



**COMUNE DI PESCARA**

## **ATTO DI DETERMINAZIONE**

Numero del Registro settoriale delle determinazioni: 213 del 14/12/2020  
Numero del Registro generale delle determinazioni: 2031 del 15/12/2020

**Oggetto: “PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE” - PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA EX ARTT.13 E SEGUENTI DEL DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006 N. 152 E SS. MM. E II. (TUA). ADOZIONE DELLA DETERMINAZIONE MOTIVATA DI CONCLUSIONE POSITIVA DEI LAVORI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI. ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO AI SENSI DELL'ART.15, COMMA 1 DEL TUA**

Ufficio proponente: Servizio Geologia, Siti Contaminati, VAS e BB. AA.

Settore proponente: **Settore Ambiente e Verde**

Responsabile del Settore: **Arch. Emilia Fino**

**Premesso che:**

- con decreto del Direttore Generale n.2 del 08.08.2019 è stata approvata la Microstruttura dell'Ente e le relative declaratorie;
- con deliberazione di G.C. n.534 del 08.08.2019 si è preso atto della Microstruttura dell'Ente e le relative declaratorie; le competenze in materia VAS di cui al Titolo II del D.Lgs. 152/2006 (c.d. Testo Unico sull'Ambiente, di seguito TUA) sono state ascritte al Servizio Geologia, Siti Contaminati, VAS e BB. AA., incardinato in questo Settore, che quindi riveste, per il Comune di Pescara, l'Autorità Competente con l'accezione di cui all'art. 5, comma 1 del TUA;
- a seguito del provvedimento dirigenziale prot. 180359 del 19.11.2018, rinnovato dapprima con determinazione dirigenziale n.1870 del 1.10.2019, successivamente con determinazione dirigenziale n.1614 del 20.10.2020, il responsabile del Servizio Geologia, Siti Contaminati, VAS e BB.AA. è nominato responsabile del procedimento per procedure di competenza;
- in riferimento alla procedura richiamata in oggetto, con provvedimento dirigenziale n. gen. 02434 del 13.12.2019, si è conclusa la fase di consultazione preliminare di cui all'art. 13, commi 1 e 2 del TUA;
- con nota Protocollo N.0088277/2020 del 02.07.2020, il Dirigente del Settore Energia, Sostenibilità e Mobilità, nelle sue vesti, per il comune di Pescara, di Autorità Procedente e Proponente con l'accezione di cui all'art. 5, comma 1 del TUA, ha trasmesso il progetto di PUMS adeguato ai risultati della fase di consultazione preliminare, nonché il relativo Rapporto Ambientale (di seguito RA) e la Sintesi Non Tecnica

**Ritenuto utile**, così come raccomandato all'art. 9, commi 1 e 2 del TUA, acquisire gli elementi informativi e le valutazioni delle altre autorità pubbliche interessate attraverso l'istituto di semplificazione amministrativa della Conferenza dei Servizi

