

COMUNE DI PESCARA

Provincia di Pescara

RAPPORTO PRELIMINARE

RELAZIONE DI VERIFICA PER L'ASSOGGETTABILITA' A VAS DEL

"PIANO ATTUATIVO PUE 7.17 - ZONA PRG F8 - PESCARA"

(ai sensi dell'art. 12 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.)



COMMITTENTE:

- **FIDIA IMMOBILIARE S.R.L. CON SEDE IN PESCARA VIA DELLA FORNACE BIZZARRI N. 5,
P.IVA 01748900683**

Architetto Elvira Visciola
Via della Fornace Bizzarri n. 5, 65129 Pescara - Tel. e Fax 085/6921109
P.IVA 10661860584 - C.F. VSCLVR65H42H926G
e-mail: info@treastudio.it

Indice

1. Premessa

- **Riferimenti Normativi**

2. Fase di Screening – Verifica di assoggettabilità

3. Fasi e soggetti coinvolti nella verifica di assoggettabilità a VAS

4. Descrizione degli obiettivi, strategie e azioni del piano

- **Il sito d'intervento: caratteri Geologici ed Idrogeologici**
- **Il sito d'intervento: caratteri urbanistici**

5. Comparto 7.17: caratteristiche e obiettivi della proposta

- **Contenuti del Progetto: gli interventi edilizi del comparto**
- **Contenuti del Progetto: gli interventi sugli spazi pubblici del comparto**
- **Contenuti del Progetto: conclusioni**

6. Coerenza con altri Piani e Programmi

7. Criteri per la verifica di assoggettabilità del Piano (allegato I del Decreto)

8. Descrizione presumibili impatti Piano/Programma

9. Sintesi delle Motivazioni

A) AMBITO D'INTERVENTO

SCALA 1:2.000



1. PREMESSA

Il Piano Regolatore Generale della città di Pescara è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 94 del 08-06-2007. Tale piano ha individuato nelle zone periferiche della città alcune aree destinate a "Parcheggio di scambio" fra i servizi di trasporto pubblico ed il traffico privato (sottozona F8), normate dall'art. 57 delle Norme Tecniche di Attuazione allegate al P.R.G. Quest'ultimo stabilisce che le aree dei parcheggi previste in questa sottozona costituiscono comprensori e la loro attuazione è subordinata alla previa approvazione di uno strumento urbanistico attuativo di iniziativa privata e/o pubblica.

Alla luce di quanto su esposto, il presente Studio Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a VAS ha lo scopo di valutare gli impatti che l'attuazione del Piano sito in Sottozona F8, PUE 7.17 "Parcheggio di Scambio", nei pressi di Via Cesare de Lollis a Pescara può avere sui parametri ambientali, anche se di fatto il progetto rispecchia quanto previsto dallo strumento urbanistico generale, per il quale sono stati già acquisiti tutti i pareri degli Organi sovraordinati previsti dalle Leggi e Norme vigenti al momento della sua approvazione.

RIFERIMENTI NORMATIVI

Con la Direttiva Comunitaria 2001/42/CE è stata introdotta la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che costituisce lo strumento per l'integrazione degli aspetti di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, *"assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"* (Art. 1, Direttiva 2001/42/CE). La direttiva europea è stata recepita nel D. Lgs n. 152 del 03/04/2006, entrato in vigore il 31/07/2007 e successivamente modificato e integrato dal D. Lgs n. 4 del 16/01/2008 e dal D. Lgs. 128 del 29/06/2010.

La Regione Abruzzo, con delibera di Giunta n. 842 del 13.08.2007 ad oggetto *"indirizzi concernenti la VAS di piani di competenza degli enti locali ricadenti nel territorio regionale"*, ha istituito uno sportello informativo, anche telematico, dal quale si sono attinte utili indicazioni per la redazione della presente relazione.

2. FASE DI SCREENING – VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'

La fase di verifica di assoggettabilità, detta anche "screening" è finalizzata a valutare la possibilità di applicare la VAS ai piani e ai programmi di cui all'art. 6 comma 3 del D. Lgs 152/2006 e s.m.i. secondo le modalità definite dall'art. 12.

Durante la prima fase l'Autorità procedente trasmette all'Autorità Competente un Rapporto Preliminare comprendente una descrizione del Piano o Programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente definiti sulla base dei criteri

dell'allegato I al Decreto. Detto Rapporto Preliminare è inviato ai soggetti competenti in materia ambientale (ACA) i quali, entro trenta giorni dal ricevimento, inviano il proprio parere all'Autorità Competente e a quella Procedente.

L'Autorità Competente valuta, sulla base degli elementi di cui all'allegato I e tenuto conto delle osservazioni pervenute, se il Piano possa avere impatti significativi sull'ambiente e, nel caso, se siano possibili soluzioni alternative a quelle proposte. Successivamente emette e rende pubblico un provvedimento di verifica assoggettando o escludendo la proposta urbanistica oggetto di studio dai successivi obblighi della procedura di VAS.

Il presente Rapporto Preliminare di verifica di Assoggettabilità a VAS è redatto in ottemperanza all'art. 12 del Decreto e secondo i criteri dettati dall'Allegato I del medesimo Decreto.

3. FASI E SOGGETTI COINVOLTI NELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

Nel caso specifico, l'adozione e l'approvazione del Piano in esame compete all'Amministrazione Comunale, pertanto, in mancanza di una normativa regionale che chiarisca ulteriormente le competenze in materia di VAS, l'Autorità Competente e l'Autorità Procedente coincidono con la stessa Amministrazione Comunale; mentre, poiché il piano attuativo è stato redatto dalla Fidia Immobiliare S.r.l. quest'ultima risulta essere l'Autorità Proponente.

Considerate le caratteristiche del piano attuativo, si ritiene opportuno coinvolgere le seguenti Autorità con Competenza Ambientale:

- Regione Abruzzo – DA – Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia – Servizio Tutela, Valorizzazione del Paesaggio e Valutazione Ambientale – Ufficio V.A.S.;
- Regione Abruzzo – DR - Direzione Protezione Civile ed Ambiente – Servizio Politiche per lo Sviluppo Sostenibile;
- Regione Abruzzo – DH – Direzione Politiche Agricole e di Sviluppo Rurale, Forestale, Caccia e Pesca, Emigrazione – Servizio Ispettorato Provinciale dell'Agricoltura - Pescara;
- Regione Abruzzo – DE – Direzione Trasporti e Mobilità - Viabilità - Demanio e Catasto Stradale - Sicurezza Stradale;
- Ministero per i Beni Architettonici e Culturali – Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio dell'Abruzzo;
- Ministero per i Beni Architettonici e Culturali – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici;
- Provincia di Pescara – Settore IV Ambiente - Servizio Pianificazione Territoriale;
- Provincia di Pescara – Settore IV Ambiente - Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente;

- ARTA Abruzzo – Sede Centrale – Area Promozione, Progettazione e Produzione Attività e Servizi;
- AUSL Pescara - Dipartimento di Prevenzione - Servizio Igiene, Epidemiologia e Sanità Pubblica;
- ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – Direzione Operatività Roma;
- ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – Direzione Pianificazione e Progetti

La consultazione delle ACA individuate avverrà, come previsto all'art. 12 comma 2 del Decreto, attraverso l'invio del presente Rapporto Preliminare e relativi allegati. Le ACA dovranno trasmettere eventuali contributi entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione. L'Autorità Competente, tenuto conto dei contributi delle ACA, emetterà il Provvedimento di Verifica, assoggettando o escludendo il Piano di Zona – Comparto 7.17 – dagli ulteriori adempimenti previsti per la procedura di VAS (artt. da 13 a 18 del Decreto).

Il risultato della Verifica di Assoggettabilità verrà reso pubblico nei modi e termini definiti dall'Amministrazione Comunale.

4. DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DEL PIANO

IL SITO D'INTERVENTO: CARATTERI GEOLOGICI ED IDROGEOLOGICI

L'area di progetto è situata sulla destra idrografica del fiume Pescara, a pochi chilometri dalla foce, in una zona geologicamente complessa in quanto a cavallo di aree aventi differenti caratteristiche genetiche. Queste nella fattispecie sono: i rilievi collinari di San Silvestro e la fascia costiera; in prossimità del sito scorre inoltre il Fosso Vallelunga.

Dal punto di vista geomorfologico, la piana alluvionale del fiume Pescara, nel tratto terminale è caratterizzata dalla presenza di ampie anse e tende ad estendersi prevalentemente sulla destra idrografica; la vallata è incisa nella fascia collinare, le cui forme sono rilevabili per un lungo tratto della costa Abruzzese, tra Silvi e Torre Mucchia in località Riccio di Ortona. La morfologia di questa ampia porzione di territorio è debolmente acclive con forme dolci e rare recrudescenze del terreno, in particolare sul settore occidentale a cui contribuisce la litologia del substrato; la fascia costiera si caratterizza per lo sviluppo relativamente poco esteso della fascia terrazzata marina e per i pochi esempi di falesia, sempre distante dalla attuale linea di costa. La zona sub-pianeggiante, dolcemente degradante verso mare, è definibile come una "terra bassa", costituita essenzialmente da depositi di laguna interna, ai quali si mescolano i depositi di ambiente fluviale.

La struttura della fascia collinare costiera ha risentito in minima parte dei movimenti tettonici per cui si presenta con una struttura tipicamente monoclinale a leggera immersione verso Est, come si evince nettamente nelle forme dei rilievi che formano versanti molto più acclivi nel lato Occidentale in cui gli strati sono in leggero reggipoggio.

