



Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Pescara



Città di Pescara

ALLEGATO INTEGRATIVO AL RAPPORTO PRELIMINARE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

ai sensi dell'art.12 del D. Lgs 3.04.2006 n° 152 e ss.mm.ii e del "Modello metodologico procedurale della valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi"

Incarico	Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano e connessa Valutazione Strategica Ambientale per la città di Pescara
Documento	Rapporto Preliminare (Screening) ai sensi dell'art.12 del D. Lgs 3.04.2006 n° 152
Stazione appaltante	Città di Pescara
Responsabile del procedimento	Arch. Pier Giorgio Pardi
Incaricati	<i>Mandataria:</i> SYSMA Systems Management <i>Mandanti:</i> S.I.P.E.T. Soc. Coop. S.t.p. TEC Transport Engineering Consulting Ing. Simone Grasso
Gruppo di lavoro	<i>Coordinatore:</i> Arch. Nicola D'Errico <i>Responsabile integrazione prestazioni specialistiche:</i> Ing. Salvatore Caprì SYSMA Ing. Paola Camarda Ing. Salvatore Montessuto SIPET Arch. Enrico Eugenio D'Errico TEC Ing. Domingo Lunardon
Revisione	01
Data	Giugno 2018

Sommario

1. La fase di processo consultivo	2
1.1. Schema generale della fase consultiva.....	2
1.2. Esiti della fase consultiva.....	2
2. Individuazione delle criticità e delle priorità.....	3
3. Criteri ed indirizzi progettuali.....	4
3.1. Azioni/misure di intervento.....	4
3.2. Indicatori di Piano.....	5
4. Descrizione dei Presumibili Impatti delle azioni del PGTU.....	6

1. La fase di processo consultivo

1.1. Schema generale della fase consultiva

Il Comune di Pescara ha avviato un programma di partecipazione pubblica per l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano. L'obiettivo prefissato è stato di governare i problemi della mobilità urbana mediante un processo decisionale trasparente e democratico, che favorisca una selezione di strategie e priorità di intervento condivise ed efficaci per il perseguimento di una mobilità sostenibile.

La partecipazione ha previsto una serie di interviste ad esperti, riunioni con soggetti portatori di interessi specifici, indagini demoscopiche presso i cittadini e riunioni con una cosiddetta "giuria di cittadini". La fase consultiva ha avuto luogo tra Novembre 2017 e Marzo 2018 ed è stata impostata secondo il seguente schema generale:

- Consultazione dei testimoni privilegiati attraverso interviste/indagini che consentano di individuare le criticità e definire i principali obiettivi del Piano;
- Elaborazione di uno schema preliminare di Piano (Schema di Piano vers. 1);
- Primo incontro consultivo e pro-attivo (tavolo tecnico) con gli stakeholder, rivolto alla valutazione critica dello Schema di Piano vers.1, alla delimitazione e alla condivisione di uno Schema di Piano vers.2;
- Elaborazione dello Schema di Piano vers. 2 (rielaborazione dello schema preliminare di Piano alla luce dei contributi forniti dagli stakeholder);
- Primo incontro con la giuria dei cittadini volto alla validazione e all'adozione della versione finale dello Schema di Piano 2;
- Secondo tavolo tecnico (incontro consultivo e pro-attivo) con gli stakeholder, rivolto all'elaborazione e alla condivisione della graduatoria finale degli obiettivi, delle strategie e delle priorità di intervento (Schema di Piano vers. 3 da sottoporre alla validazione della giuria dei cittadini);
- Elaborazione di uno schema di Piano definitivo (Schema di Piano vers. 3);
- Secondo incontro con la giuria dei cittadini per validare ed adottare la graduatoria finale degli obiettivi/linee strategiche e degli interventi prioritari (adozione dello schema di Piano definitivo).
- Indagine demoscopica attraverso i social network ed il sito istituzionale del Comune.

