Migliorare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità. (LG PUMS, PGTU, SUS)
	3c	Limitare gli effetti nocivi derivanti dall'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici ed al rumore ambientale.
4 - Biodiversità, flora e fauna	4a	Garantire la conservazione della biodiversità, intesa come la varietà degli organismi viventi, la loro variabilità genetica ed i complessi ecologici di cui fanno parte, ed assicurare la salvaguardia e il ripristino dei servizi ecosistemici al fine di garantirne il ruolo chiave per la vita sulla Terra e per il benessere umano (Strategia Nazionale per la Biodiversità del 2011)
5 - Acqua e corpi idrici	5a	Prevenire e ridurre l'inquinamento dei corpi idrici, preservarne la capacità naturale di auto depurazione e garantire la raccolta degli scarichi e della loro depurazione (D.Lgs. 152/06, PTA)
	5b	Conseguire un assetto fisico dell'ambito fluviale compatibile con la sicurezza idraulica, l'uso della risorsa idrica, l'uso del suolo (ai fini insediativi, agricoli, industriali) e la salvaguardia delle componenti naturali ed ambientali (PSDA, PAI).
6 - Qualità dell'aria	6a	Ridurre emissioni di gas inquinanti (Dir. 2001/81/CE; Dir. 2010/75/UE; Str. tematica UE su inquinamento atmosf.)
	6b	Rientrare nei valori limite in termini di giornate annuali di superamento di presenza nell'aria delle polveri sottili (D.Lgs 155/2010).
7 - Suolo e sottosuolo	7a	Azzerare il consumo di suolo entro il 2050 (Parlamento Europeo e Consiglio, 2013), allinearne alla crescita demografica e non aumentare il degrado del territorio entro il 2030 (UN, 2015).
	7b	Conservare, difendere e valorizzare il suolo sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato e tutelare le aree a rischio di dissesto idrogeologico (PAI).
	7c	Ridurre i rischi provocati da attività umane (aree degradate, siti contaminati...) e proteggere la popolazione dal rischio idraulico, geologico, geomorfologico e sismico.
8 - Paesaggio e patrimonio storico-culturale	8a	Tutelare il paesaggio, il patrimonio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale e la razionale utilizzazione delle risorse, nonché la difesa attiva e la piena valorizzazione dell'ambiente (PRP).
9 - Energia ed effetto serra	9a	Ridurre le emissioni di gas serra provenienti dai trasporti e delle sostanze lesive per la fascia di ozono del 60% al 2050. (LG PUMS, PER)
	9b	Ridurre la dipendenza del settore dei trasporti dal petrolio, in linea con il principio della de-carbonizzazione dei trasporti (Libro Bianco sui Trasporti)
	9c	Aumentare l'utilizzo di fonti rinnovabili in sostituzione delle fonti fossili (PER).
	9d	Ridurre i consumi energetici e promuoverne il risparmio (PER).
10 - Rumore	10a	Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona. (Dir. Eu. 2002/49/CE, D. Lgs 194/2005)
	10b	Ridurre il numero di abitanti esposti a livelli elevati di rumore attraverso interventi di mitigazione acustica e di pianificazione urbanistica o sulla mobilità (Piano d'Azione).