**Richiamata** la nota prot. n. 0125049/2020 del 10.09.2020 con la quale è stata indetta, ai sensi art. 14, comma 2, della Legge n. 241/1990 e ss. mm. e ii., la Conferenza dei Servizi i cui lavori si sono svolti con le modalità di cui all'art. 14-bis della L. 241/90, in forma semplificata e in modalità asincrona, coinvolgendo gli Enti/Uffici che sono stati considerati Soggetti con Competenza Ambientale di seguito elencati:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare DPH - Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio - Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali (DVA)
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo
- Gruppo Carabinieri – Forestali
- DIREZIONE ASL PESCARA Dipartimento di Prevenzione - Ufficio Igiene Epidemiologia e Sanità Pubblica
- Provincia di Pescara Settore I - Pianificazione Territoriale, Lavori Pubblici, Viabilità, Edilizia Scolastica, Patrimonio e Genio Civile
- Regione Abruzzo DPE - Dipartimento Infrastrutture e Trasporti
  - Servizio Programmazione dei Trasporti
  - Servizio Porti, Aeroporti, Dighe
  - Servizio Reti Ferroviarie, Viabilità e Impianti Fissi
  - Servizio di Trasporto Pubblico
  - Servizio Difesa Idraulica, Idrogeologica e della Costa
  - Servizio Genio Civile Pescara
- Regione Abruzzo DPC – Dipartimento Territorio - Ambiente
  - Servizio Valutazioni Ambientali
  - Servizio Gestione Demanio Idrico e Fluviale
  - Servizio Gestione e Qualità delle Acque
  - Servizio Politica Energetica, Qualità dell'Aria, S.I.N.A. e Risorse Estrattive del Territorio
  - Servizio Gestione dei Rifiuti
  - Servizio Prevenzione dei Rischi di Protezione Civile
  - Servizio Emergenze di Protezione Civile
  - Servizio Programmazione Attività di Protezione Civile
- Regione Abruzzo DPH - Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio
  - Servizio Programmazione, Innovazione e Competitività
  - Servizio Politiche Turistiche, Demanio Marittimo e Sostegno alle Imprese
  - Servizio Beni e Attività Culturali
  - Servizio Governo del Territorio, Beni Ambientali, Aree Protette e Paesaggio
- ARTA Abruzzo Sede Centrale Gruppo di Lavoro VAS
- ARAP Abruzzo - Azienda Regionale Attività Produttive

- Ferrovie dello Stato Italiane
- RFI Rete Ferroviaria Italiana - Direzione Territoriale Produzione
- ATO Abruzzo
- T.U.A. Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A.
- ANAS S.p.A. - Direzione Generale
- ANAS S.p.A. - Area Compartimentale Abruzzo
- ACA Spa Azienda Comprensoriale Acquedottistica Direzione Tecnica
- ENAV Spa Area operativa – Prog. e spazi aerei – settore ostacoli
- ENAC Spa Direzione Centrale Attività Aeronautiche - Direzione Operazioni - Centro
- Città di Pescara
  - Settore Protezione Civile e Gestione Spazi Pubblici
  - Settore Sviluppo Economico
  - Settore Pianificazione del Territorio e Antiabusivismo
  - Settore Polizia Municipale
  - Settore Lavori Pubblici

Sono stati inoltre coinvolti tutti i portatori di interesse pubblici o privati, individuali e collettivi, di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati aprendo e pubblicando la nota di indizione e del progetto c/o l'albo pretorio comunale online, c/o la sezione del sito Amministrazione Trasparente/Pianificazione e Governo del Territorio e c/o la pagina del sito dedicato del Comune di Pescara "Ambiente e Paesaggio", raggiungibile all'indirizzo [http://ambiente.comune.pescara.it/?page\\_id=2770](http://ambiente.comune.pescara.it/?page_id=2770)

#### Considerato che:

- oggetto dei lavori della Conferenza dei Servizi era:
  - **“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile”** - Procedura di Valutazione Ambientale Strategica ex artt.13 e seguenti del TUA: presa visione, ai sensi dell'art. 14, comma 2 del TUA, della proposta di Piano e dei relativi “Rapporto Ambientale” e “Sintesi non Tecnica” per la produzione di eventuali osservazioni in forma scritta, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi che saranno poi istruiti per l'emissione del parere motivato di cui all'art. 15, comma 1 del TUA.
- il termine entro il quale le Amministrazioni coinvolte avrebbero dovuto rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza è decorso il 16 novembre 2020, come da trasmissione della proposta di Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica ai sensi dell'art. 13, comma 5 TUA, inviata con PEC n. 0125049/2020 del 10.09.2020;
- entro tale data sono pervenuti i seguenti pareri:
  - relazione tecnica dell'**ARTA Abruzzo** - Direzione Centrale - Area Tecnica, acquisito al prot. n. 0164526/2020 del 17.11.2020, i cui contenuti sono di seguito testualmente riportati:

<<Il Comune di Pescara ha trasmesso il Rapporto Ambientale (RA) relativo alla procedura in epigrafe con nota registrata al protocollo ARTA con numero 40.225 del 10/09/2020.