1.2. Esiti della fase consultiva

Nella fase conclusiva del piano partecipazione attraverso una apposita matrice di valutazione, sono state individuate le strategie di intervento con le quali attuare gli obiettivi specifici selezionati grazie al contributo dei testimoni privilegiati, degli stakeholder e della giuria dei cittadini. Tra questi in particolare sono emersi come obiettivi prioritari l'aumento dell'efficienza del trasporto pubblico, la necessità di promuovere sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali, come il trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e la mobilità ciclopedonale nonché la necessità di migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a mobilità ridotta. Nel corso delle riunioni oggetto di discussione sono state anche le misure per incentivare forme alternative di mobilità che consentano una minore presenza di veicoli

circolanti, come il cash-sharing e il car-pooling e l'ottimizzazione della sosta nelle aree centrali e in quelle di scambio alle porte della città.

Sulla scorta degli Obiettivi Generali e Specifici individuati nella fase di definizione dello schema finale di Piano e condivisi nelle precedenti attività di partecipazione e considerando le Strategie di Intervento, ovvero le modalità operative per perseguire gli obiettivi specifici del Piano, è stato possibile ricostruire una Matrice Strategie di intervento/Obiettivi in cui sono stati indicati per ciascuna tipologia di intervento gli obiettivi che riescono a soddisfare.

Nella graduatoria le Strategie di Intervento che hanno raccolto più consensi sono state il ridisegno, l'efficientamento e la razionalizzazione della rete di trasporto pubblico locale, gli interventi di limitazione del traffico, la rimodulazione dell'offerta di sosta e le azioni regolamentative e gli interventi infrastrutturali a supporto della mobilità ciclo-pedonale.

2. Individuazione delle criticità e delle priorità

L'analisi dell'interazione tra la domanda e l'offerta di trasporto permette di comprendere il rapporto tra territorio, popolazione e mobilità e consente la definizione delle criticità su cui poter intervenire. E' stata effettuata utilizzando i modelli di simulazione.

Dalle indagini finora svolte e dalla valutazione dell'interazione tra la domanda e l'offerta di trasporto, ossia dalle analisi e dallo studio dei criteri che governano la mobilità all'interno del territorio comunale, mediante modelli di simulazione, sono state le problematiche emergenti (criticità).

I principali campi di criticità sono i seguenti:

- congestione;
- incidentalità;
- inquinamento.

Le criticità strutturali riscontrate attraverso l'analisi della mobilità possono essere ricondotte ai seguenti ambiti:

Accessibilità con il Trasporto Pubblico Locale: i percorsi del trasporto pubblico locale urbano sono molto lunghi, poco frequenti e con una non ottimale organizzazione degli scambi con il trasporto pubblico extraurbano (ferroviario e su gomma). Tali limiti uniti alle difficoltà sofferte dalla mobilità pedonale scoraggiano l'utilizzo del servizio da parte della popolazione.

Mobilità pedonale: non è sufficientemente diffusa, in particolare nelle aree non centrali, dove si tende all'utilizzo dell'automobile o del motociclo anche per brevi distanze. La presenza di marciapiedi inadeguati o la loro assenza in alcune porzioni del centro urbano aggravano tale situazione, non favorendo lo sviluppo di una mobilità più "a misura d'uomo".

Mobilità ciclistica: l'assenza di una rete 'ciclabile' ben strutturata e completa, composta sia di percorsi protetti (vere e proprie piste ciclabili) sia di corsie preferenziali, sia di strade ad alta compatibilità ciclistica, costituisce un deterrente all'utilizzo della bicicletta per spostamenti di tipo sistematico, scelta che potrebbe contribuire a innalzare il livello di vivibilità dell'ambiente urbano, oltre che rappresentare anche un importante incentivo alla frequentazione turistica della città.

Organizzazione funzionale della rete viaria: commistione tra i vari livelli della rete stradale, che in alcuni percorsi crea situazioni di congestione e di pericolo, in particolare per la sicurezza degli utenti deboli. Criticità si riscontrano sulla viabilità a ridosso della Zona a Traffico Limitata o che interagisce con essa.