B) COROGRAFIA

SCALA 1:25.000



C) FOTOGRAFIA AEREA





Città di Pescara

Area Urbanistica

Settore Assetto del Territorio

Servizio Pianificazione

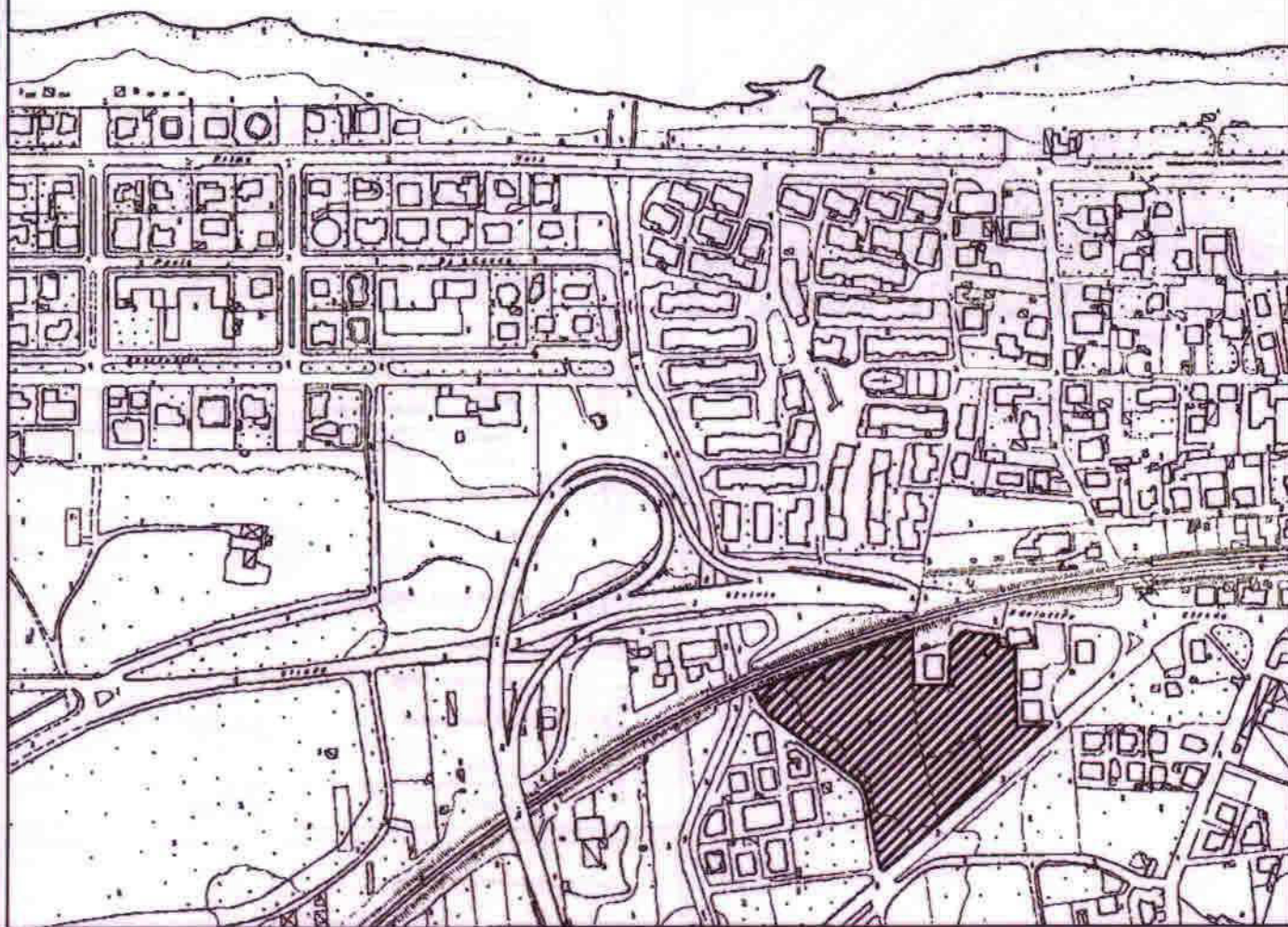


2	4	6	9	12	15	17
1	3	5	8	11	14	16
7	10	13				

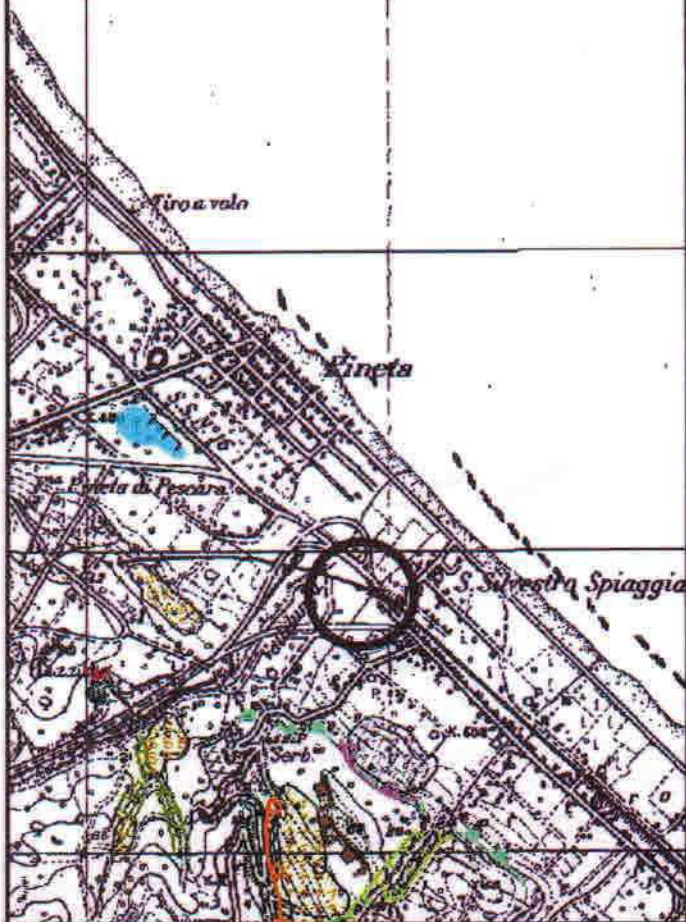
a	b
15	
c	d



SCALA 1:5.000



E) CARTA GEOMORFOLOGICA



SCALA 1:25.000

Linee territorio Autorità di Bacino

FORME STRUTTURALI

Orto di scarpata di foglia	
Orto di scarpata con influenza strutturale	
Orto di scarpata di linea di foglia	
Orto di scarpata con influenza strutturale interessata da caduta di detrito	

STATO DI ATTIVITA'

ATTIVO CRESCENTE NON ATTIVO

FORME, PROCESSI E DEPOSITI GRADIENTI DI VERSANTE

Orto di scarpata di degradazione ero di frano			
Trincea o fessura			
Frattura di trazione			
Versante interessato da deformazione profonda			
Versante interessato da deformazioni superficiali lente			
Corpo di frano di creta e riattamento			
Corpo di frano di scivolamento (a) (b) (c) (d) (e) (f) (g) (h) (i) (j) (k) (l) (m) (n) (o) (p) (q) (r) (s) (t) (u) (v) (w) (x) (y) (z)			
Corpo di frano di colamento			
Corpo di frano di genasi complessa (inclusi i fenomeni di trasporto e di massa)			
Proccia barre e gruppo di piccole barre non classificate			
Contropendenza significativa del corpo di frano			

FORME, PROCESSI E DEPOSITI PER ACQUE CORRENTI SUPERFICIALI

Orto di scarpata di erosione fluviale o torrentizia			
Alveo con erosione laterale o sponde in erosione			
Alveo con tendenza all'approfondimento			
Solco da ruscellamento concentrato			
Superficie a calanchi e forme simili			
Superficie con forme di slavamento prevalentemente diffuso			
Superficie con forme di slavamento prevalentemente concentrato			
Conoidi alluvionali			
Cono di origine mista			
Depressione paludosa			

FORME CARSTICHE

Dolma			
Campo di dolma			
Inghottio			

FORME, PROCESSI E DEPOSITI CRIONALI

Forme di erosione	Orto di nicchia di neivazione		
Forme di accumulo	Canaie di valanga		
	Rock glacier		

FORME GLACIALI

Orto di scarpata			
Orto di circo			

FORME E PROCESSI MARINARI

Orto di scarpata di erosione marina			
-------------------------------------	--	--	--

FORME E PROCESSI ANTROPICI

Orto di scarpata artificiale			
Terrazzamento agrario			
Soamamento			
Lago artificiale			

Cavita sotterranee naturali e/o antropiche



Riguardo alla geologia della vallata del Pescara, le varie indagini geognostiche eseguite direttamente o di cui si è a conoscenza, individuano una successione stratigrafica di riferimento rappresentata da un potente materasso alluvionale costituito da argille e limi argillosi con subordinate sabbie e ghiaie con frequenti intercalazioni di lenti torbose ed argille plastiche sottoconsolidate o non consolidate dell'ordine di circa 35-40 m poggianti su un substrato costituito dalle argille di colore grigio azzurro d'età Plio-Pleistocenica. Quasi ovunque, lungo tutto l'asse vallivo e fino alla foce del Fiume Pescara è individuato un banco profondo di ghiaie calcaree acquifere che marcano il passaggio tra i sedimenti alluvionali e il substrato argilloso.

Volendo descrivere in maniera sintetica i depositi presenti nella zona oggetto di indagine, come già introdotto, ci troviamo in prossimità di una zona di passaggio tra i depositi costieri prevalentemente sabbiosi, la formazione Pliocenica dei rilievi collinari di S. Silvestro ed i depositi alluvionali fluviali. Relativamente all'ultima tipologia di depositi, le alluvioni presenti in prossimità del sito, almeno nella porzione superficiale, sono prevalentemente imputabili al Fosso Vallelunga. Data la vicinanza con la porzione terminale della piana fluviale del Pescara, il sito in esame potrebbe avere avuto nel corso del tempo anche rapporti con tale sistema fluviale.

Dal punto di vista idrologico, l'area in esame è caratterizzata dalla vicinanza con il fosso Vallelunga, con la foce del Fiume Pescara, e con la linea di costa; il sito è infatti a soli 4 metri circa s.l.m.. Il fiume Pescara tuttavia può essere considerato sufficientemente lontano da non costituire nessun pericolo per la zona; a tal proposito, l'area non è inserita nelle cartografie del **Pericolo di Alluvione del P.A.I.** — Regione Abruzzo. L'area circostante è in ogni modo ampiamente antropizzata. In base alla cartografia del **P.A.I.**, inoltre nell'area in esame non sono segnalati dissesti idrogeologici in atto, o situazioni di pericolosità, dovute alla presenza di frane.

In conclusione, le prove effettuate, in accordo con il contesto geologico e geomorfologico locale, hanno dimostrato l'esistenza di una situazione geologica superficiale relativamente complessa, frutto della posizione del sito a cavallo di settori diversi, ma allo stesso tempo hanno permesso di valutare la sostanziale uniformità degli orizzonti posti in profondità. In pratica, le coltri superficiali presenti nelle varie porzioni del sito, sono state prodotte da differenti processi morfologici, relativi ai diversi ambienti che si hanno nella zona in studio, ovvero, la fascia a ridosso delle colline, la zona prossima al fosso Vallelunga e la zona prossima alla linea di costa; i litotipi presenti in profondità sono risultati invece omogenei su tutto il sito.

Gli studi eseguiti, che dovranno ovviamente essere approfonditi nella successiva fase delle indagini, fanno in ogni modo propendere per un giudizio positivo sulla fattibilità dell'opera. Larga parte del sito è caratterizzata infatti dalla presenza di un orizzonte sabbioso dalle buone caratteristiche meccaniche, spesso una decina di metri. Ferme restando le condizioni e verifiche di

F) CARTA RISCHIO DA FRANA

SCALA 1:25.000



R1 RISCHIO MODERATO

per il quale i danni sociali ed economici sono marginali

R2 RISCHIO MEDIO

per il quale sono possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche

R3 RISCHIO ELEVATO

per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche

R4 RISCHIO MOLTO ELEVATO

per il quale sono possibili la perdita delle vite umane e lesioni gravi agli edifici e alle infrastrutture, la distruzione di attività socio-economiche

G) CARTA PERICOLOSITA' DA FRANA

SCALA 1:25.000



LIMITI TERRITORIO AUTORELITA' DI BACINO

CLASSI DI PERICOLOSITA'

- P1 PERICOLOSITA' MODERATA**
Aree interessate da Disastri con bassa possibilità di riattivazione
- P2 PERICOLOSITA' ELEVATA**
Aree interessate da Disastri con alta possibilità di riattivazione
- P3 PERICOLOSITA' MOLTO ELEVATA**
Aree interessate da Disastri in attività o riattivati stagionalmente
- PS PERICOLOSITA' DA SCARPA**
Aree interessate da Disastri generati da Scarpe

cui sopra, il Piano proposto risulta pienamente compatibile con i caratteri di pericolosità geologica, geomorfologia, idrogeologica particolari del sito.

IL SITO D'INTERVENTO: CARATTERI URBANISTICI

Allo stato attuale, l'area in esame è occupata in massima parte da verde incolto, canneti, ed alberi da frutto. Quasi totalmente pianeggiante, la zona in oggetto è all'interno di un'area urbana che ha avuto uno sviluppo edilizio iniziato in massima parte nel secondo dopoguerra ed è espressione tipica dell'edificazione casuale, priva di linee tematiche, che hanno caratterizzato le attività edilizie di quel periodo storico. Quindi, l'intorno urbano, è costituito da tipologie edilizie non omogenee, quali case unifamiliari, palazzine plurifamiliari, edifici soprattutto a carattere residenziale.

