

# ISTRUTTORIA TECNICA

## Valutazione Ambientale Strategica

(procedura coordinata alla Valutazione di Incidenza Ambientale)

### PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

*Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile promosso dall'Area  
Urbana di Campobasso costituita dal Comune di Campobasso e  
dai Comuni di Ferrazzano e Ripalimosani*

*Comune capofila: Campobasso*

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
Allegato 1 - Copia Documento

**Campobasso, 29 luglio 2022**

## **PREMESSA**

Il presente documento raccoglie gli esiti delle valutazioni ambientali svolte da ARPA Molise per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (art. 13 D.Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.) relativa al **"Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile promosso dall'Area Urbana di Campobasso costituita dal Comune di Campobasso (capofila) e dai Comuni di Ferrazzano e Ripalimosani"** depositato presso la Regione Molise con Prot. Regionale n. 62475 del 12.04.2021 dal Comune di Campobasso - Area Polizia Locale Servizio Mobilità, capofila dell'intervento.

La procedura di VAS è coordinata alla Valutazione di Incidenza Ambientale (art. 5 DPR 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii.) che verrà espletata dal Servizio Regionale competente (Servizio Fitosanitario Regionale - Tutela e Valorizzazione della Montagna e delle Foreste, Biodiversità e Sviluppo Sostenibile) dei cui esiti ne darà atto il Servizio Tutela e Valutazioni Ambientali nel Provvedimento finale.

In base alle dichiarazioni del proponente, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) in oggetto è stato redatto nel pieno rispetto della normativa vigente nel settore dei trasporti e della mobilità, coerentemente con gli obiettivi di programmazione settoriale sovraordinata. Il 15 ottobre 2020 è stato sottoscritto il contratto tra il Comune di Campobasso e la Società Sintagma per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Il PUMS è stato sviluppato in linea anche con la normativa nazionale ed europea in materia.

Inoltre, sempre in base a quanto dichiarato nel Rapporto Ambientale per la VAS, gli interventi infrastrutturali già recepiti, programmati o in fase di realizzazione (che hanno seguito o stanno seguendo un loro iter valutativo e approvativo non sono oggetto della presente procedura di VAS ma vengono considerati per la simulazione dello scenario di medio lungo periodo (2031-2032) al fine di avere un quadro emissivo futuro complessivo.

\*\*\*\*\*

Tanto premesso, la presente istruttoria è finalizzata a valutare le potenziali implicazioni ambientali legate alla realizzazione degli interventi in oggetto e nulla determina in merito ad altri aspetti (ad esempio procedurali, pianificatori, etc.) per i quali si rimanda alle Strutture Competenti.

## **Documentazione progettuale**

Al fine di svolgere l'Istruttoria Tecnica richiesta è stata presa in considerazione la documentazione progettuale ed ambientale, predisposta dal Proponente e pubblicata sul sito web della Regione al link

<http://www3.regione.molise.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/17912>

## **Sintesi del Piano**

L'elaborazione del PUMS ha preso le mosse dall'esame del quadro di riferimento territoriale - sotto il profilo territoriale, socio-demografico, di traffico e trasportistico - dei Comuni ove lo stesso verrà realizzato al fine di individuare gli elementi di criticità e i punti di forza della mobilità del territorio nel suo insieme.

Gli esiti di questa approfondita indagine conoscitiva sono stati organizzati in una tabella SWOT organizzata per temi che di seguito si riporta. I temi di riferimento sono:

- Rete viaria e trasporto privato;
- Trasporto pubblico;
- Mobilità ciclabile e pedonale;
- Sosta e parcheggi.

### **RETE VIARIA E TRASPORTO PRIVATO**

#### **PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)**

- Riparto modale fortemente sbilanciato verso l'auto privata
- Criticità nelle interconnessioni tra la rete viaria di gerarchia superiore e la rete viaria urbana, dovute principalmente alla mancanza di una gerarchia della rete che caratterizzi in modo chiaro gli assi di attraversamento, di distribuzione, penetrazione e gli archi locali
- Complessità del nodo infrastrutturale di interconnessione tra la SS87, la SS710 e la SS647 nella zona industriale Ripalimosani-Campobasso
- Insufficiente permeabilità tra il centro storico e le aree di espansione urbanistica a sud per la presenza della cesura dovuta alle grandi infrastrutture (sistema tangenziali e linea ferroviaria)
- La fluidità di molti archi è condizionata dalla presenza di auto in sosta lungo strada
- Grande offerta di parcheggi lungo strada in aree molto prossime al centro che stimolano l'uso dell'auto.

#### **PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)**

- + Il territorio è dotato di importante sistema infrastrutturale stradale che, con il completamento della tangenziale nord chiuderà l'anello di distribuzione esterno alla città di Campobasso.
- + Negli anni l'eliminazione di intersezioni semaforizzate e regolate da stop/dare precedenza e la loro sostituzione con rotatorie ha favorito una maggiore sicurezza per i veicoli privati.
- + Sono in progetto gli interventi per l'eliminazione dei passaggi a livello attualmente presenti in Via Piave e tra Via San Giovanni e Corso Mazzini
- + Una parte dell'area urbana è regolamentata attraverso Aree Pedonali in cui non è consentito l'ingresso alle auto