Sosta: Attualmente l'offerta di sosta all'interno dell'area di indagine soffre di una disciplina eterogenea caratterizzata da vistosi fenomeni di sosta non regolamentata, soprattutto lungo le strade secondarie. Lungo tali strade la sosta pertinenziale appare eccessivamente sbilanciata verso la sosta sulla pubblica strada. Inoltre, le aree centrali sono sottoposte ad una saturazione dell'offerta di sosta con conseguente costante presenza di sosta vietata ed intralcio alla normale circolazione veicolare. Ad aggravare la congestione delle aree centrali contribuisce il traffico parassita generato dai veicoli in cerca di parcheggio e la presenza delle uniche grandi aree di interscambio all'interno del centro urbano e non lungo il perimetro. La sosta di interscambio con i mezzi pubblici non è adeguatamente supportata dalla disponibilità di aree, in particolare nelle aree periferiche poste lungo gli assi di accesso al centro urbano. Gli interventi di Piano dovranno essere rivolti alla riorganizzazione delle politiche di sosta.

3. Criteri ed indirizzi progettuali

3.1. Azioni/misure di intervento

Dal confronto con l'Amministrazione Comunale e dai risultati del processo partecipativo messo in atto in seguito all'analisi dei dati relativi allo stato attuale della mobilità nel territorio pescarese (definizione del quadro conoscitivo), si è pervenuti alla costruzione di un'idea della mobilità futura del territorio comunale di Pescara.

Il Piano Generale del Traffico Urbano di Pescara si pone come obiettivi generali l'ottimizzazione dell'accessibilità al centro urbano, il miglioramento delle condizioni di circolazione, l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti.

Gli interventi e le misure proposte rappresentati graficamente nelle tavole allegate al PGTU attuabili in un orizzonte temporale di breve periodo, sono articolati in funzione dei seguenti ambiti d'azione:

- **Assetto viario e della circolazione veicolare** (rifunionalizzazione della rete viaria, interventi di completamento della viabilità e di adeguamento delle arterie e dei nodi critici);
- **Interventi di regolamentazione della sosta;**
- **Interventi sul Trasporto Pubblico Locale** (ferroviario e su gomma);
- **Interventi sulla mobilità lenta;**
- **Interventi per lo sviluppo dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS).**

Gli ambiti d'azione del Piano rispondono agli obiettivi specifici ed operativi di seguito riportati:

- gerarchizzazione della rete viaria, distinguendo le funzioni delle diverse strade;
- fluidificazione della circolazione veicolare sulle arterie stradali in corrispondenza dei nodi;
- miglioramento delle condizioni di movimento dell'utenza debole (pedoni e ciclisti);
- realizzazione di un equilibrio fra domanda e offerta di sosta operando sia sull'una che sull'altra;
- individuazione di strategie integrate rivolte al riequilibrio modale a favore dei mezzi meno inquinanti, a minor consumo energetico specifico e meno impattanti sotto il profilo del traffico urbano.

Gli interventi proposti nel Piano sono riconducibili alle seguenti tipologie:

- azioni di tipico fisico destinate ad eliminare le criticità infrastrutturali e a fluidificare gli itinerari;
- azioni di tipico fisico ed organizzativo destinate ad incrementare i livelli di sicurezza e ad indurre una distribuzione della mobilità tra i diversi modi di trasporto meglio rispondente ad una mobilità sostenibile;
- azioni normative/gestionali destinate a limitare la presenza delle auto nel centro urbano e a favorire le utenze più deboli

3.2. Indicatori di Piano

Al fine di valutare e comparare gli interventi e le misure che compongono lo scenario progettuale del PGTU sono stati definiti una serie di "indicatori di obiettivo", che consentono di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PGTU.

Per quanto riguarda l'obiettivo di incremento dell'accessibilità al centro urbano e la riduzione della pressione del traffico veicolare nelle aree centrali gli indicatori considerati sono i seguenti:

- Livello di accessibilità del centro urbano al trasporto pubblico;
- Grado medio di saturazione delle arterie viarie cittadine.

Relativamente agli obiettivi di contenimento delle situazioni di congestione veicolare e di ottimizzazione dell'offerta di sosta si considerano i seguenti indicatori:

- Velocità media del traffico privato;
- Velocità media dei mezzi di trasporto pubblico su gomma (tempi di viaggio);

- Tasso di occupazione delle aree a parcheggio.

