Città dell'Aquila
Assessorato alla Mobilità e Trasporti

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Osservazioni al Rapporto Ambientale

Piano Urbano Mobilità Sostenibile

artaabruzzo
agenzia regionale per la tutela dell'ambiente
Direzione Centrale – Area Tecnica

Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente

CComune di L'Aquila
D204 – Urbanistica – Mobilità e trasporti

e p.c. ai Soggetti con Competenze in materia Ambientale individuati dalle Autorità Procedente e Competente

Oggetto: AVVIO DELLA FASE DI CONSULTAZIONE AI SENSI DELL'ART.14 DEL D.LGS. 152/2006 DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)
Invio parere.

In relazione al procedimento in oggetto, nella relazione tecnica allegata si trasmettono le indicazioni di questa Agenzia sul rapporto ambientale, finalizzate a migliorare la valutazione Ambientale strategica del Piano in oggetto.

Si chiede cortesemente di trasmettere le successive determinazioni di Codesta Amministrazione in merito al procedimento in oggetto.

Cordiali saluti.

Il Direttore dell'Area Tecnica
Dott.ssa Luciana Di Croce*

* Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

RELAZIONE TECNICA

Rapporto ambientale, art. 14 D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Autorità procedente: Comune di L'Aquila – Settore Rigenerazione Urbana, Mobilità e Sviluppo
Autorità competente: Comune di L'Aquila – Settore Ambiente e Protezione Civile

RELAZIONE TECNICA

Il Comune dell'Aquila ha trasmesso la proposta di Rapporto Ambientale (RA) relativo alla procedura in epigrafe con nota registrata al protocollo ARTA con numero 14784 del 25/03/2021.

Analisi dei documenti.
L'analisi del Rapporto Ambientale è stata effettuata sulla base delle previsioni dell'Allegato VI alla parte seconda del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. e di quanto osservato da ARTA nel parere con protocollo n. 9475 del 26/02/2019, relativo alla precedente fase di consultazione relativa all'art.13.

In particolare, ARTA con il parere citato in precedenza aveva chiesto di:

- modificare e integrare alcuni indicatori (ad es. *kwh erogati dai punti di ricarica* e altro indicatore capace di esprimere il rapporto tra il numero di incidenti ed il traffico, in modo da valutare l'efficacia delle azioni messe in atto nei due diversi settori, *cambiamenti climatici* e *sicurezza stradale*);
- inserire nel monitoraggio VAS gli esiti di quello previsto ai sensi dell'articolo 4 del DM 4 agosto 2017;
- dare evidenza della fase di scoping.

A riguardo, il Rapporto Ambientale, da pagina 7, dà evidenza delle precedenti consultazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale, riportando un estratto dei contributi ricevuti e specificando quali osservazioni siano state recepite e quali respinte. In merito al parere ARTA, si dichiara che tutte le osservazioni formulate sono state accolte.

Il Rapporto illustra, quali siano le strategie fondamentali su cui si fondano le azioni previste per il PUMS. A seguire, è esposto l'iter di formazione del Piano Urbano, mentre gli obiettivi di sostenibilità ambientale sono illustrati nella tabella 12 riportata alle pagine 45 e 46.
Nel paragrafo 4.8 sono elencati obiettivi e azioni previsti dal DM 4 agosto 2017 del MIT per questa tipologia di piano; queste ultime sono state poi tradotte nelle centoventitré azioni del PUMS riportate nella tabella contenuta nello stesso paragrafo. Non tutte le azioni indicate come "azioni MIT" trovano però una corrispettiva azione del PUMS, in quanto non sono state ritenute applicabili alla città di L'Aquila.

L'analisi SWOT evidenzia le criticità che sono state individuate e alle quali, almeno in parte, si è risposto, ponendo specifici obiettivi e azioni mirate.