L'analisi del Rapporto Ambientale è stata effettuata sulla base delle previsioni contenute nel D. Lgs.152/06 e ss.mm.ii. nello specifico Allegato VI e di quanto richiesto nella precedente fase di consultazione del rapporto preliminare (art. 13 – scoping).

#### *Analisi dei documenti.*

Il documento dà evidenza della precedente fase di consultazione e a pagina 22 sono riportati i contributi pervenuti dai Soggetti con Competenze Ambientali intervenuti (Regione Abruzzo – Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali, Rete Ferroviaria Italiana e ARTA) con le relative osservazioni e richieste.

Il contenuto del parere e le indicazioni in esso espresse da questa Agenzia sono correttamente riportate nella specifica sezione del Rapporto. Infatti, nel parere prot. n. 25130 del 21/05/19, oltre a suggerire l'utilizzo della sovrapposizione delle carte tematiche per l'individuazione delle diverse alternative e delle priorità di intervento (che nel RA si afferma di accogliere), si chiedeva di inserire o dettagliare i seguenti contenuti:

- coerenza interna;
- azioni di mitigazione e compensazione;
- indicatori maggiormente affini alle previsioni e agli obiettivi del PUMS.

Il Rapporto Ambientale, da pagina 37, illustra la correlazione tra *finalità generali – obiettivi strategici e strategie/azioni*, mentre da pagina 44 sviluppa la coerenza interna e a pagina 79 si trova una matrice di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Le misure di mitigazione sono riportate a pagina 83.

Infine, il documento contiene numerosi indicatori che hanno lo scopo di misurare/monitorare diversi aspetti del Piano, dalla sua attuazione, alla scelta delle alternative, alla quantificazione dei suoi impatti ambientali.

### *Considerazioni e conclusioni.*

Il Rapporto Ambientale ricalca l'impostazione del Rapporto di Scoping già condiviso e ne integra i contenuti inserendo quelli richiesti nelle osservazioni formulate nella precedente fase di consultazione.

Pertanto, si prende atto dell'attuale struttura e contenuto del Rapporto Ambientale.

Tuttavia, in merito agli indicatori proposti, si suggerisce l'introduzione di nuove grandezze capaci di analizzare nello specifico l'efficacia delle azioni proposte rispetto agli obiettivi a cui fanno riferimento.

Ad esempio, accanto all'indicatore *estensione dei parcheggi di scambio e di attestazione*, che valuta lo stato di attuazione di quanto previsto dal piano, occorrerebbe prevedere un indicatore che valuti il reale utilizzo di tali strutture, per verificare come le previsioni del PUMS assolvano alle funzioni per le quali sono state elaborate. In tal senso, si potrebbe inserire il *tasso di occupazione media* di tali parcheggi.

Analogamente, prevedere un indicatore, che tenga conto del numero di sanzioni elevate per divieto di sosta e infrazioni simili, consentirebbe di valutare la risposta della popolazione alle modifiche proposte in materia di mobilità alternativa al mezzo privato. Un numero elevato di contravvenzioni evidenzierà che quanto pianificato non è utile al raggiungimento dell'obiettivo di una mobilità dolce, ed in particolare al raggiungimento dell'obiettivo di favorire l'utilizzo del mezzo pubblico e darà pertanto evidenza che le scelte attuate in tal senso non sono state accettate dalla popolazione, comportando la necessaria revisione del Piano.

All'indicatore Suolo consumato per la realizzazione di infrastrutture e parcheggi potrebbero essere associati indicatori che tengano conto del consumo di suolo rispetto alle superfici destinate a parcheggio e rispetto ai km di strada che si sviluppano in città (es. superfici occupate da strade/km di strade per senso di marcia; superfici occupate da parcheggi/numero parcheggi).