Il raggiungimento dell'obiettivo di potenziamento del TPL e di promozione di forme alternative di mobilità sostenibile viene valutato attraverso i seguenti indicatori:

- Quota modale del trasporto collettivo;
- Offerta di trasporto pubblico (posti-km);
- Velocità commerciale media, coefficiente di riempimento medio e frequenza media dei servizi di trasporto collettivo;
- Lunghezza delle piste ciclo-pedonali.

Il conseguimento dell'obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale viene stimato attraverso il seguente indicatore:

- numero annuo di incidenti, di morti e di feriti;

Relativamente all'obiettivo di riduzione delle emissioni inquinanti si considerano gli indicatori di seguito riportati:

- quantità di inquinanti atmosferici emessi;
- livello medio di pressione sonora;
- tonnellate equivalenti di petrolio consumate.

4. Descrizione dei Presumibili Impatti delle azioni del PGTU

Nel documento di Screening per la verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica sono stati riportati i possibili impatti generati dagli obiettivi generali e specifici del PGTU in relazione ad ogni singola componente ambientale. A seguito della fase analitica e partecipativa, al fine di ottenere un quadro più dettagliato dei possibili impatti degli interventi definiti dal Piano sulle componenti ambientali, di seguito si offre ad integrazione una tabella sinottica valutativa degli effetti sull'ambiente delle azioni/interventi del Piano:

Stime di variazione
(+) aumento
(-) diminuzione
() nessuna variazione
(?) effetti non definibili

Valutazioni
Effetto positivo
Effetto neutro
Effetto negativo
Effetto critico

Descrizione azione/intervento	Linee strategiche di riferimento	Obiettivi specifici	Obiettivi generali	Componenti e Tematiche Ambientali																			
				Aria	Acqua	Suolo	Paesaggio	Economia, Società e Salute	Energia	Rifiuti	Traffico	Rumore											
Riqualificazione urbana e calmierazione del traffico e della sosta lungo l'asse Viale Regina Margherita-Via Fabrizi	definizione di isole ambientali e adeguamento delle zone a traffico limitato e delle aree a pedonalità privilegiata esistenti	OS1.2	OG1	+					+														
	riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente	OS2.1	OG2																				
	regolamentazione della sosta ed eliminazione della sosta su strada lungo la viabilità principale																						
	ridefinizione delle politiche di sosta	OS2.2																					
	adeguamento e riqualificazione dei nodi e dei tratti stradali critici per la sicurezza	OS3.1	OG3																				
	riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli																						
	realizzazione di interventi di traffic calming				OS3.2																		
creazione di percorsi protetti																							
Messa in sicurezza e riprogettazione dei nodi critici - Rotatoria Via Michelangelo-C.so Vittorio Emanuele - Nodo Via Ferrari-Via del Circuito-Via De Gasperi - Nodo Via del Santuario-Via Pizzoferrato-Via Colle Marino - Nodo Strada Vecchia della Madonna-Via Monti di Campli-Via Valle delle Rose - Nodo Via Monti di Campli-Via Fonte Romana - Nodo Via Valle delle Rose-Via Monte Faito - Nodo Via Fonte Romana-Via Monte Faito Nodi Via Tiburtina Valeria - Nodo Viale Marconi-Via Conte di Ruvo - Nodo Viale Marconi-Viale Colonna-Via Vestea Nodo Viale Colonna-Viale D'Annunzio - Nodo Via Conte di Ruvo-Viale	adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente	OS2.1	OG2	+					+														
	adeguamento e riqualificazione delle intersezioni viarie critiche																						
	adeguamento e riqualificazione dei nodi e dei tratti stradali critici per la sicurezza	OS3.1	OG3																				
	riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli																						
	realizzazione di interventi di traffic calming	OS3.2																					
Rimodulazione delle politiche di sosta (stalli a pagamento, stalli liberi, stalli riservati)	regolamentazione della sosta ed eliminazione della sosta su strada lungo la viabilità principale	OS2.1	OG2	+					+	-													
	ridefinizione delle politiche di sosta	OS2.2																					
	implementazione di sistemi ITS a servizio della sosta																						