## TRASPORTO PUBBLICO

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)	PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trasporto pubblico su gomma poco attrattivo con percorsi delle linee molto estesi che generano frequenti ritardi dovuti a diverse criticità lungo la rete viaria (no preferenziali, sosta "selvaggia"...) </li> <li>- Non chiara gerarchizzazione delle linee del trasporto pubblico urbano e suburbano </li> <li>- Parco veicolare vetusto sia per il trasporto pubblico su gomma che per il trasporto ferroviario </li> <li>- Ridotta estensione di percorsi protetti per agevolare la marcia dei mezzi pubblici in ambito urbano </li> <li>- Mancanza di sistemi di info-mobilità a bordo e presso le fermate </li> <li>- Insufficiente intermodalità con altri modi di trasporto (specialmente ferro-gomma) </li> <li>- Mancanza di spazi adeguati all'attestamento dei servizi urbani su gomma </li> <li>- Servizio ferroviario poco appetibile e momentaneamente effettuato con bus sostitutivi </li> <li>- Scarsa valorizzazione della linea ferroviaria dovuta alle basse velocità commerciali e alla assenza di cadenzamento delle corse (servizio poco riconoscibile) </li> <li>- Riparto modale del mezzo ferroviario molto debole: 1,5% per l'area urbana (a livello provinciale 1%) </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Servizi di TPL con buona copertura dell'intera area comunale. L'offerta di trasporto pubblico urbano nei giorni feriali (numero di corse), è mediamente buona. </li> <li>+ Sono in corso le procedure propedeutiche alla gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico urbano a Campobasso </li> <li>+ La presenza del Polo universitario e delle principali strutture scolastiche di riferimento per il territorio limitrofo fa di Campobasso un grande attrattore di studenti (con età inferiore ai 18 anni non in possesso di patente di guida, o studenti non in possesso dell'auto) fruitori dei servizi di trasporto pubblico. </li> <li>+ Punto di interscambio tra linee in Piazza Pepe e Piazza Cuoco (anche in scambio con i servizi ferroviari) in centro città. </li> <li>+ Rinnovo del parco veicolare pubblico grazie alle fonti di finanziamento europee (erogate dalla Regione) e statali (erogate dal MIMS) </li> <li>+ Completamento del percorso pedonale di connessione tra il Terminal extraurbano e il centro. </li> <li>+ Stazione ferroviaria molto centrale e a distanza pedonale del centro città </li> <li>+ Il progetto di metropolitana leggera con il potenziamento della tratta tra Matrice e Bojano </li> <li>+ Nel Comune di Campobasso sono state realizzate le stazioni Duca d'Aosta e San Michele da attivare nel progetto di metropolitana comprensoriale </li> <li>+ L'elettrificazione della tratta Roccaravindola – Isernia – Campobasso è funzionale per il potenziamento dell'offerta del servizio ferroviario con i bacini di Roma e Napoli </li> </ul>

### MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE

#### PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Elevata propensione all'uso dell'auto anche per spostamenti esclusivamente urbani, e di corto raggio (entro 3/4/5 km).
- Assenza di una rete ciclabile.
- Scarsa propensione all'uso della bicicletta, se non per spostamenti limitati al tempo libero (riparto modale mostra la quota bici allo 0,1% nell'Area urbana)
- Scarse infrastrutture dedicate agli utenti della mobilità "dolce": punti di scambio e ricarica.
- Scarse Zone 30 progettate con adeguati interventi di traffic calming
- Insufficiente intermodalità con gomma urbana e ferro.
- Condizioni orografiche poco favorevoli, e non in alcuni ambiti, all'utilizzo della bici "muscolare"
- La pericolosità del traffico condiziona l'uso della bici. Negli ultimi 3 anni sono stati 8 i ciclisti coinvolti in un incidente stradale. Criticità nell'accessibilità e percorribilità degli attraversamenti pedonali.
- La presenza di rotonde in ambiti ad elevati flussi pedonali necessita di accorgimenti per la sicurezza dei soggetti vulnerabili della strada.

#### PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- + Ridotta lunghezza degli spostamenti all'interno del centro storico compatto, dove i principali poli di attrazione, il nodo di interscambio della stazione ferroviaria e il terminal bus extraurbani (completamento del percorso pedonale)
- + Buona la quota di soggetti che si muovono a piedi, circa il 13% degli spostamenti nell'ora di punta avviene in questo modo
- + Presenza di aree pedonali nei centri storici dei tre comuni
- + Presenza di percorsi podistici molto utilizzati per il tempo libero
- + Grandi opportunità possono derivare, in termini di sostenibilità, dalla migrazione dall'uso dell'auto verso ciclabilità (modalità assistita, anche in modalità sharing), micromobilità e a piedi
- + Altra grande opportunità è da ricercare nel fornire adeguati servizi e infrastrutture per favorire l'intermodalità (primo spostamento in auto/bus/treno, spostamento finale in bici/a piedi/in micromobilità elettrica).
- + Sono in previsione interventi riguardanti la realizzazione di strade scolastiche.
- + Presenza di canali di finanziamento per l'implementazione di servizi per la mobilità ciclopeonale: realizzazione di Zone 30, interventi di qualità urbana, interventi per l'adeguamento e l'implementazione di percorsi pedonali

### SOSTA E PARCHEGGI

#### PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Diffusa presenza di sosta lungo strada che condiziona la fluidità della circolazione.
- Assenza di un sistema "marcato" a tariffa piramidale per favorire l'utilizzo della mobilità alternativa all'auto privata.
- Forte richiamo nell'uso del veicolo privato per muoversi in città, conseguenza dell'ampia offerta di sosta lungo strada
- L'assenza di parcheggi pubblici in struttura affida alla sosta di superficie (lungo strada e nelle piazze) tutta la domanda di sosta presente in città, dovuta sia ai residenti che agli utenti sistematici ed occasionali.

#### PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- + La gestione della sosta a pagamento è stata di recente affidata dal Comune di Campobasso alla Società in house – la S.E.A. Servizi e Ambiente S.p.A
- + Presenza di una zonizzazione della sosta.
- + Presenza di forme di abbonamento speciali per residenti e lavoratori all'interno delle zone di sosta
- + Ampia offerta di stalli di sosta gratuiti al di fuori delle zone di sosta a pagamento
- + Grande opportunità è rappresentata dalla disponibilità di un'ampia dotazione di aree semi-periferiche di sosta gratuita, o tariffe molto agevolate, che possono fungere da aree di scambio con il TPL

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

A completare il quadro conoscitivo di partenza il proponente considera anche l'attuale viabilità principale del Comune di Campobasso (SS 87 Sannitica, SS 645 Fondovalle del Tappino, SS 647 Fondovalle del Biferno dir/B) e la tangenziali est ed ovest che racchiudono il Comune.

Inoltre, vengono presi in considerazione anche i progetti infrastrutturali in corso di realizzazione o in cantiere, in particolare, il completamento della tangenziale con le quattro aree di intervento principali:

1. Svincolo S. Pietro con la FV Rivolo e la viabilità locale (contrada Macchie, Contrada Leone, viabilità per il depuratore;
2. Svincolo Calvario 1 con viabilità locale;
3. Svincolo Calvario 2 con viabilità locale;
4. Svincolo Zona Industriale.

Dunque, a partire dal su esposto quadro di riferimento ed in linea con le principali Linee Guida in materia di mobilità sostenibile (Linee guida Eltis "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e Trasporti della Commissione Europea (aggiornate nel 2019); Linee Guida emanate dal MIT per la redazione dei PUMS - Decreto 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i piani della mobilità sostenibile"), sono stati definiti per il PUMS i seguenti obiettivi generali, obiettivi specifici ed azioni:

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
<p>A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità</p> <p>B) Sostenibilità energetica e ambientale</p> <p>C) Sicurezza della mobilità stradale</p> <p>D) Sostenibilità socio economica</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo</li> <li>2. Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso</li> <li>3. Migliorare le performance economiche del TPL</li> <li>4. Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale</li> <li>5. Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante</li> <li>6. Ridurre la sosta irregolare</li> <li>7. Efficientare la logistica urbana</li> <li>8. Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci</li> <li>9. Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta</li> <li>10. Garantire la mobilità alle persone a basso reddito</li> <li>11. Garantire la mobilità alle persone anziane</li> <li>12. Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare</li> <li>13. Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti</li> <li>14. Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Campobasso città 30: interventi di moderazione del traffico</li> <li>2. Il biciplan dell'area urbana di Campobasso</li> <li>3. Il piano di bacino: la nuova rete del trasporto pubblico urbano a Campobasso</li> <li>4. dai parcheggi di scambio alle cerniere di mobilità</li> <li>5. Campobasso città accessibile: il sistema ettometrico di accesso al castello di Monforte</li> <li>6. Campobasso città accessibile: nuove connessioni pedonali alle fermate ferroviarie e nuove permeabilità veicolari</li> <li>7. una maggiore attenzione alla qualità urbana</li> <li>8. il nuovo sistema della sosta</li> <li>9. Campobasso città sicura: la fluidificazione lenta e la messa in sicurezza delle criticità lungo la rete stradale</li> <li>10. le scuole a mobilità sostenibile: zone scolastiche e strade scolastiche</li> <li>11. sistema its intelligent transport system e nuove accessibilità al centro di Campobasso</li> <li>12. smart mobility</li> <li>13. politiche incentivanti</li> <li>14. sostenibilità e distribuzione merci in area urbana: la city logistics e l'e-commerce</li> </ol>

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
Allegato 1 - Copia Documento

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

---

Di seguito si descrivono le Azioni del PUMS mettendo in rilievo gli aspetti interessanti sotto il profilo degli impatti ambientali valutati nella presente Relazione. Per il dettaglio delle Azioni si rimanda al par. 71 del Rapporto Ambientale.

**Az.1) Campobasso città 30 – interventi di moderazione del traffico**

Obiettivo dell'Azione è ripensare la viabilità dei quartieri residenziali, fino ad oggi realizzata prevalentemente in funzione di una mobilità automobilistica, per ottenere una migliore convivenza dei diversi utenti della strada (traffico motorizzato, pedoni, ciclisti) in sicurezza, equiparando la mobilità dolce a quella veicolare. A tal fine, sono state individuate 6 le aree che concorrono a raggiungere l'obiettivo della Città 30 con attivazione progressiva nei due orizzonti temporali.

Azione immateriale senza particolari interferenze sull'ambiente.

**Az.2) Il biciplan dell'area urbana di Campobasso**

Il Biciplan di Campobasso individua dieci itinerari ciclabili di progetto, classificati secondo la legge Decaro sulla mobilità ciclistica, e così suddivisi:

- n. 4 itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinati all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico,
- n. 5 itinerari ciclabili secondari all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
- n. 1 vie verdi ciclabili, destinate a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti degli itinerari ciclabili prioritari e la rete secondaria.

In caso nell'ambito di tale Azione verranno progettati interventi "materiali" quali, ad esempio, l'ampliamento di tracciati esistenti, gli stessi potranno generare impatti sul suolo e sulle altre matrici ambientali, di seguito esaminati (cfr. paragrafo "Valutazioni Ambientali").

**Az.3) Il piano di bacino: la nuova rete del trasporto pubblico urbano a Campobasso**

Si tratta di Azioni dirette alla revisione dei servizi di trasporto pubblico su gomma che non dovrebbero implicare azioni operative con effetti negativi sull'ambiente.