Tabella 3.3 - Obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento

- Pag. 59 – Analisi SWOT

7 - Suolo e sottosuolo	
PUNTI DI FORZA (interni)	PUNTI DI DEBOLEZZA (interni)
<p>TUTELA DEL SUOLO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dal Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico (PAI) "Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi" emerge che l'intera fascia costiera, entro il margine della linea ferroviaria, non è interessata da fenomeni di pericolosità. • Il Piano di Bacino (PSDA) individua e perimetra le aree di pericolosità idraulica al fine di salvaguardare le attività antropiche, gli interessi ed i beni vulnerabili esposti a danni potenziali. Il piano disciplina le attività antropiche e l'impiego delle risorse allo scopo di rendere compatibili le utilizzazioni del territorio esistenti o programmate con le situazioni di pericolosità idraulica rilevate, evitando la creazione di nuove situazioni di rischio. • Lo Studio di Micro Zonazione Sismica (MZS) effettua una valutazione della pericolosità sismica locale individuando le zone di territorio caratterizzate da comportamento sismico omogeneo. Sul territorio pescarese sono definite due tipologie di zone omogenee: zone stabili suscettibili di amplificazioni locali; zone di attenzione per instabilità. <p>CONSUMO DI SUOLO</p> <ul style="list-style-type: none"> • La sostanziale riduzione del consumo di territorio è un obiettivo prioritario del Piano Regolatore Generale (PRG), recepito anche dagli altri strumenti di pianificazione/programmazione comunali (PGTU, SUS, PUMS). 	<p>TUTELA DEL SUOLO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le aree interessate da dissesti a 3 livelli di pericolosità (alta, media, bassa) individuate dal PAI si concentrano in sui versanti collinari del territorio comunale. • Dai Piani di Bacino desumiamo, in linea generale, gli elementi di criticità del territorio. Nel caso di Pescara, la presenza del fiume rappresenta un elemento di debolezza e fragilità del territorio. • Le zone di attenzione per instabilità individuate sono: la piana costiera, nord e sud; la piana alluvionale del Fiume Pescara, la sua porzione terminale nella zona di paleo delta e la piana alluvionale di Fosso Grande. • La carta delle Frequenze Fondamentali di Risonanza individua inoltre due zone: la zona collinare e la zona di pianura alluvionale. <p>CONSUMO DI SUOLO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il suolo è una risorsa di fatto non rinnovabile, visti i tempi estremamente lunghi necessari per la formazione di nuovo suolo, ma fondamentale non solo per la produzione alimentare e per le attività umane, ma anche come riserva di biodiversità, supporto per la chiusura dei cicli degli elementi nutritivi e per l'equilibrio della biosfera. • Pescara è il comune con maggiore perdita di suolo della provincia. I dati sul consumo di suolo del Comune Pescara aggiornati al 2018 mostrano un incremento rispetto al 2015: suolo consumato = 1754.9 ha pari al 51.3% (38,01% nel 2015); l'incremento di suolo consumato nel 2018 è di 7.570 ha (fonte ISPRA).
OPPORTUNITÀ (esterne)	MINACCE (esterne)
<p>TUTELA DEL SUOLO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le opere di messa in sicurezza dagli eventi idrogeologici programmati nei Piani di bacino possono costituire un'opportunità per l'adeguamento e la realizzazione di nuove infrastrutture. <p>CONSUMO DI SUOLO</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'Abruzzo, con il 5,15% di consumo totale di suolo, è al di sotto del consumo medio italiano. • Nella misurazione delle superfici del territorio, alterate direttamente o indirettamente dal consumo di suolo a livello regionale, l'Abruzzo presenta una percentuale del 42%, inferiore alla media nazionale che si attesta sul 54,9% (Rapporto ISPRA 2015). • Sebbene la protezione ambientale rappresenti una priorità sancita da accordi internazionali e comunitari, a livello nazionale gli impegni sono stati ampiamente disattesi; tuttavia, la crescente consapevolezza dell'importanza ambientale dei suoli e del territorio, della necessità di contrastarne il progressivo degrado, lascia sperare che nel futuro si adotteranno politiche di conservazione del suolo più efficaci. 	<p>TUTELA DEL SUOLO</p> <ul style="list-style-type: none"> • La forte pressione insediativa sulle aree costiere e di fondovalle può determinare situazioni di rischio legato alla componente idraulica. <p>CONSUMO DI SUOLO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rispetto al consumo effettivo del suolo, l'Abruzzo, con una percentuale pari a 11,8 su una media nazionale di 10,80%, si colloca fra le regioni a maggior consumo. • A livello provinciale, il consumo più elevato di suolo si registra nella provincia di Pescara (5,1%). • In generale, le principali tipologie di copertura artificiale che vengono considerate causa di consumo di suolo, in cui si concentra la gran parte della superficie persa, sono le infrastrutture di trasporto che rappresentano circa il 41% del totale del suolo consumato. Di queste, il contributo più significativo viene dalle strade asfaltate (10% in ambito urbano, 11,6% in ambito rurale e 2,9% in ambito naturale) e dalle strade sterrate (15,5%, prevalentemente in aree agricole).