La valutazione delle scelte di Piano è stata effettuata sulla base di tre differenti scenari, mediante l'uso di modellistica specifica. L'analisi delle possibili combinazioni è stata valutata individuando alcuni interventi come invarianti (obbligatori) ed altri come variabili (sui quali è possibile intervenire con modifiche o cancellandone la previsione). Sulla base delle considerazioni e delle simulazioni effettuate, lo scenario risultato maggiormente soddisfacente dal punto di vista del raggiungimento degli obiettivi fissati, del minor impatto ambientale e delle risorse economiche necessarie, è stato quello denominato *MIDI senza collegamento SS80-SS17*.
Infine, il rapporto si conclude con la valutazione degli interventi significativi attraverso l'assegnazione di un coefficiente specifico in base alla rilevanza dell'intervento stesso. Analogamente, sono individuate le misure di mitigazione e compensazione per gli interventi giudicati significativi. È quindi illustrata la proposta di monitoraggio relativamente a frequenza di rilevazione e indicatori da popolare.

Considerazioni.

Come affermato nello steso RA, l'autorità procedente ha recepito le osservazioni formulate da questa Agenzia, ad eccezione del proposto indicatore di correlazione tra il numero di incidenti stradali ed il traffico. Tale grandezza era stata proposta per la sua capacità di far comprendere l'efficacia delle azioni di piano su due dei differenti livelli su cui si interviene, ovvero *sicurezza e riduzione del numero di incidenti* / *diminuzione del traffico con mezzi privati*. Infatti, una diminuzione generale degli incidenti potrebbe essere legata alle azioni messe in atto dal PUMS sull'*aumento della sicurezza stradale* oppure dalla r*iduzione dei mezzi circolanti* o, ancora, dall'effetto sinergico sui due aspetti considerati.

Infatti, il solo *numero di incidenti*, proposto come indicatore nell'RA, non permette di individuare il settore su cui il Piano è intervenuto con successo.

In merito alle altre grandezze considerate quali indicatori, si suggeriscono le seguenti ulteriori misure:

- in merito alle autovetture a basso impatto circolanti, prendere in considerazione anche i mezzi elettrici;
- relativamente alle percorrenze su TPL, rapportare il dato anche alla popolazione residente e agli studenti fuori sede, in modo da poter comprendere se eventuali oscillazioni del dato siano da ricondursi all'aumento/diminuzione della popolazione presente (Passeggeri*km/(popolazione residente + studenti fuori sede));
- il *numero di controlli della pressione sonora ogni 100.000 abitanti* non costituisce una grandezza adeguata per la valutazione degli aspetti acustici legati al traffico ed al PUMS;
- la consistenza delle strutture ricettive può essere meglio monitorata attraverso il numero di posti letto, in modo da considerare anche le disponibilità presso B&B e altre tipologie di strutture ricettive e tracciare anche eventuali riduzioni o ampliamenti di strutture esistenti;
- relativamente alle azioni 2c2, 2c3,2c4,2c7, valutare la possibilità di utilizzare l'indicatore “n. di mezzi transitanti su intersezioni o assi stradali oggetto di intervento”.

Inoltre, il set di indicatori proposto è carente di grandezze capaci di apprezzare determinati impatti negativi derivanti dall'attuazione del piano quali, ad esempio, il consumo di suolo, l'impatto paesaggistico, l'intrusione percettiva (aspetto citato nel documento, a cui però non è stato collegato alcun indicatore), l'occupazione di aree a pericolosità (PAI, PSDA, ecc), occupazione di aree sottoposte a vincolo, volumi di terreno movimentato, ecc.

Infine, si ricorda che ogni obiettivo e ogni azione devono essere misurabili attraverso indicatori specifici e, per le azioni, si devono prevedere anche grandezze capaci di monitorare gli effetti ambientali che la loro attuazione può determinare. Si suggerisce, pertanto, una ricognizione in tal senso per la verifica di quanto sopra detto.

Sebbene la verifica di coerenza esterna con la pianificazione ordinata sia rimessa alle autorità competenti sui singoli piani, appare evidente, per quanto contenuto nel Rapporto Ambientale, una incoerenza tra le previsioni del PUMS e il Sustainable Energy Action Plan Provinciale in merito alla percentuale di riduzione di emissione di anidride carbonica rispetto al 2005 (24% per il SEAP, 21% per il PUMS).