L'area è confinante a nord con la linea ferroviaria Bologna-Foggia, oltre con la SS. 16 Adriatica e quindi con il piano di zona denominato "Villaggio Alcione"; ad est e ad ovest confina con insediamenti edilizi costituiti da fabbricati ad uso residenziale che formano un tessuto edilizio compatto; nel tratto ad ovest, oltre il complesso residenziale esistente è presente il Fosso Vallelunga che dalla collina di San Silvestro si snoda parallelamente all'area d'intervento, sino a confluire a nord nel mare Adriatico. Recentemente l'area posta verso il confine sud è stata oggetto di lavori di adeguamento della viabilità, lavori eseguiti dall'Amministrazione Comunale, con la creazione di una serie di rotatorie di smistamento del traffico veicolare, in particolare una proprio in prossimità dell'area d'intervento. In questa zona è stata creata una nuova strada di collegamento con la SS. 16 Adriatica, chiamata Via Cesare de Lollis, ed in prossimità del lotto privato è stato creato lo svincolo con Via Monte Carmelo; quest'ultima strada non è stata interessata dai lavori su menzionati.

Quindi, la viabilità esistente è costituita da:

- Via Cesare de Lollis, classificata dal PRG come "strada urbana di quartiere principale", dotata di sottoservizi, compreso i marciapiedi su entrambe i lati; nel tratto adiacente l'area d'intervento insistono alcune aree di proprietà ANAS rimaste a seguito della realizzazione della strada e dei marciapiedi, attualmente occupate da verde incolto;
- Via Monte Carmelo, classificata dal PRG vigente come "strada urbana di quartiere secondaria", con funzione di collegamento tra Via Cesare de Lollis e l'insediamento residenziale Villaggio Alcione esistente oltre la Ferrovia e la Statale Adriatica; attualmente ha una sezione variabile tra i 5 ed i 6 metri, sprovvista di marciapiedi su entrambi i lati e di aree per la sosta, dotata di una illuminazione pubblica insufficiente.

Da quanto su espresso emerge la necessità di dotare l'area di spazi pubblici progettati (strade, verde, parcheggi pubblici).

La zona è ricompresa all'interno dei seguenti vincoli:

- Vincolo paesistico (ex L. 1497/39-D.L. n. 490/99)-zona E (D.M. del 07/05/1974);

H) VISTA AEREA DELL'AREA D'INTERVENTO



I) VISTA DA VIA CESARE DE LOLLIS



L) VISTA DA VIA MONTE CARMELO



M) VISTA DI VIA MONTE CARMELO



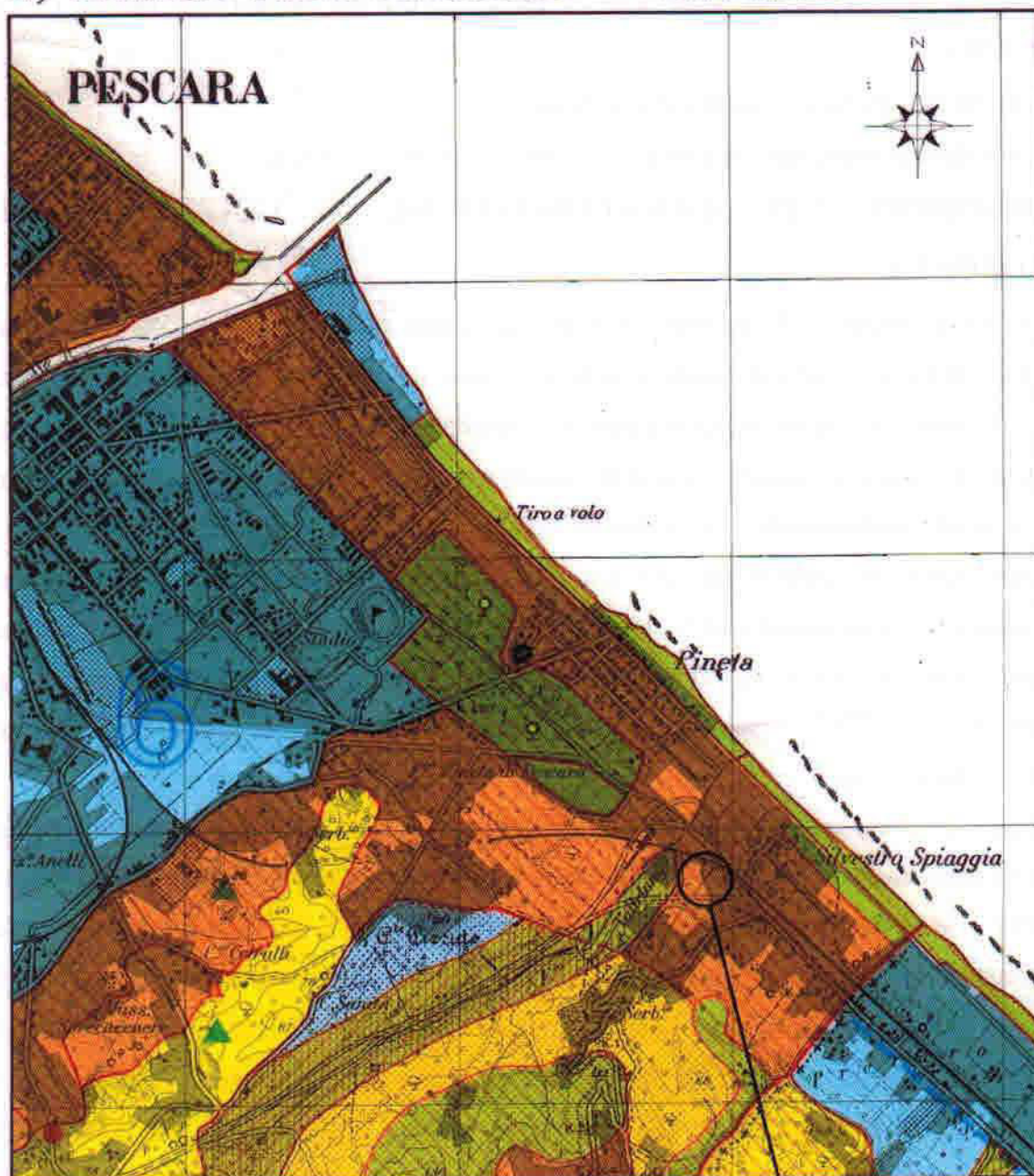
- Vincolo paesaggistico ai sensi della ex Legge n. 431 del 08-08-1985, vigente D. Lgs n. 42/2004;
- Vincolo aeroportuale –, carta ostacoli di tipo B;
- Carta della pericolosità: sottozona P1 – pericolosità da nulla a bassa.

5. COMPARTO 7.17: CARATTERISTICHE E OBIETTIVI DELLA PROPOSTA

Il PRG per il comparto 7.17 prevede una dotazione di aree a standard pari al 65% della Superficie Territoriale, di cui il 23.22% destinato a verde attrezzato, il 40% a parcheggi pubblici di scambio e l'1.78% a viabilità; l'ulteriore superficie pari al 35% è destinata a servizi privati complementari alle funzioni di parcheggio di scambio, con destinazioni d'uso corrispondenti alle categorie "a2" (uffici privati e studi professionali), "c" (esercizi commerciali e paracommerciali al dettaglio con esclusione degli edifici commerciali per la media e grande distribuzione, magazzini, botteghe, per attività artigianali non moleste e attività amministrative di servizio), "d" (alberghi, pensioni, motel, ostelli per la gioventù, edifici ed attrezzature per il culto, la cultura, lo spettacolo, il tempo libero, lo sport, servizi privati), "e" (botteghe per attività artigianali di servizio, depositi e magazzini non di vendita), "i" (autolavaggi).

Il progetto proposto per il comparto 7.17 definisce nel dettaglio la superficie territoriale catastale interessata dalla trasformazione che risulta essere pari a **mq 14.431,00**, relativa alle particelle 131, 153, 2193 e 3446 del Foglio di mappa catastale n. 37 allegato c. Il Piano prevede un Indice di Utilizzazione Territoriale (U.T.) pari a mq/mq 0.10, per una Superficie Utile Lorda totale di mq 1.443,10, concentrati in un unico edificio interamente destinato ad edilizia commerciale, distribuiti in maniera compatta su una superficie fondiaria di circa mq 5051; nella stessa area fondiaria sono previsti posti auto pertinenziali richiesti dalla L.R. 11/08 e s.m.i. e posti auto privati richiesti dall'art. 7 comma 5 delle NTA del P.R.G. vigente.

Invece, le aree pubbliche di cessione sono state previste in percentuale conforme ai parametri indicati nella Scheda Norma allegata al PRG (65% della S.T.), mentre la percentuale di riparto delle aree che individuano gli standard urbanistici ha subito modifiche di adeguamento in conformità al comma 2 dell'art. 57 delle NTA; in particolare, al paragrafo a) il comma prescrive che "...non meno del 40% della superficie totale del comprensorio deve essere destinata a parcheggi pubblici, anche multipiani..."; per tale motivo e conformemente alla comunicazione dell'A.C. resa in data 14/05/2013 Prot. n. 69693, il presente progetto prevede che il 59,04% della superficie sia destinata a parcheggio di scambio in modo tale che il verde pubblico sia integrato nella stessa destinazione d'uso a parcheggio, attraverso la previsione di aiuole con alberature che favoriscono l'ombreggiamento dei posti auto. A tal proposito si precisa che la superficie a verde prescritta dalla



- Trasformazione condizionata C2.

AREA IN ESAME

TRASFORMAZIONE CONDIZIONATA - C2 (art. 61 NTA del P.R.P.)

Complesso di prescrizioni relative a modalità di progettazione, attuazione e gestione di interventi di trasformazione finalizzati ad usi ritenuti compatibili con valori espressi dalle diverse componenti ambientali.