**Az.4) Dai parcheggi di scambio alle cerniere di mobilità**

Questa Azione prevede l'attrezzaggio, in luoghi ben precisi del territorio, delle cerniere di mobilità attraverso le quali si vuole mettere i cittadini (soprattutto coloro che si spostano giornalmente dai Comuni limitrofi verso il Capoluogo e con ripetitività) nelle condizioni di parcheggiare gratuitamente la propria auto e proseguire con un trasporto alternativo.

Dunque, si tratta di un'azione che prevede la realizzazione di infrastrutture ed opere edili con potenziali effetti negativi sulle matrici ambientali.

**Az.5) Campobasso città accessibile: il sistema ettometrico di accesso al castello di Monforte**

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
Allegato 1 - Copia Documento

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

---

L'azione studiata per il Castello di Monforte e la sua Rocca parte dal parcheggio di circa 100 posti auto in un'area attualmente libera e non utilizzata, di proprietà pubblica, da cui si prevede la realizzazione di un sistema ettometrico costituito da due ascensori inclinati per una migliore accessibilità e valorizzazione della Rocca. L'intervento è particolarmente interessante per finalità turistiche e per supportare grandi eventi.

Come sopra, anche quest'azione potrebbe implicare azioni operative potenzialmente interferenti con l'ambiente, peraltro di pregio data l'ubicazione dell'area di intervento in un Sito della Rete Natura 2000. Per le valutazioni del caso si rimanda alla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale.

**Az.6) Campobasso città accessibile: nuove connessioni pedonali alle fermate ferroviarie e nuove permeabilità veicolari**

Nell'ambito di questa Azione il PUMS individua le strategie per il miglioramento dell'accessibilità con l'individuazione di percorsi pedonali da attrezzare che ne facilitano la connessione con il centro città e le principali polarità. Anche in questo caso non sono da escludere, a tale livello di progettazione, potenziali effetti sull'ambiente per la cui stima di significatività si rimanda al paragrafo "Valutazioni Ambientali" della presente Relazione.

**Az.7) Una maggiore attenzione alla qualità urbana**

L'azione 7 è volta riorganizzazione della viabilità in termini di senso di circolazione per cui non, allo stato attuale di pianificazione, non si prevedono impatti significativi sull'ambiente.

Tuttavia non sono da escludere interventi di ridefinizione degli spazi (ad es. ridisegno del piazzale fronte Stazione) per cui, anche in questo caso sarebbe opportuno in fase di progettazione esecutiva prestare molta attenzione alle modalità di realizzazione delle opere imponendo opportuni criteri di realizzazione ovvero sottoponendo gli interventi a valutazioni di tipo ambientale preventive.

**Az.8) Il nuovo sistema della sosta**

L'azione punta all'utilizzo di aree già esistenti da destinare a uso parcheggio. In tal senso non si prevedono impatti ambientali.

**Az.9) Campobasso città sicura: la fluidificazione lenta e la messa in sicurezza delle criticità lungo la rete stradale**

Azione che prevede interventi di messa in sicurezza di tipo "materiale" per cui, anche in questo caso si prevedono potenziali effetti sull'ambiente, per la cui stima di significatività si rimanda al paragrafo "Valutazioni Ambientali" della presente Relazione.

**Az.10) Le scuole a mobilità sostenibile: zone scolastiche e strade scolastiche**

Questa azione punta alla creazione di veri e propri presidi di "mobilità sostenibile" in corrispondenza degli istituti scolastici attraverso la promozione di una mobilità "lenta" lungo i percorsi casa-scuola.

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
Protocollo Arrivo N. 13446/2022 del 03-08-2022  
Allegato 1 - Copia Documento

Azione immateriale che non dovrebbero implicare azioni operative con effetti negativi sull'ambiente.

**Az.12) Smart mobility**

Tale azione prevede l'implementazione della rete di ricarica per veicoli elettrici che favorisce il rinnovo del parco veicolare; la diffusione dei nuovi sistemi di micro-mobilità elettrica e la diffusione della sharing mobility.

Allo stato attuale di pianificazione, non si prevedono impatti significativi.

**Az.13) Politiche incentivanti**

Azione relativa a politiche incentivanti basate sull'incentivazione di azioni di mobilità sostenibile. Anche in questo caso, allo stato attuale della pianificazione del PUMS, non si prevedono impatti significativi.

**Az.14) Sostenibilità e distribuzione merci in area urbana: la city logistics e l'e-commerce**

Obiettivo di questa azione è la promozione e l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante, la riduzione della sosta irregolare, l'efficientamento della logistica urbana, il miglioramento delle performance energetiche ed ambientali del parco veicolare merci.

Allo stato attuale di pianificazione, non si prevedono impatti significativi.

**Coerenza esterna**

Ai fini della verifica di coerenza esterna, il Rapporto Ambientale riporta la stima del livello di coerenza tra gli obiettivi del PUMS e gli obiettivi di sostenibilità ambientale, stabiliti a livello internazionale e nazionale, con gli obiettivi dei principali Piani Regionali sovraordinati al PUMS. In merito a ciò, la scrivente Agenzia condivide la metodologia adottata ed anche i risultati che l'applicazione della stessa ha determinato.