- Pag. 65 - tabella riepilogativa degli indicatori di valutazione (qualitativa/quantitativa) riferiti a ciascun obiettivo di sostenibilità e raggruppati per componente (punto 5b, 7b, 7c).

5 - Acqua e corpi idrici (superficiali e sotterranei)	5a	Prevenire e ridurre l'inquinamento dei corpi idrici, preservarne la capacità naturale di auto depurazione e garantire la raccolta degli scarichi e della loro depurazione (D.Lgs. 152/06, PTA)	Valutazione qualitativa sulla coerenza
	5b	Conseguire un assetto fisico dell'ambito fluviale compatibile con la sicurezza idraulica, l'uso della risorsa idrica, l'uso del suolo (ai fini insediativi, agricoli, industriali) e la salvaguardia delle componenti naturali ed ambientali (PSDA, PAI).	Valutazione qualitativa sulla coerenza
6 - Qualità dell'aria	6a	Ridurre le emissioni di gas inquinanti (Dir. 2001/81/CE; Dir. 2010/75/UE; Str. tematica UE su inquin, atmosf.)	Tasso medio annuo di polveri sottili Tasso medio annuo di biossido di azoto NO2 Indice di qualità dell'aria
	6b	Rientrare nei valori limite in termini di giornate annuali di superamento di presenza nell'aria delle polveri sottili (D.Lgs 155/2010).	Giornate nell'anno di superamento del limite di polveri sottili
7 - Suolo e sottosuolo	7a	Azzerare il consumo di suolo entro il 2050 (Parlamento Europeo e Consiglio, 2013), allinearne alla crescita demografica e non aumentare il degrado del territorio entro il 2030 (UN, 2015).	Suolo consumato per la realizzazione di infrastrutture e parcheggi
	7b	Conservare, difendere e valorizzare il suolo sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato e tutelare le aree a rischio di dissesto idrogeologico (PAI).	Valutazione qualitativa sulla coerenza
	7c	Ridurre i rischi provocati da attività umane (aree degradate, siti contaminati...) e proteggere la popolazione dal rischio idraulico, geologico, geomorfologico e sismico.	Valutazione qualitativa sulla coerenza
8 - Paesaggio e patrimonio storico-culturale	8a	Tutelare il paesaggio, il patrimonio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale e la razionale utilizzazione delle risorse, nonché la difesa attiva e la piena valorizzazione dell'ambiente (PRP).	Valutazione qualitativa sulla coerenza
9 - Energia ed effetto serra	9a	Ridurre le emissioni di gas serra provenienti dai trasporti e delle sostanze lesive per la fascia di ozono del 60% al 2050. (LG PUMS, PER)	Fattore di emissione media di CO2
	9b	Ridurre la dipendenza del settore dei trasporti dal petrolio, in linea con il principio della decarbonizzazione dei trasporti (Libro Bianco sui Trasporti)	Estensione rete TPL in sede propria Parco auto circolante Numero colonnine ricarica elettriche

- Pag. 79 - Tabella 6.3 - Matrice di valutazione degli effetti delle azioni di piano sulle componenti ambientali (coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale).