Città di Pescara

VARIANTE AL Piano Regolatore Generale



2	4	6	9	12	15	17
1	3	5	8	11	14	16
			7	10	13	



SCALA 1:10.000

PIANO DELLE INVARIANTI PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

SULL'AREA INSISTONO I SEGUENTI VINCOLI:

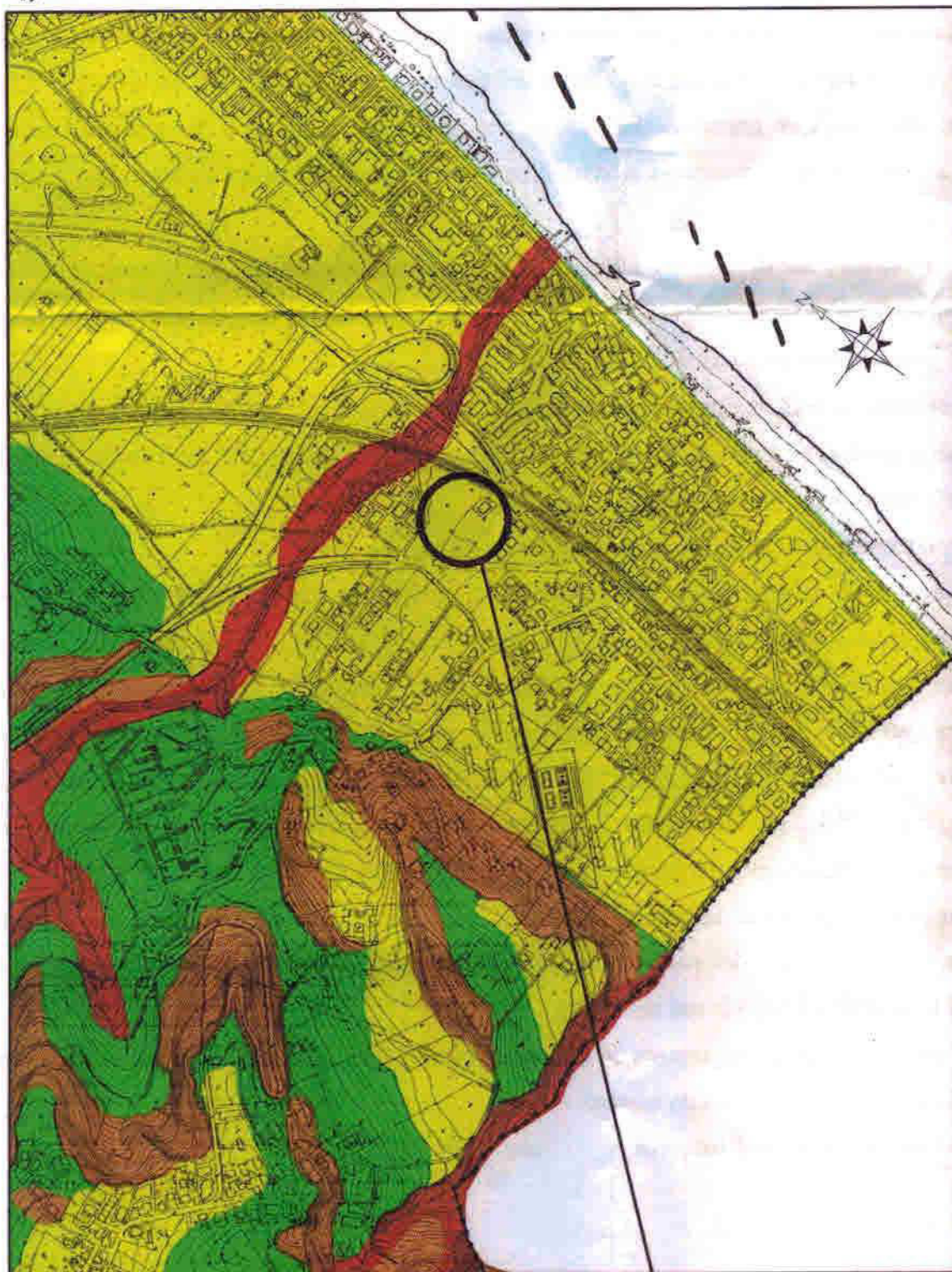
- TUTELA PAESISTICA D.Lgs 42/2004
- VINCOLO AI SENSI DELLA EX LEGGE N. 1497/39 MODIFICATA CON D.L. N. 490/99

Tav. B_{4a} - variante approvata con atto di Consiglio Comunale n. 94 del 08/06/2007



Q) CARTA PERICOLOSITA' GEOLOGICA

SCALA 1:25.000



AREA IN ESAME

AREA P1- PERICOLOSITA' DA NULLA A BASSA - Allegato II NTA

Sono comprese:

- aree di pianura;
- aree collinari ad acclività nulla o modesta;
- aree che presentano uno spessore ridotto di coltre superficiale alterata;
- aree in cui non sono evidenti indizi geomorfologici che possano far presumere fenomeni potenziali o in atto di dissesti gravitativi.

Scheda Norma è garantita dalla permeabilità delle aree ed in particolare dalle aiuole di verde e dalla realizzazione di gran parte dei posti auto in erborella, mentre la rimanente porzione di posti auto e di corsie di manovra è prevista con asfalto del tipo drenante, in modo tale da diminuire l'impatto dovuto alla maggiore impermeabilizzazione che gli interventi possono determinare rispetto allo stato attuale e tale da contenere il coefficiente udometrico che va ad incrementare i carichi in fognatura.

La rimanente parte di cessione, pari al 5,96%, è destinata a "viabilità", per la quale si prevede:

- la realizzazione dell'allargamento di Via Monte Carmelo (strada già esistente) che avrà una sezione costante pari a ml 9.50;
- la realizzazione di una pista ciclabile (della sezione costante di ml 2.50) come proseguimento di quella prevista nell'ambito del "Piano di Zona" confinante (PUE 7.10) che termina al sottopasso della ferrovia (nella direzione del lungomare);
- la realizzazione di un marciapiede di dimensione pari a ml 1.50.

Si precisa che la percentuale di riparto destinata a viabilità, pari al 5,96% della S.T., supera la modifica di adeguamento del 20% prevista dal comma 13 dell'art. 22 delle NTA, ma nello stesso articolo si precisa che modifiche superiori alle predette percentuali sono consentite ai proponenti qualora trattasi di strumento attuativo; nel caso in esame, trattandosi di un piano attuativo, si può asserire con ragionevolezza che la maggiore superficie destinata a viabilità consente un miglioramento nello scorrimento dei veicoli in entrata ed uscita dal parcheggio, evitando eventuali fenomeni di intasamento del traffico veicolare; inoltre, le superfici destinate a pista cicli e a marciapiedi invogliano all'utilizzo di sistemi diversi di circolazione, meno inquinanti, a servizio di coloro che usufruendo del parcheggio pubblico raggiungerebbero velocemente il lungomare e quindi le spiagge sul litorale sud della città.

La tabella seguente rappresenta la sintesi dei nuovi dati di dimensionamento degli standard urbanistici pubblici della scheda norma:

Superficie Territoriale d'intervento		mq. 14.431	
		% di St	Superfici
Verde attrezzato		0,00 %	mq. 0
Parcheggi Pubblici		59,04 %	mq. 8.520
Totale (Superfici a standard)	Sommano	59,04 %	mq. 8.520
Viabilità		5,96 %	mq. 860
Totale (Superfici di cessione di progetto)		65,00%	mq. 9.380

CONTENUTI DEL PROGETTO: GLI INTERVENTI EDILIZI DEL COMPARTO

La superficie utile lorda massima da insediare è pari a mq 1.443.10, concentrati in un unico edificio interamente destinato ad edilizia commerciale a servizio delle aree residenziali esistenti in

zona, mentre la superficie fondiaria destinata all'intervento privato è pari a mq 5.051,00, pertanto risulta una superficie coperta pari a circa il 29% della Superficie Fondiaria e pari a circa il 10% della Superficie Territoriale. Nello stesso lotto privato è prevista anche la realizzazione di parcheggi a raso di uso pubblico, nel rispetto degli standard urbanistici richiesti dall'art. 7 comma 5 delle NTA e parcheggi pertinenziali così come richiesto dall'art. 38 della L.R. n. 11 del 2008.

L'ubicazione prevista per questo edificio destinato ad attività commerciale garantisce la dotazione nel quartiere di quei servizi di prima necessità utili agli ambiti residenziali, anche in previsione del prossimo sviluppo in zona attraverso l'attuazione del Piano di Zona 7.10, confinante con l'area d'intervento. La dotazione di servizi di prima necessità ovviamente incide in maniera positiva sia nel contesto del quartiere che nell'ambito della città, in quanto elimina quel traffico veicolare (e quindi fenomeni di inquinamento atmosferico) per raggiungere altre località della città dove sono presenti gli stessi servizi. La vicinanza del parcheggio di scambio garantisce anche un surplus di parcheggi pubblici (già previsti nell'ambito dell'area privata, come sopra evidenziato) che quindi determina una diminuzione dei tempi di ricerca della sosta e conseguentemente non incide negativamente sull'eventuale inquinamento atmosferico come sul clima acustico.

CONTENUTI DEL PROGETTO: GLI INTERVENTI SUGLI SPAZI PUBBLICI DEL COMPARTO

Il progetto proposto, nel rispetto delle opere esistenti su menzionate e mostrando particolare attenzione nell'individuazione e nell'articolazione delle superfici destinate all'uso pubblico, più specificatamente all'integrazione di questo intervento con il tessuto esistente, prevede:

- l'allargamento di Via Monte Carmelo fino ad una larghezza costante di ml 11, compreso la realizzazione del marciapiede nel tratto di intervento, in modo da garantire un'agevole mobilità di entrata ed uscita dal parcheggio di scambio sia dei mezzi di trasporto privati che pubblico su gomma, come specificato al paragrafo precedente;
- la realizzazione di una pista ciclabile lungo Via Monte Carmelo, di larghezza costante pari a ml 2.50, come prolungamento della pista ciclabile prevista con l'attuazione del piano di zona confinante (PUE 7.10); inoltre, si prevede la realizzazione di un piccolo tratto di pista ciclabile lungo via Cesare De Lollis, sui terreni di proprietà ANAS nella porzione confinante con l'area di intervento;
- la realizzazione di un'area a parcheggio di scambio di uso pubblico, del tipo a raso con posti auto anche per i diversamente abili, che costeggia Via Monte Carmelo - Via Cesare De Lollis ed accessibile da entrambe le strade. Questo parcheggio è a servizio della città di Pescara, posto nell'ingresso a sud come luogo di scambio tra i mezzi privati ed i servizi di trasporto pubblico su gomma di penetrazione nella città, pertanto è un'area di estrema importanza in ambito urbano. La sua realizzazione in questa posizione risulta alquanto vantaggiosa in quanto, essendo