In particolare, per quanto attiene alla coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale, come si evince dalla tabella sintetica che segue l'elencazione degli obiettivi, gli obiettivi del PUMS:

- 1) Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo
- 2) Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso
- 3) Migliorare le performance economiche del TPL
- 4) Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale
- 5) Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
- 6) Ridurre la sosta irregolare
- 7) Efficientare la logistica urbana
- 8) Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
- 9) Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

---

- 10) Garantire la mobilità alle persone a basso reddito
- 11) Garantire la mobilità alle persone anziane
- 12) Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare
- 13) Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
- 14) Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini

risultano avere una più che buona coerenza con i seguenti **obiettivi di sostenibilità**:

- OSA 1 - Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci
- OSA 2 - Tenere in particolare considerazione gli utenti vulnerabili quali pedoni, ciclisti e motociclisti, anche grazie a infrastrutture più sicure e adeguate tecnologie dei veicoli
- OSA 3 - Migliorare la qualità dei trasporti per le persone anziane, i passeggeri a mobilità ridotta e i passeggeri disabili, garantendo inoltre un accesso migliore all'infrastruttura
- OSA 4 - Sistemi integrati di informazione e gestione dei trasporti che agevolino la fornitura di servizi di mobilità intelligente, la gestione del traffico per un uso migliore gestire i flussi di merci; informazioni per passeggeri/tragitti, sistemi di prenotazione e pagamento;
- OSA 5 - Sensibilizzare l'opinione pubblica sulla disponibilità di alternative alle tipologie di trasporto individuali convenzionali (utilizzare meno l'automobile, andare a piedi e in bicicletta, usare i servizi di auto condivisa e di park & drive, i biglietti intelligenti, ecc.).
- OSA 6 - Miglioramento del TPL
- OSA 7 - Riequilibrio modale della mobilità
- OSA 8 - Riduzione della congestione
- OSA 9 - Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
- OSA 10 - Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).
- OSA.11 - Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti
- OSA.12 - Entro il 2030, aggiornare le infrastrutture e ammodernare le industrie per renderle sostenibili, con maggiore efficienza delle risorse da utilizzare e una maggiore adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente e dei processi industriali, in modo che tutti i Paesi intraprendano azioni in accordo con le loro rispettive capacità
- OSA 13 - Entro il 2030, fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani
- OSA 14 - Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico
- OSA 15 - Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione
- OSA 16 - Ridurre l'intensità della povertà
- OSA 17 - Ridurre il disagio abitativo
- OSA 18 - Promuovere la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile
- OSA 19 - Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020 e l'Unione europea dovrebbe imporsi come leader mondiale per quanto riguarda la sicurezza in tutti i modi di trasporto

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
Allegato 1 - Copia Documento

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

- OSA 20 - Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
- OSA 21 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano
- OSA 22 - Riduzione dell'incidentalità stradale
- OSA 23 - Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
- OSA 24 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
- OSA 25 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65);
- OSA 26 - Miglioramento della inclusione sociale;
- OSA 27 - Aumento della soddisfazione della cittadinanza;
- OSA 28 - Aumento del tasso di occupazione
- OSA 29 - Entro il 2030, ridurre sostanzialmente il numero di decessi e malattie da sostanze chimiche pericolose e da inquinamento e contaminazione di aria, acqua e suolo
- OSA 30 - Riduzione delle emissioni globali dei gas serra del 70% nel lungo termine
- OSA 31 - Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030
- OSA 32 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
- OSA 33 - Miglioramento della qualità dell'aria
- OSA 34 - Entro il 2030, ridurre l'impatto ambientale negativo pro-capite delle città, in particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti
- OSA 35 - Riduzione e prevenzione del fenomeno della desertificazione
- OSA 36 - Riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo e destinazione agricola e forestale, sul mare e sulle coste
- OSA 37 - Salvaguardare e migliorare lo stato di conservazione di specie e habitat per gli ecosistemi, terrestri e acquatici
- OSA 38 - Conservazione della biodiversità
- OSA 39 - Incrementare l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonte rinnovabile evitando o riducendo gli impatti sui beni culturali e il paesaggio
- OSA 40 - Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale
- OSA 41 - Migliore qualità dell'ambiente urbano
- OSA 42 - Riequilibrio territoriale ed urbanistico
- OSA 43 - Rafforzare gli impegni per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo
- OSA 44 - Riduzione dell'inquinamento nelle acque interne, nell'ambiente marino e nei suoli.

OBIETTIVI SPECIFICI DEL PUMS DELL'AREA URBANA DI CAMPOBASSO														
Obiettivi di sostenibilità ambientale	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
OSA.1														
OSA.2														
OSA.3														
OSA.4														

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

Obiettivi di sostenibilità ambientale	OBIETTIVI SPECIFICI DEL PUMS DELL'AREA URBANA DI CAMPOBASSO													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
OSA.5														
OSA.6														
OSA.7														
OSA.8														
OSA.9														
OSA.10														
OSA.11														
OSA.12														
OSA.13														
OSA.14														
OSA.15														
OSA.16														
OSA.17														
OSA.18														
OSA.19														
OSA.20														
OSA.21														
OSA.22														
OSA.23														
OSA.24														
OSA.25														
OSA.26														
OSA.27														
OSA.28														
OSA.29														
OSA.30														
OSA.31														
OSA.32														
OSA.33														
OSA.34														
OSA.35														
OSA.36														
OSA.37														
OSA.38														
OSA.39														

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
 Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
 Allegato 1 - Copia Documento

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

Obiettivi di sostenibilità ambientale	OBIETTIVI SPECIFICI DEL PUMS DELL'AREA URBANA DI CAMPOBASSO													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
OSA.40														
OSA.41														
OSA.42														
OSA.43														
OSA.44														

	Elevata coerenza	Moderata coerenza	Non pertinenza	Incoerenza
--	------------------	-------------------	----------------	------------

Anche riguardo alla coerenza del PUMS con altri **Piani Regionale** ad esso sovraordinati dalle analisi svolte dal proponente nel Rapporto Ambientale risulta una più che buona coerenza.

**PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI**

- 1) Assicurare il diritto alla mobilità delle persone e delle merci, riservando un'opzione preferenziale al trasporto collettivo;
- 2) Assicurare lo sviluppo economico della regione, attraverso una migliore integrazione dei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo, stradale e aereo;
- 3) Assicurare il perfetto equilibrio tra i predetti obiettivi e la necessità di tutelare l'assetto ambientale."