Tra gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità approvato nel 2012, si aveva anche la riduzione dell'inquinamento acustico. Tuttavia questo aspetto non è stato affrontato in sede di pianificazione di livello comunale mediante elaborazione del Piano di Classificazione Acustica Comunale, di cui il Comune dell'Aquila risulta essere ancora sprovvisto nonostante le disposizioni normative in merito. Questa carenza si ripercuote anche sull'attuale Piano di Mobilità Sostenibile, data la stretta connessione tra i due piani (PUMS e PCCA), accennata anche all'interno del RA. Come sopra già riportato, i livelli di pressione sonora derivanti dal traffico, così come l'eventuale disagio della popolazione, non sono valutabili attraverso il numero di esposti, ma necessitano di indagini di campo attraverso rilievi fonometrici specifici.

Inoltre, l'assenza di pianificazione acustica non permette di confrontare i livelli sonori misurati rispetto ai limiti previsti per le classi acustiche di appartenenza. In questo senso, l'eventuale presenza di pressione sonora oltre i limiti in determinate aree della città potrebbe richiedere interventi sulla mobilità non previsti nel piano proposto o, addirittura, in contrasto con esso, determinando quindi la necessità di modifica.

Pertanto, il Piano di Classificazione Acustica Comunale dovrà essere approvato nel minor tempo possibile e comunque prima della revisione del piano oggetto di valutazione, in modo da consentire interventi di modifica, qualora necessari.

Seppur la previsione di stazioni di ricarica per mezzi elettrici costituisca di per sé un'azione meritoria, ne consegue che lo step successivo dovrà consistere nella produzione di energia da fonti rinnovabili per alimentare tali stazioni. Pertanto, si suggerisce di programmare interventi in tal senso da completare entro la successiva revisione del PUMS.

Il paragrafo 9.9.3 contiene la valutazione della significatività degli interventi tramite matrice coassiale. Tale matrice è stata realizzata per approssimazioni successive, con una prima fase qualitativa seguita da una quantitativa. La fase qualitativa prevede la definizione di fattori di correlazione definiti alti, medi e bassi, ciascuno caratterizzato dall'attribuzione di un coefficiente che varia da 1 per quelli ad alta correlazione a 0,33 per quelli definiti a bassa correlazione (0,66 per quelli a media correlazione). Una seconda matrice (opere/pressioni) di pressione ambientale correla gli interventi previsti con le pressioni ambientali. Queste ultime vengono distinte in interferenze negative o positive e la correlazione, anche in questo caso, avviene attraverso l'uso di fattori di correlazione qualitativi: alto, basso o medio.
Un'ultima matrice è quella pressioni/ricettori, ovvero la matrice di impatto con pressioni sulle colonne e ricettori ambientali impattati sulle righe. Anche in questo caso, si assiste all'attribuzione di pesi specifici al fine di stabilire la rilevanza delle pressioni rispetto al contesto in esame. L'attribuzione è stata eseguita utilizzando una serie di carte della sensibilità ambientale che ha permesso di esprimere un giudizio (basso, medio, alto). I risultati di tali valutazioni sono utilizzati successivamente per l'individuazione delle azioni di mitigazione e compensazione necessarie.

Tuttavia, il risultato derivante dall'applicazione di tali criteri non è sempre chiaro. Ad esempio, la funivia Stazione ferroviaria/Roio, ha un indice di intensità di intervento pari a 0,75, la realizzazione di piste ciclabili pari a 1, la realizzazione di marciapiedi e percorsi pedonali pari a 0,70, mentre quella di ponti e viadotti 0,20, così come le opere nel sottosuolo (tunnel, sottopassi, ascensori ecc).

Risultati di analoga ambiguità si hanno nella valutazione delle interferenze negative rispetto ai recettori ambientali. Infatti, per una stessa interferenza, in funzione di recettori ambientali differenti ma ai quali è stato assegnato lo stesso coefficiente di rilevanza, sono attribuiti valori differenti (Es. Consumo di energia da fonti fossili: valore 0,8 per la qualità dell'atmosfera e microclima che ha coefficiente 1; valore 1,2 per la qualità del clima che ha sempre coefficiente 1; valore 0,40 relativamente al benessere e salute uomo che ha sempre coefficiente 1).