Infine, fra le azioni di piano, si suggerisce di considerare l'individuazione di tratti viari a senso unico, la cui ampiezza sia tale da permettere il passaggio da parcheggi in senso di marcia a parcheggi a spina di pesce, aumentando in questo modo il numero di parcheggi disponibili, potrebbe costituire un'ulteriore possibilità di azione per limitare gli impatti della circolazione automobilistica. Analogamente, lo stesso risultato si otterrebbe con la previsione del senso unico e la creazione di parcheggi nelle di vie secondarie attualmente a doppio senso di marcia.>>

- parere della **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo** MiBACT\_SABAP-CH-PE|16/11/2020|0005763-P acquisito al prot. n. 0164027/2020 del 16.11.2020, di seguito testualmente riportato:

<<Con riferimento alla pratica in oggetto, pervenuta il 10.09.2020 con prot. 125049 e acquisita il 11.11.2020 al prot. Sabap Ch-Pe con il 5517, e successivamente ritrasmessa il 09.11.2020 con prot. 159187 e acquisita il 11.11.2020 al prot. con il n. 5521 e pervenuta, questa Soprintendenza:

- considerato che il Piano prevede la creazione di un sistema urbano di trasporti che persegue diversi obiettivi, contemplando tra le opere da realizzare anche quelle viarie di notevole impatto paesaggistico, evidenziate quali criticità del piano: codice 22 – Prolungamento dell'asse attrezzato, codice 25 – Realizzazione parcheggio Pescara Ovest (in sinistra del fiume) su Via del Circuito, codice 26 – Realizzazione Svincolo Colle Caprino, codice 27 – Collegamento Strada Comunale Prati/Via Colle Innamorati;

- considerato che il Piano individua, nell'analisi del contesto ambientale, aree sensibili da tutelare con specifiche norme, quali:

- la fascia costiera, quale area tutelata per legge (D.Lgs. 42/2004, art. 142 comma 1 lett. a e b);
- le colline litoranee di San Silvestro e Colle del Telegrafo, tutelate dal vincolo paesaggistico (D.M. 07/05/1974);
- la Riserva Naturale di Santa Filomena, istituita con D.M. del 13 luglio 1977 (GURI n. 219 del 11/08/1977), comprendente anche fascia di la pineta litoranea che prosegue verso nord nel territorio comunale di Montesilvano e quella verso sud posta tra la foce del Torrente Vallelunga e il confine con Francavilla al Mare;
- la Riserva Naturale Regionale Pineta Dannunziana, istituita con L. R. n.96 del 28/06/2000 la cui gestione, inizialmente affidata alla Provincia, venne trasferita al Comune nel 2001 con L.R. n. 19 del 9/04/2001;
- l'ambito fluviale e la relativa vegetazione ripariale, quali aree tutelate per legge (D.Lgs. 42/2004, art. 142 comma 1 lett. a e b).

- considerato che la direttiva 2001/42/CE, art. 5, prescrive l'obbligo di individuare, descrivere e valutare *“le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale di riferimento del piano o del programma al fine di selezionare la soluzione più efficace per minimizzare gli impatti sull'ambiente in generale e sul paesaggio”*;

- valutato che gli obiettivi di sostenibilità inerenti la tutela, la valorizzazione del paesaggio e del patrimonio storico-culturale non sono stati affrontati direttamente dal PUMS e che l'attenzione su tali aspetti verrà demandata alle fasi di esecuzione degli interventi;

- considerato, altresì, che il contesto urbano della città di Pescara non può assorbire ulteriori antropizzazioni incongrue con il contesto paesaggistico/ambientale del territorio, che tendono ad un ulteriore degrado, piuttosto che al recupero delle residue qualità ancora presenti;