Piano regionale della mobilità e dei trasporti	OBIETTIVI SPECIFICI DEL PUMS DELL'AREA URBANA DI CAMPOBASSO													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
OB.1	C	C	C	C	NP	NP	C	NP	C	C	C	C	C	C
OB.2	C	NP	C	NP	C	NP	NP	C	NP	NP	NP	C	NP	C
OB.3	C	C	C	C	C	NP	C	C	C	C	C	C	C	C

LEGENDA	C-COERENTE	NP- NON PERTINENTE	I- INCOERENTE
---------	------------	--------------------	---------------

**PIANO REGIONALE INTEGRATO PER LA QUALITA' DELL'ARIA DEL MOLISE (PRIAMo)**

- 1) Linea di azione 1: Forme di mobilità sostenibile in alternativa all'uso del veicolo privato
- 2) Linea di azione 2: Pianificazione territoriale
- 3) Linea di azione 3: Promozione e ottimizzazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale
- 4) Linea di azione 4: Promozione della mobilità ciclabile

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
 Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
 Allegato 1 - Copia Documento

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

- 5) Linea di azione 5: Regolamentazione della distribuzione delle merci in ambito urbano
- 6) Linea di azione 6: Rete ferroviaria
- 7) Linea di azione 7: Riqualificazione energetica degli edifici
- 8) Linea di azione 8: Riqualificazione di impianti termici
- 9) Linea di azione 9: Adeguamento regolamenti comunali
- 10) Linea di azione 10: Misure gestionali per il risparmio energetico
- 11) Linea di azione 11: Estensione delle ZTL e delle aree pedonali nei centri storici
- 12) Linea di azione 12: Limitazione della circolazione privata in area urbana
- 13) Linea di azione 13: Meccanismo condiviso di attuazione di misure emergenziali in caso di superamenti prolungati dei VL di qualità
- 14) Linea di azione 14: Opere infrastrutturali
- 15) Linea di azione 15: Spostamento modale delle merci su rotaia

Piano Regionale Integrato per la qualità dell'aria del Molise (P.R.I.A.M.O.)	OBIETTIVI SPECIFICI DEL PUMS DELL'AREA URBANA DI CAMPOBASSO													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lin.Az 1	C	C	C	C	C	NP	NP	C	C	C	C	C	C	C
Lin.Az 2	NP	NP	C	NP	C	C	C	C	NP	NP	NP	C	C	NP
Lin.Az 3	C	NP	C	NP	C	NP	NP	C	C	C	C	C	NP	NP
Lin.Az 4	NP	NP	NP	C	NP	NP	NP	NP		NP	NP	NP	C	NP
Lin.Az 5	NP	NP	NP	NP	NP	C	C	C	NP	NP	NP	NP	NP	NP
Lin.Az 6	C	NP	C	NP	NP	NP	NP	NP	C	C	C	NP	NP	NP
Lin.Az 7	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
Lin.Az 8	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
Lin.Az 9	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
Lin.Az 10	NP	NP	NP	NP	C	NP	NP	C	NP	NP	NP	NP	NP	C
Lin.Az 11	C	C	C	C	C	C	NP	NP	C	NP	C	C	C	NP
Lin.Az 12	C	C	C	C	C	NP	NP	NP	C	C	C	NP	C	C
Lin.Az 13	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
Lin.Az 14	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	C	NP	NP	C	C	NP
Lin.Az 15	NP	NP	C	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP

LEGENDA	C-COERENTE	NP- NON PERTINENTE	I- INCOERENTE
---------	------------	--------------------	---------------

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
 Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
 Allegato 1 - Copia Documento

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

**PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR):**

- 1) Efficienza energetica e diminuzione dei consumi: perseguita sia impiegando sistemi fisici capaci di ottenere lo stesso risultato utilizzando meno energia, sia adottando uno stile di vita teso ad evitare gli sprechi ed i consumi irrazionali.
- 2) Incremento dell'utilizzo delle Fonti Energetiche Rinnovabili: puntando in particolare ad usare risorse endogene capaci di avvicinare i produttori ed i consumatori per un uso responsabile.
- 3) Miglioramento delle Governance: rivedere le procedure, aggiornare le linee guida per un corretto inserimento delle strutture energetiche nel rispetto del territorio e puntare sulla formazione degli addetti del settore e sull'informazione ai cittadini.
- 4) Potenziamento delle filiere energetiche ed agro-energetiche

Piano Piano energetico ambientale regionale (PEAR)	OBIETTIVI SPECIFICI DEL PUMS DELL'AREA URBANA DI CAMPOBASSO													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
OB.1	C	C	C	C	C	NP	NP	C	NP	NP	NP	NP	C	C
OB.2	NP	NP	NP	NP	C	NP	NP	C	NP	NP	NP	NP	NP	C
OB.3	NP	NP	NP	NP	C	NP	NP	C	NP	NP	NP	NP	NP	NP
OB.4	NP	NP	NP	NP	C	NP	NP	C	NP	NP	NP	NP	NP	C

<b>LEGENDA</b>	<b>C=COERENTE</b>	<b>NP= NON PERTINENTE</b>	<b>I= INCOERENTE</b>
----------------	-------------------	---------------------------	----------------------

**PIANO STRATEGICO REGIONALE PER LO SVILUPPO DEL TURISMO**

- 1) Innovare, specializzare e integrare l'offerta regionale;
- 2) Accrescere la competitività del sistema turistico regionale
- 3) Sviluppare un marketing efficace e innovativo;
- 4) Realizzare una Governance efficiente e partecipata nel processo di elaborazione e definizione del Piano Strategico regionale del Turismo e delle politiche turistiche.