Poiché i risultati derivanti dall'utilizzo dei coefficienti di interferenza e di intensità dell'intervento vengono utilizzati per l'individuazione delle possibili opere di mitigazione e compensazione, una revisione di tali valori potrebbe determinare modifiche/implementazioni anche su queste.

Da tabelle appena citate, tra i benefici di quanto proposto, al *controllo/riduzione del rumore* viene assegnato un valore pari a 8,7 in relazione al *benessere e alla salute dell'uomo*, raggiungendo la terza posizione tra quelli con interferenze positive. Tuttavia, il PUMS non risulta sufficientemente integrato e correlato con tale aspetto, tanto che, come specificato sopra, si chiede un suo approfondimento successivamente all'approvazione del Piano di Classificazione Acustica Comunale ed entro la prossima revisione del Piano oggetto di valutazione.

Dalla lettura della descrizione delle azioni strutturali e delle relative azioni di mitigazione e compensazione, si rileva che molte di esse sono previste in aree di rispetto del fiume, aree a pericolosità da esondazione molto elevate, aree sottoposte a tutela ex D. Lgs. 42/2004, zone A1 e A2 di PRP.

Non tutti gli interventi sono descritti in dettaglio e nella forma adeguata.

Ad esempio, la cabinovia di collegamento dalla stazione ferroviaria alla facoltà di Ingegneria – Roio Poggio viene soltanto citata, come citati sono gli aspetti ambientali da essa derivanti, rimandando probabilmente la valutazione di tali argomenti ad altre fasi (verifica di assoggettabilità a VIA). Anche la valutazione ex post attraverso il previsto monitoraggio risulta essere carente, essendo previsto un solo indicatore di attuazione per l'azione *2c6* (km realizzati). Per tutti gli interventi, ma soprattutto per quest'ultimo, considerato che l'area di progetto presenta non poche sensibilità e criticità ambientali (area A1 e A2 del Piano Paesistico Regionale, D.Lgs. 42/04 art. 142 co. 1 lett. c) fiumi e lett. g) boschi , D.Lgs. 42/2004 art. 136 - Decreto di vincolo del 03/02/1966, Vincolo idrogeologico R.D. 3267/1923, L.R. n°3/2014 e L.R. N°5/2017, Piano Stralcio Difesa Alluvioni P1 P2 P3 P4 , Piano di Assetto idrogeologico P1, P2, Ps), sarebbe opportuno effettuare una valutazione approfondita delle conseguenze ambientali derivanti e valutare eventuali alternative localizzative per la riduzione di tali interferenze.

Allo stesso modo, non sono state proposte alternative, né localizzative né di progetto, per il parcheggio pertinenziale di San Silvestro, che prevede due piani ipogei e uno a raso. Una soluzione alternativa in qu

caso potrebbe essere quella di ipotizzare lo stesso numero di stalli distribuiti in più aree limitrofe e consentire di non ricorrere a strutture ipogee.

Infine, relativamente alla frequenza di monitoraggio, per non gravare oltremodo sull'Amministrazione Comunale, si suggerisce di ridurre la frequenza di aggiornamento del monitoraggio VAS a quattro anni. In questo modo, il monitoraggio VAS conterrà gli esiti dell'ultimo monitoraggio previsto dal DM 4 agosto 2017 del MIT ma verrà aggiornato ogni 4 anni invece che ogni 2, mantenendo comunque la contemporaneità dei dati dei due monitoraggi.

Conclusioni.

Il Rapporto Ambientale inviato è in linea generale rispondente alle previsioni dell'allegato VI alla parte seconda del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., presentando tuttavia alcune carenze di informazione e valutazione, ritenute fondamentali perché di visione strategica e pertanto necessarie per la corretta Valutazione Ambientale Strategica del Piano in oggetto.

Si rimette all'Autorità Competente l'individuazione del miglior iter da intraprendere per il proseguimento del procedimento.

Il Coll. Tecnico Prof. le
*Dott. Sergio Croce**

Il Resp. dell'Ufficio
*Ing. Simonetta Campana**

Il Direttore dell'Area Tecnica
*Dott.ssa Luciana Di Croce**

* Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.