- atteso che, ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs 42, anche i comuni, *cooperano con il Ministero nell'esercizio delle funzioni di tutela in conformità a quanto disposto dal Titolo I della Parte seconda del Codice dei Beni Culturali*;

- considerato che codesta Amministrazione, pur dovendo perseguire gli aspetti funzionali ed economici, non può arginare quelli paesaggistici e di tutela, in doverosa collaborazione con questo Ufficio; si sottolinea la necessità, fin dalle fasi nella programmazione del completamento della rete infrastrutturale (extraurbana e urbana principale) e delle aree di parcheggio (nuove o ampliamento di quelle esistenti) di tenere in debita considerazione, non solo gli aspetti tecnici e finanziari legati più propriamente alla funzionalizzazione della rete urbana, ma anche gli aspetti di tutela del patrimonio culturale, costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici.

In altre parole, come pure affermato nel Rapporto ambientale, senza sostanziale riscontro, la progettazione delle nuove infrastrutture dovrà incentrarsi, in primo luogo, su una ottimale scelta del tracciato che riduca al massimo i possibili impatti sull'inquinamento e sul paesaggio, e quindi, in via generale, non saranno giudicate con favore scelte che tendano ad un ulteriore consumo di suolo, in presenza di ragionevoli alternative, non solo nelle aree sensibili sopra riportate (come ad esempio le aree golenali) ma anche in quelle che per le loro caratteristiche dovrebbero essere riqualificate piuttosto che ulteriormente degradate con nuove linee di traffico. Analogamente dovrà essere evitata la localizzazione dei parcheggi in aree di tutela o di rischio e la perdita di nuovo suolo, anche in quelle aree che, pur indicate dal vigente PRG, destinate a tale scopo, ad oggi presentano rilevanti qualità paesaggistiche in quanto non ancora urbanizzate. Al contrario devono essere recuperate a tale scopo aree degradate o attualmente in disuso, per restituirle alla vita della città.

Tutti, gli interventi, in ogni caso, dovranno prevedere non solo misure di mitigazione ambientale, ma anche di compensazione paesaggistica al fine di migliorare la qualità urbana della città nel suo complesso. Pertanto, in merito agli obiettivi da perseguire questo Ufficio si riserva, fin da ora, per ogni intervento specifico di valutare le possibili scelte compatibili con la tutela del paesaggio esprimendo il parere di competenza di cui al D.Lgs. 42/2004.>>

- parere della **Regione Abruzzo - Servizio Genio Civile Regionale** acquisito al prot. n. 0165822/2020 del 18.11.2020, di seguito testualmente riportato:

<<In riferimento alla documentazione tecnica trasmessa con nota 10.09.2020 (prot. n. 0285600/20 del 01.10.2020) ed alle successive integrazioni, riprodotte anche con nota in data 09.11.2020 per alcune difficoltà di trasmissione via pec, si comunica che dall'esame della documentazione inviata, pur rilevando l'assenza di specifica documentazione idrogeomorfologica, non sono emersi, nel complesso, per l'ambito e le materie di interesse di questo Genio Civile elementi ostativi, pregiudiziali e/o di assoluto contrasto per il conseguimento degli obiettivi progettuali.

Con l'apposito elaborato di approfondimento dell'Arch. L. Volpi, datato 05 novembre 2020, si è avuto modo di verificare che le interferenze presenti tra alcune opere previste dallo strumento in esame e i piani sovraordinati regionali di tutela idrogeologica (interventi nn. 22, 25, 26 e 27), sono state preventivamente analizzate, seppure solo in termini propeudeutici di sostenibilità e di ammissibilità.

In particolare, nelle valutazioni fin qui effettuate, sono state delineate le potenziali criticità e conflittualità delle azioni del PUMS sulle esistenti situazioni di pericolosità idrogeologica, sono state vincolate le prossime attività e scelte progettuali a specifici studi di compatibilità dei rispettivi impatti sull'assetto del territorio e, quindi, sono state vincolate le fasi realizzative delle opere viarie all'adozione di tutte le misure e i provvedimenti necessari per assicurare, sotto il profilo idrogeologico, la tutela delle aree e la sicurezza delle infrastrutture.