Descrizione azione/intervento	Linee strategiche di riferimento	Obiettivi specifici	Obiettivi generali	Componenti e Tematiche Ambientali									
				Aria	Acqua	Suolo	Paesaggio	Economia, Società e Salute	Energia	Rifiuti	Traffico	Rumore	
Rifunionalizzazione della rete TPL - Creazione di linee di forza ad alta frequenza ed alta capacità ed istituzione di servizi flessibili complementari	migliorare l'efficacia, l'efficienza e la sicurezza del trasporto pubblico su gomma e su ferro	OS1.3	OG1										
	riqualificare e potenziare la rete ferroviaria e creare nodi di scambio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, in modo da facilitare l'intermodalità												
	creare percorsi preferenziali per il trasporto pubblico su gomma												
	definire e implementare il sistema della filovia												
	garantire e facilitare l'accessibilità ai mezzi pubblici a tutte le categorie di utenza												
	creazione di aree di interscambio ai margini del centro urbano, connesse con il sistema del trasporto pubblico	OS2.3	OG2										
	promuovere l'uso del mezzo pubblico sia per gli spostamenti casa-lavoro, che per quelli connessi ad altre attività												
	favorire l'interscambio modale												
	creare linee di forza del trasporto pubblico (linee ad alta frequenza e ad alta capacità)												
	implementare ed integrare il trasporto pubblico su gomma e su ferro con il sistema della filovia												
incentivare l'adeguamento del parco veicolare circolante a standard di sostenibilità ambientale	OS4.1	OG4											
incentivare l'uso del trasporto pubblico collettivo	OS4.2												
Realizzazione di corsie preferenziali per il sistema bus ad alta capacità /alta frequenza*	disincentivare la circolazione dei mezzi privati motorizzati all'interno del centro urbano con opportune regolamentazioni e attraverso l'utilizzo di sistemi ITS	OS1.1	OG1										
	creare percorsi preferenziali per il trasporto pubblico su gomma	OS1.3											
	garantire e facilitare l'accessibilità ai mezzi pubblici a tutte le categorie di utenza												
	implementare sistemi ITS a servizio del trasporto pubblico	OS2.3	OG2										
Infrastrutturazione della rete ciclabile e creazione della Rete Urbana Cicloviana *** - Corridoio Verde (dorsale di attraversamento Ovest-Est) - Bike to Coast (dorsale di attraversamento Nord-Sud lato costa) - Leggero passante (Eurovelo - dorsale di attraversamento pedecollinare) - Circuiti di interquartiere - Greenways - Ciclostazione Stazione Centrale - Ciclostazione Portanuova	sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali	OS1.1	OG1										
	promuovere forme alternative di mobilità sostenibile												
	sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali	OS1.2											
	incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti interni al centro cittadino e di collegamento con le altre località del comune												
	potenziamento dei sistemi di bike-sharing e implementazione di sistemi ITS												
	creazione di percorsi protetti	OS3.2	OG3										
	incentivare l'uso di mezzi di trasporto non inquinanti e sostenibili dal punto di vista energetico (bici, treno, veicoli elettrici)	OS4.1	OG4										
	incentivare e promuove il car sharing, il bike sharing, il car pooling, sistemi sostenibili di distribuzione delle merci nel centro urbano	OS4.2											