Città di Pescara

VARIANTE AL Piano Regolatore Generale



2	4	6	9	12	15	17
4	3	5	8	11	14	16
3	10	13				

b
15



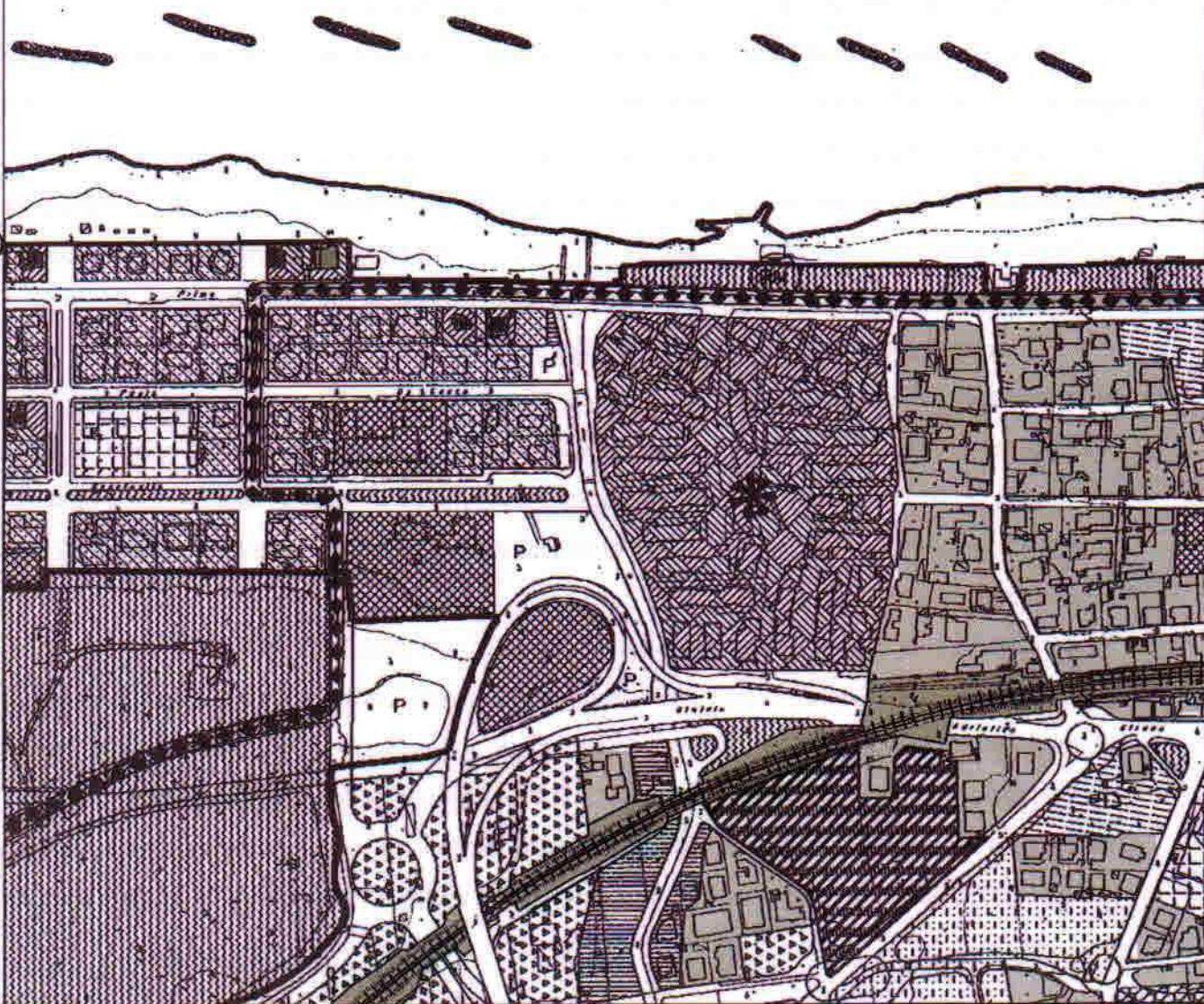
SCALA 1:5.000

PIANO DELLE INVARIANTI PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

- SOTTOZONA FB: parcheggi di scambio - art. 57 NTA



variante adottata con atto di Consiglio Comunale n. 164 del 26/07/2004





**CITTA'
di
PESCARA**

Area Urbanistica - Settore Assetto del Territorio - Servizio Pianificazione



Scheda Norma

Comparto:

7.17

Sottozona urbanistica:

F8

Settore di P.R.G.:

Parametri urbanistici:



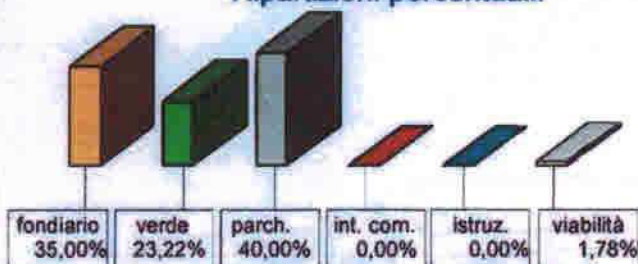
Utilizzaz. territoriale: mq/mq **0,10**

Sup. territoriale:	mq	16.814	
Sup. fondiaria:	mq	5.885	35,00%
Verde:	mq	3.904	23,22%
Parcheggi:	mq	6.726	40,00%
Int. comune:	mq	0	0,00%
Istruzione:	mq	0	0,00%
Totale.:	mq	10.630	63,22%
Viabilità:	mq	299	1,78%
Altezza massima:	ml	15,00	

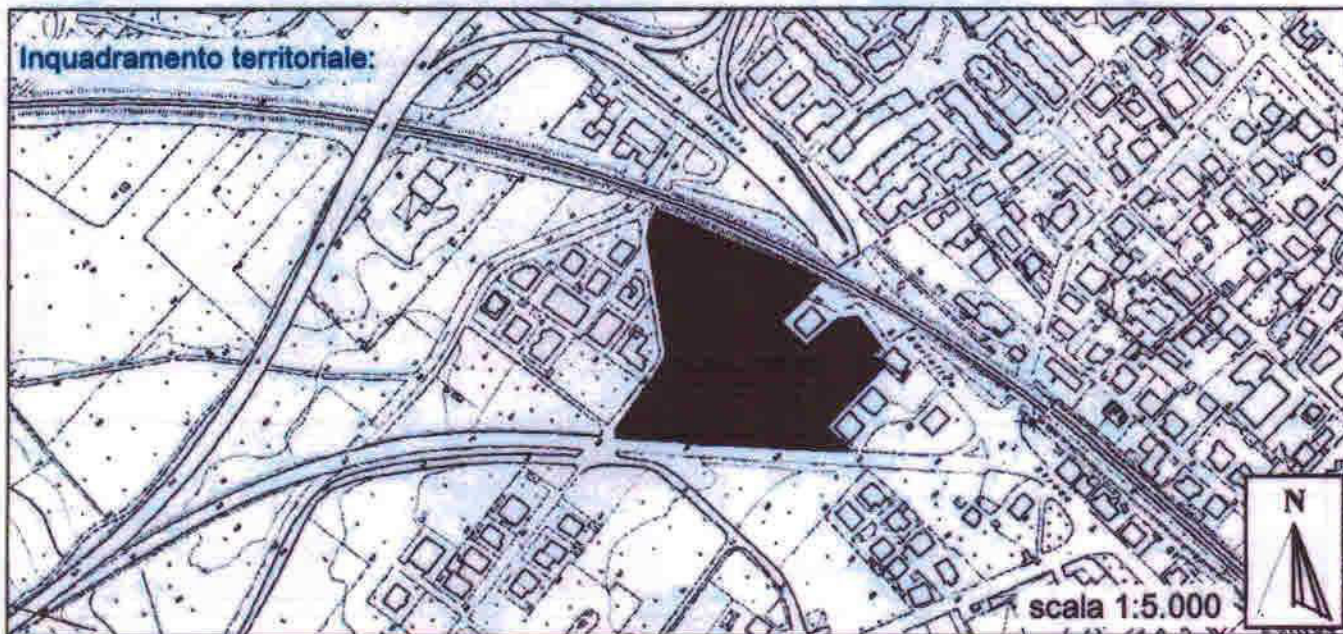
Superficie
di
cessione
65,00%

Obiettivi di progetto:

Ripartizioni percentuali:



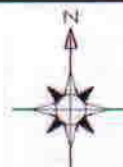
Inquadramento territoriale:





**CITTA'
di
PESCARA**

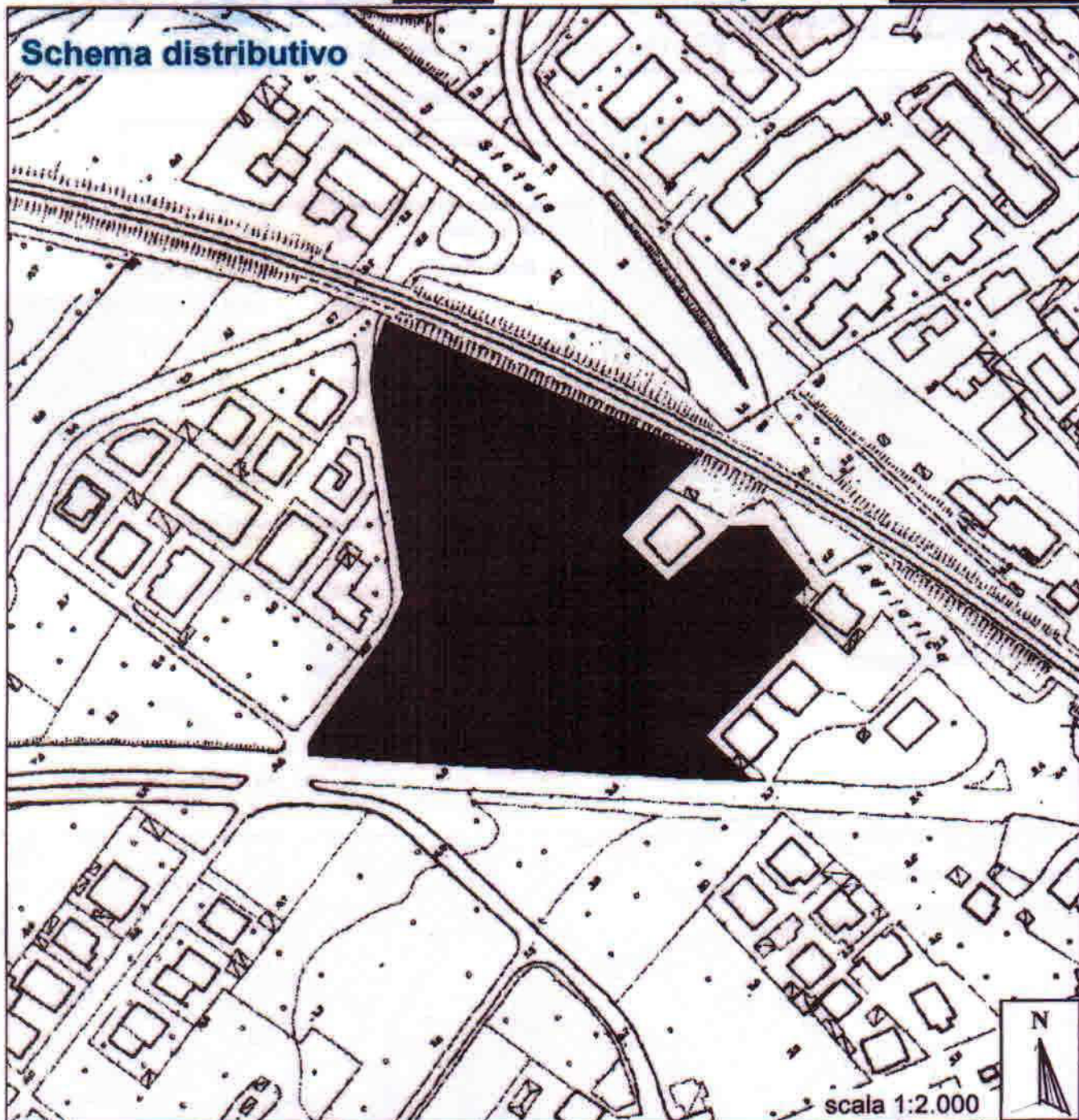
Area Urbanistica - Settore Assetto del Territorio - Servizio Pianificazione



Sottozona urbanistica **F8**

Comparto: **7.17**

Schema distributivo



Legenda Schema distributivo

	Perimetro del comparto		Viabilità		Superficie fondiaria		Servizi d'interesse comune
	Verde attrezzato		Istruzione		Parcheggi		

in prossimità della Nazionale Adriatica Sud, quindi in posizione strategica rispetto al traffico di ingresso alla città dai centri urbani limitrofi, consente di ridurre l'impatto del traffico veicolare all'interno della città; questo intervento andrebbe coordinato con la previsione da parte dell'A.C. di servizio navetta che da questo parcheggio conduca alle aree centrali della città. Anche la vicinanza della ferrovia all'area d'intervento rende la localizzazione del parcheggio di scambio strategica, in quanto è opinabile che in un futuro si possa prevedere in zona una stazione di sosta della metropolitana leggera per il collegamento con le altre aree centrali della città. Inoltre, essendo l'area facilmente raggiungibile a piedi dalla zona del lungomare (passando per il villaggio Alcione) il parcheggio potrebbe essere utilizzato dai bagnanti durante i mesi estivi, eventualmente anche utilizzando le piste ciclabili come sopra indicate. Al fine di mitigare l'impatto dovuto alle superfici carrabili in asfalto, sono state previste ampie aiuole di verde pubblico con la messa a dimora di alberature che favoriscono l'ombreggiamento dei posti auto e, al contempo, contribuiscono a creare un effetto di verde generale e garantiscono una perfetta integrazione del verde pubblico previsto dalla scheda norma con le superfici destinate ai posti auto. Ad integrazione, buona parte dei posti auto, per un totale di circa 1.115,00 mq, sono stati previsti con pavimentazione in erborella, mentre la rimanente parte e le corsie di manovra saranno realizzate con asfalto del tipo drenante, tale da evitare i problemi connessi con la differente permeabilità delle superfici rispetto allo stato attuale.