Pertanto, in ordine alla presente procedura VAS per la pianificazione di che trattasi, si precisa che gli aspetti specifici di competenza di questo Servizio, legati alla compatibilità geomorfologica delle eventuali varianti urbanistiche, nonché le interazioni dei singoli interventi con i vigenti PAI e PSDA e con il R.D. 523/1904, saranno approfonditi in sede di rilascio di parere tecnico, ai sensi dell'art.89 del DPR 380/01, e/o di Autorizzazione Idraulica, ove necessario e quale fase successiva al provvedimento conclusivo della presente verifica di assoggettabilità a VAS (ex art. 12 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.).

Si precisa, infine, che il presente riscontro non costituisce provvedimento finale ma va inteso unicamente come integrazione nel processo di pianificazione e programmazione, per fornire criteri di scelta e di valutazione utili per l'individuazione della strategia ambientalmente più sostenibile.>>

#### **Considerato che:**

- gli altri Enti/Uffici coinvolti e regolarmente convocati non hanno trasmesso alcuna determinazione relativa alla decisione oggetto della conferenza e, pertanto, si intendono acquisiti implicitamente i pareri di non contrasto della proposta di PUMS con le tematiche ordinariamente trattate e previste dalle declaratorie che delineano le loro competenze, così come previsto dall'art. 14, comma 2 e dall'art. 14-bis della Legge n. 241/1990 e ribadito nella ns nota di indizione della Conferenza dei Servizi;
- gli stakeholder o i cittadini in forma associata o singola non hanno trasmesso contributi;
- le osservazioni acquisite e richiamate sono assolutamente condivisibili poiché cautelative per quanto riguarda la compatibilità paesaggistica, geomorfologica e idraulica e sono volte al miglior inserimento ambientale e paesaggistico della proposta;

- il Piano può essere approvato adeguandosi alle precisazioni indicate dalle amministrazioni senza necessità di apportare modifiche alla proposta;
- Il RA è stato adeguato alle prescrizioni **ARTA**, inserendo tra gli indicatori
  - a) il tasso di occupazione media dei parcheggi di scambio e di attestazione nelle ventiquattro ore (misurazione biennale e, se il PUMS dovesse risultare efficace, ci si deve attendere nel monitoraggio un aumento)
  - b) il numero di sanzioni elevate per divieto di sosta e infrazioni simili (misurazione biennale e, se il PUMS dovesse risultare efficace, ci si deve attendere nel monitoraggio una diminuzione)
  - c) Consumo di suolo rispetto ai km di strada che si sviluppano in città (superfici occupate da strade su km di strade per senso di marcia, misurazione biennale e, se il PUMS dovesse risultare efficace, ci si deve attendere nel monitoraggio una diminuzione)
  - d) Consumo di suolo rispetto alle superfici destinate a parcheggio (superfici occupate da parcheggi su numero di parcheggi, misurazione biennale e, se il PUMS dovesse risultare efficace, ci si deve attendere nel monitoraggio una diminuzione)

**Ritenuto**, per quanto sopra, che questa Amministrazione è legittimata a procedere alla stesura della determinazione motivata di conclusione positiva con prescrizioni della conferenza, con gli effetti di cui all'art. 14-quater della Legge 241/90;

**Visti inoltre:**

- Il D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii. ed in particolare l'art. 9, commi 1 e 2 e gli artt. da 13 a 18
- La Legge 241/1990 e ss. mm. e ii.;

**Ritenuto** che l'istruttoria preordinata alla emanazione del presente atto consente di attestare la regolarità e la correttezza di quest'ultimo ai sensi e per gli effetti di quanto dispone l'art. 147 bis del D.Lgs. 267/2000;