Piano strategico regionale per lo sviluppo del turismo	OBIETTIVI SPECIFICI DEL PUMS DELL'AREA URBANA DI CAMPOBASSO													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
OB.1	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
OB.2	C	C	C	C	C	NP	NP	C	C	C	C	C	C	C
OB.3	C	C	NP	C	C	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	C
OB.4	C	NP	C	C	NP	C	NP	NP	C	C	C	C	C	C

<b>LEGENDA</b>	<b>C=COERENTE</b>	<b>NP= NON PERTINENTE</b>	<b>I= INCOERENTE</b>
----------------	-------------------	---------------------------	----------------------

Inoltre, come inquadramento pianificatorio, il Rapporto considera correttamente anche il Piano

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
 Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
 Allegato 1 - Copia Documento

Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), predisposto e adottato dalla Provincia di Campobasso, ed il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Campobasso.

Pertanto, per tutto quanto su esposto e considerato si ritiene che il PUMS in oggetto abbia una buona coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale stabiliti a livello internazionale e nazionale, nonché con gli obiettivi dei principali Piani Regionali sovraordinati al PUMS

### **Coerenza interna**

Essendo la verifica di coerenza interna meno determinante, rispetto a quella esterna, ai fini della sostenibilità ambientale di un Piano, si ritiene opportuno non riportare di seguito il dettaglio degli obiettivi e delle Azioni del PUMS (anche perché già enucleati in altri paragrafi della presente), esprimendo, tuttavia, una valutazione positiva riguardo alla coerenza interna del PUMS. Mantenendo coerenza tra obiettivi generali, obiettivi specifici e Azioni, si ritiene che il PUMS rappresenti un valido strumento strategico.

### **Valutazioni Ambientali**

In premessa alle valutazioni ambientali della scrivente Agenzia si desidera porre l'accento sul fatto che, come pure attestato dal proponente nel Rapporto Ambientale, *"il PUMS non è un Piano attuativo ma è un Piano di settore che concorre alla formazione dei piani urbanistici generali come strumento di supporto per le scelte relative alle politiche di traffico e del trasporto pubblico"*.

In ragione di ciò, cioè del suo "livello strategico", *"tutti gli interventi contenuti nel PUMS dovranno essere opportunamente approfonditi e definiti nei dettagli progettuali in sede di Piani Particolareggiati e nelle successive fasi di progettazione"*.

Sotto il profilo ambientale, pertanto, ciò implica che le valutazioni di seguito espresse hanno un livello di dettaglio necessariamente coerente con il naturale livello strategico del PUMS ma al contempo si auspica che gli interventi che verranno definiti nelle successive fasi attuative mantengano un buon livello di sostenibilità ambientale. Questo in ragione di eventuali prescrizioni esprimibili già in sede di VAS, ovvero di eventuali procedure valutative a cui i futuri interventi potranno essere sottoposti.

In base a quanto esposto nel Rapporto Ambientale, la valutazione complessiva della sostenibilità ambientale del PUMS è stata effettuata stimando l'impatto positivo o negativo delle Azioni del Piano sulle principali componenti ambientali (Aria e inquinamento atmosferico, Acqua e risorse idriche, Biodiversità, Suolo e Paesaggio, Rumore e vibrazioni, Popolazione e salute umana) secondo una griglia di valutazione che classifica l'impatto come segue:

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

SCALA DEGLI IMPATTI AMBIENTALI	
Impatto positivo considerevole	+2
Impatto positivo leggero	+1
Non rilevante	0
Impatto negativo leggero	-1
Impatto negativo considerevole	-2

Il risultato di tali valutazioni è riportato nella tabella sintetica seguente:

COMPONENTI AMBIENTALI SOCIALI ED ECONOMICHE	AZIONI DEL PUMS DELL'AREA URBANA DI CAMPOBASSO													
	Az.1	Az.2	Az.3	Az.4	Az.5	Az.6	Az.7	Az.8	Az.9	Az.10	Az.11	Az.12	Az.13	Az.14
Aria e inquinamento atmosferico	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2
Acqua e risorse idriche	0	0	0	-1	-1	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
Biodiversità	0	0	0	-1	-2	0	0	0	0	0	0	+1	0	0
Suolo e paesaggio	0	0	0	-2	-2	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0
Rumore e vibrazioni	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2
Popolazione e salute umana	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2
SOSTENIBILITA' DELLA SINGOLA AZIONE DEL PUMS	6	6	6	2	1	6	6	4	5	6	6	7	6	6

Scendendo nel merito delle valutazioni ambientali, si rileva che il contributo complessivo del PUMS alla qualità della matrice **Aria** è, per sua stessa natura, fortemente positivo. Infatti, L'incremento del numero di piste ciclabili permetterà di ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera e le emissioni acustiche attraverso la diversione modale di una parte di popolazione che potrà utilizzare la bicicletta tutti i giorni.

Tuttavia, la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti in alcune Azioni del PUMS potrebbe generare impatti sulla componente Aria in termini di emissioni in atmosfera di tipo diffuso.