Obiettivi di sostenibilità	Creazione di una direttrice di trasporto pubblico ecologico in sede propria	Sviluppo dell'integrazione sinergica tra TPL e mobilità ciclistica	Regolamentazione del traffico, della mobilità e della sosta in alcune aree della città	Razionalizzazione e completamento della rete infrastrutturale extraurbana e urbana di accesso e di attraversamento	Realizzazione di una rete organica di piste ciclabili, stalli per bici, ciclostazioni	Promozione della mobilità sostenibile attraverso politiche di incentivazione immateriale	Sviluppo SFMR attraverso l'uso locale della linea ferroviaria	Realizzazione di sistemi per favorire la city logistic (ciclo logistica)	Riqualificazioni degli spazi pubblici della città (prog. Periferie)	Aumento della dotazione di verde urbano e delle sistemazioni ambientali a verde di porzioni rilevanti di spazi pubblici urbani	Progetto Greenways Dannunziane
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Innalzare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo complesso											
Migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche											
Riqualificare il tessuto edilizio e gli spazi di interesse collettivo e migliorare l'equità nella distribuzione di risorse e servizi per rafforzare la coesione e l'integrazione sociale											
Favorire l'accessibilità alle zone turistiche											
Assicurare a tutti i cittadini reali opzioni di trasporto che consentano l'accesso ai servizi fondamentali e alle principali destinazioni urbane											
Migliorare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci											
Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili											
Razionalizzare la rete infrastrutturale esistente...											
Ridurre la pressione del traffico veicolare e la presenza dei veicoli nelle aree centrali											
Migliorare le condizioni di spostamento per l'utenza debole o a ridotta mobilità											
Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050.											
Favorire in città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO ₂ entro il 2030.											
Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada											
Migliorare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità.											
Limitare gli effetti nocivi derivanti dall'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici ed al rumore ambientale											
Garantire la conservazione della biodiversità ed assicurare la salvaguardia e il ripristino dei servizi ecosistemici ...											
Prevenire e ridurre l'inquinamento dei corpi idrici, preservarne la capacità naturale di auto depurazione e garantire la raccolta degli scarichi e della loro depurazione											
Conseguire un assetto fisico dell'ambito fluviale compatibile con la sicurezza idraulica, l'uso della risorsa idrica, l'uso del suolo e la salvaguardia delle componenti naturali ed ambientali											
Ridurre emissioni di gas inquinanti (Dir. 2001/81/CE; Dir. 2010/75/UE; Str. tematica UE su inquin, atmosf.)											
Rientrare nei valori limite in termini di giornate annuali di superamento di presenza nell'aria delle polveri sottili (D.Lgs 155/2010).											
Azzerare il consumo di suolo entro il 2050											
Conservare, difendere e valorizzare il suolo sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato e tutelare le aree a rischio di dissesto idrogeologico											
Ridurre i rischi provocati da attività umane e proteggere la popolazione dal rischio idraulico, geologico, geomorfologico e sismico											

- Pag. 80 - Valutazione di sintesi

All'esito delle valutazioni fin qui effettuate, sono dunque poste sotto osservazione le seguenti azioni:

- **Razionalizzazione e completamento della rete infrastrutturale extraurbana e urbana principale**
 - A. Prolungamento dell'Asse Attrezzato fino al porto;
 - B. Realizzazione dello svincolo Colle Caprino con relativo raccordo stradale;
 - C. Collegamento Strada Comunale Prati-Via Colle Innamorati.
- **Creazione di un sistema di parcheggi di attestazione e di scambio**
 - D. Realizzazione parcheggio Pescara Ovest (in sinistra del fiume) da realizzare su Via del Circuito (zona Capacchietti), in prossimità del Ponte Villa Fabio;
 - E. Realizzazione parcheggio Pescara Sud-Ovest (in destra del fiume) in fase di realizzazione all'interno del costruendo polo polivalente denominato "La City", con accesso da Via Tiburtina Valeria;
 - F. Realizzazione parcheggio Pescara Sud da realizzare in località San Silvestro Spiaggia, in prossimità dello svincolo Pescara Sud del raccordo stradale che collega la Tangenziale con la SS 16.

Gli impatti potenzialmente prodotti dalla realizzazione delle opere suddette sono essenzialmente riconducibili a due tipologie:

- impatti derivanti dall'eventuale intervento strutturale e/o infrastrutturale su aree riconosciute come particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale o paesaggistico (azioni A, B, C, D,F);
- impatti dovuti alla localizzazione di funzioni e attività considerate come nuovi attrattori di traffico (azioni D, E, F).

In particolare, per le azioni A e D, ricadenti in ambiti di pericolosità idraulica, sarà necessario, in fase progettuale degli interventi previsti, laddove richiesto dalle NTA del PSDA, predisporre apposito studio di compatibilità idraulica, come osservato dall'Autorità competente - Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali - con nota n. 0113752/19 del 11/04/2019, acquisita agli atti con prot. PEC n. 57621 del 11/04/2019 (vedi tabella 2.2).