CONTENUTI DEL PROGETTO: CONCLUSIONI

La proposta progettuale rispetta i limiti fissati dal PRG come evidenziato nella scheda seguente:

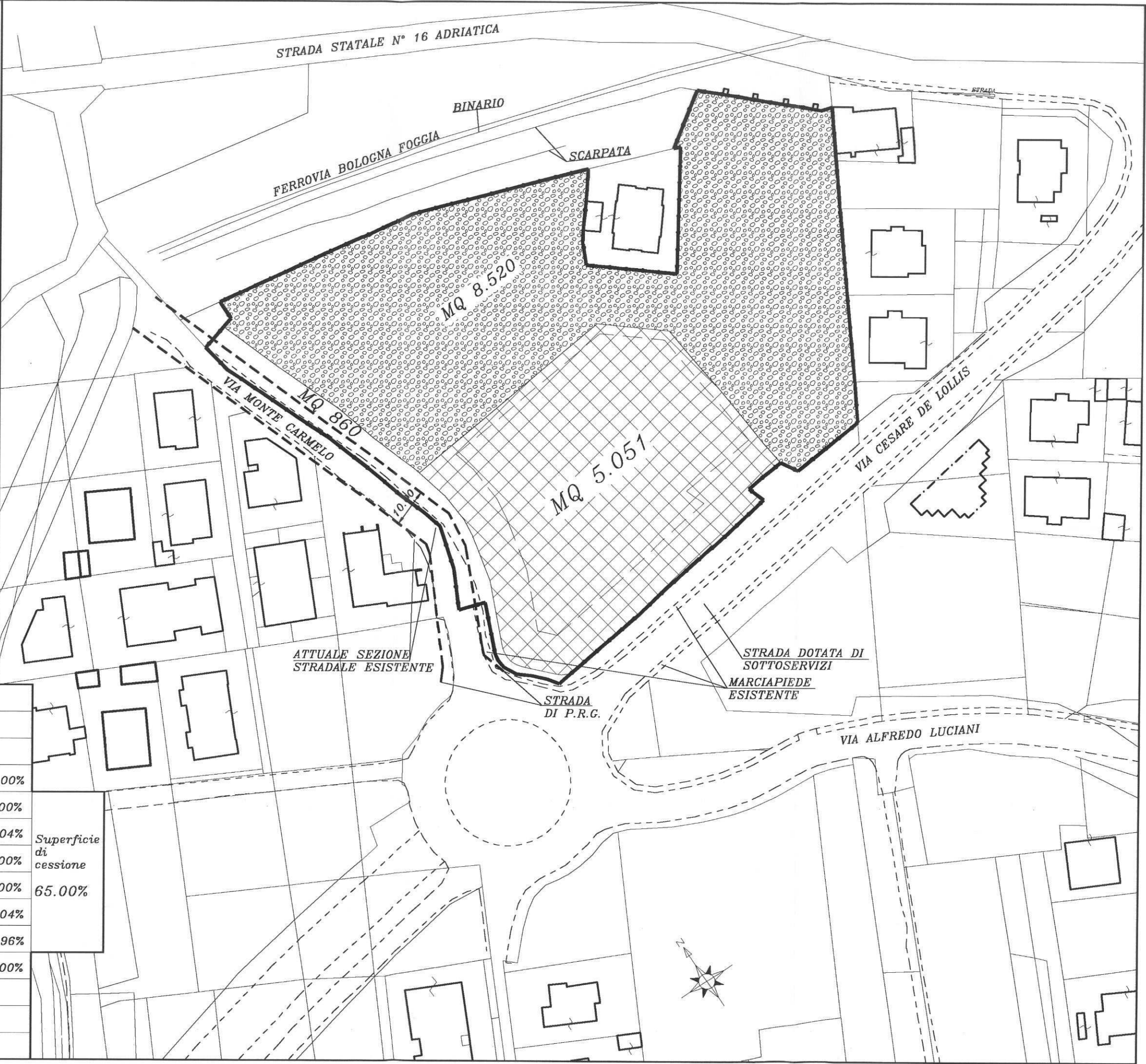
	PREVISIONI DI PRG		PROPOSTA PROGETTO	
	SUP.	%	SUP.	%
Sup. Territoriale	16.814,00 mq	100,00 %	14.431,00 mq	100,00 %
Indice Territoriale	0,10 mq/mq		0,10 mq/mq	
Sup. Utile Lorda	1.681,40 mq		1.443,10 mq	
Sup. Verde Pubblico	3.904,00 mq	23,22 %	Integrato nelle sup. a parcheggio	
Sup. Parcheggi Pubblici	6.726,00 mq	40,00 %	8.520,00	59,04 %
Sup. Interesse Comune	0,00 mq	0,00 %	0,00 mq	0,00 %
Sup. Istruzione	0,00 mq	0,00 %	0,00 mq	0,00 %
Sup. Viabilità Pubblica	299,00 mq	1,78 %	860,00 mq	5,96 %
Sup. Fondiaria	5.885,00 mq	35,00%	5.051,00 mq	35,00 %
H max	15,00 ml		5,50 ml	

Da una comparazione dei dati di progetto con quelli definiti dal PRG si evince che nonostante le modifiche previste all'interno delle percentuali di riparto per ogni standard, è stata ampiamente rispettata la percentuale complessiva di cessione per standard pari al 65% della Superficie Territoriale. La superficie destinata a viabilità è stata ampliata in modo tale da consentire un allargamento della esistente Via Monte Carmelo fino ad una sezione costante di ml 11 (compreso il marciapiede sul lato d'intervento), al fine di garantire un'agevole mobilità di accesso al parcheggio di scambio sia dei mezzi privati che dei mezzi di trasporto pubblico su gomma; inoltre, come precedentemente accennato è stata prevista la realizzazione di una pista ciclabile che costeggia il perimetro dell'area d'intervento sia su Via Monte Carmelo che su Via Cesare de Lollis (quest'ultima su area esterna al comparto, di proprietà ANAS, ma a confine con la strada esistente ed il lotto d'intervento, attualmente lasciata a verde incolto, pertanto si prevede la sistemazione con pista cicli, marciapiede ed aiuola di verde a confine con il lotto privato).

Nella proposta progettuale anche la superficie a parcheggio pubblico di scambio è stata aumentata, in quanto comprende anche la superficie destinata a verde pubblico che nel caso in esame è stata perfettamente integrata con i posti auto pubblici. Le modifiche previste nella proposta progettuale sono in ogni caso ammissibili nei limiti inerenti il piano attuativo stesso, così come contemplato dal comma 8 art. 20 della L.U.R. 18/83 e s.m.i. e dal comma 13 dell'art. 22 delle NTA.

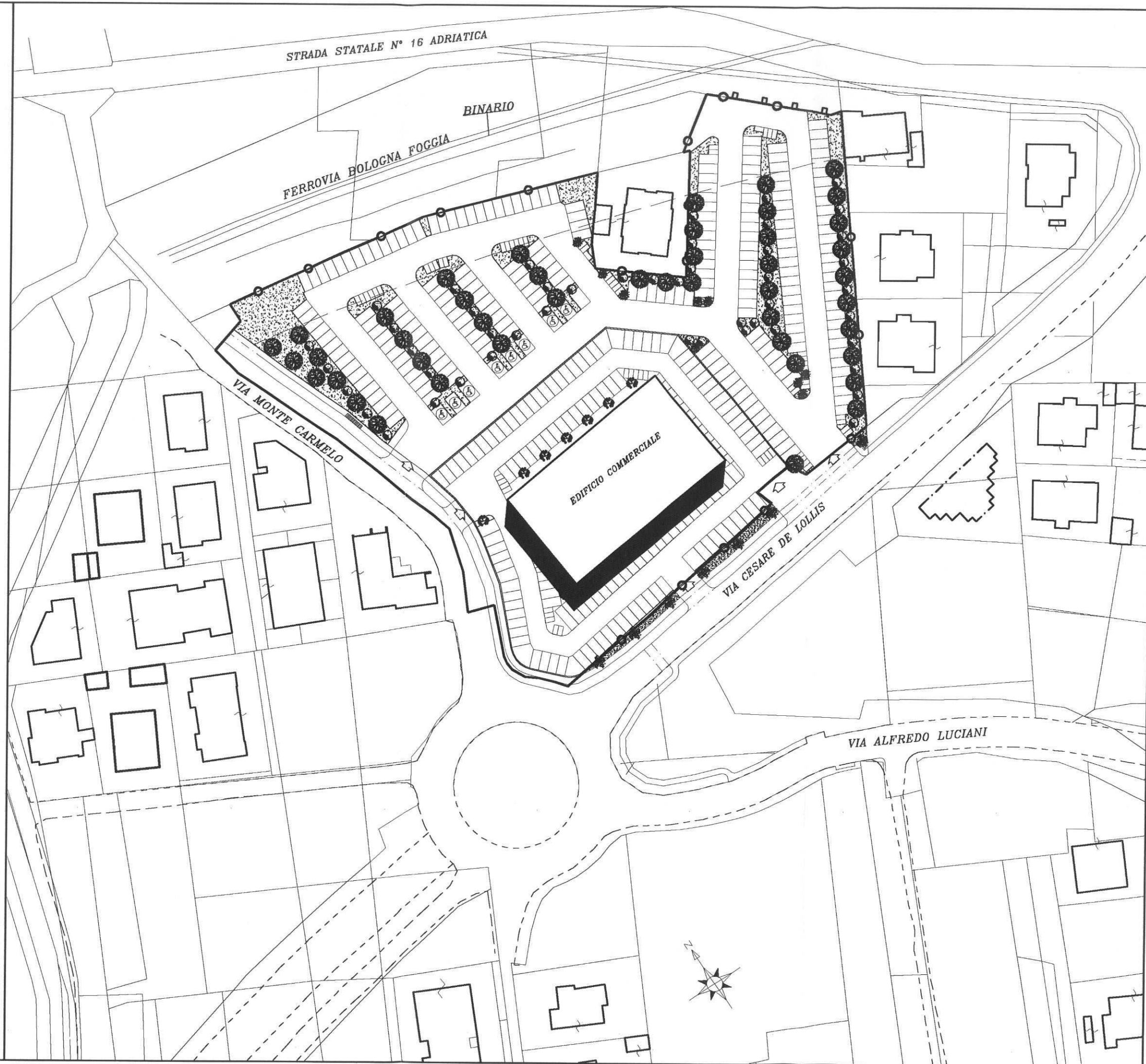
L'altezza massima dell'edificio privato è stata contenuta a ml 5.50, per cui nettamente inferiore a quella prevista dal PRG; anche la superficie fondiaria risulta inferiore, frutto però della minore superficie territoriale interessata dall'intervento a seguito dello stralcio delle aree di proprietà di

U) ZONIZZAZIONE GENERALE
SCALA 1:1000



Utilizzaz. Territoriale	mq/mq	0,10		
Sup. territoriale	mq	14.431		
Sup. fondiaria	mq	5.051	35.00%	
Verde	mq	0	0.00%	
Parcheggi	mq	8.520	59.04%	Superficie di cessione 65.00%
Int. comune	mq	0	0.00%	
Istruzione	mq	0	0.00%	
Totale	mq	8.520	59.04%	
Viabilità	mq	860	5.96%	
Totale aree da cedere	mq	9.380	65.00%	
Hmax realizzabile	ml	15.00		
Hmax prevista	ml	5.50		

V) PLANIVOLUMETRICO
SCALA 1:1000







altri enti pubblici (FF.SS., ANAS, ecc.). Considerando il contesto ambientale in cui è inserito il comparto, sebbene questa zona sia ampiamente e da tempo urbanizzata, la riduzione dell'altezza del fabbricato unitamente al minor volume insediato (in quanto l'intervento interessa una minore superficie territoriale rispetto a quanto previsto dal PRG) garantiscono un migliore inserimento e una maggiore mitigazione dei volumi nel paesaggio circostante. Come già ampiamente evidenziato, l'edificio commerciale previsto assume una connotazione favorevole in quanto serve a dotare l'area di servizi di prima necessità per gli ambiti residenziali esistenti e per quelli di prossima realizzazione. Inoltre, il progetto proposto prevede un rapporto tra aree pubbliche e private a vantaggio di quelle pubbliche (pari al 65% della Superficie Territoriale), mentre all'interno del lotto fondiario privato, come già evidenziato, gran parte delle superfici risultano scoperte (oltre il 70%).

