



REGIONE ABRUZZO

Direzione Trasporti e Mobilità, Viabilità, Demanio e Catasto Stradale,
Sicurezza Stradale, Servizio Pianificazione Territoriale e Organizzazione dei Trasporti



" PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI "

Report N°5 DEFINITIVO DEL P.R.I.T.

ASSOCIAZIONE TEMPORANEA D'IMPRESE:

CAPOGRUPPO



PROGER
AZIENDA CON SISTEMA DI
GESTIONE PER LA QUALITÀ
CERTIFICATO DA DNV
=UNI EN ISO 9001:2000=

MANDANTE



SINCERT



MANDANTE



Transport
Planning
Service



TPS è società certificata
UNI EN ISO 9001:2000

A.T.I. PROGER S.p.A.- RPA S.p.A. - TPS s.r.l.
Responsabile del Progetto
(Dott. Ing. Umberto SGAMBATI)

I Coordinatori dei Gruppi di Progetto :

PROGER S.p.A.	:	Dott. Ing. Roberto D'Orazio
RPA S.p.A.	:	Dott. Ing. Dino Bonadies
TPS S.r.l.	:	Dott. Ing. Stefano Ciunnelli

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA RAPPORTO AMBIENTALE: ALLEGATO 2 SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

Questo elaborato è di proprietà della A.T.I.
pertanto non può essere riprodotto né integralmente, né
in parte senza l'autorizzazione scritta della stessa.
Da non utilizzare per scopi diversi da quelli per cui è
stato fornito.

Redatto

Ident. FILE

Commessa

PC094

Codice Elaborato

S 00 04 V RL 04

Data
10.12.10

Rev.
01

Descrizione
REVISIONE

Verificato
MDI

Controllato
RDO

Approvato
SP

Scala
-

A.T.I. PROGER S.p.A.- RPA S.p.A. - TPS s.r.l.
Il Procuratore Speciale
(Dott. Ing. Umberto SGAMBATI)

REGIONE ABRUZZO



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ALLEGATO 2

Schede degli indicatori di stato e di pressione

ARIA E FATTORI CLIMATICI

- IP 1. Emissioni di CO₂ (Mt/anno) da trasporti stradali
- IP 2. Emissioni di NO_x (Kt/anno) da trasporti stradali
- IP 3. Emissioni di COVNM (Kt/anno) da trasporti stradali
- IP 4. Emissioni di SO_x (Kt/anno) da trasporto stradale
- IP 5. Emissioni di CO (Kt/anno) da trasporto stradale
- IP 6. Emissioni di PM₁₀ (Kt/anno) da trasporto stradale

ECONOMIA E SOCIETÀ

- IP 7. Tempo trascorso sulla rete (Veq*h/anno)
- IP 8. Costi per le percorrenze (€/anno)
- IP 9. Morti in incidenti stradali (morti/anno)

TRASPORTI

- IP 10. Rete in congestione (Km)
- IP 11. Percorrenze sulla rete (Veq*Km/anno)
- IP 12. Capacità media (Veq/h)

ENERGIA

- IP 13. Consumi di benzina senza piombo per il trasporto stradale (Kt/anno)
- IP 14. Consumi di gasolio per il trasporto stradale (Kt/anno)
- IP 15. Consumi di GPL per il trasporto stradale (Kt/anno)

RIFIUTI

- IP 16. Radiazioni per demolizione (Veq/anno)
- IP 17. Raccolta di batterie al piombo esauste (t/anno)
- IP 18. Raccolta di oli usati (t/anno)

BIODIVERSITÀ

- IP 19. Interferenze con i Siti di Interesse Comunitario (SIC)
- IP 20. Interferenze con le Zone di Protezione Speciale (ZPS)
- IP 21. Interferenze con le *Important Bird Areas* (IBA)
- IP 22. Variazione mortalità per collisione stradale con fauna selvatica protetta (esemplari di fauna protetta morti per collisione stradale/anno)
- IP 23. Variazione superfici di habitat di cui alla direttiva 92/43 CEE (ha)



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

NOTE PER LA LETTURA:

Gli indicatori di stato analizzati nelle schede seguenti sintetizzano lo stato dell'ambiente evidenziando livelli di sostenibilità e tendenze attuali secondo lo schema seguente:

INDICATORI QUALITATIVI DI STATO



stato attuale tendenzialmente insostenibile

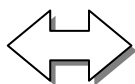


stato attuale mediamente sostenibile



stato attuale tendenzialmente sostenibile

INDICATORI DI TENDENZA



valori tendenzialmente stabili



valori tendenzialmente in crescita





valori tendenzialmente decrescenti



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ARIA E FATTORI CLIMATICI

<i>Denominazione:</i> Produzione di CO₂ (Mt) da trasporto stradale	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
<i>Riferimento temporale:</i> 1990, 1995, 2000, 2002	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> elaborazione su dati APAT, 2004

Descrizione dell'indicatore

Emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto stradale calcolato sulla base della disaggregazione a livello provinciale dell'inventario nazionale delle emissioni 2004 dell'APAT.

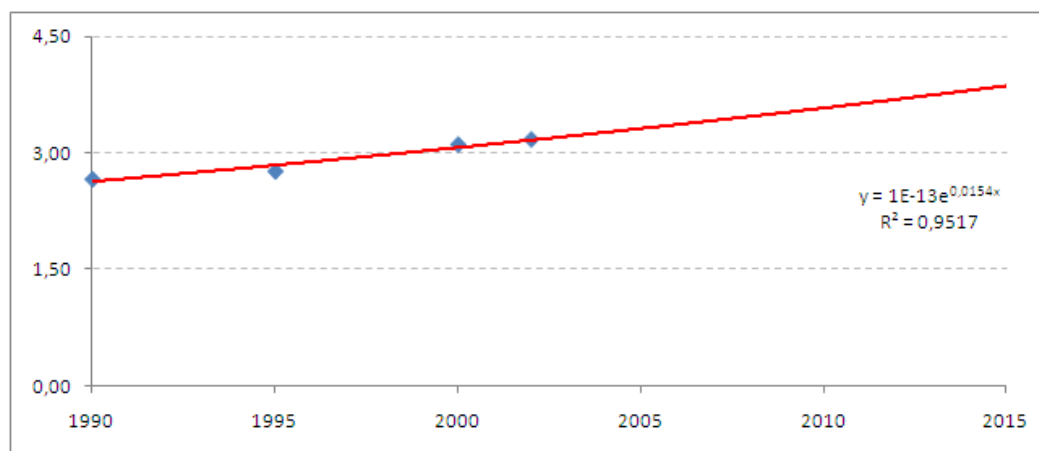
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione delle emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto stradale, la qualità dell'aria e dell'atmosfera nonché il contributo del trasporto ai cambiamenti climatici e alla produzione di smog fotochimico.

			2010	1990	1995	2000	2002
IP	1	Emissioni di CO2 (Mt/anno) da trasporti stradali	3,58	2,67	2,77	3,10	3,17

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla crescita che al 2010 porterebbe a far registrare valori di emissione di CO₂ da traffico veicolare pari a 3,58Mt (+34,1% rispetto al 1990) disattendendo con forza gli accordi assunti con il Protocollo di Kyoto. Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente Veq circolante ne emette circa 402 g/km.



La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:

G:\PC094 - PRIT REPORT 5_VAS\02 Rapporto Ambientale\allegati\Rapporto Ambientale - allegato 2 r01 controdedotto.docx



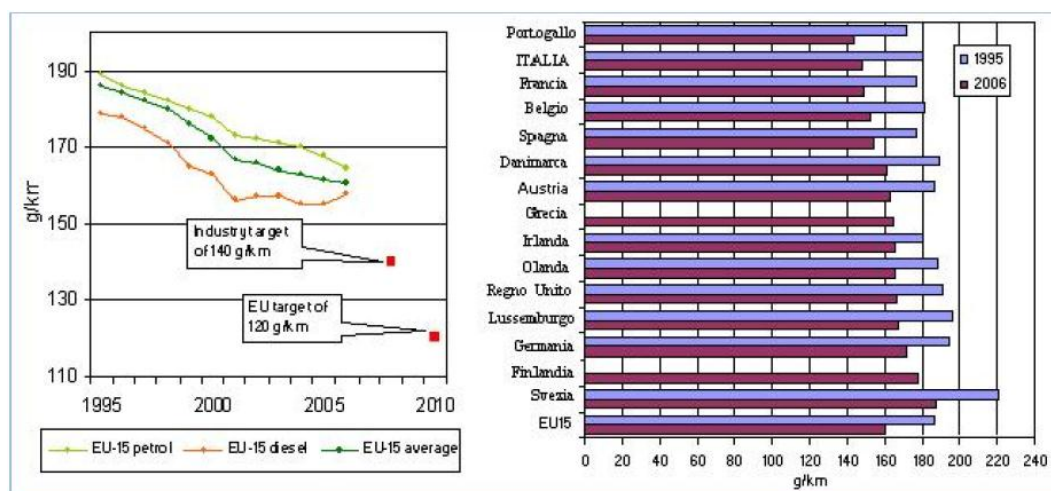
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

$$y = 1E-13e^{0,0154}$$

Nel 2008 i produttori auto hanno ridotto le emissioni di CO₂ dei modelli complessivamente venduti sul mercato europeo del 3,3%, portando la media di settore a 153,5 gCO₂/km: un miglioramento notevole rispetto agli anni precedenti, secondo il Rapporto "Reducing CO₂ Emissions from New Cars: A Study of Major Car Manufacturers" pubblicato da Transport and Environment (T&E)



Emissioni specifiche di CO₂ dalle auto nuove per tipo di carburante con gli obiettivi previsti al 1995 e al 2006 (Fonte: Commissione Europea, Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2008).

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

Il nostro paese nell'ambito della Convenzione sui Cambiamenti Climatici e in particolare del Protocollo di Kyoto, ha l'impegno di ridurre le emissioni nazionali complessive di gas serra nel periodo 2008-2012 del 6,5% rispetto all'anno base (1990 per anidride carbonica). Il Protocollo stesso prevede complessivamente per i paesi industrializzati l'obiettivo di riduzione del 5,2%, mentre per i paesi dell'Unione Europea una riduzione complessiva delle emissioni pari all'8%.

Per quanto attiene invece ai provvedimenti adottati dalla Regione Abruzzo per l'abbattimento delle emissioni derivante dalla circolazione dei veicoli, occorre menzionare i seguenti provvedimenti adottati:

- DGR 1162 del 30/11/2001 e successiva integrazione (DGR 253 del 13/05/2002 "Decreto Direttoriale del Ministero dell'Ambiente 22/12/2000 recante finanziamenti ai Comuni per l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione".
- DGR 1228 del 26/11/2004 "Programma di finanziamento di impianti di rifornimento per il metano dedicati al parco rotabile delle aziende di trasporto pubblico locale. Approvazione accordo di programma".
- Promozione "accordo per la valorizzare l'energia alternativa proveniente dalle biomasse".



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)



ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

In questi provvedimenti la Regione ha provveduto ad una prima individuazione dei comuni a rischio di inquinamento atmosferico ai sensi del Decreto Interministeriale del 21/04/1999 n. 163.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ARIA E FATTORI CLIMATICI

<i>Denominazione:</i> Produzione di NOx (Kt) da trasporto stradale	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
<i>Riferimento temporale:</i> 1990, 1995, 2000, 2002	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> elaborazione su dati APAT, 2004

Descrizione dell'indicatore

Emissioni di ossidi di azoto (NOx) derivanti dal trasporto stradale calcolato sulla base della disaggregazione a livello provinciale dell'inventario nazionale delle emissioni 2004 dell'APAT.