REGIONE
ABRUZZO

GIUNTA REGIONALE

DIPARTIMENTO TERRITORIO - AMBIENTE
SERVIZIO VALUTAZIONI AMBIENTALI
Via Antica Salaria Est, 27 – 67100 L'Aquila
sito Web: http://www.regione.abruzzo.it/content/valutazioni-ambientali *e-mail:* dpc002@regione.abruzzo.it *P.E.C.:* dpc002@pec.regione.abruzzo.it

L'Aquila lì, **18/05/2021**

Riferimento: ***Prot. n 0120299 del 25/03/2021***
Codice pratica: ***21/0120299***
(Codice da riportare in ogni comunicazione successiva)

Comune dell'Aquila
protocollo@comune.laquila.postecert.it

OGGETTO: **Procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) art. 14 D. Lgs. 152/2006 relativa a "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS". Invio osservazioni al Rapporto Ambientale.**

Codice Pratica	**21/0120299**
Progetto	**Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS**
Richiedente	**Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti**
Comune	**Comune dell'Aquila**

In riferimento alla procedura di VAS del PUMS del Comune di l'Aquila in atti con prot. n.120299/21 del 25/03/2021 si riporta quanto segue.

Atteso che le valutazioni degli impatti ambientali dei singoli progetti sono rinviabili alle fasi successive, proprie dell'iter autorizzativo del singolo intervento, si ritiene che il documento di Valutazione Ambientale nell'ambito della programmazione strategica e del corretto sviluppo del territorio dovrebbe contenere, per ciascuna proposta, un piano delle alternative al fine di individuare/comprovare il migliore intervento sostenibile.

Si evidenziano, in particolare, due interventi:

- il primo è relativo al nuovo parcheggio da realizzarsi nei pressi della stazione di L'Aquila (S05), che si inserisce in un contesto di pericolosità idraulica di esondazione molto elevata per il quale, si prevede un importante intervento di protezione dai fenomeni esondativi del fiume. Considerato che l'intervento in questione, così come quelli relativi alla realizzazione di altri parcheggi previsti dallo stesso Piano, non è riportato tra le schede progettuali delle interferenze con i sistemi dei vincoli, si ritiene necessario un ulteriore approfondimento volto a valutare le alternative possibili e i rapporti con i sistemi di vincolo esistenti;
- il secondo è relativo all'impianto funiviario (T02) che interessa: aree a pericolosità elevata P2 del PAI; aree ad alta valenza naturale e paesaggistica (categorie A1 e A2 del Piano Regionale Paesistico); aree tutelate per legge D.Lgs. 42/04. Considerato il livello di pericolosità previsto dal Piano di Assetto

Idrogeologico, si ritiene fondamentale che il proponente valuti le possibili alternative al fine di poter considerare l'intervento proposto quale essenziale, non delocalizzabile e privo di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili (art. 16 co. 1 lett. d delle NTA).

In merito alla componente rumore, la valutazione degli impatti relativi all'inquinamento acustico, dovuto alla realizzazione degli interventi previsti dal PUMS, è fatta sulla base di modelli previsionali e non di un Piano di Classificazione Acustica Comunale (strumento che rappresenta un utile riferimento per la corretta progettazione di un piano di sviluppo urbano sostenibile). Pertanto si ritiene necessario che, per il Piano proposto, vengano integrati gli indicatori ambientali riferiti alla componente "rumore". Al fine di garantire il corretto sviluppo del piano, fortemente condizionato dalla ricostruzione post-sisma e di individuare i possibili impatti negativi si rimanda alla futura attività di monitoraggio fondamentale per l'adozione delle eventuali misure correttive.

Distinti saluti.

Il Responsabile dell'Ufficio
V.A.S. e Supporto all'Autorità Ambientale
ING. ENZO DI PLACIDO
(FIRMATO ELETTRONICAMENTE)

Il Dirigente del
Servizio Valutazioni Ambientali
ING. DOMENICO LONGHI
REGIONE ABRUZZO
Certificatore ARUBA S.p.A.
Firma Digitale n. 6130940002297007
Validità 06/06/2022
FIRMATO DIGITALMENTE

EDP/mm