6. COERENZA CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI

Per quanto riguarda la valutazione della coerenza con Piani e Programmi, è opportuno ricordare che la pianificazione comunale è subordinata a piani e programmi di enti territorialmente competenti al coordinamento di attività sovracomunali ed alla tutela di particolari interessi storici ed ambientali. Il P.R.G. vigente, prima della definitiva approvazione avvenuta con Delibera di Consiglio Comunale n. 94/2007, ha ottenuto i pareri favorevoli degli organi preposti alla verifica di compatibilità con i piani sovraordinati. Nonostante i parametri urbanistici proposti riconfermano quelli già stabiliti dal PRG vigente, di seguito si espongono in dettaglio le valutazioni di merito per una più oculata verifica di coerenza.

Il **Quadro di riferimento Regionale (Q.R.R.)** approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 1362 del 27/12/2007, prevede la redazione di un "Progetto speciale Territoriale" finalizzato alla riqualificazione anche della costa pescarese. Considerato che il progetto non è stato redatto, all'ambito d'intervento si applicano le previsioni e prescrizioni del Piano Regionale Paesistico (P.R.P.) così come indicato all'art. 22 comma 4 della Normativa Tecnica del QRR "Riqualificazione Costa Teramana e Pescara".

Il **Piano Regionale Paesistico (P.R.P.)** inserisce l'area d'intervento in zona a "Trasformazione condizionata", zona C2 (art. 61 NTA del P.R.P.), ossia territori in cui vi sono un complesso di prescrizioni relative a modalità di progettazione, attuazione e gestione di interventi di trasformazione finalizzati ad usi ritenuti compatibili con valori espressi dalle diverse componenti ambientali; in particolare, la trasformabilità in tali zone è compatibile con le classi del punto 4 e 5 definite dallo stesso P.R.P. (ossia rispettivamente uso turistico per infrastrutture di attrezzamento come i parcheggi e uso insediativo, tra cui edifici commerciali) qualora positivamente verificati attraverso lo studio di compatibilità ambientale di cui all'art. 8 delle NTA del PRP. Inoltre, la stessa area è parzialmente sottoposta a vincolo ai sensi della ex Legge n. 431 del 08-08-1985, attuale D.

Lgs 42-2004. Le aree vincolate sono riportate nella tavola di PRG B4A Tavola dei Vincoli, di cui si allega uno stralcio in scala 1:10.000. In entrambi i casi è stato effettuato lo studio di compatibilità ambientale con risultati positivi e soddisfacenti in quanto si prevede un corretto inserimento dell'intervento nell'ambito dell'esistente, garantendo un minimo impatto ambientale. Sebbene il contesto di intervento, trattandosi di area di margine, non risulti dotato di elevate qualità paesaggistiche, si ritiene che occorra un certo sforzo progettuale per mantenere le caratteristiche di luogo di passaggio fra ambito urbano e sub-urbano, avendo cura nella progettazione della infrastruttura di salvaguardare la natura del contesto.

La progettazione e l'attuazione del Comparto 7.17 dovrà quindi porsi "non in contrasto" con quanto disposto dalle norme richiamate e subordinatamente all'acquisizione del parere di competenza del Ministero per i Beni Culturali e del Paesaggio (D. Lgs 42/2004). Il minimo impatto ambientale è garantito attraverso il contenimento dell'altezza dell'unico edificio previsto e attraverso la realizzazione dei posti auto pubblici del parcheggio di scambio integrati nel verde. Come documentato dalle riprese fotografiche, sull'area, attualmente non più coltivata ed in stato di abbandono, non sono presenti alberature ad alto fusto né coltivazioni di pregio (alcuni prunus ed alcune robinie che andranno rimosse), ma si provvede semplicemente allo sfalcio periodico delle erbe spontanee; con l'intervento si migliora nettamente lo stato attuale realizzando il parcheggio di scambio con sistemazione a verde, come precedentemente evidenziato e prevedendo nuove ed idonee piantumazioni in numero superiore rispetto allo stato attuale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) non inserisce l'area d'intervento all'interno di sistemi e sub-sistemi ambientali o di particolare valenza nella rete ecologica di riferimento.

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 10/03/2003 prevede appunto la realizzazione del parcheggio di scambio oggetto di studio, oltre che la realizzazione di un sistema di rotatorie limitrofo all'area d'intervento già eseguito, tutte opere tese allo sviluppo della mobilità sostenibile ed all'abbattimento del traffico veicolare dell'intero ambito urbano.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 298 del 15/12/2005 prevede anch'esso la realizzazione di parcheggio di scambio sulle direttrici fondamentali di accesso alla città, al fine di disincentivare il trasporto privato a favore di un trasporto pubblico efficiente e competitivo in termini di comodità e di puntualità. Infatti, il piano prevede anche l'istituzione di servizi "navetta" di collegamento tra parcheggi di interscambio ed aree centrali, utili anche nel caso oggetto del presente studio.

La realizzazione del parcheggio di scambio di Pescara Sud, ubicato nell'area oggetto di studio, è inserito nel **Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2012/14** adottato con Delibera di G.C. n. 1053 del 22/12/2011, pertanto si evince che è un'opera di importanza strategica per la città.

Il sito non è inserito tra le aree a Pericolosità Geologica o Idraulica dal **Piano Regionale per l'Assetto Idrogeologico (PAI)** e non è interessata da vincolo di tipo idrogeologico ai sensi del R.D.L. 3267/23.

Il sito è in prossimità della **linea ferroviaria Bologna-Foggia**, ma le nuove costruzioni e le opere previste dal piano sono posizionate a congrua distanza dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia, così come prescritto dal D.P.R. 753 del 11-07-1980.

Per quanto riguarda il **Vincolo Aeroportuale**, la superficie vincolante relativamente all'area d'intervento è la Superficie Orizzontale Interna (Carta Ostacoli di Tipo B), posta ad una quota di 53,50 metri sul livello del mare. La porzione dove è stata prevista l'ubicazione del fabbricato di progetto è posta a circa 4,00 metri s.l.m. ed il fabbricato di progetto ha un'altezza massima, considerando i parapetti ed eventuali canne fumarie ed antenne, pari a circa ml 8,00, per un'altezza globale pari a 12,00 metri s.l.m., quindi nettamente inferiore alla quota dove è posto il predetto piano vincolante. Inoltre, l'area d'intervento è decentrata rispetto all'asse di decollo e atterraggio, quindi non è interessata dalle zone di tutela A, B o C, regolate dal **Piano di Rischio Aeroportuale** approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 195 del 19-12-2011, né risulta inserita nella nuova zona di tutela, denominata D, regolata dal **Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti**, così come modificato dallo stesso ENAC con emendamento n. 7 del 20/10/2011 (Avviso pubblicato in G.U. n. 261 del 09-11-2011).

In riferimento alla **classificazione acustica**, la proposta progettuale è soggetta alle prescrizioni di cui all'art. 8 comma 4 della L. n. 447 del 26/10/1995, la cui verifica verrà effettuata in sede di rilascio del Permesso di Costruire, secondo quanto disposto dalla stessa normativa.

Sul sito non sono mai state presenti fonti di pressioni dirette quali attività artigianali, industriali, commerciali, che possano far presumere un livello di inquinamento del suolo e delle acque sotterranee tali da giustificare un'indagine sui parametri ambientali di cui alla Parte IV del D. Lgs 152/2006 e s.m.i. "**Codice dell'Ambiente**".

Per quanto su espresso, se ne deduce che la proposta di progetto per l'attuazione del PUE 7.17 è coerente con quanto stabilito dai Piani sovraordinati, risultando anzi un tassello importante per la coerente attuazione della pianificazione dell'intera città di Pescara. La possibilità di una diversa localizzazione dell'intervento non è stata presa in esame in quanto l'ubicazione (già individuata in sede di P.R.G. e quindi già sottoposta al parere degli organi sovraordinati) è ottimale per la zona SUD di Pescara, sita in prossimità di una delle direttrici principali, la Nazionale Adriatica Sud, che

condurre al centro città, oltre al fatto che è in posizione strategica anche per il traffico estivo dei bagnanti che facilmente potrebbero raggiungere a piedi o in bicicletta la spiaggia, evitando così di intasare di auto il lungomare. L'ubicazione dell'edificio commerciale, così come già descritto, è ottimale in quanto serve a dotare l'area di quei servizi di prima necessità utili agli ambiti residenziali esistenti e di prossima realizzazione.

7. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DEL PIANO (ALLEGATO I DEL DECRETO)

In fase di redazione del Rapporto Preliminare è necessario valutare la pertinenza dei criteri di cui all'allegato I del Decreto rispetto ai contenuti e previsioni del Piano, in modo tale da approfondire gli aspetti utili alla valutazione della eventuale esistenza e significatività dei possibili impatti che l'attuazione del Piano avrebbe sull'ambiente. In altri termini, dopo aver individuato quali sono i criteri pertinenti ed aver adeguatamente approfondito le caratteristiche del Piano oggetto del presente Rapporto Preliminare, verrà valutato l'impatto che il Piano stesso potrebbe arrecare all'ambiente. Di seguito si riporta la tabella di sintesi dei criteri di cui all'Allegato I del Decreto.