**Considerato** che i firmatari del presente atto dichiarano l'insussistenza di situazioni, anche potenziali, di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 6-bis della legge n. 241/1990 e dell'art. 7 del Codice di comportamento dei dipendenti pubblici, emanato con DPR n. 62/2013;

**DETERMINA**

- a) la conclusione positiva dei lavori della Conferenza dei Servizi Decisoria indetta ai sensi dell'art. 14, comma 2 della Legge n. 241/1990 e ss. mm. e ii. - indetta e svolta in forma semplificata e in modalità asincrona, come richiamato in narrativa, del "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" - Procedura di Valutazione Ambientale Strategica ex artt.13 e seguenti del TUA, alle condizioni riportate nel parere motivato di cui al successivo punto c);
- b) di stabilire che il rapporto ambientale, in particolare gli indicatori del monitoraggio da esso individuati, nel rispetto dell'art. 13, comma 3 del TUA e così come modificato a conclusione del presente procedimento, costituisce parte integrante del PUMS e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione; gli elaborati esaminati al termine del presente procedimento sono quindi quelli di seguito elencati:
  - *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile* (PUMS adeguato alla prima fase di consultazione)
  - *TAVOLE del PUMS:*
    - *TAV. 1 Opere Strategiche di breve, medio e lungo periodo*
    - *TAV. 2 Sistema dei poli attrattori di traffico e dei servizi*
    - *TAV. 1a Opere Strategiche di breve, medio e lungo periodo - PAI* (adeguato alla seconda fase di consultazione)
    - *TAV. 1b Opere Strategiche di breve, medio e lungo periodo - PSDA* (adeguato alla seconda fase di consultazione)
  - *Rapporto Ambientale* (adeguato alla seconda fase di consultazione)
  - *Sintesi non tecnica*
  - *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*, arch. Luisa Volpi, 5 novembre 2020
- c) di esprimere parere motivato favorevole ai sensi dell'art. 15, comma 1 del TUA, condizionando ogni ulteriore atto o autorizzazione, coerente con i relativi e specifici procedimenti, al rispetto delle disposizioni e delle prescrizioni contenute nei pareri degli Enti e delle Amministrazioni sopra richiamati, in particolare:
  1. la progettazione delle nuove infrastrutture dovrà incentrarsi, in primo luogo, su una ottimale scelta del tracciato che riduca al massimo i possibili impatti sull'inquinamento e sul paesaggio, e quindi, in via generale, non potranno essere considerate coerenti con questo procedimento e non potranno verosimilmente essere

giudicate con favore dalla locale Soprintendenza e dall'ARTA (che sul punto concordano nella medesima osservazione), scelte che tendano ad un ulteriore consumo di suolo, in presenza di ragionevoli alternative, non solo nelle aree sensibili sopra riportate (come ad esempio le aree golenali) ma anche in quelle che per le loro caratteristiche dovrebbero essere riqualificate piuttosto che ulteriormente degradate con nuove linee di traffico. Lì dove possibile, nella eventuale conversione di strade a senso unico, i parcheggi a spina di pesce dovranno essere preferiti a quelli in linea, aumentando così il numero di parcheggi disponibili, a parità di suolo consumato. Analogamente devono essere considerate sconsigliabili la localizzazione dei parcheggi in aree di tutela o di rischio e la perdita di nuovo suolo, anche in quelle aree che, pur indicate dal vigente PRG, destinate a tale scopo, ad oggi presentano rilevanti qualità paesaggistiche in quanto non ancora urbanizzate. Al contrario le nuove progettualità devono tendere a recuperare a tale scopo aree degradate o attualmente in disuso, per restituirle alla vita della città. Tutti, gli interventi, in ogni caso, dovranno prevedere non solo misure di mitigazione ambientale, ma anche di compensazione paesaggistica al fine di migliorare la qualità urbana della città nel suo complesso. Pertanto, in merito agli obiettivi da perseguire, per ogni intervento specifico occorrerà valutare le possibili scelte compatibili con la tutela del paesaggio, specie lì dove occorrerà acquisire il parere della locale Soprintendenza ai sensi del D.Lgs. 42/2004;