Descrizione azione/intervento	Linee strategiche di riferimento	Obiettivi specifici	Obiettivi generali	Componenti e Tematiche Ambientali																				
				Aria	Acqua	Suolo	Paesaggio	Economia, Società e Salute	Energia	Rifiuti	Traffico	Rumore												
Sistema urbano di bike sharing ed utilizzo di fonti rinnovabili (bike sharing standard e/o bike sharing "free floating")**	disincentivare la circolazione dei mezzi privati motorizzati all'interno del centro urbano con opportune regolamentazioni e attraverso l'utilizzo di sistemi ITS	OS1.1- OS1.2	OG1																					
	promuovere forme alternative di mobilità sostenibile (mobilità con veicoli elettrici)																							
	sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali																							
	incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti interni al centro cittadino e di collegamento con le altre località del comune	OS1.2	OG4											+				+	-		-	-		
	potenziamento dei sistemi di bike-sharing e implementazione di sistemi ITS																							
	incentivare l'uso di mezzi di trasporto non inquinanti e sostenibili dal punto di vista energetico (bici, treno, veicoli elettrici)	OS4.1																						
incentivare e promuovere il car sharing, il bike sharing, il car pooling, sistemi sostenibili di distribuzione delle merci nel centro urbano	OS4.2																							
Ampliamento delle Aree Pedonali e delle Zone 30	favorire l'accessibilità pedonale al centro storico	OS1.1- OS1.2	OG1																					
	razionalizzare la logistica delle merci in ambito urbano	OS1.1																						
	definizione di isole ambientali e adeguamento delle zone a traffico limitato e delle aree a pedonalità privilegiata esistenti	OS1.2																						
	ridefinizione delle politiche di sosta	OS2.2	OG2												+				+	-		-	-	
	riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli	OS3.1	OG3																					
	realizzazione di interventi di traffic calming	OS3.2																						
	creazione di percorsi protetti																							
Creazione di un sistema di isole ambientali con traffico calmierato nelle aree interne alla maglia viaria principale	promuovere forme alternative di mobilità sostenibile (mobilità con veicoli elettrici)	OS1.1- OS1.2	OG1																					
	favorire l'accessibilità pedonale al centro storico																							
	definizione di isole ambientali e adeguamento delle zone a traffico limitato e delle aree a pedonalità privilegiata esistenti	OS1.2	OG2																					
	sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali																							
	riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente	OS2.1	OG2																					
	ridefinizione delle politiche di sosta	OS2.2																						
	riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli	OS3.1	OG3												+				+	-		-	-	

Descrizione azione/intervento	Linee strategiche di riferimento	Obiettivi specifici	Obiettivi generali	Componenti e Tematiche Ambientali									
				Aria	Acqua	Suolo	Paesaggio	Economia, Società e Salute	Energia	Rifiuti	Traffico	Rumore	
Riqualificazione urbana di Viale Pindaro (creazione Boulevard universitario)	sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali	OS1.1- OS1.2	OG1										
	riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente	OS2.1	OG2	+					+	-		-	-
	adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente												
	ridefinizione delle politiche di sosta	OS2.2											
	riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli	OS3.1	OG3										
	realizzazione di interventi di traffic calming	OS3.2											
Installazione di sistemi per la priorità ai mezzi pubblici in corrispondenza dei nodi viari	migliorare l'efficacia, l'efficienza e la sicurezza del trasporto pubblico su gomma e su ferro	OS1.3	OG1										
	implementare sistemi ITS a servizio del trasporto pubblico	OS2.3	OG2										
	incentivare l'uso del trasporto pubblico collettivo	OS4.2	OG4										
Predisposizione di sistemi di informazione all'utenza e di ulteriori sistemi ITS applicabili alla mobilità cittadina (gestione e controllo ZTL, sosta, livelli di congestione, logistica merci, dati ambientali)	disincentivare la circolazione dei mezzi privati motorizzati all'interno del centro urbano con opportune regolamentazioni e attraverso l'utilizzo di sistemi ITS	OS1.1											
	potenziamento dei sistemi di bike-sharing e implementazione di sistemi ITS	OS1.2											
	implementazione di sistemi ITS a servizio della sosta	OS2.2											
	implementare sistemi ITS a servizio del trasporto pubblico	OS2.3											
	incentivare e promuovere il car sharing, il bike sharing, il car pooling, sistemi sostenibili di distribuzione delle merci nel centro urbano	OS4.2	OG1-OG2- OG4										
Completamento del sistema cittadino dei parcheggi di interscambio e di destinazione*** - Parcheggi di scambio Pescara Sud - Parcheggio Via Bologna	creare una rete comunale di parcheggi di interscambio e di destinazione al fine di eliminare la sosta su strada	OS1.1	OG1	+					+	-		-	-
	razionalizzare la logistica delle merci in ambito urbano												
	ridefinizione delle politiche di sosta	OS2.2	OG2										
	eliminazione della sosta su strada e creazione di parcheggi di scambio nella cintura esterna al centro urbano e di parcheggi di destinazione a servizio di aree residenziali e di poli attrattori												
	implementazione di sistemi ITS a servizio della sosta												
	favorire l'intermodalità in corrispondenza dei parcheggi di interscambio												