In fase esecutiva, pertanto, dovranno però essere attuate alcune misure mitigative volte alla riduzione di tali emissioni diffuse. Nello specifico, andranno rispettate le prescrizioni di cui alla Parte I dell'allegato V alla parte V del D.Lgs. 152/06 e, contestualmente, attuate altre misure mitigative quali, ad esempio:

- limitazione della velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati;
- lavaggio delle ruote (e se necessario della carrozzeria) dei mezzi in uscita dal cantiere;
- lavaggio della viabilità ordinaria, ad esempio con moto spazzatrici, nell'intorno dell'uscita dal

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

---

cantiere;

- utilizzo di Cassoni chiusi (coperti con appositi teli resistenti e impermeabili o comunque dotati di dispositivi di contenimento delle polveri) per i mezzi che movimentano terra o materiale polverulento;
- sospensione delle operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti nelle giornate di ventosità intensa;
- posizionamento di barriere antipolvere mobili nelle aree di cantiere prossime a potenziali ricettori, Schermatura eventuale degli impianti che generano emissioni polverulente (quali, ad esempio, gli impianti di betonaggio);
- umidificazione preventiva delle opere soggette a demolizione e/o rimozione;
- divieto di combustione, rammentando che il divieto assoluto di combustioni all'aperto di materiale a servizio del cantiere - disposto dal Testo Unico Ambientale (D.Lgs. 152/06) - si configura come smaltimento illecito di rifiuti.

Riguardo alla componente **Acqua e risorse idriche** si ritengono improbabili impatti diretti sulla stessa. Nelle fasi di realizzazione, tuttavia, sarà fondamentale la corretta gestione delle aree di cantiere e delle acque meteoriche, con particolare riferimento ai cantieri allestiti per la realizzazione di interventi materiali in prossimità di corsi d'acqua, al fine di scongiurare fenomeni di run off o ruscellamento superficiale che potrebbero in qualche modo interferire con lo stato dei corpi idrici, qualora presenti.

In considerazione delle opere infrastrutturali previste in alcune Azioni del PUMS, la realizzazione dello stesso determinerà effetti negativi sulla matrice **Suolo** in termini di consumo di suolo. Tra tali Azioni, l'Azione 4 "Dai parcheggi di scambio alle cerniere di mobilità" e l'Azione 5 "Campobasso città accessibile: il sistema ettometrico di accesso al castello di Monforte". Tale impatto negativo viene correttamente considerato dagli estensori del Rapporto Ambientale che, difatti, prevedono al par. 16 una serie di misure di mitigazione atte a ridurre la significatività. Tali misure si ritengono adeguate allo scopo.

Riguardo alla componente **Biodiversità** si condivide la stima effettuata dal proponente in base alle quali si prevedono impatti significativi sulla stessa, peraltro a lungo termine, in ragione della tipologia e della ubicazione di alcune Azioni del PUMS. Anche in questo caso il rapporto Ambientale individua al par. 16 alcune misure di mitigazione che si condividono reputandole abbastanza efficaci.

Ciò nondimeno, relativamente alle opere infrastrutturali, oltre alle misure di mitigazione da declinare nella progettazione esecutiva, si evidenzia l'opportunità di prevedere interventi di compensazione nel caso di perdita/rimozione di specie formazioni vegetali naturali e di sottoporre a valutazione ambientale i progetti relativi a tali opere.

Gli eventuali impatti in termini di **Rumore e Vibrazioni** connessi alla realizzazione del PUMS sono legati esclusivamente alla fase di cantiere dei vari interventi infrastrutturali. Tali impatti negativi, tuttavia, saranno di natura transitoria dunque di limitata significatività.

Ciò nondimeno, nelle fasi esecutive si dovranno puntualmente osservare i limiti di legge soprattutto in considerazione del fatto che molte aree di cantiere saranno ubicate in prossimità/all'interno

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
Allegato 1 - Copia Documento

**REGIONE MOLISE**  
**AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE**  
**CAMPOBASSO**

*Relazione di Istruttoria Tecnica*

del centro abitato.

Infine, per quanto attiene alla **Popolazione e salute umana** è indubbio l'impatto positivo che la realizzazione delle Azioni del PUMS avranno complessivamente sui cittadini in termini di miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, della mobilità delle persone e delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale. Allo stesso modo le Azioni del PUMS puntano alla riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera, climalteranti e acustiche con un effetto positivo anche sulla salute umana.

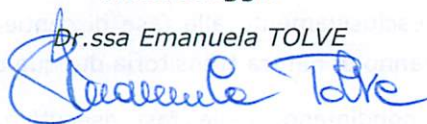
### **Monitoraggio**

Considerato il livello attuale della pianificazione del PUMS che non consente, per sua natura, l'esplicitazione degli indicatori utili al processo di VAS che, come noto, prosegue anche nelle fasi attuative del Piano, si prescrive che durante la fase attuativa venga messa a punto di quattro set di indicatori relativi, rispettivamente, alla realizzazione dello stesso PUMS (indicatori di Piano) ed alla sostenibilità degli interventi scaturenti dalla realizzazione del PUMS (indicatori di impatto). Nello specifico si prescrive di definire:

- INDICATORI DI PIANO:** diretti a verificare l'efficacia del PUMS nel raggiungere gli obiettivi prefissati (**indicatori di risultato**) e la sua efficienza nell'attuare gli interventi pianificati (**indicatori di processo**);
- INDICATORI DI IMPATTO:** diretti al controllo in itinere del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati (**indicatori prestazionali**) e la significatività degli impatti ambientali derivanti dall'attuazione del PUMS (**indicatori di impatto**).

(Relazione istruttoria a cura dello Staff Procedure Autorizzative Valutative dei ARPA Molise di cui al Provvedimento del Commissario Straordinario n. 55 del 19/02/2020)

**Il Responsabile Funzione Organizzativa**  
**"Valutazioni Ambientali, VIA, VAS, VInCA e**  
**Monitoraggio"**

Dr.ssa Emanuela TOLVE  


REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
Protocollo Arrivo N. 134466/2022 del 03-08-2022  
Allegato 1 - Copia Documento