2. i nuovi interventi proposti ed individuati nelle tavole progettuali ai nn. 22, 25, 26 e 27 interferiscono con i piani sovraordinati regionali di tutela idrogeologica, PAI e PSDA o vincolo idraulico ex R.D. 523/1904. Qualora non dovessero essere possibili soluzioni alternative sono state vincolate le prossime attività e scelte progettuali a specifici studi di compatibilità dei rispettivi impatti sull'assetto del territorio e, quindi, sono vincolate le fasi realizzative delle opere viarie all'adozione di tutte le misure e i provvedimenti necessari per assicurare, sotto il profilo idrogeologico, la tutela delle aree e la sicurezza delle infrastrutture. La compatibilità geomorfologica delle eventuali varianti urbanistiche, nonché le interazioni dei singoli interventi con i vigenti PAI e PSDA e con il R.D. 523/1904, saranno approfonditi in sede di rilascio di parere tecnico da parte del Genio Civile regionale di Pescara, ai sensi dell'art.89 del DPR 380/01, e/o di Autorizzazione Idraulica, ove necessario, o in sede di acquisizione dei pareri di compatibilità geomorfologica o idrogeologica con il PAI o il PSDA da parte degli Uffici competenti (oggi competenza dell'Autorità di Bacino dell'Appennino Centrale);
  3. il monitoraggio, così come previsto dal RA, dovrà essere effettuato al tempo zero possibilmente entro un anno dall'approvazione del PUMS
- d) l'adozione della determinazione motivata di conclusione positiva dei lavori della Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art.14 bis, comma 5 della L. 241/90 con gli effetti di cui all'art.14-quater della L.241/90 e ss.mm. e ii., specificando che per gli effetti dell'art. 14-quater, comma 3 della L.241/90 e ss.mm. e ii., la presente determinazione è immediatamente efficace;
- e) di attestare:
- la regolarità e la correttezza del presente atto ai sensi e per gli effetti di quanto dispone l'art. 147 bis del D.Lgs. 267/2000;
  - l'insussistenza di situazioni, anche potenziali, di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 6-bis della legge n. 241/1990 e dell'art. 7 del Codice di comportamento dei dipendenti pubblici, emanato con DPR n. 62/2013 per i soggetti firmatari del presente provvedimento;
- f) di precisare che la presente determinazione non comporta impegno di spesa o accertamento di entrata, né riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico finanziaria o sul patrimonio dell'ente;
- g) di trasmettere copia della presente agli Uffici/Amministrazioni coinvolte nel procedimento;
- h) di pubblicare il presente atto, ai fini della pubblicità degli atti e della trasparenza dell'azione amministrativa, presso l'Albo Pretorio online della Città di Pescara per 90 giorni consecutivi, nella sezione Amministrazione Trasparente/ Pianificazione e Governo del Territorio e, unitamente a tutti gli elaborati richiamati al precedente punto a) sulla pagina del sito dedicato del Comune di Pescara "Ambiente e Paesaggio", raggiungibile all'indirizzo [http://ambiente.comune.pescara.it/?page\\_id=2770](http://ambiente.comune.pescara.it/?page_id=2770)
- i) di specificare, come previsto dall'art. 3, comma 4, della legge n. 241/1990 che contro il presente provvedimento può essere presentato ricorso al T.A.R. entro 30 gg. o Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 gg dalla ricezione della nota PEC di notifica

Edgardo Scurti in qualità di Responsabile del Procedimento, attesta la regolarità del procedimento svolto e la correttezza per i profili di propria competenza della determinazione di cui si propone l'adozione ai sensi dell'art. 6 della Legge 241/90.

IL DIRIGENTE

FINO EMILIA

(atto sottoscritto digitalmente)