Punto/Comma 1 All. I D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.		
Criterio	Non Pertinente	Pertinente
1. Il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività		X
2. Il piano o il programma influenza altri piani o programmi	X	
3. La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile		X
4. Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma		X
5. La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente	X	
Punto/Comma 2 All. I D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.		
Criterio	Non Pertinente	Pertinente
6. Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti		X
7. Carattere cumulativo degli impatti		X
8. Natura transfrontaliera degli impatti	X	
9. Rischi per la salute umana e per l'ambiente		X
10. Entità ed estensione nello spazio degli impatti		X
11. Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata		X
12. Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	X	

I criteri 2, 5, 8 e 12 sono stati ritenuti non pertinenti in quanto:

- criterio 2: il piano non ha carattere prescrittivo nei confronti di altri piani o programmi;
- criterio 5: il piano non ha rilevanza per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente; infatti, non è un Piano connesso alla gestione dei rifiuti e tanto meno alla gestione delle acque; lo stesso non crea effetti negativi per la gestione delle acque reflue, in quanto le acque fognarie verranno direttamente convogliate nelle rispettive reti comunali presenti su Via Cesare de Lollis e su Via Monte Carmelo; inoltre, gli interventi previsti sulla pavimentazione delle differenti aree, così come precedentemente evidenziato, garantisce una maggiore permeabilità delle stesse, riducendo al minimo l'incremento dei carichi in fognatura; per quanto concerne la gestione dei rifiuti nell'area d'intervento è stato comunque previsto uno spazio per la raccolta dei rifiuti solidi urbani;
- criterio 8: considerate le caratteristiche dimensionali del Piano in questione, gli eventuali impatti non hanno natura transfrontaliera; infatti, nonostante l'intervento sia situato nei pressi della zona di confine comunale con Francavilla al Mare (CH), non influisce in ambiti naturalistici esterni o diversi, poiché il limite amministrativo dei due comuni separa un territorio che presenta caratteristiche geologiche, morfologiche ed urbane simili.
- criterio 12: gli eventuali impatti che potrebbero essere determinati dall'attuazione del Piano, non interessano aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale; infatti l'area di progetto non interessa zone umide, zone montuose o forestali, riserve e parchi naturali, zone protette, zone di particolare qualità ambientale, zone d'importanza storica, culturale o archeologica, territori con particolari produzioni agricole o altre di rilevanza nazionale, comunitario, internazionale protette da Enti od organizzazioni volte alla tutela di interessi collettivi.

8. DESCRIZIONE PRESUMIBILI IMPATTI PIANO/PROGRAMMA

CRITERIO 1: IL PIANO O IL PROGRAMMA STABILISCE UN QUADRO DI RIFERIMENTO PER PROGETTI ED ALTRE ATTIVITÀ

Le previsioni contenute dal Piano costituiscono il quadro di riferimento per la realizzazione degli interventi edilizi indicati nello stesso, così come per la progettazione e l'esecuzione delle opere pubbliche. Rispetto al presente criterio, considerate le caratteristiche del Piano in questione, la significatività di eventuali effetti negativi sull'ambiente può considerarsi nulla.

CRITERIO 3: LA PERTINENZA DEL PIANO O DEL PROGRAMMA PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE.

Le previsioni contenute nel Piano, tenendo conto dei fattori ambientali esistenti sul territorio, e dell'estensione limitata dell'intervento (14.431 mq) con inserimento di piccole porzioni di volume a destinazione commerciale (la superficie coperta è pari a solo il 10% della Superficie Territoriale) rendono limitati e pressoché nulli i possibili effetti negativi sull'ambiente sia a livello globale che a livello locale. La realizzazione del parcheggio di scambio incide positivamente sulla promozione dello sviluppo sostenibile dell'intera città di Pescara, in quanto favorisce il trasporto pubblico a scapito di quello privato e dunque evitando inquinamento dell'aria, traffico urbano, ecc. Anche la realizzazione dell'edificio commerciale in zona risulta strategica ed incide positivamente sulla promozione dello sviluppo sostenibile dell'intera città di Pescara, in quanto serve a dotare l'area di quei servizi di prima necessità e di conseguenza elimina l'eventuale traffico urbano, inquinamento dell'aria, del clima acustico, ecc. necessario per raggiungere altre aree della città dove quegli stessi servizi sono già presenti.

CRITERIO 4: PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI AL PIANO O AL PROGRAMMA

Le previsioni contenute nel piano non comportano forme di inquinamento e disturbi ambientali, pertanto i rischi possono considerarsi nulli. L'intervento comporta la trasformazione di un terreno attualmente incolto in un comparto attrezzato con parcheggi pubblici integrati nel verde, pista cicli, marciapiedi ed una piccola zona destinata ad edificio commerciale; data la minima estensione dell'edificato rispetto alla superficie territoriale ed una minima altezza dello stesso edificio, contenuta anche rispetto all'edificato esistente, con ragionevolezza si può affermare che i problemi ambientali sono limitati. Inoltre, come sopra evidenziato, la realizzazione del parcheggio di scambio a sud della città, lungo una delle principali direttrici di accesso al centro urbano e la realizzazione del piccolo edificio destinato ad attività commerciale come dotazione servizi di prima necessità al quartiere, incidono positivamente sugli equilibri ambientali dell'intera città di Pescara, eliminando

incrementi di traffico veicolare in ambito urbano e quindi di inquinamento dell'aria e del clima acustico, ecc.

CRITERIO 6: PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI IMPATTI

Come accennato al punto precedente, l'attuazione delle previsioni di Piano comporta la trasformazione da attualmente incolto in un comparto attrezzato con parcheggi pubblici integrati nel verde, pista cicli, marciapiedi ed una piccola zona destinata ad edificio commerciale. Pertanto gli eventuali impatti sono duraturi nel tempo, legati al cambiamento dell'uso del suolo ed irreversibili. In ogni caso, l'impatto visivo dell'edificio previsto sarà mitigato da un'altezza contenuta e ridotta rispetto alle previsioni urbanistiche vigenti oltre ad una soluzione planimetrica compatta e tale da occupare solo una superficie pari al 10% della Superficie Territoriale. Inoltre, la realizzazione del parcheggio di scambio integrato nel verde, con piazzole alberate, rappresenta un'occasione per migliorare lo stato attuale di area incolta inserita in un contesto oramai urbanizzato. Inoltre, quanto precedentemente evidenziato, ossia l'utilizzo di ampie zone permeabili (aiuole di verde con alberature e posti auto in erborella), garantiscono un effetto di verde generalizzato.

CRITERIO 7: CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI

Considerate le caratteristiche del contesto urbano nel quale il Piano è localizzato, tale ambito non è da considerarsi soggetto a particolari impatti ambientali che potrebbero sommarsi a quelli eventualmente determinati dall'attuazione del Piano stesso.

CRITERIO 9: RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L'AMBIENTE

Le caratteristiche fisiche del progetto non comportano rischi per la salute umana e per l'ambiente, ad eccezione delle fasi di realizzazione dell'opera, dovuti soprattutto alla produzione di polveri e rumori causati dall'impiego dei mezzi d'opera. I disturbi ambientali ed acustici sono momentanei e comunque non dannosi per l'abitato esistente.

CRITERIO 10: ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI

Considerate le caratteristiche dell'intervento descritte, eventuali impatti dovuti all'attuazione del Piano avrebbero entità ed estensione nello spazio pressoché irrilevanti.

CRITERIO 11: VALORE E VULNERABILITÀ DELL'AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA

Da un esame dell'area interessata non emergono elementi di vulnerabilità dovuti al progetto proposto, non essendo in essa presenti speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale. La struttura di progetto non comporta un utilizzo intensivo o fortemente impermeabile del suolo, vista la dotazione di ampi spazi scoperti, con aree a verde naturale opportunamente piantumate ed integrate nel contesto paesaggistico esistente.

9. SINTESI DELLE MOTIVAZIONI

In riferimento alle caratteristiche del piano di zona in oggetto, alle peculiarità ambientali dell'ambito ed al quadro conoscitivo approfondito, emerge che:

- le previsioni di Piano, costituenti il quadro di riferimento per la realizzazione degli interventi in esso contenuti, non producono effetti negativi sull'ambiente;
- le scelte del Piano, in merito alla zonizzazione ed alle caratteristiche insediative, tengono conto e si adeguano ai fattori ambientali e geomorfologici presenti sul territorio di riferimento;
- l'attuazione del Piano non determina rischi per la salute umana mentre le possibili problematiche ambientali e i rischi per l'ambiente possono essere considerati limitati;
- gli eventuali impatti determinati dall'attuazione del Piano sono duraturi nel tempo, irreversibili, non si sommerebbero a quelli potenzialmente esistenti nel contesto di riferimento (che, date le caratteristiche insediative, non è soggetto a particolari impatti) ed hanno entità ed estensione nello spazio pressoché irrilevanti;
- le trasformazioni previste dal Piano non implicano evidenti impatti su di un'area che, in riferimento al Piano Regionale Paesistico, ha un valore paesaggistico/ambientale "basso" ed un rischio geologico "medio".

In sintesi, dal bilancio dei potenziali impatti che l'attuazione del Piano potrebbe indurre, non emergono effetti negativi significativi per l'ambiente e per il territorio. Come ampiamente descritto, il rischio di un possibile impatto ambientale dovuto alla trasformazione di un ambito, una volta agricolo ma attualmente abbandonato, in un piccolo insediamento commerciale di quartiere oltre che parcheggi pubblici integrati nel verde, è attenuato:

- dalla classificazione dell'area come "zona C2" di PRP, che non solo riconosce all'ambito d'intervento un basso valore paesaggistico/ambientale ed un rischio geologico medio, ma anche consente, previo studio di compatibilità ambientale, l'uso previsto dal piano in oggetto;
- dalle previsioni di PRG, per cui l'ambito ha destinazione a sottozona "F8 – Parcheggio di scambio" e dalle previsioni del piano – comparto 7.17 – rispetto a quanto indicato nella scheda norma, in quanto viene ridotta la superficie territoriale e di conseguenza la superficie edificabile (- 238 mq); viene rispettata complessivamente la dotazione di aree pubbliche, ed in particolare aumentata la quota di parcheggi pubblici di scambio, integrati nel verde; in effetti, il suddetto piano nasce dalla necessità di dotare la città di Pescara di una serie di parcheggi pubblici posti nelle aree esterne della città, al fine di favorire lo scambio del trasporto dal mezzo privato a quello pubblico: nel caso specifico l'area di studio costituisce il parcheggio di scambio a sud della città, in posizione strategica allo scopo; la quantità di verde pubblico prescritta nel piano è garantita dalle aiuole di verde (circa 1.632,00 mq) con alberature e dalla sistemazione dei posti

auto pubblici con erborella (circa 1.115,00 mq); ed inoltre, l'utilizzo di asfalto drenante per le corsie auto e per la rimanente porzione di posti auto pubblici contribuisce a garantire un minor incremento dei carichi in fognatura.

Particolare attenzione è stata posta nell'articolazione e nella individuazione delle superfici destinate all'uso pubblico, secondo i seguenti principi:

- accorpamento e quindi aumento dello spazio pubblico destinato ai pedoni, in modo da migliorare le funzioni locali e le relazioni sociali;
- ricucitura del tessuto urbano in modo da evitare l'isolamento o l'"effetto barriera" del nuovo intervento rispetto al contesto esistente;
- ubicazione del parcheggio di scambio in una posizione strategica rispetto al centro urbano, in prossimità della ferrovia (nell'ottica della realizzazione in un prossimo futuro di una stazione di sosta per la metropolitana leggera) ed in prossimità della Nazionale Adriatica Sud, laddove convergono le auto dalle località confinanti a sud della città di Pescara e nell'ottica auspicabile della previsione da parte dell'A.C. di servizio navetta (magari elettrico) che da questo parcheggio conduca al centro città; tutto questo con l'obiettivo della realizzazione di un parcheggio di scambio tra il mezzo privato e quello pubblico.

Infine, per definire una valutazione integrata e completa, è opportuno integrare il presente Rapporto Preliminare con i contributi che le ACA potranno apportare.

IL TECNICO