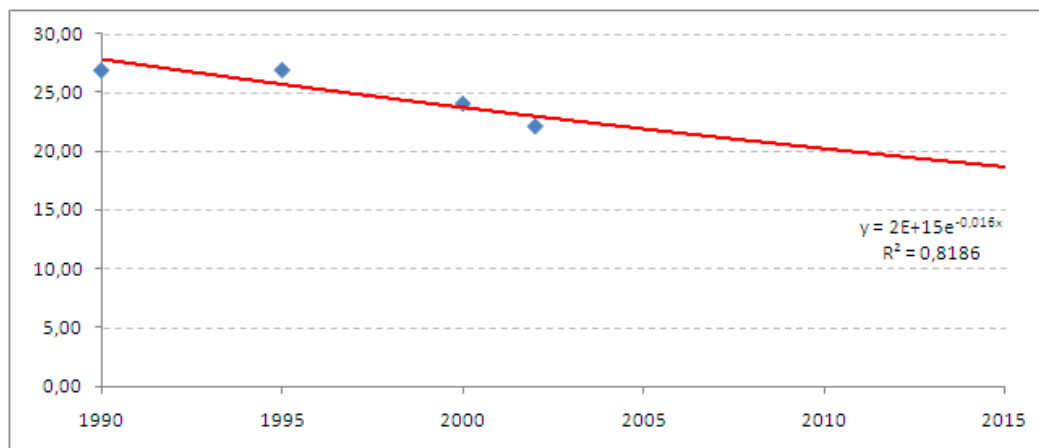
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione delle emissioni di ossidi di azoto derivanti dal trasporto stradale, la qualità dell'aria e dell'atmosfera nonché il contributo del trasporto all'acidificazione, alla produzione di smog fotochimico e all'eutrofizzazione.

			2010	1990	1995	2000	2002
IP	2	Emissioni di NOx (Kt/anno) da trasporti stradali	20,19	26,94	26,96	24,10	22,17

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare valori di emissione di NOx da traffico veicolare pari a 20,19Kt (-17,7% rispetto al 1990): ampio rispetto degli accordi internazionali. Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente Veq circolante ne emette circa 2,31 g/km.



La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

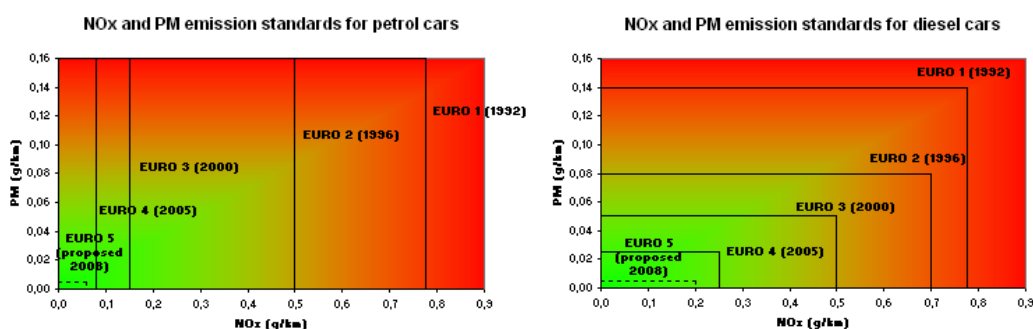
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

$$y = 2E+15e^{-0,016x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

Il nostro paese nell'ambito della Convenzione sui Cambiamenti Climatici e in particolare del Protocollo di Kyoto, ha l'impegno di ridurre le emissioni nazionali complessive di gas serra nel periodo 2008-2012 del 6,5% rispetto all'anno base (1990 per anidride carbonica). Il Protocollo stesso prevede complessivamente per i paesi industrializzati l'obiettivo di riduzione del 5,2%, mentre per i paesi dell'Unione Europea una riduzione complessiva delle emissioni pari all'8%.



Per quanto attiene invece ai provvedimenti adottati dalla Regione Abruzzo per l'abbattimento delle emissioni derivante dalla circolazione dei veicoli, occorre menzionare i seguenti provvedimenti adottati:

- DGR 1162 del 30/11/2001 e successiva integrazione (DGR 253 del 13/05/2002 "Decreto Direttoriale del Ministero dell'Ambiente 22/12/2000 recante finanziamenti ai Comuni per l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione".
- DGR 1228 del 26/11/2004 "Programma di finanziamento di impianti di rifornimento per il metano dedicati al parco rotabile delle aziende di trasporto pubblico locale. Approvazione accordo di programma".
- Promozione "accordo per la valorizzare l'energia alternativa proveniente dalle biomasse".

In questi provvedimenti la Regione ha provveduto ad una prima individuazione dei comuni a rischio di inquinamento atmosferico ai sensi del Decreto Interministeriale del 21/04/1999 n. 163.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ARIA E FATTORI CLIMATICI

<i>Denominazione:</i> Produzione di COVNM (Kt) da trasporto stradale	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i>
--	-------------------	----------------------

<i>Riferimento temporale:</i> 1990, 1995, 2000, 2002	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> elaborazione su dati APAT, 2004
---	---	---

Descrizione dell'indicatore

Emissioni di composti organici volatili non metanici (COVNM) derivanti dal trasporto stradale calcolate sulla base della disaggregazione a livello provinciale dell'inventario nazionale delle emissioni 2004 dell'APAT.

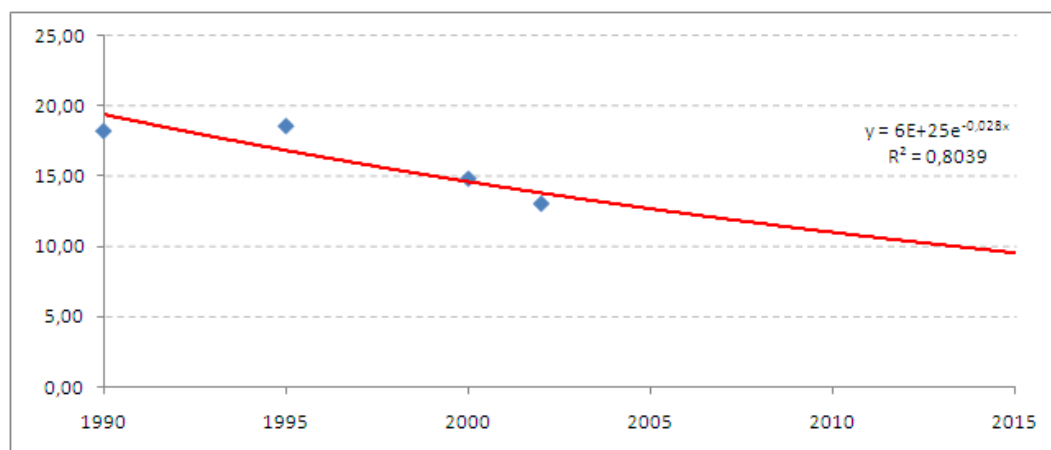
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione delle emissioni di COVNM derivanti dal trasporto stradale, la qualità dell'aria e dell'atmosfera nonché l'impatto del trasporto alla produzione di smog fotochimico.

			2010	1990	1995	2000	2002
IP	3	Emissioni di COVNM (Kt/anno) da trasporti stradali	10,98	18,21	18,56	14,81	13,04

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare valori di emissione di COVNM da traffico veicolare pari a 10,98Kt (-39,7% rispetto al 1990): ampio rispetto degli accordi internazionali. Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente Veq circolante ne emette circa 1,25g/km.





VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:

$$y = 6E+25e^{-0,028x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

Il nostro paese nell'ambito della Convenzione sui Cambiamenti Climatici e in particolare del Protocollo di Kyoto, ha l'impegno di ridurre le emissioni nazionali complessive di gas serra nel periodo 2008-2012 del 6,5% rispetto all'anno base (1990 per anidride carbonica). Il Protocollo stesso prevede complessivamente per i paesi industrializzati l'obiettivo di riduzione del 5,2%, mentre per i paesi dell'Unione Europea una riduzione complessiva delle emissioni pari all'8%.

Per quanto attiene invece ai provvedimenti adottati dalla Regione Abruzzo per l'abbattimento delle emissioni derivante dalla circolazione dei veicoli, occorre menzionare i seguenti provvedimenti adottati:



- DGR 1162 del 30/11/2001 e successiva integrazione (DGR 253 del 13/05/2002 "Decreto Direttoriale del Ministero dell'Ambiente 22/12/2000 recante finanziamenti ai Comuni per l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione".
- DGR 1228 del 26/11/2004 "Programma di finanziamento di impianti di rifornimento per il metano dedicati al parco rotabile delle aziende di trasporto pubblico locale. Approvazione accordo di programma".
- Promozione "accordo per la valorizzazione l'energia alternativa proveniente dalle biomasse".

In questi provvedimenti la Regione ha provveduto ad una prima individuazione dei comuni a rischio di inquinamento atmosferico ai sensi del Decreto Interministeriale del 21/04/1999 n. 163.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ARIA E FATTORI CLIMATICI

<i>Denominazione:</i> Produzione di SOx (Kt) da trasporto stradale	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
<i>Riferimento temporale:</i> 1990, 1995, 2000, 2002	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> elaborazione su dati APAT, 2004

Descrizione dell'indicatore

Emissioni di ossidi di zolfo (SOx) derivanti dal trasporto stradale calcolato sulla base della stima, effettuata secondo la metodologia indicata dal Progetto CORINAIR dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, dall'APAT.

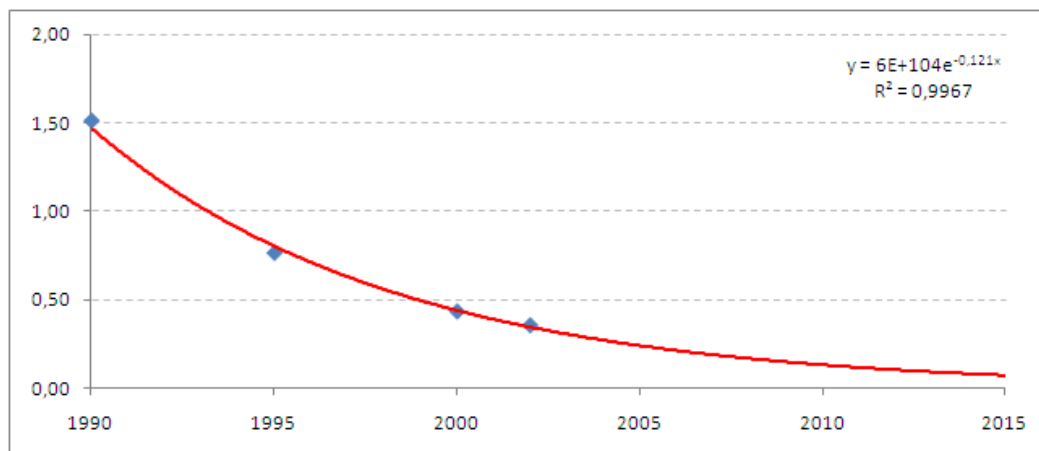
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione delle emissioni di SOx derivanti dal trasporto stradale, la qualità dell'aria e dell'atmosfera nonché l'impatto del trasporto all'acidificazione.

			2010	1990	1995	2000	2002
IP	4	Emissioni di SOx (Kt/anno) da trasporto stradale	0,13	1,52	0,76	0,43	0,35

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare valori di emissione di ossidi di zolfo da traffico veicolare pari a 0,13Kt (-91,4% rispetto al 1990): ampio rispetto degli accordi internazionali. Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente Veq circolante ne emette circa 0,01g/km.





VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente equazione di regressione esponenziale:

$$y = 6E+104e^{-0,121x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

Il nostro paese nell'ambito della Convenzione sui Cambiamenti Climatici e in particolare del Protocollo di Kyoto, ha l'impegno di ridurre le emissioni nazionali complessive di gas serra nel periodo 2008-2012 del 6,5% rispetto all'anno base (1990 per anidride carbonica). Il Protocollo stesso prevede complessivamente per i paesi industrializzati l'obiettivo di riduzione del 5,2%, mentre per i paesi dell'Unione Europea una riduzione complessiva delle emissioni pari all'8%.

Per quanto attiene invece ai provvedimenti adottati dalla Regione Abruzzo per l'abbattimento delle emissioni derivante dalla circolazione dei veicoli, occorre menzionare i seguenti provvedimenti adottati:

- DGR 1162 del 30/11/2001 e successiva integrazione (DGR 253 del 13/05/2002 "Decreto Direttoriale del Ministero dell'Ambiente 22/12/2000 recante finanziamenti ai Comuni per l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione".
- DGR 1228 del 26/11/2004 "Programma di finanziamento di impianti di rifornimento per il metano dedicati al parco rotabile delle aziende di trasporto pubblico locale. Approvazione accordo di programma".
- Promozione "accordo per la valorizzare l'energia alternativa proveniente dalle biomasse".

In questi provvedimenti la Regione ha provveduto ad una prima individuazione dei comuni a rischio di inquinamento atmosferico ai sensi del Decreto Interministeriale del 21/04/1999 n. 163.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ARIA E FATTORI CLIMATICI

Denominazione:

**Produzione di CO (Kt)
da trasporto stradale**

Stato:



Tendenza:



Riferimento temporale:

1990, 1995, 2000, 2002

Riferimento territoriale:

Regione Abruzzo

Fonte dei dati:

elaborazione su dati APAT, 2004

Descrizione dell'indicatore

Emissioni di monossido di carbonio derivanti dal trasporto stradale calcolate sulla base della disaggregazione a livello provinciale dei dati dell'APAT.

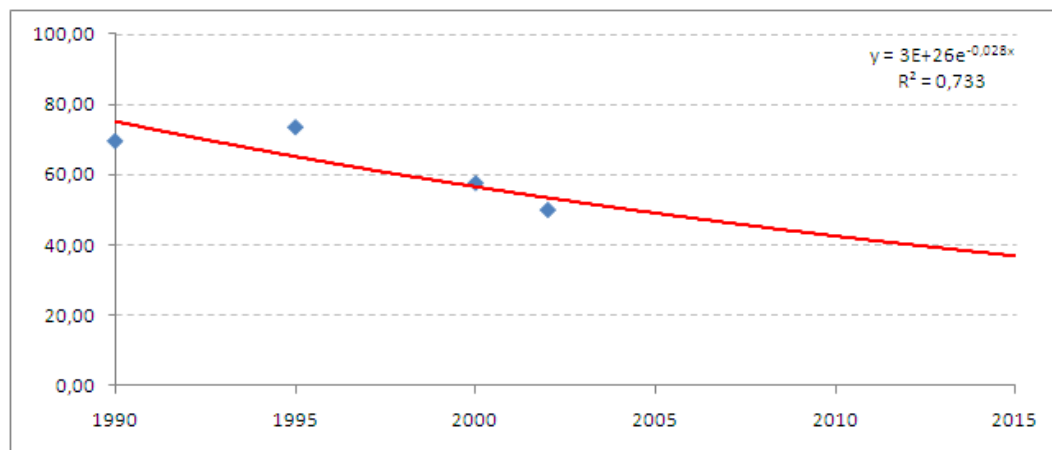
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione delle emissioni di CO derivanti dal trasporto stradale, la qualità e la salubrità dell'aria e dell'atmosfera.

			2010	1990	1995	2000	2002
IP	5	Emissioni di CO (Kt/anno) da trasporto stradale	42,51	69,72	73,69	57,62	49,91

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare valori di emissione di monossido di carbonio da traffico veicolare pari a 42,51Kt (-39,0% rispetto al 1990): ampio rispetto degli accordi internazionali. Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente Veq circolante ne emette circa 4,56g/km.



La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

$$y = 3E+26e^{-0,028x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

Il nostro paese nell'ambito della Convenzione sui Cambiamenti Climatici e in particolare del Protocollo di Kyoto, ha l'impegno di ridurre le emissioni nazionali complessive di gas serra nel periodo 2008-2012 del 6,5% rispetto all'anno base (1990 per anidride carbonica). Il Protocollo stesso prevede complessivamente per i paesi industrializzati l'obiettivo di riduzione del 5,2%, mentre per i paesi dell'Unione Europea una riduzione complessiva delle emissioni pari all'8%.

Per quanto attiene invece ai provvedimenti adottati dalla Regione Abruzzo per l'abbattimento delle emissioni derivante dalla circolazione dei veicoli, occorre menzionare i seguenti provvedimenti adottati:



- DGR 1162 del 30/11/2001 e successiva integrazione (DGR 253 del 13/05/2002 "Decreto Direttoriale del Ministero dell'Ambiente 22/12/2000 recante finanziamenti ai Comuni per l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione".
- DGR 1228 del 26/11/2004 "Programma di finanziamento di impianti di rifornimento per il metano dedicati al parco rotabile delle aziende di trasporto pubblico locale. Approvazione accordo di programma".
- Promozione "accordo per la valorizzare l'energia alternativa proveniente dalle biomasse".

In questi provvedimenti la Regione ha provveduto ad una prima individuazione dei comuni a rischio di inquinamento atmosferico ai sensi del Decreto Interministeriale del 21/04/1999 n. 163.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ARIA E FATTORI CLIMATICI

<i>Denominazione:</i> Produzione di PM10 (Kt) da trasporto stradale	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
<i>Riferimento temporale:</i> 1990, 1995, 2000, 2002	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> elaborazione su dati APAT, 2004

Descrizione dell'indicatore

Emissioni di polveri di dimensione inferiore a 10 µm derivanti dal trasporto stradale calcolate sulla base della disaggregazione a livello provinciale dei dati dell'APAT.

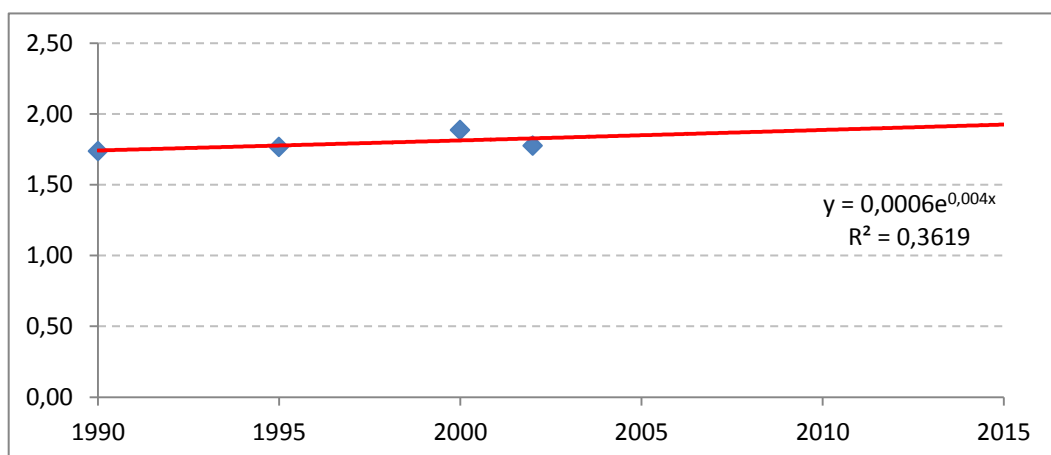
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione delle emissioni di PM10 derivanti dal trasporto stradale, la qualità e la salubrità dell'aria e dell'atmosfera.

			2010	1990	1995	2000	2002
IP	6	Emissioni di PM10 (Kt/anno) da trasporto stradale	1,89	1,74	1,77	1,88	1,77

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla crescita che al 2010 porterebbe a far registrare valori di emissione di particolato da traffico veicolare pari a 1,89Kt (+8,6%) disattendendo con forza gli impegni assunti in ambito internazionale (es. Protocollo di Kyoto). Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente Veq circolante ne emette circa 4,56 g/km.



La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:

G:\PC094 - PRIT REPORT 5_VAS\02 Rapporto Ambientale\allegati\Rapporto Ambientale - allegato 2 r01 contrododotto.docx



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

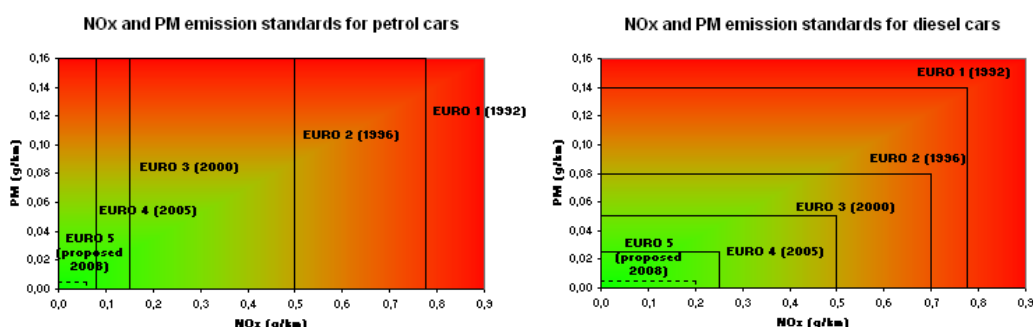
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

$$y = 0,0006e^{0,004x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

Il nostro paese nell'ambito della Convenzione sui Cambiamenti Climatici e in particolare del Protocollo di Kyoto, ha l'impegno di ridurre le emissioni nazionali complessive di gas serra nel periodo 2008-2012 del 6,5% rispetto all'anno base (1990 per anidride carbonica). Il Protocollo stesso prevede complessivamente per i paesi industrializzati l'obiettivo di riduzione del 5,2%, mentre per i paesi dell'Unione Europea una riduzione complessiva delle emissioni pari all'8%.



Per quanto attiene invece ai provvedimenti adottati dalla Regione Abruzzo per l'abbattimento delle emissioni derivante dalla circolazione dei veicoli, occorre menzionare i seguenti provvedimenti adottati:

- DGR 1162 del 30/11/2001 e successiva integrazione (DGR 253 del 13/05/2002 "Decreto Direttoriale del Ministero dell'Ambiente 22/12/2000 recante finanziamenti ai Comuni per l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione".
- DGR 1228 del 26/11/2004 "Programma di finanziamento di impianti di rifornimento per il metano dedicati al parco rotabile delle aziende di trasporto pubblico locale. Approvazione accordo di programma".
- Promozione "accordo per la valorizzare l'energia alternativa proveniente dalle biomasse".

In questi provvedimenti la Regione ha provveduto ad una prima individuazione dei comuni a rischio di inquinamento atmosferico ai sensi del Decreto Interministeriale del 21/04/1999 n. 163.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ECONOMIA E SOCIETÀ

<i>Denominazione:</i> Tempo trascorso sulla rete	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
--	--	---

<i>Riferimento temporale:</i> 2010 e 2020	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> modellazione PRIT
--	---	---

Descrizione dell'indicatore

Tempo trascorso sulla rete stradale da ciascun veicolo equivalente calcolato come somma tra i veicoli leggeri ed il doppio di quelli pesanti.

Scopo

Comprendere la quantità di tempo speso per i trasferimenti dovuti alla mobilità sistematica e non sistematica parte del quale è sottratto al tempo libero dell'individuo con conseguente attenuazione della qualità della vita.

			2010	2020
IP	7	Tempo trascorso sulla rete (Veq*h/anno)	24.863.504	147.441.291

Analisi della tendenza

I valori giornalieri stimati con il programma VISUM per la fascia bioraria 8-10 sono disaggregati nel seguente modo:


- Scenario tendenziale al 2010
 - su rete stradale 38.117 Veq*h
 - su rete autostradale 14.400 Veq*h
- Scenario tendenziale al 2020
 - su rete stradale 46.502 Veq*h
 - su rete autostradale 19.843 Veq*h

Sulla base dei valori testé citati si prevede una crescita del fenomeno.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ECONOMIA E SOCIETÀ

<i>Denominazione:</i> Costi per le percorrenze	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
--	--	---

<i>Riferimento temporale:</i> 2010 e 2020	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> modellazione PRIT
--	---	---

Descrizione dell'indicatore

Tempo trascorso sulla rete stradale da ciascun veicolo equivalente calcolato come somma tra i veicoli leggeri ed il doppio di quelli pesanti.

Scopo

Comprendere l'entità delle spese per i trasferimenti dovuti alla mobilità sistematica e non sistematica connessa al costo della vita.

			2010	2020
IP	8	Costi per le percorrenze (€/anno)	4.377.536.662	5.004.514.552

Analisi della tendenza

I valori stimati con il programma VISUM per le percorrenze sono analizzati nelle schede relative alla componente trasporto, mentre il costo è ottenuto attraverso la moltiplicazione di queste per il valore parametrico di 0,50€/km

Sulla base dei valori testé citati si prevede una crescita dell'indicatore.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ECONOMIA E SOCIETÀ

Denominazione:

Morti in incidenti stradali

Stato:



Tendenza:



Riferimento temporale:

1999, 2000, 2001, 2002,
2003 e 2004

Riferimento territoriale:

Regione Abruzzo

Fonte dei dati:

ISTAT, sistema di indicatori
territoriali, 2006

Descrizione dell'indicatore

Decessi causati da incidenti stradali desunti dal sistema di indicatori territoriali elaborato dall'ISTAT.

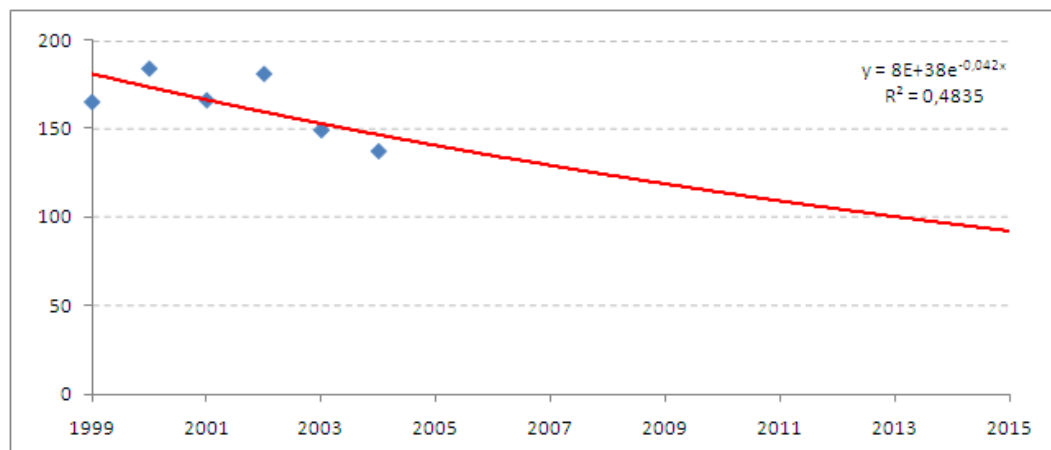
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione dei decessi causati da incidenti stradali, il grado di sicurezza delle infrastrutture e gli impatti sulla popolazione. Al 2004, l'Abruzzo si è collocato al 14° posto nella graduatoria dei decessi in incidenti stradali avvenuti in Italia, disaggregata per Regione.

			2010	1999	2000	2001	2002	2003	2004
IP	9	Morti in incidenti stradali (morti/anno)	114	165	184	166	181	149	137

Analisi della tendenza

Nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare una mortalità causata da incidenti stradali pari a 114 individui (-38,0% rispetto al 2000): non vengono rispettati gli obiettivi comunitari (COM(2001)370), ma la tendenza è in linea con le direttive ed i piani nazionali.





VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:

$$y = 8E+38e^{-0,042x}$$

IGIS0003	Morti in incidenti stradali					
Territorio	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Lombardia	1087	1047	1057	1024	939	832
Emilia Romagna	812	789	792	776	702	596
Lazio	488	663	681	750	512	543
Veneto	846	714	684	634	688	542
Piemonte	659	630	551	584	551	483
Isole	477	462	518	554	470	483
Campania	313	303	321	323	347	382
Puglia	336	374	362	395	337	370
Toscana	410	428	463	463	398	369
Sicilia	311	296	330	365	316	347
Marche	189	189	223	204	191	183
Calabria	167	143	143	156	137	155
Friuli Venezia Giulia	223	190	207	203	185	144
Abruzzo	165	184	166	181	149	137
Sardegna	166	166	188	189	154	136
Liguria	141	140	166	148	125	119
Trentino Alto Adige	132	122	145	125	124	117
Umbria	126	156	115	102	119	103
Bolzano - Bozen	73	86	97	83	65	62
Trento	59	36	48	42	59	55
Basilicata	55	60	46	67	39	33
Valle D'Aosta	15	21	16	21	16	17
Molise	47	34	35	29	36	17
Italia	6688	6649	6691	6739	6065	5625

Graduatoria dei decessi in incidenti stradali, avvenuti in Italia dal 1999 al 2004, disaggregata per Regione ed elencata per ordine d'intensità del fenomeno al 2004.

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

La sicurezza costituisce una componente fondamentale della politica comune dei trasporti. Per quanto riguarda la sicurezza stradale, la politica europea comprende aspetti comportamentali, infrastrutturali e relativi ai veicoli; anche per le altre modalità di trasporto esiste un ampio ventaglio di misure relative alla sicurezza e alla comunicazione di incidenti.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

In generale, la politica comunitaria mira all'obiettivo di consentire, a ogni cittadino, di vivere e di spostarsi in tutta sicurezza e incolumità, soprattutto negli agglomerati urbani (COM(2007)541).



Riguardo alla sicurezza stradale, l'obiettivo comunitario di dimezzare il numero dei decessi dovuti a incidenti stradali entro il 2010 rispetto ai livelli del 2000 (COM(2001)370), approvato dal Parlamento europeo e dagli Stati membri e recentemente confermato (COM(2006)314), è stato recepito dall'Italia attraverso la delibera CIPE 100/2002 (Piano Nazionale della Sicurezza Stradale) e confermato dalle Linee guida al Piano Generale della Mobilità (MT, 2007); la Legge 160/2007 ha poi modificato il Codice della Strada, al fine di aumentare i livelli di sicurezza della circolazione.

Per migliorare la sicurezza del sistema ferroviario italiano il D.Lgs. 162/2007, che attua le Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, prevede l'adeguamento della struttura normativa nazionale a quella comunitaria, l'adozione di obiettivi e metodi comuni di sicurezza, nonché l'individuazione di un organismo nazionale per la sicurezza e di uno investigativo per effettuare indagini su incidenti e inconvenienti ferroviari; viene inoltre istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, con sede a Firenze.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

TRASPORTO

<i>Denominazione:</i> Estensione della rete in congestione	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
<i>Riferimento temporale:</i> 2010 e 2020	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> modellazione PRIT

Descrizione dell'indicatore

Estensione della rete stradale congestionata a causa dell'elevato rapporto tra l'entità dei flussi veicolari nell'ora di punta e la capacità della rete stradale stessa.

Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione della congestione il rischio di incidentalità, l'incremento di tempo speso sulla rete, la sovrapproduzione di emissioni in atmosfera, nonché l'incremento dei consumi di carburante.

			2010	2020
IP	10	Rete in congestione (Km)	72	274

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una tendenza alla crescita.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

TRASPORTO

<i>Denominazione:</i> Percorrenze sulla rete	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
--	--	---

<i>Riferimento temporale:</i> 2010 e 2020	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> modellazione PRIT
--	---	---

Descrizione dell'indicatore

Percorrenze stimate sulla rete stradale per il complesso dei veicoli equivalenti circolanti e per l'intero arco dell'anno da leggersi congiuntamente alla composizione del parco veicolare circolante (COPERT; Fonte: ACI, Autoritratto, annate varie).

Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione delle percorrenze il rischio di incidentalità, l'incremento di tempo speso sulla rete, la sovrapproduzione di emissioni in atmosfera, nonché l'incremento dei consumi di carburante.

			2010	2020
IP	11	Percorrenze sulla rete (Veq*Km/anno)	8.755.073.324	10.009.029.105

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una tendenza alla crescita.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

TRASPORTO

<i>Denominazione:</i> Capacità della rete	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
---	--	---

<i>Riferimento temporale:</i> 2010 e 2020	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> modellazione PRIT
--	---	---

Descrizione dell'indicatore

Capacità della rete stradale da leggersi in relazione all'evoluzione delle percorrenze.

Scopo

Comprendere la reale possibilità della rete di gestire i flussi di traffico che la interessano.

			2010	2020
IP	12	Capacità media (Veq/h)	112.695.152	112.695.152

Analisi della tendenza

Costante in quanto lo scenario di riferimento viene costruito in assenza di interventi e di conseguenza di ulteriore sviluppo della rete infrastrutturale.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ENERGIA

Denominazione:

Consumi di benzina senza piombo per il trasporto stradale (Kt/anno)

Stato:



Tendenza:



Riferimento temporale:

dal 2000 al 2008

Riferimento territoriale:

Regione Abruzzo

Fonte dei dati:

elaborazione ACI su dati Ministero dell'Economia

Descrizione dell'indicatore

Consumo annuo di benzina senza piombo nel settore del trasporto stradale da leggersi congiuntamente alla composizione del parco veicolare circolante (COPERT; Fonte: ACI, Autoritratto, annate varie).

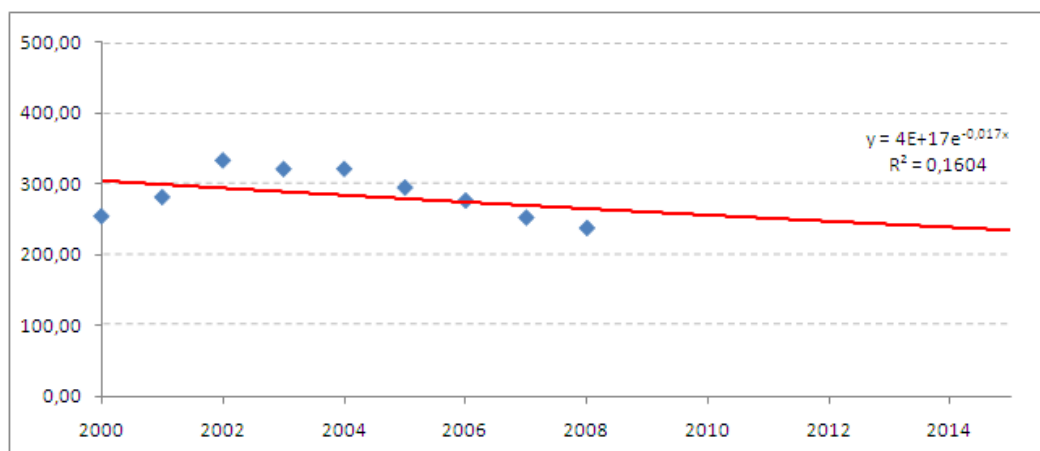
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione del consumo annuo di prodotti petroliferi nel settore del trasporto stradale, la conseguente tendenza all'esaurimento di risorse energetiche non rinnovabili.

			2010	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IP	13	Consumi di benzina senza piombo per il trasporto stradale (kt/anno)	255,46	254,30	280,80	332,00	320,00	320,20	294,20	276,10	252,30	237,80

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare un consumo energetico annuo di benzina senza piombo pari a 255,46 Kt . Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente circolante, dotato di idonea motorizzazione, percorre circa 13,03 Km/kg.



La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

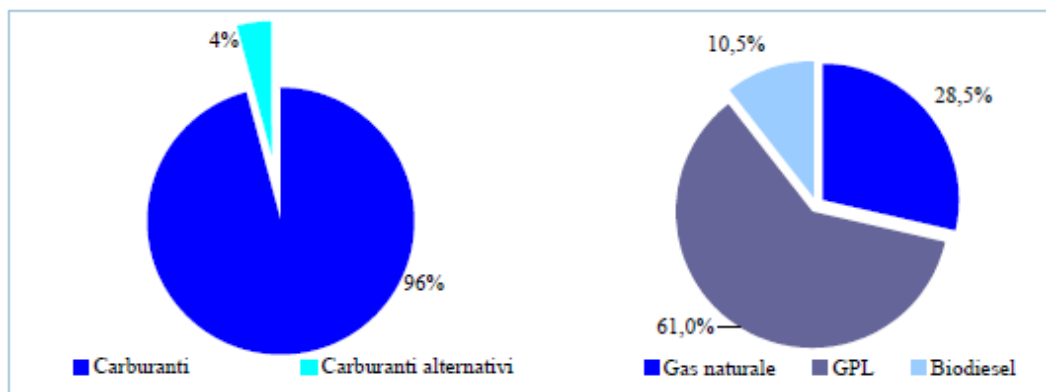
$$y = 4E+17e^{-0,017x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

Tra gli obiettivi stabiliti a livello comunitario è presente il raggiungimento di livelli sostenibili di uso dell'energia nei trasporti (Consiglio UE, 2006). Considerando l'elevato costo dei combustibili e la necessità di ridurre la dipendenza strategica da queste materie prime, occorre ottimizzare il potenziale di ogni modalità di trasporto. Inoltre, uno dei pilastri su cui si fonda la strategia comunitaria per ridurre le emissioni di anidride carbonica delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante (COM(95) 689), è l'impegno dell'industria automobilistica a migliorare il consumo di carburante delle auto, l'etichettatura sul risparmio di carburante delle autovetture e l'incentivo all'efficienza dei carburanti tramite misure fiscali.

Il pacchetto clima-energia approvato nel dicembre 2008 dal Parlamento Europeo include una direttiva che stabilisce obiettivi nazionali vincolanti per garantire che, entro il 2020, il 20% dell'energia nell'insieme dell'UE provenga da fonti rinnovabili (il 17% per l'Italia). Tale direttiva stabilisce anche che il 6% del carburante utilizzato per i trasporti in ogni paese debba provenire da fonti rinnovabili e che i biocarburanti debbano rispettare determinati criteri di sostenibilità.

In Italia, il Decreto Ministeriale 31 luglio 2008 reca l'Approvazione della guida al risparmio di carburante ed alle emissioni di CO₂, ai sensi dell'articolo 4 del Decreto del Presidente della Repubblica 17 febbraio 2003, n. 84, riguardante il regolamento di attuazione della Direttiva 1999/94/CE".



Composizione dei consumi energetici di carburanti in Italia usati nei trasporti, con particolare evidenza a quelli a minore impatto ambientale (Fonte: Elaborazione ISPRA su dati MSE, 2007)



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ENERGIA

Denominazione:

**Consumi di gasolio per il trasporto
stradale (Kt/anno)**

Stato:



Tendenza:



Riferimento temporale:

dal 2000 al 2008

Riferimento territoriale:

Regione Abruzzo

Fonte dei dati:

elaborazione ACI su dati Ministero
dell'Economia

Descrizione dell'indicatore

Consumo annuo di gasolio nel settore del trasporto stradale da leggersi congiuntamente alla composizione del parco veicolare circolante (COPERT; Fonte: ACI, Autoritratto, annate varie).

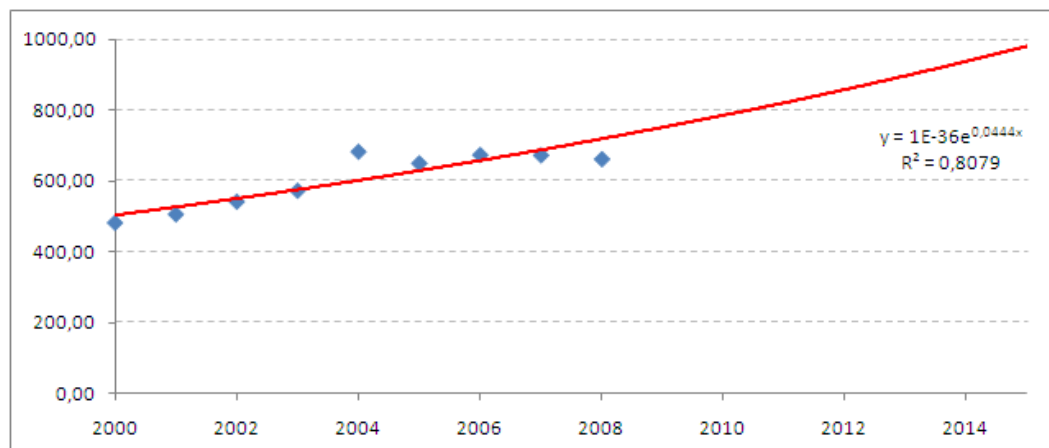
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione del consumo annuo di gasolio nel settore del trasporto stradale, la conseguente tendenza all'esaurimento di risorse energetiche non rinnovabili.

			2010	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IP	14	Consumi di gasolio per il trasporto stradale (Kt/anno)	785,76	484,30	508,30	543,60	574,70	684,20	651,70	675,10	674,40	663,50

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla crescita che al 2010 porterebbe a far registrare un consumo energetico annuo di gasolio pari a 785,76 Kt. Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente circolante, dotato di idonea motorizzazione, percorre circa 5,61 Km/kg (è compreso il consumo medio dei mezzi pesanti che corrispondono a due veicoli equivalenti).



La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:

G:\PC094 - PRIT REPORT 5_VAS\02 Rapporto Ambientale\allegati\Rapporto Ambientale - allegato 2 r01 controdotted.docx



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

$$y = 1E-36e^{0,0444x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

Tra gli obiettivi stabiliti a livello comunitario è presente il raggiungimento di livelli sostenibili di uso dell'energia nei trasporti (Consiglio UE, 2006). Considerando l'elevato costo dei combustibili e la necessità di ridurre la dipendenza strategica da queste materie prime, occorre ottimizzare il potenziale di ogni modalità di trasporto. Inoltre, uno dei pilastri su cui si fonda la strategia comunitaria per ridurre le emissioni di anidride carbonica delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante (COM(95) 689), è l'impegno dell'industria automobilistica a migliorare il consumo di carburante delle auto, l'etichettatura sul risparmio di carburante delle autovetture e l'incentivo all'efficienza dei carburanti tramite misure fiscali.

Il pacchetto clima-energia approvato nel dicembre 2008 dal Parlamento Europeo include una direttiva che stabilisce obiettivi nazionali vincolanti per garantire che, entro il 2020, il 20% dell'energia nell'insieme dell'UE provenga da fonti rinnovabili (il 17% per l'Italia). Tale direttiva stabilisce anche che il 6% del carburante utilizzato per i trasporti in ogni paese debba provenire da fonti rinnovabili e che i biocarburanti debbano rispettare determinati criteri di sostenibilità.

In Italia, il Decreto Ministeriale 31 luglio 2008 reca l'Approvazione della guida al risparmio di carburante ed alle emissioni di CO₂, ai sensi dell'articolo 4 del Decreto del Presidente della Repubblica 17 febbraio 2003, n. 84, riguardante il regolamento di attuazione della Direttiva 1999/94/CE".



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

ENERGIA

Denominazione:

**Consumi di GPL per il trasporto
stradale (Kt/anno)**

Stato:



Tendenza:



Riferimento temporale:

dal 2000 al 2008

Riferimento territoriale:

Regione Abruzzo

Fonte dei dati:

elaborazione ACI su dati Ministero
dell'Economia

Descrizione dell'indicatore

Consumo annuo di Gas Propano Liquido nel settore del trasporto stradale da leggersi congiuntamente alla composizione del parco veicolare circolante (COPERT; Fonte: ACI, Autoritratto, annate varie).

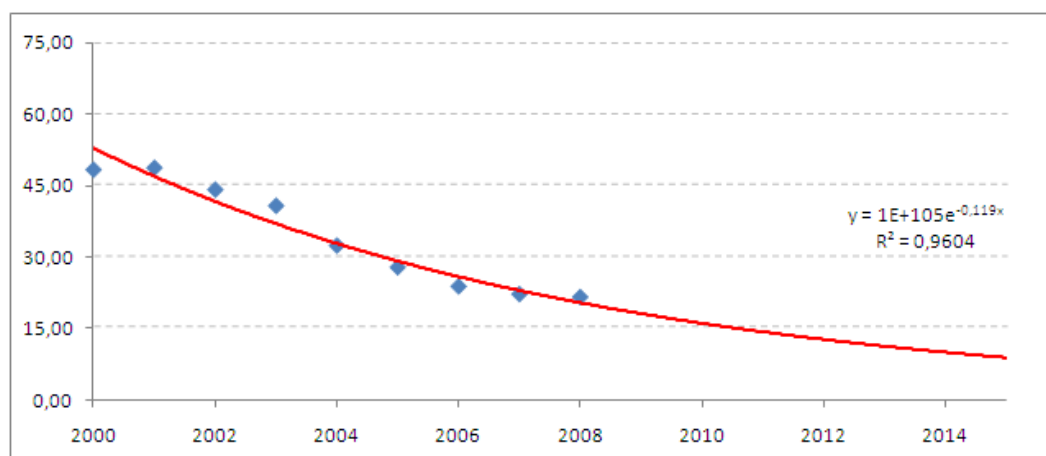
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione del consumo annuo di GPL nel settore del trasporto stradale, la conseguente tendenza all'esaurimento di risorse energetiche non rinnovabili.

			2010	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IP	15	Consumi di GPL per il trasporto stradale (kt/anno)	16,09	48,29	48,69	44,14	40,77	32,47	27,93	23,95	22,34	21,70

Analisi della tendenza

nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare un consumo energetico annuo di GPL pari a 16,09 Kt . Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente circolante, dotato di idonea motorizzazione, percorre circa 10,46 Km/kg.



La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

$$y = 1E+105e^{-0,119x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

Tra gli obiettivi stabiliti a livello comunitario è presente il raggiungimento di livelli sostenibili di uso dell'energia nei trasporti (Consiglio UE, 2006). Considerando l'elevato costo dei combustibili e la necessità di ridurre la dipendenza strategica da queste materie prime, occorre ottimizzare il potenziale di ogni modalità di trasporto. Inoltre, uno dei pilastri su cui si fonda la strategia comunitaria per ridurre le emissioni di anidride carbonica delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante (COM(95) 689), è l'impegno dell'industria automobilistica a migliorare il consumo di carburante delle auto, l'etichettatura sul risparmio di carburante delle autovetture e l'incentivo all'efficienza dei carburanti tramite misure fiscali.

Il pacchetto clima-energia approvato nel dicembre 2008 dal Parlamento Europeo include una direttiva che stabilisce obiettivi nazionali vincolanti per garantire che, entro il 2020, il 20% dell'energia nell'insieme dell'UE provenga da fonti rinnovabili (il 17% per l'Italia). Tale direttiva stabilisce anche che il 6% del carburante utilizzato per i trasporti in ogni paese debba provenire da fonti rinnovabili e che i biocarburanti debbano rispettare determinati criteri di sostenibilità.

In Italia, il Decreto Ministeriale 31 luglio 2008 reca l'Approvazione della guida al risparmio di carburante ed alle emissioni di CO₂, ai sensi dell'articolo 4 del Decreto del Presidente della Repubblica 17 febbraio 2003, n. 84, riguardante il regolamento di attuazione della Direttiva 1999/94/CE".



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

RIFIUTI

<i>Denominazione:</i> Radiazioni per demolizione (Veq/anno)	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
---	--	---

<i>Riferimento temporale:</i> dal 2003 al 2008	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> elaborazione su dati ACI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
---	---	---

Descrizione dell'indicatore

La quantità di veicoli equivalenti radiati viene stimata sulla base dei veicoli leggeri e pesanti che vengono demoliti annualmente.

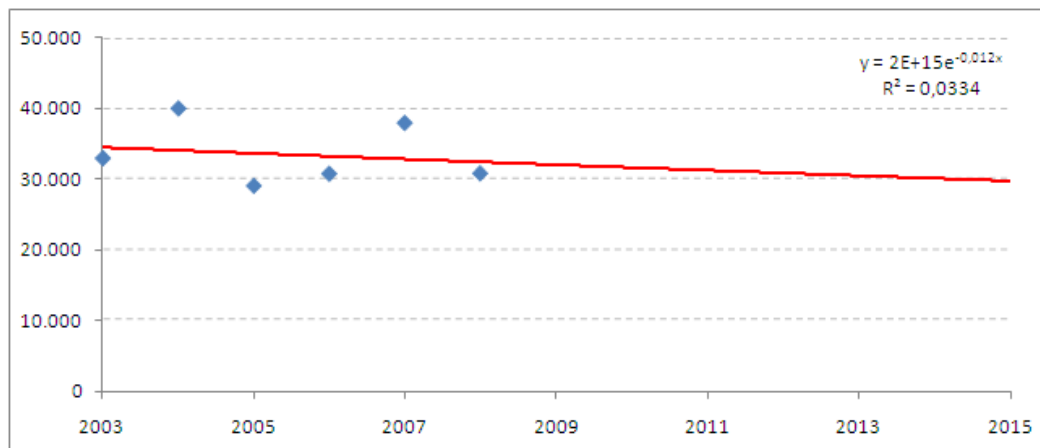
Scopo

Comprendere, attraverso l'evoluzione delle radiazioni per demolizione la quantità media di percorrenze imputabili a ciascun veicolo equivalente (ciclo di vita) e di conseguenza la necessità di smaltimento degli stessi veicoli come rifiuti.

			2010	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IP	16	Radiazioni per demolizione (Veq/anno)	31.620	33.027	39.998	29.162	30.854	37.969	30.904

Analisi della tendenza

Nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare una quantità di veicoli equivalenti da smaltire pari a 31.620 Veq: le radiazioni di autovetture in Abruzzo si presentano in lieve aumento, ma i dati relativi alle autodemolizione non consentono ancora l'individuazione di una tendenza. Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che ciascun veicolo equivalente circolante percorre circa 245.000Km prima di essere demolito.



La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:

G:\PC094 - PRIT REPORT 5_VAS\02 Rapporto Ambientale\allegati\Rapporto Ambientale - allegato 2 r01 controdottedo.docx



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

$$y = 2E+15e^{-0,012x}$$

Tipologia di veicolo	2010	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AUTOVEICOLI	28.544	31.041	36.051	27.106	28.523	34.913	27.773
AUTOCARRI TRASPORTO MERCI	-40	1.443	2.347	1.432	1.616	2.235	2.279
AUTOBUS	74	52	89	66	72	93	59
MOTOCICLI	17.679	245	788	300	385	628	658
AUTOVEICOLI SPECIALI / SPECIFICI	422	91	200	113	121	165	167
MOTOCARRI E QUADRICICLI TRASPORTO MERCI	1.573	164	287	153	150	130	139
MOTOVEICOLI E QUADRICICLI SPECIALI / SPECIFICI	37	1	7	1	7	3	7
RIMORCHI E SEMIRIMORCHI SPECIALI / SPECIFICI	17.509	19	127	19	38	35	48
RIMORCHI E SEMIRIMORCHI TRASPORTO MERCI	1.549	11	95	17	18	20	47
TRATTORI STRADALI O MOTRICI	2.832	16	142	20	30	31	32
ALTRI VEICOLI			3				

Veicoli radiati in Abruzzo per demolizione (Fonte: ACI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Regione	2003		2004		2005	
	Impianti	Veicoli trattati	Impianti	Veicoli trattati	Impianti	Veicoli trattati
	n.	t	n.	t	n.	t
Piemonte	161	103.719	137	99.593	131	99.869
Valle d'Aosta	6	2.692	6	1.696	5	1.502
Lombardia	237	235.633	202	209.138	225	190.271
Trentino Alto Adige	15	5.964	17	17.160	18	18.109
Veneto	84	102.703	103	115.115	128	102.178
Friuli Venezia Giulia	55	28.060	38	23.474	40	24.689
Liguria	47	26.878	45	36.728	45	28.593
Emilia Romagna	157	116.910	128	94.882	144	93.944
Toscana	96	85.954	85	83.652	83	84.524
Umbria	34	27.437	24	19.079	25	21.643
Marche	68	42.672	54	35.941	62	33.712
Lazio	80	73.726	121	96.176	137	88.297
Abruzzo	44	24.878	38	22.645	44	28.482
Molise	17	2.995	9	3.860	10	5.078
Campania	126	87.996	124	88.685	124	83.967
Puglia	165	90.899	149	80.325	168	83.593
Basilicata	7	5.064	6	6.141	10	8.409
Calabria	45	38.335	24	22.263	27	21.595
Sicilia	88	69.308	82	53.074	90	54.638
Sardegna	30	26.435	29	24.910	22	26.887
TOTALE	1.562	1.198.258	1.421	1.134.537	1.538¹	1.099.980

Impianti di autodemolizione dei veicoli fuori uso e veicoli trattati, per regione (Fonte: ISPRA, 2007).

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

La Direttiva 2005/64/CE sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, recepita in Italia dal Decreto Ministeriale 3 maggio 2007, prevede a partire dal 2010 la progettazione sostenibile dei veicoli a motore, imponendo ai costruttori il rispetto degli standard tecnici di recupero e riciclo dettati dalla Direttiva 2000/53/CE sulla gestione dei veicoli a fine vita. La direttiva del 2005 è stata di recente modificata dalla Direttiva 2009/1/CE, che ha posto nuovi oneri a carico dei costruttori di nuovi veicoli: a partire dal 2012 l'omologazione dei veicoli sarà condizionata



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

alla prova di accordi tra costruttori e fornitori per il rispetto delle regole di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei materiali utilizzati.

Il divieto di smaltimento di pneumatici in discarica a partire dal 2006, stabilito dalla Direttiva 1999/31/CE, e gli obiettivi posti dalla direttiva 2000/76/CE sull'incenerimento dei rifiuti, implicano il raddoppio delle capacità di riciclaggio e di recupero delle gomme a partire dal 2008; questo scenario comprende le gomme che provengono dai veicoli a fine vita, che secondo la Direttiva 2000/53/CE devono anch'esse essere ricostruite, riciclate o usate per recuperare energia.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

RIFIUTI

Denominazione:

**Raccolta di batterie al piombo esauste
(t/anno)**

Stato:



Tendenza:



Riferimento temporale:

dal 2001 al 2008

Riferimento territoriale:

Regione Abruzzo

Fonte dei dati:

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti, Cobat, 2008

Descrizione dell'indicatore

Raccolta di batterie al piombo esauste desunta tramite elaborazione dei dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Cobat, 2008.

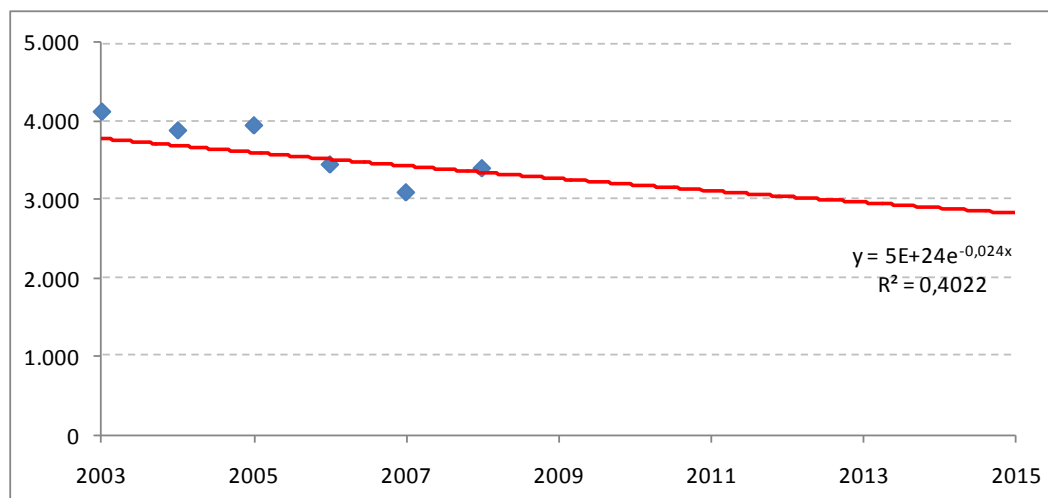
Scopo

comprendere, attraverso l'evoluzione della produzione di batterie al piombo esauste derivanti dal trasporto stradale, la conseguente tendenza e necessità nello smaltimento di rifiuti speciali.

			2010	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IP	17	Raccolta di batterie al piombo esauste (t/anno)	3.190	3.682	3.730	4.117	3.877	3.942	3.442	3.086	3.394

Analisi della tendenza

si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare una produzione di batterie esauste da smaltire pari a 3.190 t/anno. Negli anni più recenti la quantità raccolta di batterie al piombo esauste, in precedenza caratterizzata da una tendenza all'aumento, ha iniziato a diminuire. Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che per smaltire 1tonn di batterie è necessario che sulla rete stradale vengano percorsi circa 2.300.000Km.





VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:

$$y = 5E+24e^{-0,024x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

La Direttiva 2005/64/CE sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, recepita in Italia dal Decreto Ministeriale 3 maggio 2007, prevede a partire dal 2010 la progettazione sostenibile dei veicoli a motore, imponendo ai costruttori il rispetto degli standard tecnici di recupero e riciclo dettati dalla Direttiva 2000/53/CE sulla gestione dei veicoli a fine vita. La direttiva del 2005 è stata di recente modificata dalla Direttiva 2009/1/CE, che ha posto nuovi oneri a carico dei costruttori di nuovi veicoli: a partire dal 2012 l'omologazione dei veicoli sarà condizionata alla prova di accordi tra costruttori e fornitori per il rispetto delle regole di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei materiali utilizzati.

Il divieto di smaltimento di pneumatici in discarica a partire dal 2006, stabilito dalla Direttiva 1999/31/CE, e gli obiettivi posti dalla direttiva 2000/76/CE sull'incenerimento dei rifiuti, implicano il raddoppio delle capacità di riciclaggio e di recupero delle gomme a partire dal 2008; questo scenario comprende le gomme che provengono dai veicoli a fine vita, che secondo la Direttiva 2000/53/CE devono anch'esse essere ricostruite, riciclate o usate per recuperare energia.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

RIFIUTI

<i>Denominazione:</i> Raccolta di oli usati (t/anno)	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i>
--	-------------------	----------------------

<i>Riferimento temporale:</i> dal 2001 al 2008	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Coou, 2008
---	---	--

Descrizione dell'indicatore

Entità della raccolta di oli usati desunta tramite elaborazione dei dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Cobat, 2008.

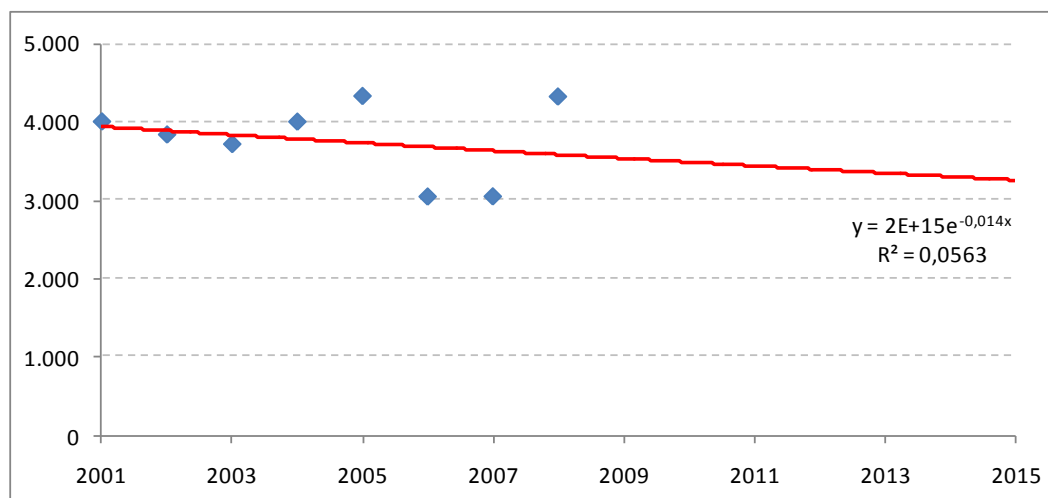
Scopo

Comprendere, attraverso l'evoluzione dell'entità della raccolta di oli usati derivanti dal trasporto stradale, la conseguente tendenza e necessità nello smaltimento di rifiuti speciali.

			2010	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IP	18	Raccolta di oli usati (t/anno)	3.489	4.007	3.840	3.718	4.005	4.334	3.045	3.047	4.327

Analisi della tendenza

Nell'arco temporale preso in esame si registra una graduale tendenza alla decrescita che al 2010 porterebbe a far registrare una raccolta di oli usati da smaltire pari a 3.567 t/anno. Per quanto riguarda la raccolta degli oli usati, l'aumento (nel periodo 2001-2005) ha registrato una frenata negli anni successivi. Attraverso il confronto con la stima delle percorrenze, è possibile dedurre che per smaltire 1t di olio esausto è necessario che sulla rete stradale vengano percorsi circa 2.200.000Km.



La tendenza può essere sintetizzata dalla seguente curva di regressione esponenziale:

G:\PC094 - PRIT REPORT 5_VAS\02 Rapporto Ambientale\allegati\Rapporto Ambientale - allegato 2 r01 controdotted.docx



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

$$y = 2E+15e^{-0,014x}$$

Riferimenti normativi (Fonte: ISPRA)

La Direttiva 2005/64/CE sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, recepita in Italia dal Decreto Ministeriale 3 maggio 2007, prevede a partire dal 2010 la progettazione sostenibile dei veicoli a motore, imponendo ai costruttori il rispetto degli standard tecnici di recupero e riciclo dettati dalla Direttiva 2000/53/CE sulla gestione dei veicoli a fine vita. La direttiva del 2005 è stata di recente modificata dalla Direttiva 2009/1/CE, che ha posto nuovi oneri a carico dei costruttori di nuovi veicoli: a partire dal 2012 l'omologazione dei veicoli sarà condizionata alla prova di accordi tra costruttori e fornitori per il rispetto delle regole di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei materiali utilizzati.

Il divieto di smaltimento di pneumatici in discarica a partire dal 2006, stabilito dalla Direttiva 1999/31/CE, e gli obiettivi posti dalla direttiva 2000/76/CE sull'incenerimento dei rifiuti, implicano il raddoppio delle capacità di riciclaggio e di recupero delle gomme a partire dal 2008; questo scenario comprende le gomme che provengono dai veicoli a fine vita, che secondo la Direttiva 2000/53/CE devono anch'esse essere ricostruite, riciclate o usate per recuperare energia.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

BIODIVERSITÀ

<i>Denominazione:</i> Interferenze con i Siti di Interesse Comunitario	<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
--	--	---

<i>Riferimento temporale:</i> 2010	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> Ministero dell'Ambiente
---------------------------------------	---	---

Descrizione dell'indicatore

Consistenza dei SIC - Siti di Interesse Comunitario presenti nella Regione Abruzzo

Elenco dei SIC nella Regione Abruzzo

IT7110075	IT7110202	IT7130031	IT7140118
IT7110086	IT7110204	IT7130105	IT7140121
IT7110088	IT7110205	IT7130214	IT7140123
IT7110089	IT7110206	IT7140043	IT7140126
IT7110090	IT7110207	IT7140106	IT7140127
IT7110091	IT7110208	IT7140107	IT7140203
IT7110092	IT7110209	IT7140108	IT7140210
IT7110096	IT7120022	IT7140109	IT7140211
IT7110097	IT7120081	IT7140110	IT7140212
IT7110099	IT7120082	IT7140111	IT7140214
IT7110100	IT7120083	IT7140112	IT7140215
IT7110101	IT7120201	IT7140115	
IT7110103	IT7120213	IT7140116	
IT7110104	IT7130024	IT7140117	

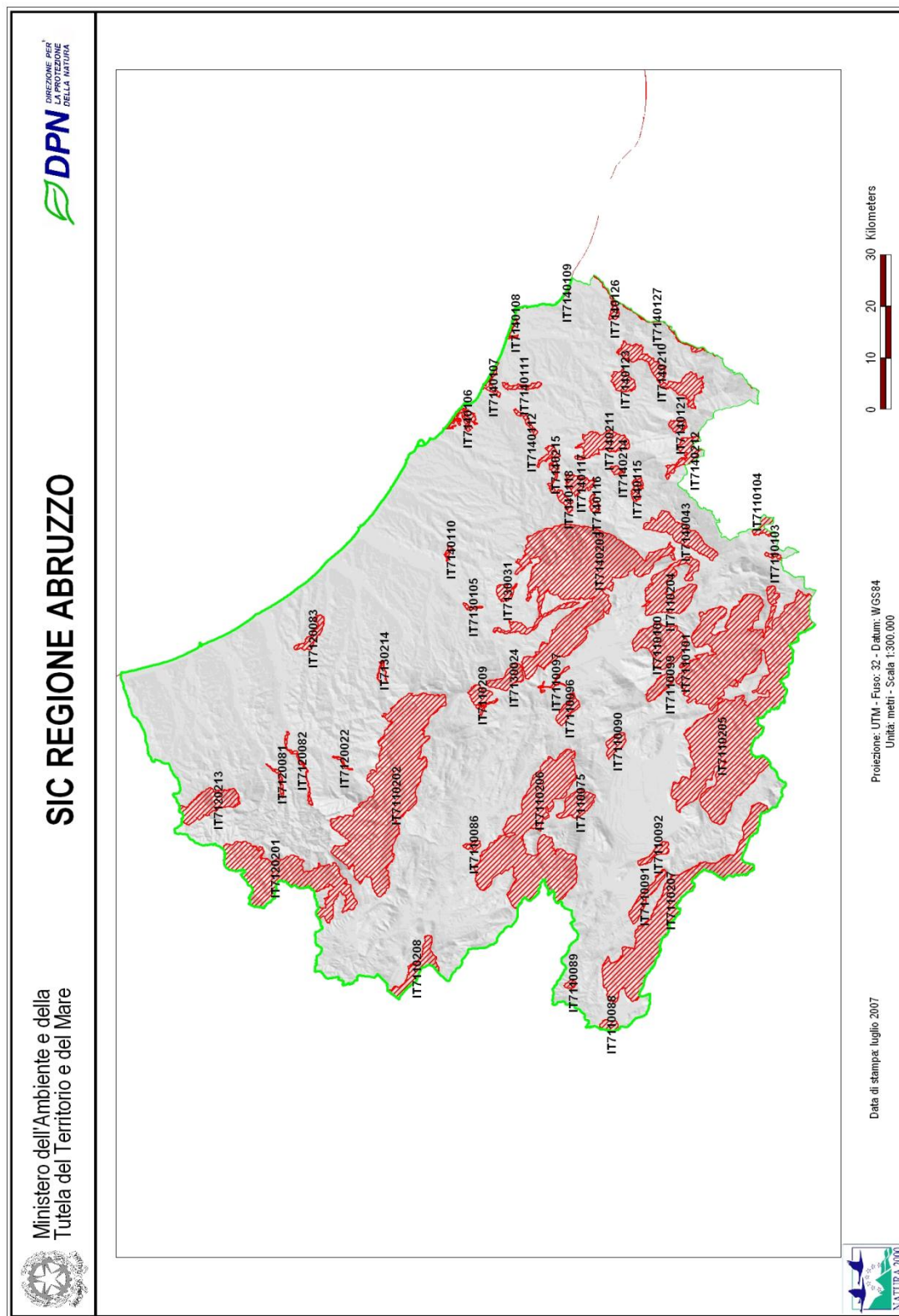
Analisi della tendenza

L'aumento delle aree riconosciute come di interesse comunitario e la produzione di infrastrutture porta ad un inesorabile aumento dei SIC (e delle Zone Speciali di Conservazione) attraversate da infrastrutture di trasporto: con il ricorso alla Valutazione d'Incidenza Ambientale in fase progettuale può si possono valutare e contenere le eventuali interferenze non apprezzabili in sede di programmazione.

Riferimenti normativi

Direttiva n. 92/43/CEE "Habitat"
D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357
D.P.R. 120 del 12 marzo 2003

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE




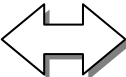


VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

BIODIVERSITÀ

<i>Denominazione:</i> Interferenze con le Zone di Protezione Speciale		<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
<i>Riferimento temporale:</i> 2010	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> Ministero dell'Ambiente	

Descrizione dell'indicatore

Consistenza delle ZPS – Zone di Protezione Speciale presenti nella Regione Abruzzo

Elenco delle ZPS nella Regione Abruzzo

IT7110128 – PARCO NAZIONALE GRAN SASSO - MONTI DELLA LAGA

IT7110130 – SIRENTE VELINO

IT7110207 – MONTI SIMBRUINI

IT7120132 – PARCO NAZIONALE D'ABRUZZO, LAZIO E MOLISE ED AREE LIMITROFE

IT7140129 – PARCO NAZIONALE DELLA MAIELLA

Analisi della tendenza

L'aumento delle aree riconosciute come di interesse comunitario e la produzione di infrastrutture porta ad un inesorabile aumento delle ZPS attraversate da infrastrutture di trasporto: con il ricorso alla Valutazione d'Incidenza Ambientale in fase progettuale può si possono valutare e contenere le eventuali interferenze non apprezzabili in sede di programmazione.

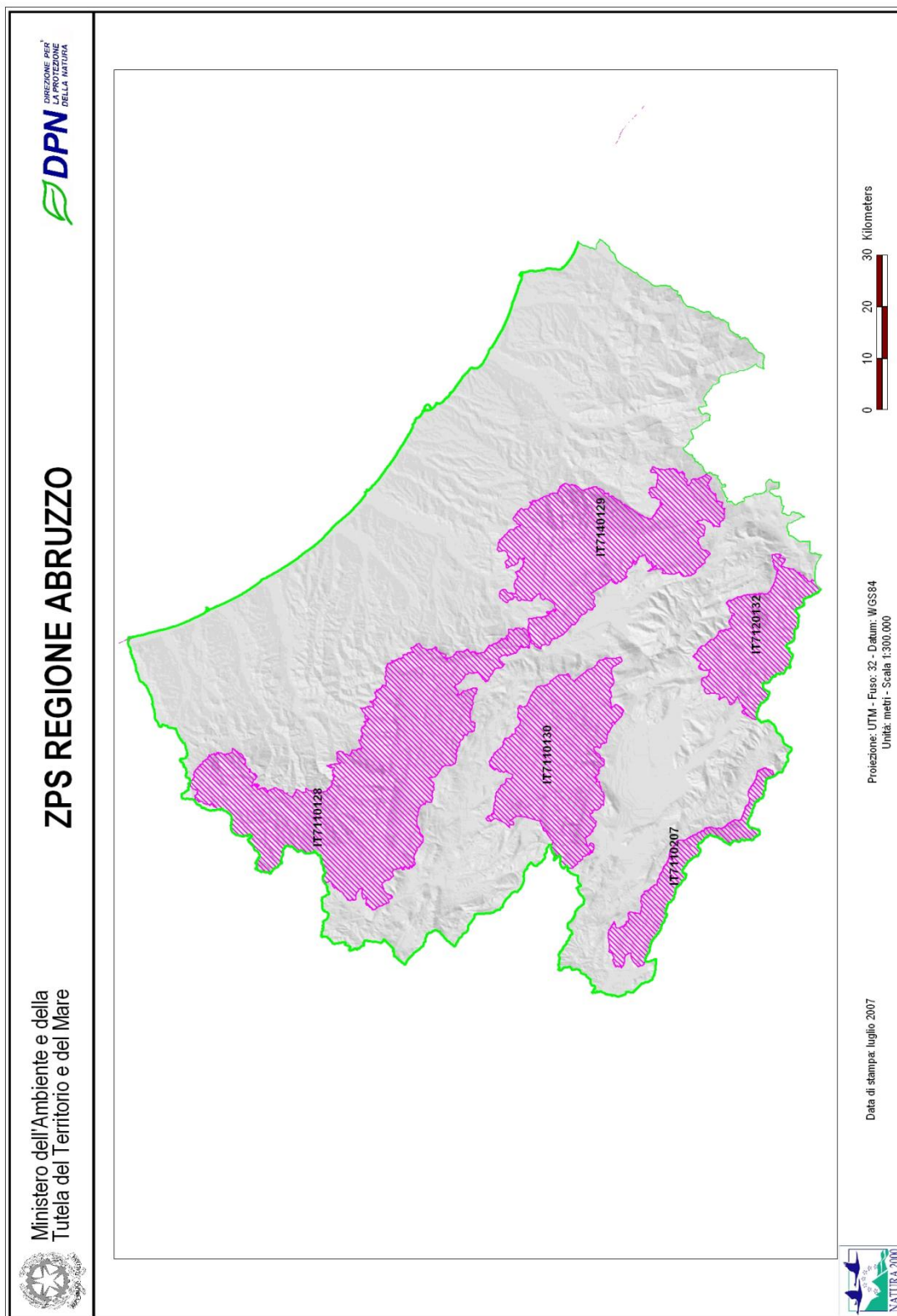
Riferimenti normativi

Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"

D.M. 19 giugno 2009



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE





VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

BIODIVERSITÀ

<i>Denominazione:</i> Interferenze con le <i>Important Bird Areas</i>		<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
<i>Riferimento temporale:</i> 2010	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> LIPU, <i>BirdLife</i> 2002	

Descrizione dell'indicatore

Consistenza delle IBA – *Important Bird Areas* presenti nella Regione Abruzzo

Elenco delle IBA nella Regione Abruzzo

- 114 - "Sirente, Velino e Montagne della Duchessa" (75.134 ha su Abruzzo e Lazio);
- 115 - "Maiella, Monti Pizzi e Monti Frentani" (156.285 ha in Abruzzo);
- 118 - "Monti Ernici e Simbruini" (121.876 ha su Abruzzo e Lazio);
- 119 - "Parco Nazionale d'Abruzzo" (55.600 ha su Abruzzo, Lazio e Molise);
- 204 - "Gran Sasso e Monti della Laga" (143.749 ha su Lazio, Abruzzo e Marche).

L'elenco è comprensivo di tutte le IBA della Regione Abruzzo, incluse quelle parzialmente ricadenti nelle regioni adiacenti. Le IBA 114- "Sirente, Velino e Montagne della Duchessa" e 118- "Monti Ernici e Simbruini" ricadono in parte in territorio laziale, mentre la 119- "Parco Nazionale d'Abruzzo" ricade parzialmente nei territori di Lazio e Molise e la 204- "Gran Sasso e Monti della Laga" in Lazio e nelle Marche. Rispetto all'inventario del 2000 è stata eliminata l'IBA 109- "Cicolano" in quanto non rispondente ai criteri ornitologici applicati in modo molto severo nella presente revisione.

Allo stato attuale il 66,6% delle superficie IBA è stata designata come ZPS, percentuale che aumenterebbe fino al 76,9% se venissero designati i SIC ricadenti nelle IBA. L'IBA 204 - "Gran Sasso e Monti della Laga" risulta interamente designata come ZPS. La porzione abruzzese dell'IBA 118 - "Monti Ernici e Simbruini" non è coperta da ZPS. Quest'IBA è interessata per il 60,2% da SIC. Si propone la designazione dell'IBA come ZPS.

Le IBA 114 - "Sirente, Velino e Montagne della Duchessa" e 119 - "Parco Nazionale d'Abruzzo" (parte abruzzese) sono coperte rispettivamente per l'83,9% e 87,8% da ZPS. Queste percentuali salgono a 84,4 e 88,1 includendo i SIC. Per l'IBA 114 si propone l'allargamento della ZPS IT7110130 - Velino Sirente a coincidere con l'IBA. Per l'IBA 119 si propone l'allargamento della ZPS IT7120132 - Parco Nazionale d'Abruzzo a coincidere con l'IBA.



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

L'IBA 115 - "Maiella, Monti Pizzi e Monti Frentani" è coperta per il 47,6% da ZPS (55% includendo i SIC). La ZPS IT7140129 - Parco Nazionale della Maiella coincide con l'omonimo Parco Nazionale. Entrambi escludono importantissime zone per gli uccelli legati alle zone xeriche. Si propone di estendere la ZPS a coincidere con l'IBA.

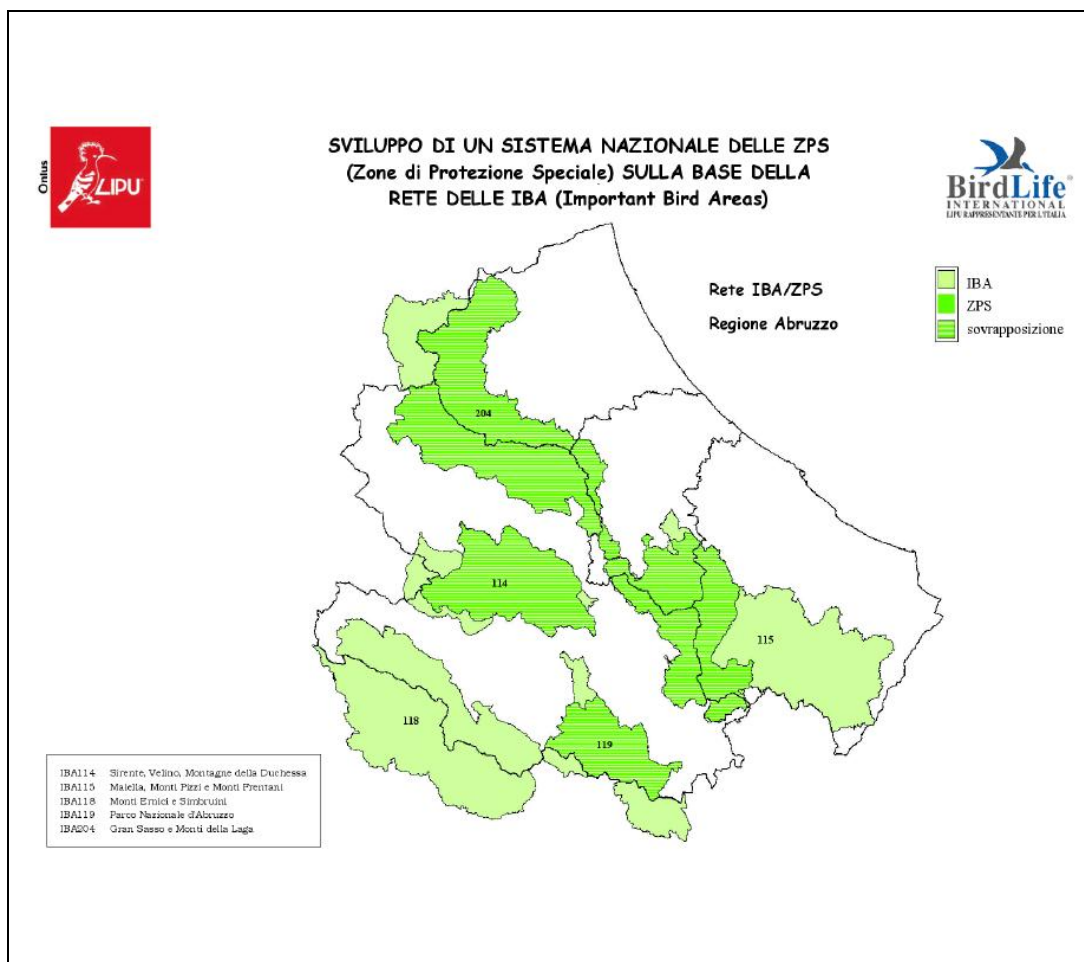
Analisi della tendenza

L'aumento e la sopraccitata estensione delle aree riconosciute come di interesse comunitario e la produzione di infrastrutture porta ad un inesorabile aumento delle IBA attraversate da infrastrutture di trasporto. Tuttavia il ricorso alla Valutazione d'Incidenza Ambientale può evitare o contenere le eventuali future interferenze.

Riferimenti normativi

Direttiva 409/79CE "Uccelli";

Sentenza C-3/96 del 19 maggio 1998 della Corte di Giustizia Europea.





VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)

ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE



SVILUPPO DI UN SISTEMA NAZIONALE DELLE ZPS
(Zone di Protezione Speciale) SULLA BASE DELLA
RETE DELLE IBA (Important Bird Areas)



ABRUZZO							
Codice IBA	Nome dell'IBA	Area IBA nella regione (ha)	Area totale dell'IBA	Area IBA marina	Area IBA designata ZPS nella regione	Area IBA non designata ZPS nella regione	% IBA designata come ZPS nella regione
114	SIRENTE, VELINO E MONTAGNE DELLA DUCHESSA	70.664	75.134	0	59.152	11.512	84
115	MAIELLA, MONTI PIZZI E MONTI FRENTANI	156.283	156.285	0	73.987	82.296	47
118	MONTI ERNICI E SIMBRUINI	46.544	121.876	0	0	46.544	0
119	PARCO NAZIONALE D'ABRUZZO	38.661	55.600	0	34.047	4.614	88
204	GRAN SASSO E MONTI DELLA LAGA	121.412	143.749	0	121.412	0	100
	TOTALE	433.564	552.644	0	288.598	144.966	
	% IBA regionali designate come ZPS						66,6


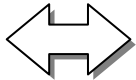
ABRUZZO						
Codice IBA	Nome dell'IBA	Area SIC nell'IBA non sovrapp. a ZPS	Area IBA non ZPS né SIC	% IBA non ZPS né SIC	Area IBA coperta da SIC o ZPS	% IBA coperta da SIC o ZPS
114	SIRENTE, VELINO E MONTAGNE DELLA DUCHESSA	5.325	6.187	8,8	64.477	91,2
115	MAIELLA, MONTI PIZZI E MONTI FRENTANI	11.206	71.090	45,5	85.193	54,5
118	MONTI ERNICI E SIMBRUINI	27.869	18.675	40,1	27.869	59,9
119	PARCO NAZIONALE D'ABRUZZO	228	4.386	11,3	34.275	88,7
204	GRAN SASSO E MONTI DELLA LAGA	0	0	0,0	121.412	100,0
	TOTALE	44.628	100.338		333.226	
	% regionale complessiva			23,1		76,9

ABRUZZO			
Codice IBA	Nome dell'IBA	Area aree protette	Area IBA - aree protette
114	SIRENTE, VELINO E MONTAGNE DELLA DUCHESSA	59.148	11.516
115	MAIELLA, MONTI PIZZI E MONTI FRENTANI	74.124	82.159
118	MONTI ERNICI E SIMBRUINI	1.003	45.541
119	PARCO NAZIONALE D'ABRUZZO	38.650	11
204	GRAN SASSO E MONTI DELLA LAGA	121.400	12
	TOTALE	294.325	139.239
	% IBA regionali coperte da aree protette		67,9



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

BIODIVERSITÀ

<i>Denominazione:</i> Variazione mortalità per collisione stradale con fauna selvatica protetta ¹		<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
<i>Riferimento temporale:</i> 2010	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> ?	

Descrizione dell'indicatore

Esemplari di fauna protetta morti per collisione stradale/anno.

Scopo

Comprendere, attraverso l'evoluzione della mortalità faunistica, il problema della *road mortality* determinata del settore trasporto.

Analisi della tendenza

...

Riferimenti normativi

Direttiva n. 92/43/CEE "Habitat"

D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357


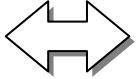
D.P.R. 120 del 12 marzo 2003

¹ Indicatore inserito a seguito della fase di consultazione



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE (ART.13 D. LEG.VO 152/2006 S.M.I.)
ALLEGATO 2 – SCHEDE DEGLI INDICATORI DI STATO E DI PRESSIONE

BIODIVERSITÀ

<i>Denominazione:</i> Variazione superfici di habitat di cui alla direttiva 92/43 CEE ²		<i>Stato:</i> 	<i>Tendenza:</i> 
<i>Riferimento temporale:</i> 2010	<i>Riferimento territoriale:</i> Regione Abruzzo	<i>Fonte dei dati:</i> ?	

Descrizione dell'indicatore

L'indicatore misura gli ettari di superficie sottratta alle aree protette per effetto della realizzazione di nuove infrastrutture.

Scopo

Comprendere l'effetto di frammentazione degli habitat conseguente alla realizzazione delle nuove infrastrutture programmate.

Analisi della tendenza

...

Riferimenti normativi

Direttiva n. 92/43/CEE "Habitat"
D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357
D.P.R. 120 del 12 marzo 2003

² Indicatore inserito a seguito della fase di consultazione