* Interventi già previsti dal PUMS

** Interventi inseriti nel Programma Triennale O.O. P.P.

*** Interventi previsti dal PUMS e dal Programma Triennale O.O. P.P.

Altri interventi già in fase d'attuazione da parte dell'amministrazione o previsti da altri strumenti di programmazione o di pianificazione che risultano sinergici con le azioni del PGTU per il raggiungimento degli obiettivi sono:

Settore	Progressivo	Codice	Descrizione azione/intervento	Priorità	Fonte	Linee strategiche di riferimento	Obiettivi specifici	Obiettivi generali
V	1	V01	Strada di P.R.G. di deviazione di Via del Circuito tra Via Pian delle Mele e Via Valle Roveto	1	PRG Programma Triennale O.O.P.P.	completamento della maglia viaria di attraversamento esterna alle aree centrali riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente	OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici	OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano
V	2	V02	Completamento della "Strada Pendolo" (tratti PUE 8.24, PP7, Via Pantini)	1	PUMS / PRG Programma Triennale O.O. P.P.	completamento della maglia viaria di attraversamento esterna alle aree centrali riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente	OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici	OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano
V	5	V05	Riqualificazione urbanistica, ambientale e sotto il profilo della sicurezza stradale degli assi viari delle Riviere	1	PUMS Programma Triennale O.O. P.P.	disincentivare la circolazione dei mezzi privati motorizzati all'interno del centro urbano con opportune regolamentazioni e attraverso l'utilizzo di sistemi ITS riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente adeguamento e riqualificazione delle intersezioni viarie critiche ridefinizione delle politiche di sosta adeguamento e riqualificazione dei nodi e dei tratti stradali critici per la sicurezza riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli realizzazione di interventi di traffic calming	OS1.1 – riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centro storico e zone adiacenti) OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici OS2.2 – ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali OS3.1 - ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti OS3.2 - migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità	OG1 - migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche dell'intero territorio comunale OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano OG3 - perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze

Settore	Progressivo	Codice	Descrizione azione/intervento	Priorità	Fonte	Linee strategiche di riferimento	Obiettivi specifici	Obiettivi generali
V	6	V06	Interventi di completamento e/o adeguamento/riqualificazione della rete stradale urbana - Collegamento stradale tra Via Caduti di Nassirya e Via Forca Caruso - Completamento Via Sacco	1	Programma Triennale O.O. P.P.	riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente adeguamento e riqualificazione dei nodi e dei tratti stradali critici per la sicurezza riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli	OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici OS3.1 - ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti	OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in OG3 - perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze
L	6	L06	Riqualificazione urbana di Via Pepe	1	Programma Triennale O.O. P.P.	sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente ridefinizione delle politiche di sosta riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli realizzazione di interventi di traffic calming	OS1.1 – riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centro storico e zone adiacenti) OS1.2 - incremento delle opportunità per la mobilità lenta OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici OS2.2 – ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali OS3.1 - ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti OS3.2 - migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità	OG1 - migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche dell'intero territorio comunale OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano OG3 - perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze
L	7	L07	Riqualificazione delle centralità urbane di quartiere (quartieri Zanni, Fontanelle, San Donato, Pescara Vecchia)	1	PUMS	disincentivare la circolazione dei mezzi privati motorizzati all'interno del centro urbano con opportune regolamentazioni e attraverso l'utilizzo di sistemi ITS definizione di isole ambientali e adeguamento delle zone a traffico limitato e delle aree a pedonalità privilegiata esistenti riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli	OS1.1 – riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centro storico e zone adiacenti) OS1.2 - incremento delle opportunità per la mobilità lenta OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici OS3.1 - ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti	OG1 - migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche dell'intero territorio comunale OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano OG3 - perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze

Settore	Progressivo	Codice	Descrizione azione/intervento	Priorità	Fonte	Linee strategiche di riferimento	Obiettivi specifici	Obiettivi generali
L	8	LO8	Riqualificazione Lungofiume - Parco fluviale - Ridefinizione degli spazi della mobilità esistenti con conseguente riqualificazione delle arterie viarie - Rete ciclo-pedonale connessa alla rete del verde	1	Programma Triennale O.O. P.P.	promuovere forme alternative di mobilità sostenibile	OS1.2 - incremento delle opportunità per la mobilità lenta	OG1 - migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche dell'intero territorio comunale
						sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali		
						riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente	OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici	OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano
						creazione di percorsi protetti	OS3.2 - migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità	OG3 - perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze
SMLP	1	SMLP01	Potenziamento e adeguamento delle arterie viarie destinate alla viabilità di attraversamento poste ad ovest del tracciato ferroviario ("Pedecollinare")	1	PUMS PRG	completamento della maglia viaria di attraversamento esterna alle aree centrali riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente	OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici	OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano
SMLP	2	SMLP02	Completamento dell'"Asse Attrezzato" da Piazza della Marina fino al Porto	1	PUMS	completamento della maglia viaria di attraversamento esterna alle aree centrali riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente	OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici	OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano
SMLP	3	SMLP03	Realizzazione dello svincolo autostradale di Colle Caprino	1	PUMS	completamento della maglia viaria di attraversamento esterna alle aree centrali riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente	OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici	OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano

Settore	Progressivo	Codice	Descrizione azione/intervento	Priorità	Fonte	Linee strategiche di riferimento	Obiettivi specifici	Obiettivi generali
SMLP	4	SMLP04	Riqualificazione dell' "Area di Risulta" - Parco urbano con aree e strutture per attività creative - Edifici multipiano (fuori terra e interrati) per la sosta dei veicoli (2000 posti auto) - Infrastruttura viaria di attraversamento - Terminal bus - Razionalizzazione dell'accesso alla stazione ferroviaria - Percorso di attraversamento dedicato alla mobilità alternativa (pista ciclabile, percorsi pedonali) - Ampio spazio pubblico e lineare che dalla stazione ferroviaria si riconnette con Piazza della Repubblica e con l'asse pedonale di Corso Umberto	1	PUMS Programma Triennale O.O. P.P.	creare una rete comunale di parcheggi di interscambio e di destinazione al fine di eliminare la sosta su strada	OS1.1 – riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centro storico e zone adiacenti)	OG1 - migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche dell'intero territorio comunale
						sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali	OS1.1 – riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centro storico e zone adiacenti) OS1.2 - incremento delle opportunità per la mobilità lenta	
						favorire l'accessibilità pedonale al centro storico	OS1.1 – riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centro storico e zone adiacenti) OS1.2 - incremento delle opportunità per la mobilità lenta	
						riqualificare e potenziare la rete ferroviaria e creare nodi di scambio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, in modo da facilitare l'intermodalità	OS1.3 – incremento dell'accessibilità della città di Pescara nei confronti delle altre località interne al territorio comunale e degli altri comuni dell'area metropolitana/conurbazione	
						eliminazione della sosta su strada e creazione di parcheggi di scambio nella cintura esterna al centro urbano e di parcheggi di destinazione a servizio di aree residenziali e di poli attrattori	OS2.2 – ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali	
						favorire l'intermodalità in corrispondenza dei parcheggi di interscambio		
SMLP	6	SMLP06	- Realizzazione rampa di uscita della SS714 Circonvallazione (area nuovo stadio) e demolizione delle rampe esistenti dello svincolo "Pescara Sud" della Circonvallazione	1	PUMS Programma Triennale O.O. P.P.	completamento della maglia viaria di attraversamento esterna alle aree centrali	OS2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici	OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano
						riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente		
						adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente		