

Comune di Pescara
Provincia di Pescara



“Progetto di riqualificazione dell’area di risulta ferroviaria” in variante al PRG

Valutazione Ambientale Strategica

documento di *scoping* preliminare

Autorità Procedente

Settore LL.PP, Progettazione Strategica, Mobilità, Verde

Consiglio Comunale

Autorità Competente per la VAS

Settore Impianti Sportivi, Politiche Energetiche, Ambientali e Paesaggistiche

Il tecnico incaricato
arch. Chiara Camaioni

novembre 2016

SEZIONE 1

1 Introduzione	pag. 3
1.1 Quadro normativo della Valutazione Ambientale Strategica	
1.2 VAS, funzione, contenuti e struttura metodologica	
1.3 I contenuti del documento di scoping	
1.4 I caratteri della VAS del Progetto di riqualificazione in Variante al PRG	
2 Normativa di riferimento	pag. 7
2.1 Normativa Europea	
2.2 Normativa Nazionale	
2.3 Normativa Regionale	
3 Fasi Procedurali	pag. 10
4 Rapporto Preliminare di Scoping	pag. 11
4.1 Obiettivi strategici generali di sostenibilità del Progetto in Variante al PRG	
4.2 Caratteristiche del Progetto in Variante al PRG e degli impatti delle aree interessate	
4.3 Analisi di coerenza	
4.3.1 Analisi di coerenza verticale: rapporto con piani sovraordinati	
4.3.1.1 Vincoli	
4.3.1.2 Pianificazione Regionale	
4.3.1.3 Pianificazione Provinciale	
4.3.2 Analisi di coerenza orizzontale	
4.4 Ambiti di influenza spazio-temporale della variante al piano	
4.5 Definizione autorità con competenza ambientale coinvolte per la consultazione	
4.5.1 Modalità di consultazione	
4.6 Analisi Preliminare del contesto di riferimento	
4.6.1 Analisi degli aspetti territoriali	
4.6.2 Analisi degli aspetti sociali	
4.6.3 Analisi delle tematiche ambientali	
4.7 Sistema degli indicatori	
4.7.1 Definizione e caratteristiche degli indicatori	
4.7.2 Questioni ambientali rilevanti	
4.7.3 Individuazione degli indicatori	
4.8 Monitoraggio	
4.9 Individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità - Quadro di riferimento metodologico	
4.10 Presumibili impatti della variante urbanistica	

SEZIONE 2

5 Descrizione del metodo di valutazione	pag. 39
6 Impostazione del Rapporto Ambientale (RA)	pag. 40
7 Conclusioni	pag. 41

SEZIONE 1

1 INTRODUZIONE

Il presente documento rappresenta il **Rapporto Preliminare di Scoping**, per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi dell'art. 13, commi 1 e 2, del D.lgs. 152/06 e s.m.i., della **“Variante Urbanistica Semplificata art.19 DPR 327/2001 per il progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria”** e contiene indicazioni sui possibili effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione della suddetta variante al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel **Rapporto Ambientale** (RA). La variante al piano proposta non modifica gli obiettivi che il PRG vigente ha fissato, ed è finalizzata alla realizzazione di un progetto di riqualificazione urbanistica delle aree di risulta ferroviaria.

In particolare, nell'ambito di questa fase vanno stabilite indicazioni di carattere procedurale (autorità coinvolte, metodi per la partecipazione pubblica, ambito di influenza, metodologia di valutazione adottata, ecc.) e indicazioni di carattere analitico (presumibili impatti attesi dall'attuazione della variante, analisi preliminare delle tematiche ambientali del contesto di riferimento e definizione degli indicatori).

La fase di *scoping*, deve prevedere un processo partecipativo che coinvolga le autorità con competenze ambientali (ACA) potenzialmente interessate dall'attuazione del piano, affinché condividano il livello di dettaglio e la portata delle informazioni da produrre e da elaborare, nonché le metodologie per la conduzione dell'analisi ambientale e della valutazione degli impatti.

Sinteticamente, è possibile definire i seguenti contenuti della fase di *Scoping*, che si conclude con la redazione di un rapporto ambientale:

- Obiettivi strategici generali di sostenibilità;
- Ambiti di influenza del Piano e orizzonte temporale;
- Definizione Autorità con competenze Ambientali (ACA) e pubblico coinvolti e modalità di consultazione;
- Analisi preliminare di contesto e indicatori;
- Individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità;

Ai fini della consultazione che caratterizza la procedura di VAS, il primo momento di confronto è previsto attraverso la condivisione di questo documento (**Rapporto Preliminare**) da parte delle Autorità con specifica Competenza in materia Ambientale (ACA), che vengono consultate con lo scopo di definire le informazioni da includere nel **Rapporto Ambientale**. Contestualmente viene attivata la forma partecipativa dell'informazione rivolta alla cittadinanza e a tutti i portatori di interesse.

1.1 Quadro normativo della Valutazione Ambientale Strategica

Negli anni '70 a livello comunitario prende forma la possibilità di emanare una Direttiva specifica concernente la valutazione di piani, politiche e programmi. Nel 1973 il Primo Programma di Azione Ambientale evidenzia la necessità di ricorrere ad una valutazione ambientale estesa ai piani, così da prevenire i danni ambientali non con la valutazione d'impatto delle opere ma già a monte nel processo di pianificazione. Solo nel 1987 il Quarto Programma di Azione Ambientale s'impegna formalmente ad estendere la procedura di valutazione di impatto ambientale anche alle politiche e ai piani.

Nel 1992 nella Direttiva 92/43/CE concernente “la conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatica” è prevista esplicitamente una valutazione ambientale di piani e progetti che presentino significativi impatti, anche indiretti e cumulativi, sugli habitat salvaguardati dalla Direttiva. Nel 1993 la Commissione Europea formula un rapporto riguardante la possibile efficacia di una specifica

Direttiva sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), evidenziando la rilevanza delle decisioni prese in ambito di programmazione rispetto a quello progettuale. Nel 1995 viene iniziata la stesura della Direttiva e la conseguente proposta viene adottata dalla Commissione Europea il 4 dicembre 1998. Tre anni dopo viene emanata la Direttiva 2001/42/CE, concernente la “valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente”.

A livello nazionale, è da rimarcare la recente approvazione dei provvedimenti attuativi e specificativi del Decreto Legislativo del 3/4/06 n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” (noto come *Testo Unico Ambientale*), di attuazione della delega conferita al Governo per il “*riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale*” con L. 308/04. Il provvedimento ha l’obiettivo di semplificare, razionalizzare, coordinare e rendere più chiara la legislazione ambientale nei diversi settori. Per quel che qui interessa, in particolare è trattata la procedura per la valutazione ambientale strategica (VAS) dei piani e programmi di intervento sul territorio, i quali sono definiti dall’art.5 comma 1) lettera d) del Decreto come “*(...) tutti gli atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative adottati o approvati da autorità statali, regionali o locali, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità Europea, nonché le loro modifiche; salvi i casi in cui le norme di settore vigenti dispongano altrimenti, la valutazione ambientale strategica viene eseguita, prima dell’approvazione, sui piani e programmi adottati oppure, ove non sia previsto un atto formale di adozione, sulle proposte di piani o programmi giunte al grado di elaborazione necessario e sufficiente per la loro presentazione per l’approvazione (...)*”.

1.2 VAS, funzione, contenuti e struttura metodologica

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è definita, nel Manuale UE¹, come “*(...) il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte - politiche, piani o iniziative nell'ambito di programmi ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale (...)*”. La funzione principale della VAS è quella di valutare anticipatamente le conseguenze ambientali delle decisioni di tipo strategico. Più che politiche, piani e programmi in se stessi, riguarda i processi per la loro formazione ed in questo differisce in modo sostanziale dalla valutazione ambientale dei progetti. In questa ottica si può considerare pertanto come uno strumento di aiuto alla decisione, più che di un processo decisionale in se stesso.

Nell’ambito dei progetti di trasformazione urbana, la VAS si caratterizza come un processo iterativo e complementare alla formulazione dei progetti, processo finalizzato a conseguire una migliore qualità ambientale delle soluzioni progettuali, anche attraverso la valutazione comparata delle diverse opzioni di intervento.

La VAS non è quindi solo elemento valutativo, ma si integra al percorso di formulazione dei progetti di intervento e ne diventa elemento costitutivo, gestionale e di monitoraggio. In questo senso è fondamentale declinare il percorso di VAS in relazione allo specifico percorso progettuale e decisionale.

La VAS permette di orientare il progetto di intervento amplificando il set di prospettive, obiettivi e costrizioni rispetto a quelli inizialmente identificati dal proponente. Questo rappresenta uno strumento di supporto sia per il proponente che per il decisore: inserendo la VAS nel processo lineare “*proponente - obiettivi - decisori - piano*”, si giunge infatti ad una impostazione che prevede il ricorso a continui *feedback*

¹ Commissione Europea, DG XI Ambiente (1998), *Manuale per “Ambiente, sicurezza nucleare e protezione civile”*

sull'intero processo. La VAS va anche quindi intesa come uno percorso di aiuto alla formulazione del progetto di intervento, oltre che un elaborato tecnico autonomo.

Nelle Linee Guida per la valutazione ambientale di piani e programmi, pubblicate nell'ottobre 2004 nell'ambito del progetto europeo ENPLAN², vengono definite quattro fasi principali:

- Fase 0 - Preparazione
- Fase 1 - Orientamento ed impostazione

Conferenza di valutazione

- Fase 2 - Elaborazione e redazione

Conferenza di valutazione

- Fase 3 - adozione/approvazione
- Fase 4 - Attuazione e gestione

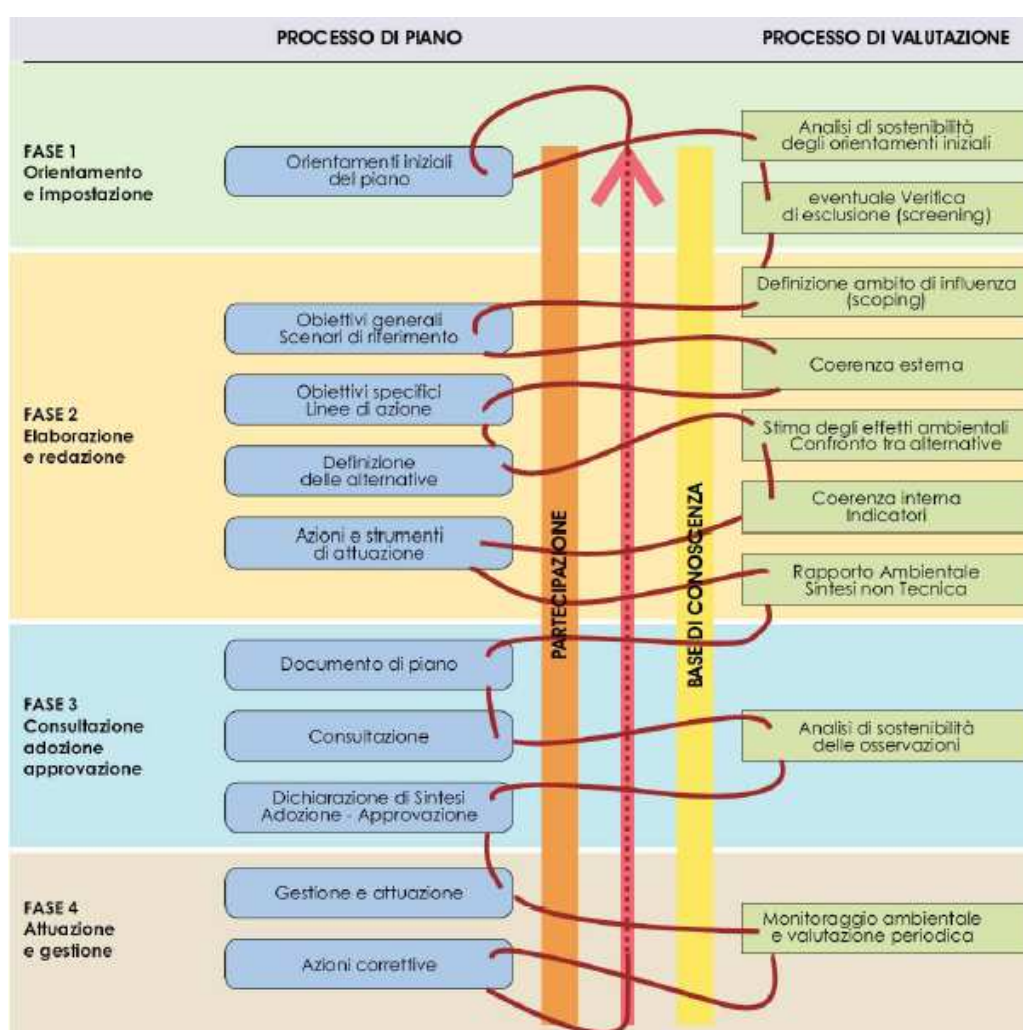


Fig. 1: sequenza temporale del rapporto tra processo di piano e processo di valutazione
(fonte: Direzione Generale Territorio e Urbanistica, *Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi*, marzo 2007)

Queste fasi sono comuni al processo di pianificazione e a quello di valutazione, per una piena integrazione della dimensione ambientale. Da ciò ne deriva che le attività del processo di valutazione non possono essere separate e distinte da quelle inerenti il processo di piano.

² Progetto ENPLAN (2004), *Linee guida per la valutazione di piani e programmi*

La validità dell'integrazione dei due percorsi (progettuale e valutativo) è legata ad alcuni importanti fattori, quali dal punto di vista tecnico:

- la capacità e disponibilità di dialogo tra progettisti e valutatori ambientali;
- la rispettiva capacità di calarsi nelle reciproche tematiche e di procedere attraverso “mutui avvicinamenti”;

dal punto di vista amministrativo:

- il livello di apertura del processo decisionale;
- il grado di stabilità delle aspettative di amministratori e operatori nel momento in cui interviene il percorso di VAS.

1.3 I contenuti del documento di scoping

L'analisi preliminare, detta anche *Scoping*, ha la finalità di definire i riferimenti operativi e concettuali rispetto ai quali si effettua la valutazione ambientale. Tali riferimenti riguardano, da un lato, aspetti di carattere metodologico procedurale, quali la mappa delle autorità da coinvolgere, le modalità di coinvolgimento per la partecipazione pubblica, l'approccio metodologico alla valutazione adottato e, dall'altro, indicazioni di carattere analitico, quali la definizione dell'ambito di influenza del piano, l'analisi delle tematiche ambientali del contesto di riferimento, l'individuazione dei presumibili impatti attesi dall'attuazione del Piano ed i criteri di selezione degli indicatori per il monitoraggio.

1.4 I caratteri VAS del Progetto di riqualificazione in Variante al PRG

L'oggetto di questa valutazione ambientale è costituito dalla Variante Urbanistica determinata dall'approvazione del progetto di **Riqualificazione delle aree di risulta ferroviaria** del Comune di Pescara. D'altra parte si ritiene che, una approfondita valutazione ambientale debba considerare non solo le previsioni della Variante Urbanistica ma anche i riferimenti progettuali, che hanno un carattere di maggiore dettaglio informativo, del progetto di riqualificazione, in modo da fornire anche indicazioni più precise ed efficaci sulle mitigazioni e sulle compensazioni.

Pertanto, in ragione della specificità di questa VAS che si occupa di uno strumento pianificatorio strettamente correlato allo sviluppo di una proposta di intervento, il Rapporto Ambientale si articolerà rispetto ai seguenti temi che costituiscono anche i riferimenti del Documento di *Scoping*:

- Il quadro pianificatorio e normativo di riferimento;
- l'indicazione dei soggetti con competenze ambientali e del pubblico che si intende coinvolgere e delle modalità di consultazione;
- i riferimenti procedurali e di contenuto del processo valutativo che si intende effettuare;
- i criteri di sostenibilità ambientale cui la proposta di intervento deve dare riscontro;
- le componenti ambientali e le fonti informative di riferimento per la valutazione;
- i contenuti e gli interventi della proposta di PP1;
- le valutazioni preliminari sui possibili effetti ambientali dell'intervento.

Al fine di delineare un quadro condiviso dei contenuti del Documento di *Scoping*, viene predisposto il presente Documento Preliminare che contiene lo schema del percorso metodologico-procedurale, una proposta di definizione dell'ambito di influenza della Variante Urbanistica e della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

Nell'ambito della 1° Conferenza di Valutazione, potranno esprimere le proprie osservazioni sul Documento di *Scoping* preliminare le Autorità con specifica Competenza in materia Ambientale e gli enti territorialmente interessati, al fine di contribuire con indicazioni, pareri e proposte di modifica e integrazione alla redazione della versione definitiva del Documento di *Scoping*.

2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

L'impianto normativo di riferimento su cui si basa il processo di VAS è dato dalla Direttiva Comunitaria 2001/42/CE del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. La Direttiva propone la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) quale strumento chiave per assumere la sostenibilità ambientale come obiettivo determinante nella pianificazione e programmazione. La Direttiva 2001/42/CE estende l'ambito di applicazione del concetto di valutazione ambientale preventiva, elaborato in funzione di determinati progetti, ai piani e ai programmi, nella consapevolezza che i cambiamenti ambientali sono causati non solo dalla realizzazione di nuovi progetti, ma anche dalla messa in atto delle decisioni strategiche contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione. La data ultima per il recepimento della Direttiva 2001/42/CE da parte degli Stati membri era fissata per il 21 luglio 2004. Lo Stato italiano ha dato attuazione alla Direttiva 2001/42/CE con il decreto legislativo n. 152 del 03.04.2006 "Norme in materia ambientale", che si occupa della VAS specificamente nel Titolo II della Parte II. Successivamente, la Regione Abruzzo ha introdotto la procedura di VAS nel corpo normativo regionale con la legge n. 27/2006 "Disposizioni in materia ambientale".

2.1 Normativa Europea

La normativa europea relativa alla VAS ha come riferimento principale la Direttiva 2001/42/CE. Tale direttiva stabilisce una procedura di valutazione degli effetti sull'ambiente generati dall'attuazione di piani e programmi attraverso un *"processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sulla qualità dell'ambiente delle azioni proposte – piani o iniziative nell'ambito di programmi – ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale"*. Inoltre, l'obiettivo generale della Direttiva è quello di *"garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"*.

La direttiva ha fissato alcuni punti cardine del processo, quali:

- lo sviluppo della valutazione durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione. La Direttiva riconosce la necessità di valutare gli effetti di piani e programmi per poterne tenere conto nella redazione degli stessi;
- la costruzione del *Rapporto Ambientale* come parte integrante della documentazione del piano o programma, nel quale sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'adozione del piano o programma potrebbe avere sull'ambiente, nonché le alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o programma;
- la previsione, nel processo di valutazione, di apposite consultazioni: la proposta di piano o programma e il relativo rapporto ambientale vengono messi a disposizione delle autorità con competenze ambientali e del pubblico per l'espressione di un eventuale parere.

Inoltre, la Direttiva stabilisce alcuni obblighi procedurali (art. 4) che riguardano:

- i tempi di redazione della VAS, che deve essere effettuata contestualmente alla preparazione del piano/programma ed anteriormente alla sua adozione, o all'avvio della relativa procedura legislativa;
- la necessità di evitare, nel caso di piani e programmi gerarchicamente ordinati, duplicazioni nella valutazione in ragione del fatto che potrà essere utilizzata a vari livelli decisionali;
- la possibilità (art. 11) di prevedere procedure coordinate o comuni qualora l'obbligo di effettuare una valutazione ambientale risulti contemporaneamente in altre normative comunitarie, quali, ad esempio, la Direttiva "Uccelli" 79/409 CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, o la Direttiva "Habitat" 93/42 CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatica.

La valutazione *"... deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione.."*.

Inoltre, la direttiva stabilisce che, per *Rapporto Ambientale* si intende la parte della documentazione del piano o programma *"... in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o programma"*. Il Rapporto Ambientale accompagna l'intero processo di formazione del Documento di Piano e viene redatto secondo le modalità espresse dall'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE. La Direttiva, inoltre, prevede apposite consultazioni: la proposta di piano o programma e il relativo *Rapporto Ambientale* devono essere messe a disposizione delle autorità con competenza ambientale e del pubblico che devono poter esprimere il loro parere. Assunta la decisione relativamente al piano o programma le autorità con competenza ambientale e il pubblico devono essere informati e devono avere a disposizione:

- a) il piano o programma adottato;
- b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma;
- c) le misure adottate in merito al monitoraggio.

Per quanto riguarda il monitoraggio, la direttiva stabilisce che occorre controllare *"... gli effetti ambientali significativi ... al fine ... di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare le misure correttive ... opportune"*.

La novità introdotta dalla VAS rispetto alle procedure codificate fino all'emanazione della Direttiva CE/42/2001, sostanzialmente circoscritte alla Valutazione di Impatto Ambientale, consiste nel suo essere completamente integrata al processo di pianificazione. In questo senso il pianificatore, il valutatore, l'Autorità Procedente, l'Autorità Competente e l'Ufficio di Piano agiscono come un unico team condividendo le informazioni relative al quadro delle conoscenze ed al patrimonio delle idee indispensabili per tracciare le linee programmatiche. Il quadro analitico dovrà essere necessariamente unico e condiviso, pur nelle specificità e negli approfondimenti che sono richiesti nel perseguimento dei diversi obiettivi, di pianificazione e di valutazione. Si considera non coerente con lo spirito della norma e della disciplina, una impostazione contenutistica che definisce esclusivamente l'apparato vincolistico ed i limiti previsti per legge, mentre si intende considerare nella sua completezza il quadro degli elementi di forza e di debolezza del territorio, sfruttando le opportunità e limitando le minacce esogene. Il coordinamento con gli strumenti di pianificazione sovraordinati e di settore deve verificare la coerenza esterna con l'obiettivo di coglierne le opportunità ed eventualmente di proporre integrazioni migliorative agli stessi.

2.2 Normativa Nazionale

Per quanto riguarda la normativa nazionale, si è di fatto provveduto a recepire formalmente la Direttiva Europea solo il 1 agosto 2007, con l'entrata in vigore della Parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in Materia Ambientale". I contenuti della Parte II del Decreto, riguardante le "Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) e per l'autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC)", sono stati integrati e modificati con il successivo D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale". Il D.Lgs. 152/2006 modificato riprende i principi-chiave enunciati nella Direttiva comunitaria e recepiti dalla normativa della Regione Abruzzo. Viene ribadito infatti che:

- la Valutazione Ambientale Strategica deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano/programma ed anteriormente alla sua approvazione in sede legislativa o amministrativa. Per i piani o i programmi sottoposti a VAS deve essere redatto, prima ed ai fini dell'approvazione, un *Rapporto Ambientale*, che costituisce parte integrante della documentazione del p/p proposto o adottato e da approvarsi (art. 9, comma 1);
- tutti i documenti devono essere resi pubblici: la partecipazione del pubblico è considerata un requisito indispensabile per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Prima dell'approvazione, il p/p adottato ed il *Rapporto Ambientale* devono, infatti, essere messi a disposizione del pubblico e delle autorità con competenze ambientali (art. 10, comma 1) che, per specifiche competenze ambientali e paesaggistiche, esercitano funzioni amministrative correlate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione del p/p (o che, secondo il decreto correttivo, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti). Anche il Giudizio di Compatibilità ed il provvedimento di approvazione devono essere messi a disposizione del pubblico da parte del proponente, che deve darne notizia a mezzo stampa secondo le modalità fissate da apposito regolamento ministeriale.

2.3 Normativa Regionale

Nella Regione Abruzzo il recepimento della VAS è avvenuto per mezzo dei seguenti dispositivi normativi:

- Legge Regionale 9 agosto 2006, n.27 "*Disposizioni in materia ambientale*";
- DGR 19 Febbraio 2007, n. 148 "*Disposizioni concernenti la Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi regionali*";
- DGR 13 agosto 2007, n. 842 "*Indirizzi concernenti la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di Piani di competenza degli Enti Locali ricadenti nel territorio regionale*";
- Circolare del 31 luglio 2008, Prot. n. 19565 "*Competenze in materia di Valutazione Ambientale Strategica. Chiarimenti interpretativi*";
- Circolare del 2 settembre 2008 "*Definizione delle competenze in materia di Valutazione Ambientale Strategica per i Piani di assetto naturalistico (PAN)*";
- Circolare del 18 dicembre 2008, Prot. n. 30766 "*Individuazione delle Autorità con Competenza Ambientale nella struttura regionale*";
- Circolare del 17 Dicembre 2010 Prot. n. 14582/10 "*Chiarimenti interpretativi su alcuni aspetti del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica VAS*";
- Circolare del 18 gennaio 2011 Prot. n. 528 "*Competenze in materia di valutazione ambientale strategica. Ulteriori chiarimenti interpretativi*".

3 FASI PROCEDURALI

Panoramica degli obblighi relativi alla consultazione (D.Lgs. 152/2006 e ss. mm e ii.).

FASI V.A.S.	ATTIVITÀ DI CONSULTAZIONE/INFORMAZIONE	TERMINI TEMPORALI
Verifica Preliminare (scoping)	Consultazione delle ACA sul Rapporto Preliminare (art. 13, commi 1,2)	La consultazione si conclude entro 90 gg. (salvo diverse disposizioni)
Rapporto Ambientale e Proposta di Piano	1. Comunicazione all'Autorità competente della proposta di Piano comprensiva di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica (art. 13 comma 5). 2. Pubblicazione di avviso su GU o BURA (art. 14, comma1). 3. Deposito dei documenti e pubblicazione sul sito web. 4. Consultazione delle ACA (art. 13, comma 1). 5. Consultazione del pubblico (art. 13, comma 2).	60 gg. dalla pubblicazione dell'Avviso (punto due) perché le ACA ed il pubblico possano prendere visione della proposta di piano e del rapporto ambientale. 90 gg. per l'espressione del parere motivato sul Rapporto Ambientale e gli esiti della consultazione da parte dell'Autorità competente, in collaborazione con la precedente
Formulazione del parere motivato	Attività tecnico-istruttorie dell'autorità competente e procedente di sintesi di tutti i contributi pervenuti	Entro il termine di novanta giorni a decorrere dalla scadenza di tutti i termini di cui ai punti precedenti
Adozione del Piano, unitamente al RA, alla sintesi non tecnica e al parere motivato	Pubblicazione per 60 gg e successiva valutazione dei contributi pervenuti dalle ACA e dal pubblico	
Approvazione		

L'autorità competente-proponente (unico soggetto per amministrazioni comunali, in accordo a quanto specificato dalla Regione Abruzzo con nota prot. 928 del 19.01.2011) deve innanzitutto individuare le Autorità (i soggetti) Competenti in materia Ambientale (ACA) per poter avviare con gli stessi consultazioni sui contenuti della presente Rapporto Preliminare - *Scoping*.

In particolare, si specifica quanto segue:

- che l'Autorità competente per la VAS, ai sensi dell'art. 5 lett. p) resta radicata in capo al Comune, attraverso le strutture organizzative competenti in materia ambientale, "Impianti Sportivi, Politiche energetiche, ambientali e paesaggistiche";
- che l'Autorità procedente ai sensi dell'art. 5 lett. q) resta in capo al Comune attraverso le strutture organizzative competenti, ovvero il Settore "LL.PP., Progettazione Strategica, Mobilità e Verde" e il Consiglio Comunale.

La consultazione come espressamente richiamato dall'art. 13 comma 2 del D.Lgs. 152/2006, deve concludersi entro 90 giorni dall'invio del presente Rapporto Preliminare alle ACA.

Conclusa la consultazione con le ACA l'autorità proponente (il Comune) redige il Rapporto Ambientale e la sintesi non tecnica dello stesso secondo le indicazioni dell'allegato VI del D.Lgs. 152/2006 dando atto delle consultazioni avvenute evidenziando i contributi pervenuti. L'Autorità Competente consulta le ACA per valutare il Rapporto Ambientale, anche tramite conferenza di valutazione, che si conclude entro 60 giorni dalla scadenza del termine di presentazione delle osservazioni. L'Autorità Competente esprime parere

motivato entro 90 giorni dalla scadenza di tutti i termini previsti per le consultazioni. L'Autorità Procedente provvede, se necessario, a una nuova revisione del p/p e lo trasmette all'Autorità Competente per l'approvazione.

4 RAPPORTO PRELIMINARE DI SCOPING

4.1 Obiettivi strategici generali di sostenibilità del progetto in Variante al PRG

Il progetto proposto, in variante al PRG, è funzionale, nel percorso di definizione del processo di trasformazione delle aree coinvolte, a definire, oltre che le condizioni di conformità procedurale, alcune delle condizioni di carico insediativo e dimensionali di massima degli interventi che si andranno ad attuare, e che saranno definiti, nella loro configurazione insediativa, morfologica, tipologica e funzionale, con il progetto di riqualificazione.

Si ritiene quindi che l'oggetto di attenzione di questa VAS debba essere non solo la variante urbanistica, che sancisce una sorta di conformità urbanistica agli interventi che si andranno ad attuare, quanto i contenuti espressi dal progetto presentato, e che declina progettualmente le condizioni di operabilità definite dalla variante.

Il Progetto in questione costituisce variante al PRG vigente per procedura di realizzazione e funzioni previste: in particolare, se lo strumento urbanistico prevede come strumento attuativo il piano particolareggiato "Polo centrale - PP1" (art. 37 delle NTA di PRG, sottozona B7) attraversato dal "corridoio verde", nel caso in esame si procede con l'approvazione di uno specifico progetto di opera pubblica (le cui funzioni sono meglio di seguito evidenziate) che sarà realizzata e gestita da un soggetto privato, individuato attraverso la procedura di un appalto in concessione di lavori (art. 164 e seguenti del D.lgs n.50/16).

In questa direzione, l'approvazione del Progetto preliminare di riqualificazione da parte del Consiglio Comunale, al fine dell'adozione di variante allo strumento urbanistico vigente, avviene ai sensi dell'art. 19 commi 1 e 2 del DPR 327/2001, che al secondo comma recita *"l'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del Consiglio Comunale costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico"*. Tale variante al piano non modifica gli obiettivi fissati dal PRG ma è finalizzata alla realizzazione di un progetto per la riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria. Si ritiene utile ripercorrere, brevemente, l'iter che ha portato alla predisposizione del progetto, il quale si inserisce all'interno di una trentennale stagione di proposte a scala urbana.

Dagli studi della locale Facoltà di Architettura alle diverse proposte dei numerosi professionisti locali, la definizione del destino e dell'assetto dell'area di risulta di Pescara – riconosciuto come strategico e vitale per l'intera città – è stato oggetto di innumerevoli progettazioni a tutte le scale di approfondimento.

Il primo progetto di idee che si proponeva di trovare una sistemazione coerente dell'area rispetto alle aspettative della città ed al ruolo strategico che questa avrebbe assunto rispetto all'intero territorio comunale, risale al 1981.

Nel 1984, l'allora Ministero dei Trasporti e l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato appaltarono e realizzarono l'esecuzione delle *"opere di completamento e di rifinitura nel FV e nel FSA della nuova stazione di PESCARA CENTRALE"*. Tale progetto prevedeva la realizzazione di un impalcato ferroviario lungo circa 850 metri, sopraelevato di circa otto metri su cui venivano spostati i binari della linea ferroviaria Adriatica e posizionate le nuove banchine dei treni. Successivamente, a completamento di una lunga stagione di lavori, venne inaugurato l'edificio della nuova stazione, posizionato al centro del nuovo impalcato e costituito da

un manufatto di circa 230 metri di lunghezza, profondo 14 ed alto 22. Lo spostamento di circa 120 metri della linea ferroviaria, rese così disponibile una vasta area di circa 11 ettari risultante dalla dismissione dei manufatti tecnici e delle linee ferroviarie precedenti. Uniche eccezioni: l'edificio della stazione del XIX secolo e due serbatoi utilizzati dalla vecchia struttura. Nel giugno del 2001 il Comune di Pescara acquistò dalla società Metropolis (Ferrovie dello Stato) la proprietà delle aree.

Il progetto di riqualificazione oggetto di analisi è stato predisposto a seguito di una analisi di possibili scenari definiti sotto i profili tecnico-funzionali, economici-finanziari e socio-ambientali, descritti nella relazione di progetto allegata al presente rapporto. Rispetto agli scenari individuati per la riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria, il progetto proposto si attesta sullo scenario che, a partire da quanto proposto dal concorso di progettazione bandito dall'Amministrazione Comunale nel 2004, rivisita e attualizza le necessità reali della città in termini di assetto urbano e compatibilità economica con il contesto economico e finanziario. Dopo aver effettuato una sintesi delle proposte premiate, sono stati individuati alcuni elementi comuni che il presente progetto preliminare ha inteso assumere come riferimenti di base, quali: la sistemazione a verde di quasi tutta l'area; l'accorpamento del fascio infrastrutturale e la sua localizzazione a ridosso della stazione ferroviaria con conseguente organizzazione delle stazioni degli autobus urbani ed extraurbani; la distribuzione dei parcheggi in strutture autonome e interrate o multipiano; la previsione di uno spazio pubblico riconoscibile.

Inoltre, il progetto ha l'obiettivo di migliorare l'articolazione funzionale e la qualità del sistema urbano di Pescara riqualificando la città dal punto di vista ambientale e socio-economico, attuando interventi mirati a migliorare la vivibilità dell'area urbana. L'idea generale che ha avviato la stesura del progetto si propone, attraverso la riqualificazione sia fisica che funzionale delle aree contermini alla stazione, di perseguire i seguenti obiettivi:

- migliorare le funzioni della città nel contesto territoriale;
- migliorare la qualità e la sicurezza urbana;
- rafforzare il capitale sociale.

Tale scenario, coincide con quello in grado di garantire il migliore equilibrio tecnico-economico e sociale. In quest'ottica e con questa consapevolezza, il progetto scelto intende realizzare una serie di interventi di varia natura e destinazione, che ridisegnano l'area di intervento (area di risulta ferroviaria), ponendo particolare attenzione all'individuazione di superfici destinate all'uso pubblico, e, in aggiunta, integrano lo spazio di risulta al tessuto urbano consolidato esistente attraverso interventi di qualificazione di alcuni spazi pubblici di relazione.

Nello specifico il progetto definisce i seguenti interventi:

- un grande parco urbano a servizio della città;
- una infrastruttura viaria di attraversamento a scala urbana;
- tre strutture per la sosta degli autoveicoli;
- aree per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee locali, nazionali e internazionali;
- una serie di piccoli manufatti a servizio delle attività ricreative del nuovo Parco urbano;
- un ampio spazio pubblico a completamento della sequenza di piazze attualmente disposte lungo l'asse mare-monti;
- una stecca per uffici, commercio e servizi che funge da ricucitura del fronte prospiciente Corso Vittorio;

- un percorso di attraversamento dedicato alla mobilità alternativa di riconnessione con e a completamento della rete esistente;
- due edifici con destinazione residenziale, per uffici, commercio e servizi alle estremità dell'intervento.

Tali interventi consentiranno di:

- collegare e connettere i tratti ciclo-pedonali attualmente esistenti lungo la cosiddetta '*strada-parco*', il *Ponte di Ferro*, il lungofiume e il nuovo percorso lungo corso Vittorio Emanuele II.
- gestire volumetricamente le diverse scale dei manufatti e, soprattutto, degli spazi aperti: dalla grande scala urbana dell'edificio della stazione (con le sue aree di pertinenza) alla scala edilizia dei 'retri' degli edifici di corso Vittorio Emanuele II;
- chiudere, ricucire e definire la tessitura urbana e viaria degli isolati a bordo dell'area di intervento;
- stimolare, incrementare e suggerire nuove modalità di utilizzo della città e dei suoi spazi pubblici, anche attraverso la previsione di attività attualmente diffuse nelle zone limitrofe – dalle attività sportive (lungomare, strada-parco...) a quelle di intrattenimento (piazza della Rinascita, corso Vittorio Emanuele II...) e di ristorazione (via Firenze, via Cesare Battisti...).

Questa fase in cui vengono definiti gli obiettivi di sostenibilità (economica, sociale, ambientale) deve:

- essere strettamente integrata con le finalità della variante urbanistica cui la valutazione si riferisce;
- essere riferita ai punti di forza e di debolezza del territorio oggetto di variante individuati e descritti dall'analisi preliminare di contesto e non indicare generiche finalità di protezione ambientale;
- recepire e contestualizzare gli obiettivi derivati da piani, programmi, politiche sovraordinate.

Una volta selezionati i Piani e Programmi di riferimento, si procede alla definizione degli obiettivi generali di sostenibilità ambientale in essi contenuti.

4.2 Caratteristiche del progetto in Variante al PRG e degli impatti delle aree interessate

Caratteristiche della Variante e degli impatti delle aree interessate	Analisi e Risultati
In quale misura il progetto in variante al PRG influenza altri piani o programmi	Il progetto in variante è compatibile con il PRG e non influenza negativamente altri piani o programmi. Inoltre, la variante, in linea di massima, è funzionale per l'attuazione del PP1 "Polo Centrale" coerente con la programmazione regionale
Pertinenza del progetto in variante al PRG per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile	Il progetto in variante rispetta i principi dello sviluppo sostenibile, con particolare riferimento alla tutela delle risorse naturali ed alla qualità della vita: la variante è finalizzata ad una riqualificazione del tessuto urbano basata sul riuso dell'area ferroviaria dismessa, attraverso anche la bonifica dei terreni e delle acque sotterranee eventualmente contaminate dall'uso pregresso delle aree

Problemi ambientali pertinenti al progetto in variante al PRG	Non si rileva alcuna specifica problematica ambientale in quanto il progetto in variante al PRG interviene in un ambito urbano, in un ambiente già profondamente antropizzato. Analisi ambientali a disposizione segnalano una probabile contaminazione dei terreni e delle acque sotterranee. I dati a disposizione sono riferiti a metodologie analitiche superate. Il reale livello di contaminazione e di rischio attuale sarà verificato e quantificato, con la collaborazione degli Enti/Uffici preposti, a valle dell'aggiornamento della campagna di indagine ambientale sulle acque sotterranee, prima della predisposizione della v.a. a VIA e del RA. Ad ogni modo l'attuazione del piano dovrà rendere compatibili acqua sotterranea e terreni all'uso previsto, attraverso eventuali necessari interventi di messa in sicurezza definitiva/bonifica che saranno individuati al termine della procedura ambientale, avviata con la comunicazione già resa dal Comune di Pescara ai sensi dell'art. 244 TU Ambiente e che l'attuatore dovrà percorrere, a proprie spese, in qualità di soggetto interessato non responsabile.
Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	Non sono ipotizzabili impatti ambientali derivanti dall'approvazione del progetto in variante sulla morfologia, sulla vegetazione, sull'ambiente idrico superficiale, se non un miglioramento sulla qualità ambientale dei terreni e delle acque sotterranee. Nel caso della qualità dell'aria e del rumore gli impatti saranno quantificati in sede di v.a. a VIA, tuttavia inserendosi in un contesto urbanizzato si presume che riusciranno ad essere ricondotti a livelli assolutamente sostenibili.
Rischi per la salute umana o per l'ambiente	L'intervento non determinerà nessuno specifico rischio per la salute umana o per l'ambiente. In linea di massima l'area oggetto della variante non evidenzia ostacoli di natura geologica, idrogeologica o morfologica che impediscano l'utilizzazione della medesima ai fini edificatori, a meno delle indispensabili valutazioni specifiche e proprie delle fasi attuative. Analisi ambientali a disposizione segnalano una probabile contaminazione dei terreni e delle acque, che l'attuazione del piano dovrà rendere compatibili all'uso previsto.
Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo.	L'alterazione connessa all'intervento rientra tra quella derivante dall'evoluzione ordinaria del sistema territoriale in cui si inserisce. L'intervento garantirà il miglioramento della qualità ambientale del sito ad oggi interamente impermeabilizzato. Verranno recuperate ampie porzioni oggi impermeabilizzate, destinandole a verde pubblico. Tuttavia dovranno essere valutate le iterazioni con la circolazione idrica sotterranea dovuta alla realizzazione dei parcheggi interrati, posti sotto falda.
Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti	Non sono presenti nell'area interessata dalla variante aree protette

4.3 Analisi di coerenza

Un piano o un programma, inserendosi in un contesto in cui intervengono, a vari livelli, strumenti di pianificazione e programmazione, deve essere con questi confrontato. Tale confronto deve essere limitato a piani e programmi che, per settore e territorio, sono in qualche misura correlati alle previsioni della variante in oggetto, ai fini della valutazione ambientale strategica e alle strategie di sviluppo sostenibile. Quest'ultime infatti devono costituire il riferimento fondamentale delle valutazioni ambientali, in quanto definiscono gli obiettivi di sostenibilità da perseguire.

L'analisi di coerenza ha dunque il compito di individuare le eventuali incompatibilità del progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria in Variante al PRG, con gli obiettivi di sostenibilità dei Piani e Programmi di livello sovraordinato e comunale. Tale analisi può essere divisa in due tipologie di coerenza, quella verticale e quella orizzontale.

Il confronto tra il Piano/Programma ed il quadro pianificatorio e programmatico vigente nel rapporto ambientale permetterà di:

- costruire un quadro conoscitivo d'insieme sugli obiettivi di sostenibilità ambientale e sulle decisioni già assunte;
- valutare la coerenza del Piano/Programma in oggetto rispetto a tali obiettivi e decisioni, evidenziando anche le eventuali incongruenze;
- riconoscere quegli elementi già valutati in piani e programmi di diverso ordine e che, in quanto tali dovrebbero essere assunti come elementi invarianti, al fine di evitare duplicazioni o incoerenti sovrapposizioni.

4.3.1 Analisi di coerenza verticale: rapporto con i piani sovraordinati

Nell'elaborare il progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria in Variante al PRG è necessario confrontarsi con i vincoli stabiliti da leggi e con gli strumenti di pianificazione sovraordinata (regionale, provinciale e/o di area vasta) e recepirne gli orientamenti generali. L'analisi del contesto pianificatorio esistente ha la finalità di verificare la coerenza esterna ed interna delle scelte e delle strategie poste alla base del progetto di riqualificazione. Per coerenza esterna si intende la corrispondenza tra gli obiettivi strategici previsti dal progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria in Variante al PRG e quelli relativi alla pianificazione e programmazione sovra comunale individuati nella fase di analisi e valutazione del piano.

La coerenza interna, invece, riguarda gli obiettivi specifici e le azioni previste dal progetto di riqualificazione, i cui effetti sull'ambiente vengono valutati mediante l'insieme degli indicatori che lo rappresentano. Di seguito si riporta una sintesi degli strumenti di pianificazione sovraordinata, che illustra gli elementi fondamentali di coerenza esterna delle proposte del progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria in Variante al PRG. Per quanto attiene la coerenza interna, questa sarà approfondita successivamente nel Rapporto Ambientale in funzione degli esiti del confronto sul presente Rapporto Ambientale Preliminare e dell'avanzamento della definizione delle scelte urbanistiche del nuovo progetto.

4.3.1.1 Vincoli

L'area oggetto di valutazione è gravata dai seguenti vincoli stabiliti dalle leggi statali:

- aree tutelate per legge (DLgs 42/2004): l'edificio d'angolo sull'attuale piazza della Repubblica adibito a biglietteria, è vincolato ope legis in base al combinato disposto dell'art.12, comma 1 e dell'art. 10, comma 4, lett. g) del D.Lgs. 42/2004; l'edificio della ex stazione ferroviaria è vincolata dal Decreto Ministeriale del 17/11/90, mentre i serbatoi e l'area antistante l'ex stazione sono vincolati dal Decreto Ministeriale del 18/02/91
- carta degli ostacoli di aerodromo di tipo B di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione

4.3.1.2 Pianificazione Regionale

PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE		
Piano	Descrizione	Anno di riferimento
QRR	Quadro di riferimento Regionale	2000
PRP	Quadro Regionale Paesistico	1990 (agg. cart. 2004)
PAI	Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico	2008
PRTTRA	Piano Regionale di Tutela e Risanamento Ambientale	2006
PSDA	Piano Stralcio di Difesa Alluvioni	2007
PTA	Piano di Tutela delle Acque	2010
Piano ATO	Piano ATO per la gestione del Servizio Idrico Integrato	2001
PRIT	Piano Regionale Integrato dei Trasporti	2010
PRGR	Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti	2006
PRTQA	Piano di Risanamento e Tutela Qualità dell'Aria	2007
PER	Piano Energetico Regionale	2009

Il sistema della pianificazione regionale è composto da piani generali di inquadramento (QRR e PRP) e piani di settore che individuano e disciplinano specifiche aree di tutela e di pericolosità.

Il **Quadro di Riferimento Regionale (QRR)**, approvato con D.G.R. n. 1362 del 27/12/2000, è lo strumento che definisce indirizzi e direttive di politica regionale per la pianificazione e la salvaguardia del territorio. Inoltre rappresenta il fondamentale strumento di indirizzo e di coordinamento della pianificazione di livello intermedio e locale. Esso definisce inoltre i criteri per la redazione degli strumenti urbanistici di livello provinciale e comunale e il dimensionamento di insediamenti residenziali e produttivi a livello provinciale. Le indicazioni del QRR sono quindi vincolanti per la pianificazione subordinata. La Regione, ha approvato nel 2000 il QRR composto, oltre che dalla Relazione e da un inquadramento regionale, di una normativa di attuazione e da uno Schema strutturale in scala 1:100.000. Il documento opera una ricognizione delle problematiche territoriali e produttive per attività e per sub-ambiti regionali e definisce obiettivi entro tre settori prioritari di intervento: la qualità dell'ambiente, l'efficienza dei sistemi produttivi e lo sviluppo dei settori produttivi trainanti, ulteriormente articolati in obiettivi specifici.

Il QRR costituisce quadro di riferimento cui devono attenersi gli enti sottordinati nella pianificazione del territorio; inoltre, le *“previsioni di utilizzazione del territorio non congruenti con il QRR devono essere adeguatamente motivate e documentate”*. Le norme generali impongono la verifica di congruità delle opere di interesse regionale con il QRR e quindi, entrando nel merito di obiettivi per settori e ambiti territoriali, individuano un *“Progetto speciale territoriale”* per la costa nord, Teramana e Pescara (da dividersi in due sottoprogetti relativi ai due assi Montesilvano- Pescara-Francavilla-Silvi e Pineto-Martinsicuro), di cui di seguito si riportano i contenuti generali come definiti nell'art. 22 delle NTA:

- alleggerire il tessuto urbano che si attesta sull'arenile eliminando una serie di funzioni improprie;

- superare l'attuale sistema che vede l'asse viario (SS 16) come strada di collegamento e quindi come barriera tra la città e l'arenile;
- configurare l'intera riviera come parco lineare urbano;
- riqualificare il percorso litoraneo con funzioni di stretto servizio locale, di passeggiata, di pista ciclabile, di sosta parcheggio;
- integrare arenile e tessuto urbano sia in termini fisici sia di relazioni-funzioni;
- declassare e arretrare la ferrovia subordinatamente ai Programmi nazionali;
- realizzare parchi naturali alla foce dei fiumi.

Considerato che il progetto di riqualificazione non è stato redatto, agli ambiti di intervento si applicano le previsioni e prescrizioni del PRP, così come previsto dall'art. 22 comma 4 delle NTA del QRR. Si evidenzia, inoltre, che il sito oggetto dell'intervento, nello "schema strutturale dell'assetto del territorio", è classificato come "sistema urbano".

Il **Piano Regionale Paesistico (PRP)** è il principale strumento di pianificazione "volto alla tutela del paesaggio, del patrimonio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale e la razionale utilizzazione delle risorse, nonché la difesa attiva e la piena valorizzazione dell'ambiente" (Piano Regionale Paesistico - Norme Generali - Titolo I - Articolo 1).

L'area oggetto di variante si trova in area "bianca" del PRP vigente, individuata come "*Zona di Trasformazione a regime ordinario*" (D), per la quale si fa riferimento ai piani programmatici ordinari, quali PRG, PTP e PRE, dove non vi sono peculiarità di natura paesistica (art. 4 delle NTA del PRP). In particolare le zone D "*comprendono porzioni di territorio per le quali non si sono evidenziati valori meritevoli di protezione; conseguentemente la loro trasformazione è demandata alle previsioni degli strumenti urbanistici ordinari*". Risultano quindi compatibili, per queste zone, tutti gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici comunali a seguito della loro revisione, nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche, geologiche e geomorfologiche attuali (artt. 5 e 62 delle NTA del PRP).

Il **Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)** dei Bacini Idrografici di Rilievo Regionale Abruzzesi e del Bacino Interregionale del Fiume Sangro "Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi" (di seguito denominato **PAI**) viene definito dal legislatore quale "strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato" (art. 17, Legge 18/05/1989 n. 183, Legge Quadro in materia di difesa del suolo). In termini generali, la normativa di attuazione del Piano è diretta a disciplinare l'uso del territorio attraverso prescrizioni puntuali inerenti ad opere ed attività, ammesse o vietate, nelle aree a pericolosità molto elevata (P3), elevata (P2) e moderata (P1).

Dall'osservazione della Carta della Pericolosità Geologica (Tavola D, allegato n. 4 alla Variante al PRG del Comune di Pescara, approvata con Delibera di C.C. n. 94 del 08/06/2007), carta che integra il PAI con le indicazioni derivanti dal PSDA, le aree interessate dal progetto di riqualificazione in oggetto, si trovano in una parte del territorio non interessata da aspetti di pericolosità idrogeologica, rischi di frana o smottamenti idrogeologici, in riferimento al PAI vigente.

Dalla Tav. D all. 4 del PRG vigente si riscontra, infatti, che l'area interessata dal progetto di riqualificazione in oggetto ricade in area con pericolosità geologica nulla, in cui non sono di fatto riscontrabili indizi geomorfologici che possano far presumere fenomeni potenziali o in atto di dissesti gravitativi

Il Piano **Regionale Triennale di Tutela e Risanamento Ambientale (PRTTRA)**, previsto e disciplinato dall'art. 225 della L.R. 15/2004, approvato dalla Giunta Regionale con atto n. 81/C del 15.02.2005, contiene: il

quadro degli interventi, con relativa ripartizione delle risorse finanziarie, i soggetti attuatori, le procedure di spesa e di verifica e controllo sulla attuazione e sui risultati conseguiti rispetto agli obiettivi.

Gli obiettivi del Piano pongono le fondamenta sul concetto di sostenibilità e di sviluppo sostenibile e sono:

- il risanamento dell'aria, si vuole ottenere una qualità dell'ambiente tale che i livelli di inquinanti di origine antropica non diano adito a conseguenze o a rischi per la salute umana;
- corretta gestione di rifiuti e riduzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti;
- recupero dei siti inquinati (bonifica);
- riduzione del rumore, riduzione della percentuale di popolazione esposta a livelli di rumore che superino i limiti di legge, prevenire e ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale;
- tutela della popolazione dall'esposizione ai campi elettromagnetici e salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio.

Nella definizione degli interventi e delle azioni, il PRTTRA terrà conto degli obiettivi e delle priorità scaturenti dai singoli strumenti programmatici di settore e definendo nello specifico:

- gli obiettivi e i risultati attesi;
- il quadro degli interventi;
- la ripartizione delle risorse finanziarie assegnate tra i vari interventi;
- i modi, i tempi e i soggetti responsabili dell'attuazione degli interventi e della loro gestione;
- le procedure di spesa;
- le procedure di verifica e di controllo sulla sua attuazione e sui risultati conseguiti rispetto agli obiettivi previsti.

Il Piano è attuato mediante concessione agli enti locali di contributi in conto capitale fino al settanta per cento delle spese ammissibili per la realizzazione di impianti ed opere e mediante bandi, di norma regionali, per la concessione a soggetti pubblici e privati di contributi per la realizzazione di impianti ed opere collegati alle finalità del programma e per l'introduzione di sistemi finalizzati al miglioramento della qualità ambientale.

Il **Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni (PSDA)** è stato redatto ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della Legge 18/05/1989 n. 183, al fine di individuare le aree a rischio alluvionale e quindi da sottoporre a misure di salvaguardia ma anche di delimitazione delle aree di pertinenza fluviale. Il Piano è quindi funzionale alla programmazione di azioni (opere, vincoli, direttive) che portino a un assetto fisico dell'ambito fluviale e a un uso del suolo (agricolo o insediativo) compatibili con la sicurezza idraulica e con la salvaguardia delle componenti naturali e ambientali.

Il Piano assume una posizione vincolistica sovraordinata nei confronti degli altri strumenti di pianificazione di settore e di pianificazione urbanistica; è redatto in conformità alla vocazione del territorio e come tale è trapiantato alla ricerca di un modello di sviluppo che sia realmente compatibile con essa. Obiettivo del Piano è la conservazione dell'assetto del bacino e il raggiungimento di condizioni uniformi di sicurezza del territorio che lo circonda. A tal fine in esso sono individuate e classificate aree di pericolosità idraulica, a cui corrispondono diversi livelli di trasformabilità.

Nelle aree di pericolosità idraulica il Piano ha la finalità di evitare l'incremento dei livelli di pericolo e rischio idraulico, impedire interventi pregiudizievoli per il futuro assetto idraulico del territorio, salvaguardare e disciplinare le attività antropiche, assicurare il necessario coordinamento con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione e programmazione in vigore. Per quanto concerne l'ambito interessato dal progetto di riqualificazione in oggetto, non vi sono problematiche da evidenziare in relazione al PSDA.

L'Autorità di Bacino Regionale, organo referente del PSDA, ha apportato significative modifiche alla cartografia; sul BUR Ordinario n. 35 del 7 settembre 2016 è stata pubblicata la Deliberazione di Giunta

Regionale n. 408 del 29 giugno 2016 con la quale Adotta in prima adozione le modifiche delle perimetrazioni delle aree di pericolosità idraulica (P1-P2-P3-P4) del Piano Stralcio "Difesa dalle Alluvioni" relative al tratto terminale del Fiume Pescara, così come individuate e riportate nello specifico Elaborato cartografico n. 7.2.07.pe.01_var, allegato 2 alla deliberazione, che ne costituisce parte integrante e sostanziale. La nuova cartografia, che sostituisce quella transitoria adottata in via cautelare con DGR n. 377/2015, è pubblicata alla pagina internet ufficiale dell'Autorità di Bacino Regionale alla voce "Carta della Pericolosità PSDA - Aggiornamenti cartografici"

(<http://autoritabacini.regione.abruzzo.it/index.php/carta-della-pericolosita-psda>); per le nuove aree considerate a Pericolosità Moderata (P1) e Pericolosità Media (P2) di cui al punto precedente non sono imposte le misure di salvaguardia, pertanto gli interventi in esse compresi non sono soggette al regime normativo del PSDA. Al contrario sono adottate le misure di salvaguardia nelle nuove aree considerate a Pericolosità Elevata (P3) e Pericolosità Molto Elevata (P4). L'area oggetto dell'intervento è classificata in minima parte (estrema porzione settentrionale dell'ambito e un piccolo tratto posto al margine dell'asse pedonale di collegamento fra la stazione ferroviaria e Corso Umberto) in pericolosità idraulica moderata P1 e in pericolosità idraulica media P2, all'interno della quale il progetto prevede il mantenimento della viabilità già esistente, pertanto sicuramente coerente con le prescrizioni dello strumento di tutela.

Il **Piano di Tutela delle Acque (PTA)** è lo strumento tecnico e programmatico attraverso cui la Regione intende realizzare gli obiettivi di tutela quali-quantitativi, delle acque superficiali e sotterranee, previsti dall'art. 121 del D.Lgs. 152/06. Il PTA descrive le caratteristiche del bacino idrografico sia per le acque superficiali che per quelle sotterranee, attraverso rappresentazione cartografica, ed esprime una sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dall'attività antropica sullo stato delle acque superficiali e sotterranee; individua, inoltre, le aree sensibili e vulnerabili ed elenca gli obiettivi di qualità.

Obiettivi prioritari del PTA della Regione Abruzzo sono:

- Prevenire e ridurre l'inquinamento ed attuare il risanamento dei corpi idrici inquinanti;
- Conseguire il miglioramento dello stato delle acque e garantire adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi;
- Perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- Mantenere la capacità naturale di auto depurazione dei corpi idrici nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;
- Mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità.

L'**ATO** n. 4 "Pescarese", a seguito della ricognizione circa lo stato delle opere degli impianti di acquedotti e fognature ai sensi dell'art. 10 del D.L. 244/95 e della L.R. n. 2 del 13/01/1997, ha prodotto un rapporto finale, completo di allegati, che è stato consegnato nel febbraio 2001 e definitivamente approvato dall'Assemblea con delibera n. 15 del successivo mese di novembre. L'obiettivo principale che si pone il **Piano dell'ATO "Pescarese"** è l'estensione della rete duale alle strade cittadine dell'area metropolitana (Chieti, Pescara, Montesilvano, Francavilla al Mare) con separazione delle reti nei fabbricati. Le previsioni del Piano comportano l'utilizzo delle acque potabilizzate soprattutto per gli stabilimenti del litorale, gli impianti sportivi, i mercati, il porto, le ferrovie, i fabbricati ad uso commerciale, le industrie ed altre utenze in cui la componente domestica sia secondaria. Per ottimizzare il servizio, il Piano prevede di estendere la rete duale al reticolo cittadino obbligando i nuovi fabbricati a dotarsi di doppia rete. Al momento della stesura del Piano gli investimenti non sono stati quantificati con sufficiente approssimazione, ma l'ipotesi era di ottenere un cospicuo sostegno dal contributo pubblico.

Tra gli obiettivi individuati dal piano ATO, assume rilevanza anche il disinquinamento del Fiume Pescara che comprende la realizzazione dei collettori golenali per la città di Pescara e la realizzazione di un acquedotto ad uso industriale nell'area metropolitana CH-PE, oltre che alla restituzione ai fiumi ricadenti nel territorio dell'Ambito del minimo vitale di acqua per il ripristino dell'eco-ambiente di alcuni territori ad elevata valenza paesaggistica.

Il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)** è lo strumento di cui la Regione Abruzzo si è dotata per definire gli interventi di programmazione e di pianificazione nel settore dei trasporti. Il PRIT definisce in modo coerente le caratteristiche funzionali e le prestazioni di un insieme di elementi (infrastrutture, mezzi, organizzazioni, servizi e sistemi di controllo) che concorrono a fornire le opportunità di trasporto per soddisfare le esigenze di mobilità, di persone e merci. Nel PRIT assumono un carattere strategico alcuni interventi che interessano l'ambito di intervento:

- riorganizzazione del trasporto pubblico nell'area metropolitana Chieti-Pescara;
- riqualificazione e riorganizzazione delle aree urbane dismesse (area di risulta della Stazione Centrale) attraverso progetti per sistemi di mobilità a basso impatto ambientale;
- potenziamento dei collegamenti ferroviari con Roma;
- il potenziamento della rete ferroviaria sia in direzione Nord-Sud che in direzione Est-Ovest;
- innovazione tecnologica delle reti attraverso la realizzazione di nuovi impianti di stazione e l'attivazione del Controllo Centralizzato (CTC) sull'intera linea Pescara-Roma.

La Regione Abruzzo ha approvato con la LR n. 45/2007 il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti le “**Norme per la gestione integrata dei rifiuti**”, redatte in conformità con quanto prescritto dal D.Lgs. n. 22/1997. La Regione provvede a disciplinare la gestione dei rifiuti e la messa in sicurezza, la bonifica ed il ripristino ambientale dei siti inquinati sul territorio regionale, individuare le funzioni e i compiti amministrativi che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale, disciplinandone l'organizzazione e le modalità di svolgimento, a disciplinare, indirizzare e coordinare, nel rispetto dei principi di autonomia e decentramento, l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi conferiti alle Province ed ai Comuni.

Gli obiettivi generali del **PRGR** sono:

- conseguire una riduzione della produzione di rifiuti e della loro pericolosità;
- aumentare i livelli di intercettazione delle frazioni recuperabili dai rifiuti;
- minimizzare il ricorso a smaltimento in discarica;
- prevedere, per quota parte, del rifiuto prodotto, il recupero di energia dai rifiuti residui non altrimenti recuperabili;
- garantire l'utilizzo delle tecnologie di trattamento e smaltimento più appropriate alla tipologia di rifiuto;
- favorire lo smaltimento di rifiuti in luoghi prossimi a quello di produzione.

La proposta di modifica del vigente PRGR è attualmente in fase di VAS. Finita la fase preliminare, si è in attesa che la proposta di Piano e il RA venga pubblicato.

Il **Piano di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA)**, redatto in conformità ai dettami legislativi del D.M. del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 1 ottobre 2002, n. 261, contiene il “Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 272 del 20 novembre 2002. Il Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria è stato approvato con D.G.R. n. 861/c del 13/08/2007 e con D.C.R. n. 74/4 del 25/09/2007 e pubblicato sul BURA Speciale n. 98 del 05/12/2007.

In particolare, il Piano ha il fine di:

- elaborare piani o programmi di miglioramento della qualità dell'aria nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di uno o più inquinanti superano i limiti legislativi;
- elaborare piani di mantenimento della qualità dell'aria, nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite;
- ottimizzare il monitoraggio della qualità dell'aria;
- contribuire al raggiungimento dei limiti nazionali di emissioni;
- conseguire un miglioramento in riferimento alle problematiche globali quali la produzione di gas serra.

Per le zone in cui la qualità dell'aria supera i limiti di concentrazione, il Piano individua apposite azioni per il miglioramento dell'aria, mentre nelle zone dove i livelli degli inquinanti risultano inferiori ai limiti di legge, prevede azioni di mantenimento dei livelli accettabili. Tra le azioni previste vi sono, inoltre, il miglioramento della rete di monitoraggio regionale e l'elaborazione di strategie finalizzate al rispetto dei limiti imposti dalla normativa. La valutazione della qualità dell'aria a scala locale su tutto il territorio regionale, e la successiva zonizzazione, sono state effettuate basandosi sui risultati del monitoraggio della qualità dell'aria e integrando i dati ricavati con le campagne di monitoraggio e con l'uso della modellistica tradizionale e fotochimica. E' stata così operata la stima delle concentrazioni di inquinanti dell'aria su tutto il territorio della regione. Con riferimento alle concentrazioni di zolfo, ossidi di azoto, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 micron, monossido di carbonio e benzene, l'area di Pescara è stata classificata come "Zona di risanamento", ovvero zona in cui almeno un inquinante supera il limite di tolleranza fissato dalla legislazione. Il Piano individua inoltre una forte concentrazione di inquinanti nell'area Chieti- Pescara ed evidenzia che per tale area si è superato il "valore bersaglio per la protezione della salute", ovvero il livello fissato al fine di evitare a lungo termine effetti nocivi sulla salute umana, da conseguirsi per quanto possibile entro un dato periodo di tempo.

Il **Piano Energetico Regionale (PER)** è lo strumento principale attraverso il quale la Regione programma, indirizza e armonizza nel proprio territorio gli interventi strategici in tema di energia. Si tratta di un documento tecnico nei suoi contenuti e politico nelle scelte e nelle priorità degli interventi. La sua redazione è stata avviata a causa dei profondi mutamenti intervenuti nella normativa del settore energetico e nell'evoluzione delle politiche di decentramento, caratterizzate dal trasferimento alle Regioni e agli Enti locali, ad opera del D.Lgs. 31 Marzo 1998 n. 112 (funzioni e competenze in materia ambientale ed energetica).

Gli obiettivi fondamentali del PER della Regione Abruzzo si possono ricondurre a due macroaree di intervento, quella della produzione di energia dalle diverse fonti (fossili e non) e quella del risparmio energetico. Nel dettaglio, i principali contenuti del PER sono:

- la progettazione e l'implementazione delle politiche energetico-ambientali;
- l'economica gestione delle fonti energetiche primarie disponibili sul territorio (geotermia, metano, ecc.);
- lo sviluppo di possibili alternative al consumo di idrocarburi;
- la limitazione dell'impatto con l'ambiente e dei danni alla salute pubblica, dovuti dall'utilizzo delle fonti fossili;
- la partecipazione ad attività finalizzate alla sostenibilità dello sviluppo.

4.3.1.3 Pianificazione Provinciale

PIANI DI LIVELLO PROVINCIALE		
Piano	Descrizione	Anno di riferimento
PTCP	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	2001

Il PTCP, approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 78 del 25 maggio 2001 e reso vigente con la pubblicazione sul BURA n. 24 del 13/11/2002, propone un disegno unitario del territorio e delle sue possibilità di trasformazione, nel quale sono compresi e trovano coerenza progetti diversi, avanzati da differenti soggetti e da differenti istituzioni. All'interno di questo disegno unitario le amministrazioni locali possono definire specifiche politiche orientate a migliorare la qualità e le prestazioni fisiche, sociali e culturali del territorio.

La struttura del piano è costruita su tre politiche principali che riguardano, rispettivamente, l'ambiente, la mobilità e l'insediamento.

La politica per l'ambiente è costruita a partire dal riconoscimento di un sistema ambientale della provincia di Pescara, costruito da tutte le aree, non necessariamente contigue che assumono un ruolo importante per il funzionamento ecologico. Le parti di territorio che costituiscono il sistema ambientale sono diversamente nominate dal piano in relazione alla loro differente natura e alle differenti prestazioni che svolgono all'interno del sistema.

4.3.2 Analisi di coerenza orizzontale

Dopo aver messo a confronto il documento in corso di valutazione con la programmazione degli enti sovraordinati, è fondamentale effettuare l'analisi della coerenza degli obiettivi proposti e delle azioni che scaturiscono da essi con gli strumenti di programmazione alla stessa scala comunale.

PIANI DI LIVELLO COMUNALE		
Piano	Descrizione	Anno di riferimento
PRG	Piano Regolatore Generale	2007
Piano Acustico	Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale di Pescara	2009
PGTU	Piano Generale del Traffico Urbano	2005
	Piano di Rischio Aeroportuale	2014
	Studio di Microzonazione Sismica di Livello 1	2015
	Piano Protezione civile Comunale	2013

Il Piano Regolatore Generale

L'area oggetto di variante (PP.1) ricade all'interno della sottozona B7- "*trasformazione integrale*" del PRG vigente. Il Piano particolareggiato n.1 (fig. 1), secondo il PRG (art. 37, punto a delle NTA) è "*destinato alla*

creazione di un “nuovo luogo urbano” nella zona cerniera più centrale della città, alla integrazione formale e morfologica delle varie realtà urbane in esso incluse, alla realizzazione di un quadro organico della mobilità, alla necessità di una articolazione e gerarchizzazione degli spazi pubblici (vie e piazze) da pedonalizzare o attrezzare in un sistema di verde pubblico diffuso”.

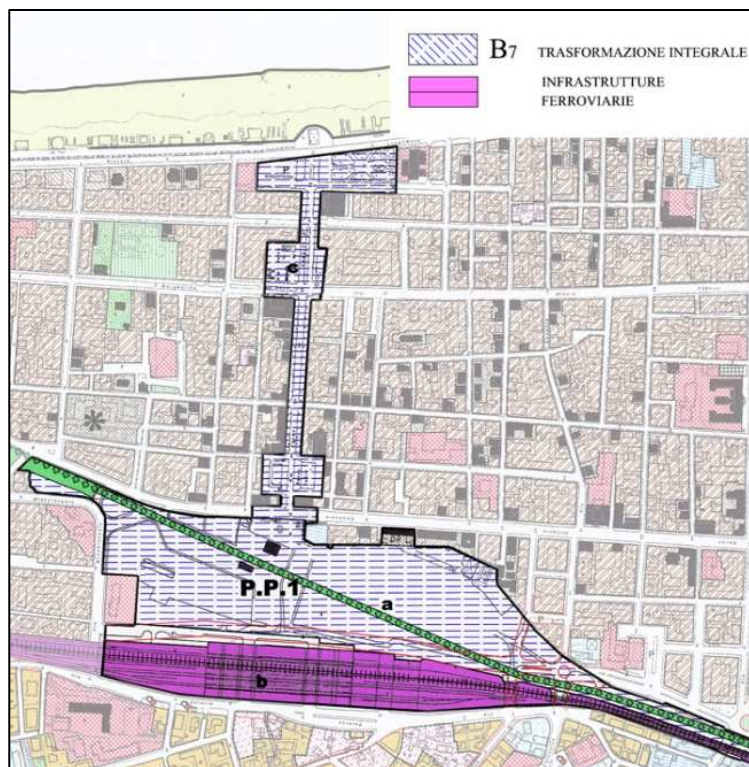


Fig. 1: Stralcio zonizzazione PRG vigente

Comprende:

- l'area di risulta (ex stazione ferroviaria) ed i relativi impianti
- le aree interessate dal rilevato ferroviario e quelle ad esso contigue fino al fiume
- l'asse di corso Umberto e le piazze dislocate lungo il suo percorso fino al mare

Con riferimento alle predette aree il P.R.G. ha individuato n. 3 sub ambiti di intervento:

- sub ambito a – area di risulta
- sub ambito b – aree sommerse
- sub ambito c – asse di corso Umberto

Essi potranno essere oggetto di un unico strumento urbanistico o più strumenti urbanistici con riferimento ai singoli sub ambiti individuati.

I sub-ambiti del PP.1 sono:

- sub ambito A – area di risulta (ex stazione ferroviaria) e relativi impianti;
- sub ambito B – aree interessate dal rilevato ferroviario e quelle ad esso contigue fino al fiume;
- sub ambito C – asse di Corso Umberto e le piazze dislocate lungo il suo percorso fino al mare.

In particolare il sub-ambito A, oggetto dell'intervento, dovrà assicurare:

- *una migliore precisazione delle funzioni dell'area, intesa essenzialmente come "vuoto urbano", dove deve essere prevalente la funzione di parco centrale in superficie e di parcheggi interrati al servizio del centro commerciale naturale esistente e funzionali alla creazione di zone pedonalizzate. Le altre funzioni pubbliche consentite sono quelle relative all'interscambio dei mezzi di trasporto pubblico, possibilmente nel rilevato ferroviario (soprattutto attraverso la creazione di parcheggi, anche interrati, nel numero richiesto dal Piano Urbano della Mobilità e dal Piano Parcheggi e comunque in numero adeguato a consentire la sosta ai residenti e il parcheggio agli utenti del centro commerciale naturale che potrà così essere riqualificato anche mediante la successiva creazione di zone pedonalizzate negli spazi pubblici del sub ambito c) e alla creazione di un "polo culturale comunale";*
- *la riconnessione del predetto parco con il sistema ambientale del fiume e degli altri parchi della città;*
- *il potenziamento dell'accessibilità veicolare al parcheggio che dovrà essere assicurata da nord da sud e da ovest con interventi strutturali sulla viabilità di carattere straordinario ed innovativo.*

Inoltre, la superficie territoriale (S.T.) di riferimento dell'intero solo ambito, individuato e perimetrato nella tavola di zonizzazione del P.R.G., è di circa mq 129.000 ; essa dovrà essere ripartita nel rispetto dei seguenti limiti:

- a) almeno il 80% della S.T. dovrà essere riservata a verde pubblico*
- b) non più del 10% della S.T. dovrà essere riservata a spazi per servizi pubblici o d'interesse pubblico e strutture per attività culturali e del tempo libero (teatro, musica, ecc.)*
- c) la restante percentuale della S.T. dovrà essere riservata a viabilità, piazze e spazi d'incontro integrati per l'intrattenimento.*

Il P.P. sub ambito B, invece, dovrà assicurare:

- a) un'elevata permeabilità anche trasversale tra gli spazi a cavallo del rilevato ferroviario;*
- b) il recupero degli spazi sottostanti l'impalcato ferroviario, attualmente occupati dal terrapieno che consenta un migliore collegamento veicolare e pedonale anche interrato con il sub ambito;*
- c) il mantenimento dei locali ad uso ferroviario;*
- d) il recupero degli spazi sotto il rilevato ferroviario per l'autostazione.*

Il P.P. sub ambito c dovrà assicurare:

- *la riconnessione dell'area di risulta con il mare, attraverso la definizione del ruolo e delle funzioni di C/so Umberto in un contesto di arredo unitario anche pedonale;*
- *la riqualificazione del sistema degli spazi pubblici provenienti dal lungomare, facilitando la mobilità e le percorrenze pedonali e ciclabili e valutando l'opportunità di creare un'area pedonale integrale con sottopassi viari. la risoluzione del rapporto del costruito con gli impianti vegetazionali esistenti e le infrastrutture di progetto;*
- *la riconfigurazione dei fronti di affaccio sull'asse di C/so Umberto definendo materiali e colori per azioni di restauro e di nuova sistemazione da parte dei privati.*
- *Il P.P. sub ambito c valuterà anche la possibilità di realizzare, previi opportuni studi, un pontile a mare su palafitte in prosecuzione dell'asta viaria di Corso Umberto avente uno sviluppo lineare di circa ml 250."*

Il Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale di Pescara.

La Legge quadro n. 447/95 indica, all'art. 6, tra le competenze dei Comuni, la classificazione acustica del territorio secondo i criteri previsti dalla legge regionale. Con il piano di classificazione acustica il territorio comunale viene suddiviso in 6 zone acusticamente omogenee – in applicazione dell'art. 1, comma 2 del D.P.C.M. 14/11/97 – tenendo conto delle preesistenti destinazioni d'uso come desumibili dagli strumenti urbanistici in vigore.

Il D.P.C.M. 14/11/1997 fissa per ciascuna classe, i limiti massimi di esposizione al rumore all'interno di ogni zona territoriale, indicando come indicatore il livello continuo equivalente di pressione ponderato "A" espresso in dB(A) ed associando ad ogni zona quattro coppie di valori limite, uno per il periodo di riferimento diurno (dalle ore 6.00 alle ore 22.00) ed uno per quello notturno (dalle ore 22.00 alle ore 6.00).

Due coppie sono:

- valori limite di emissione;
- valori limite di immissione (suddivisi in assoluti e differenziali).

Le altre due coppie, relative alla pianificazione delle azioni di risanamento, sono:

- valori di attenzione;
- valori di qualità.

Le aree in oggetto ricadono nella IV classe - aree di intensa attività umana: *“rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità delle strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree aeroportuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie”*.

Il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)** costituisce il primo di tre livelli di progettazione in cui è articolato il Piano Urbano del Traffico (PUT). Esso è inteso quale progetto preliminare volto al soddisfacimento complessivo della domanda di mobilità che tenga conto delle diverse esigenze, spesso contrastanti, di tutti i protagonisti della mobilità urbana: residenti e operatori, pedoni, ciclisti e automobilisti, trasporto collettivo e trasporto merci.

Un approccio multi-disciplinare e, in questo senso, l'unico in grado di garantire soluzioni accettabili, oltre che sotto il profilo funzionale, dal punto di vista sociale, ambientale e della sicurezza. Gli obiettivi e i contenuti di carattere generale del Piano del Traffico Urbano sono dettati dalle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico”, emanate nel 1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici in attuazione dell'art. 36 del D.lgs 30 aprile 1992, n. 285 (nuovo codice della strada).

Il Piano di Rischio Aeroportuale. L'area oggetto del presente rapporto risultano decentrate rispetto all'asse di decollo e atterraggio, quindi non interessate dalle zone di tutela A, B, C o D regolate dal Piano di Rischio Aeroportuale approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 26 del 07/04/2014.

La **Microzonazione Sismica** di Livello 1 dell'intero territorio comunale, redatta ai sensi e per le finalità di cui all'art.5 e all'art. 19, comma 5 della LR 18/2011 e ss.mm.ii., è stata validata con attestato regionale del 4 agosto 2015. I risultati relativi alla fascia costiera a nord del Fiume Pescara, sono esposti nelle tavole tematiche di analisi e sintesi della MZS1. Nello specifico, nella Carta Geologico Tecnica, i terreni superficiali della fascia costiera su cui è collocata l'area oggetto del presente rapporto, sono indicati con l'acronimo SPI (depositi di spiaggia), così descritti: *depositi di ambiente dunale e tidale, di retrobarra o retroduna, composti da sabbia fine ben cernita e sciolta. In prossimità delle foci fluviali sono presenti livelli argilloso-siltosi e sabbioso-ghiaiosi, ricchi in materiale organico. Sono presenti macrofaune a bivalvi e gasteropodi e*

microfauna a nannofossili calcarei e foraminiferi. Età: Olocene. Inoltre, nella parte più a sud dell'area di risulta, vengono individuate altre due unità litotecniche: ant-G (depositi antropici, materiali di riporto antropico, rilevati stradali, accumuli residuali di cava, colmate etc., coincidenti con i rilevati ferroviari, e AT (depositi alluvionali terrazzati della porzione interna e meridionale dell'ambito) depositi appartenenti alla piana e a terrazzi fluviali (at3) sono prevalentemente composti da lenti discontinue di limi – argillosi e argille limose a forte componente organica e livelli torbosi da poco consistenti a inconsistenti con lenti ghiaioso – sabbiose e sabbioso – ghiaiose moderatamente addensate. L'orizzonte superficiale è localmente indurito per essiccazione. Hanno spessore che varia da 40 a 50 metri con ispessimento verso est nel dopo centro, fino a 12 – 15 metri ai margini.

Nella Carta delle Microzone Omogenee in Prospettiva Sismica, invece, la singola MOPS viene individuata come sintesi dei risultati delle carte precedenti. Come riportato nella Relazione allo Studio di MZS1, al livello di approfondimento 1 le condizioni che definiscono una zona di attenzione sono dettate dagli Standard di rappresentazione MZS - Versione 3.0 (Commissione Tecnica per la Microzonazione Sismica - ex OPCM 3907/2010), dalle quali si riporta che: *“le zone di attenzione corrispondono alle “zone suscettibili di instabilità” originariamente previste da ICMS (2008) e che vengono riferite al Livello 1 degli studi di MS. Tale nuova denominazione (Zona di Attenzione, ZA) si è resa necessaria per indicare che nel Livello 1 (e 2), tali zone hanno un livello di approfondimento comparabile con le altre zone di questo livello e pertanto non possono essere ancora classificate come zone effettivamente instabili, fintanto che non vengano esperiti i necessari approfondimenti propri del Livello 3. In questo modo le ZA vengono differenziate in maniera esplicita dalle “zone suscettibili di instabilità” (ZS, vedi capitolo 1.1.4), che possono essere identificate solo nel momento in cui vengono effettuati approfondimenti di tipo quantitativo: Per le zone suscettibili di liquefazioni vengono definiti due tipi di zone di attenzione: ZALQ1 e ZALQ2 .*

Le ZALQ1 sono le zone nelle quali gli studi di livello 1 hanno verificato che esistono 4 condizioni predisponenti: terreni sabbiosi; falda a profondità inferiore a 15 m; magnitudo M_w superiore a 5; accelerazione massime in superficie (pga) $>0,1g$.

Le ZALQ2 sono zone in cui sussistono solo le prime 3 condizioni, mentre per la quarta ($pga>0,1g$) è necessaria una verifica nei livelli di approfondimento superiori.

Mentre le ZALQ2 non sono presenti sul territorio comunale, le ZALQ1 sono molto estese e interessano gran parte della zona pianeggiante. Le condizioni *magnitudo M_w superiore a 5 e accelerazione massime in superficie (pga) $>0,1g$* , sono sempre verificate. La condizione *falda a profondità inferiore a 15 m*, è sempre verificata per la porzione pianeggiante del territorio comunale (la fascia oggetto di PDC presenta una falda di tipo freatico posta qualche centimetro al di sopra del livello m.m.). Ne consegue che la presenza di orizzonti sabbiosi comporta necessariamente l'inserimento di una zona tra le ZALQ1.

Per tutto quanto sopra gli studi condotti hanno verificato che tutta la porzione di territorio oggetto del Progetto di riqualificazione in Variante al PRG è classificabile *"ZALQ1 Zona di Attenzione per liquefazione"*.

Il Piano di Protezione Civile Comunale, redatto sulla base del Manuale Operativo per la Predisposizione di un Piano Comunale o Intercomunale di Protezione Civile, costituisce un modello tecnico-organizzativo al fine di fronteggiare eventi che, nell'ambito del territorio comunale di Pescara, possono produrre effetti dannosi sulla popolazione, sull'ambiente e sui beni. Tale piano rappresenta uno strumento (non strutturale) di previsione e mitigazione del rischio e attraverso cui si mettono in campo azioni in difesa della comunità.

Il Piano, predisposto dal *Dipartimento Attività Tecniche Energetiche ed Ambientali* del Comune di Pescara, è costituito dalla Relazione Generale, nel quale sono descritti gli *scenari di evento attesi*, e dai Piani Operativi di Emergenza che definiscono, per ogni singolo scenario di rischio ipotizzato, il *modello d'intervento*, cioè

l'insieme delle attività coordinate e delle procedure da attuarsi in favore dei cittadini esposti ad un evento in atto. Il Piano Comunale Generale di Protezione Civile è strutturato in tre parti fondamentali:

1. PARTE GENERALE in cui si raccolgono tutte le informazioni relative alla conoscenza del territorio, alla popolazione ed alla elaborazione degli scenari di rischio;
2. PIANIFICAZIONE del territorio comunale inteso come l'individuazione delle reti infrastrutturali utili ai fini di protezione civile, delle aree di emergenza destinate ad accogliere sia la popolazione, sia i soccorritori e sia le risorse disponibili;
3. MODELLO ORGANIZZATIVO E RISORSE DISPONIBILI che consiste nell'individuazione degli Enti, dei soggetti, delle competenze e delle risorse alle quali la "macchina comunale" di protezione civile può attingere per fronteggiare un evento calamitoso.

Nello specifico, nella Tav. 01 Aree, Infrastrutture ed Edifici di Emergenza, sono individuate con colore verde le aree destinate per la prima accoglienza della popolazione e raggiungibili attraverso un percorso sicuro pedonale. Tali aree, rappresentate da piazze, parcheggi, slarghi stradali, ecc., la popolazione riceve le prime informazioni e i primi generi di conforto in attesa di essere trasferita in aree di accoglienza più sicure. Nel Piano il territorio comunale è stato suddiviso in 38 ambiti cittadini ad ognuno dei quali corrisponde un'area di attesa che è stata individuata in modo tale che questa fosse ubicata in posizione baricentrica rispetto all'ambito che sottende. L'area oggetto del presente rapporto contiene un'area di attesa della popolazione individuata come AT 13 – parcheggio pubblico in via Michelangelo.

4.4 Ambiti di influenza spazio-temporale della variante di piano

In termini generali l'identificazione dell'ambito spazio-temporale d'intervento della variante si concentra su una prima analisi degli effetti che l'attuazione della variante potrebbe comportare, sulla identificazione delle aree che potrebbero esserne interessate e sulla determinazione della scala temporale dei potenziali impatti.

L'identificazione dell'ambito spazio-temporale coincide con l'area nella quale potranno manifestarsi gli effetti degli obiettivi ambientali della variante.

Occorre sottolineare che nella Valutazione Ambientale della variante la stima di tali effetti non si limita a considerare gli impatti dovuti alle singole opere, ma deve individuare i possibili effetti cumulativi nello spazio e nel tempo prodotti dalla realizzazione di interventi diversi su uno stesso territorio.

Tale fase consente, in particolare, il raggiungimento di due importanti risultati:

- la definizione della scala di lavoro, delimitazione spazio-temporale dell'area interessata;
- l'identificazione delle possibili tipologie di intervento e degli effetti cumulativi, sinergici e/o impatti significativi sulla salute umana e sull'ecosistema.

Dall'esame dei possibili effetti diretti e cumulativi generabili dagli obiettivi strategici, si stima che i potenziali effetti potranno manifestarsi nel decennio successivo a quello previsto per la completa attuazione dello strumento.

4.5 Definizione autorità con competenza ambientale coinvolte per la consultazione

Vengono in seguito definite le ACA da coinvolgere nella consultazione per l'ottenimento dei pareri

ACA	Motivazioni
Ministeri - Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio - Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio dell'Abruzzo	In relazione alle possibili interferenze del piano con il patrimonio culturale da intendersi l'insieme costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici
Regione Abruzzo - DPC- Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e politiche Ambientali - Servizio Valutazione Ambientale - Servizio Genio Civile Pescara - Servizio Risorse del Territorio e Attività Estrattive - Servizio Gestione e Qualità delle Acque - Servizio Politica Energetica, Qualità dell'Aria e SINA - Servizio Gestione dei Rifiuti - Servizio Difesa del Suolo - Servizio Prevenzione dei Rischi di PC - Servizio Programmazione Attività di PC - DPE- Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica - Servizio Pianificazione e Programmazione dei Trasporti - Servizio Reti Ferroviarie, Viabilità, Sicurezza Stradale e Impianti Fissi - Servizio di Trasporto Pubblico - DPH- Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio - Servizio Governo del Territorio, Beni Ambientali, Aree Protette e Paesaggio	- In relazione alle possibili interferenze del piano con gli aspetti ambientali e paesaggistici del territorio - In relazione alle possibili interferenze del piano con Aria, Acqua, Rifiuti, Energia - In relazione alle possibili interferenze del piano con il paesaggio, l'assetto idrogeologico, idraulico - In relazione alle possibili interferenze del piano con gli aspetti ambientali relativi alla risorsa suolo
Provincia di Pescara - Settore I Pianificazione Territoriale, Lavori Pubblici, Viabilità, Edilizia Scolastica, Patrimonio - Servizio Pianificazione Territoriale, Demanio Stradale e Espropri	- In relazione alle possibili interferenze del piano con il paesaggio, l'assetto idrogeologico, idraulico - In relazione alle possibili interferenze del piano con Aria, Acqua, Rifiuti, Energia - In relazione alle possibili interferenze del piano con la viabilità esistente
ARTA Abruzzo Direzione Centrale	In relazione alle possibili interferenze del piano con Aria, Acqua e Suolo
Autorità dei Bacini di rilievo Regionale	In relazione alle possibili interferenze del piano con gli aspetti relativi alla difesa del suolo
ATO Abruzzo	In relazione alle possibili interferenze del piano con il ciclo idrico integrato (approvvigionamento/consumi, scarichi, depurazione, ecc)
ASL - Dipartimento di Prevenzione –	In relazione alle possibili interferenze del piano

Ufficio Igiene Epidemiologia e Sanità Pubblica	con la salute umana
RFI (Rete Ferroviaria Italiana)	- In relazione alle possibili interferenze del piano con le aree di RFI
TUA spa	- In relazione alle possibili interferenze del piano e la rete di trasporti

4.5.1 Modalità di consultazione

Le consultazioni con le ACA saranno attivate mediante pubblicazione degli elaborati relativi al procedimento VAS (Rapporti, Sintesi, Documenti) nell'Albo pretorio del Comune e invio telematico dei formati digitali per Posta Elettronica Certificata alle Autorità suddette.

4.6 Analisi Preliminare del contesto di riferimento

La definizione dell'ambito di influenza ha l'obiettivo di porre in evidenza il contesto di riferimento del progetto: gli ambiti di analisi, le interrelazioni, le sensibilità, gli elementi di criticità in relazione al contesto comunale.

4.6.1 Analisi dei caratteri territoriali

Per quanto riguarda la definizione dei caratteri territoriali, si è fatto riferimento all'intero territorio comunale, in quanto si ritiene opportuno, ai fini della implementazione delle azioni previste dal progetto, occorra tener presente che l'area oggetto di valutazione rappresenta un sistema aperto alle influenze provenienti dall'esterno.

La città di Pescara rappresenta il Comune più grande della Regione Abruzzo, con una popolazione - al 31 maggio 2014 - pari a 121.470 abitanti. La sua superficie comunale, di poco più di 34 chilometri quadrati, determina una tra le più alte densità abitative italiane (la sesta dopo Napoli, Milano, Palermo, Torino e Firenze), pari ad oltre 3.600 abitanti per chilometro quadrato. Geograficamente, la città si trova al centro di una cosiddetta Area Vasta definita all'interno di un semicerchio di circa 20 chilometri di raggio in cui si trovano una trentina di Comuni (tra cui anche un'altra città capoluogo) la cui popolazione supera i 460.000 abitanti. Il centro urbano di Pescara include attrezzature, pubbliche e private, che costituiscono un riferimento a livello di Area Vasta e in particolare per i comuni limitrofi, attrezzature scolastiche e formative che attirano studenti anche dei comuni vicini, servizi collettivi che attirano utenti dai comuni contermini. Pescara è anche un importante snodo territoriale per il trasporto, soprattutto per quanto riguarda la rete ferroviaria. In prossimità del centro urbano si trova l'area di risulta ferroviaria e la stazione ferroviaria, nodo di scambio e potenziamento del sistema del trasporto pubblico plurimodale.

Tale area è caratterizzata dal rapporto problematico con il centro urbano e dal forte stato di degrado generato dalla presenza di aree abbandonate e degradate che si sono venute a creare a seguito della sopraelevazione della stazione. Dopo la rimozione delle rotaie l'area è passata al Comune ed è stata adibita a parcheggio pubblico per autobus ed autovetture. La mancata messa a sistema delle risorse e delle attrezzature esistenti (in senso fisico di scarsa ottimizzazione e razionalizzazione nella gestione degli spazi e dei servizi), l'accessibilità insufficiente, così come la rete della mobilità, il sistema della sosta, i collegamenti pedonali e alternativi inadeguati, hanno reso quest'area un grande vuoto urbano, un'area "isolata" rispetto il contesto in cui si colloca.

Si tratta di un'area urbana ben definita, ubicata nel cuore del centro urbano di Pescara, posta di fronte alla stazione ferroviaria, a circa 700 m dal mare che si estende su un'area di circa 12 ha, occupata in minima parte da strutture relitte. Un importante vuoto urbano delimitato dalla nuova stazione con i relativi fasci ferroviari (ad ovest), da fabbricati per civile abitazione lungo le strade che lambiscono gli altri lati del sito, e dalla vicinanza alle arterie pedonali principali del centro di Pescara, tra le quali Corso Umberto I che collega l'area al lungomare. L'area ha una rilevanza particolare all'interno del tessuto urbano, dovuta alla sua notevole estensione e alla sua posizione centrale.

L'accesso all'area è possibile sia dalla piazza della vecchia stazione, quindi da Corso Vittorio, sia da via de Gasperi. Il doppio ingresso-uscita ne fa la meta ideale per chi voglia parcheggiare provenendo da sud sud-ovest senza dover attraversare il traffico del centro.

L'attuale uso del suolo comprende:

- aree di servizio alla mobilità (piazzale adibito a terminal autolinee e tracciati di mobilità interni all'area);
- commercio (commercio ambulante ed occasionale);
- parcheggio per circa 2100 posti auto a pagamento;
- attrezzature urbane (ex stazione ferroviaria, attualmente sede dell'osservatorio di astrofisica ed ex serbatoio dell'acqua);

Attualmente a Pescara non esiste un'offerta di spazi pubblici paragonabile, per dimensioni e tipologia, a quella potenzialmente realizzabile nell'area di risulta. Ad eccezione della Pineta Dannunziana nella parte sud della città e di altri parchi centrali di ridotte dimensioni (quali quelli del Florida, di Villa Sabucchi, di Villa De Riseis...), la dotazione di verde e, più in generale, di spazi collettivi per aggregazione, passeggio, tempo libero, attività sportive, è tutta concentrata, nella parte nord della città, in luoghi attrezzati per scopi affini, spazi caricati di valenze identitarie ma di scarsa qualità urbana.

A livello infrastrutturale, il principale asse di collegamento nord-sud di questo tratto di città è rappresentato da via Enzo Ferrari, posto a ridosso del limite fisico dell'impalcato ferroviario mentre Via Bassani-Pavone, asse di collegamento tra Via De Gasperi e Via Michelangelo, intercetta il flusso di traffico di Corso Vittorio Emanuele II da quando su questo è interdetto in direzione Nord-Sud e consentito con limitazioni in direzione Sud-Nord.

L'apertura del nuovo ponte sul fiume Pescara, in corrispondenza di via Gran Sasso che consentirà il collegamento diretto con gli assi viari di Pescara Porta Nuova e con l'Asse Attrezzato di penetrazione trasversale dalla costa alle aree interne della Val Pescara, comporterà un ulteriore aumento di carico dei flussi in questo tratto.

Oltre alle corsie della viabilità ordinaria, il progetto prevede l'interramento in trincea anche di quelle dedicate agli autobus e delle banchine di sbarco ed imbarco dei passeggeri, separando così (anche visivamente) le attività legate al consistente traffico degli autobus da quelle previste all'interno del Parco.

4.6.2 Analisi degli aspetti sociali

L'area oggetto di intervento è uno spazio urbano dismesso recuperato in seguito alla riorganizzazione del sistema ferroviario pescarese, il quale condensa al suo interno problematiche relative al degrado fisico e alla marginalità sociale, accentuate da un'eccessiva monofunzionalizzazione delle aree attorno allo scalo ferroviario, determinando progressivamente una "frattura urbana". Il sito insiste, come visto precedentemente, in una zona ad uso residenziale e commerciale, ad eccezione dell'area posta immediatamente ad ovest dello stesso occupata interamente dalla nuova stazione sopraelevata. Questo luogo suscita un senso di insicurezza dato dallo spaesamento, che una sorta di "terra di nessuno" provoca nel fruitore, nonostante la frequentazione intensa di alcuni suoi elementi (la stazione, i parcheggi ...) e il

potenziale valore di altri (vicinanza al centro urbano e al lungomare). È evidente che nell'area gravitano la popolazione residente e i non residenti, intesi come viaggiatori e consumatori presso i numerosi negozi vicini. Ci si trova, dunque, davanti al paradosso per cui una cospicua area localizzata in ambito centrale, risulta utilizzata in maniera incongrua, sottoutilizzata, configurandosi come fattore negativo per la città. Si tratta soprattutto di una condizione fisico urbana frammentata e caotica, che costituisce una terminazione del tessuto consolidato e degli spazi pubblici ad esso connessi, più che di una situazione di emergenza sociale. Peraltro, se lo stesso senso di isolamento rappresentato da questo spazio urbano poteva anche essere tollerabile in passato da una città in espansione che vedeva il turismo prettamente confinato nella zona più a mare, diventa oggi del tutto insostenibile alla luce della volontà di rimettere in contatto la città consolidata dei residenti e quella turistica. Per questo è maturata la consapevolezza che l'area di risulta ferroviaria rappresenti una occasione eccezionale per riportare in continuità fisica la città, anche attraverso la costruzione di spazi aperti, di funzioni e di architetture di qualità.

Il progetto proposto rilancia dunque la questione della riqualificazione dell'area di risulta ponendola in un quadro più ampio e articolato e in una prospettiva di trasformazione socio-economica del territorio pescarese che traguarda vari aspetti, dal welfare alla valorizzazione delle identità culturali e dei valori sostenibili e ambientali, un centro di riferimento per la città.

4.6.3 Analisi delle tematiche ambientali: la potenziale contaminazione dei terreni e delle acque di falda

Nell'anno 2005 all'interno dell'area della ex stazione ferroviaria, per la quale già erano in atto proposte di riqualificazione, è stata effettuata, per conto del Comune, una campagna di indagine geognostica e analitica sui terreni e sulle acque sotterranee al fine di chiarirne lo stato di qualità ambientale. Lo studio realizzato dal Dott. Geol. E. Rossetti, redatto in linea con l'allora vigente normativa tecnica di cui al D.M. 471/99, e denominato "caratterizzazione ambientale preliminare" sintetizzava i risultati ottenuti dall'esecuzione di sondaggi geognostici e analisi chimiche sui campioni estratti di terreno e acque sotterranee. Seppur in via preliminare lo studio ricostruisce il modello litostratigrafico locale, la superficie piezometrica e fornisce una prima individuazione delle potenziali contaminazioni. Le indagini geognostiche condotte sono state valutate, per gli aspetti litotecnici e stratigrafici, e sintetizzati nello studio di microzonazione sismica di livello 1 dell'intero territorio comunale e richiamato al *par. 4.3.2 Analisi di coerenza orizzontale*.

Relativamente agli aspetti ambientali occorre evidenziare che, a seguito di indagine penale, l'intero carteggio è stato sequestrato dall'organo inquirente. Solo poche settimane fa, una volta conclusasi la procedura penale, il Comune ha potuto provvedere a reperire l'intera documentazione sequestrata c/o il Tribunale Penale di Pescara e si è potuta avviare la procedura ambientale con la comunicazione resa ai sensi dell'art. 244 del TU Ambiente (DLgs 152/2006 e ss. mm. e ii.).

Alla comunicazione ex art. 244 del TU Ambiente, l'ufficio comunale competente alla gestione dei siti contaminati si è adoperato proponendo al Sindaco di provvedere, utilizzando le prerogative/poteri di cui all'art. 50 del TUEL, con l'adozione di immediate misure precauzionali. Dalla relazione istruttoria del Servizio Geologia, Siti Contaminati, VAS e BBAA risulta, infatti, che: "(...) dall'esame della documentazione tecnica allegata alla comunicazione si evince che è stata utilizzata la metodologia analitica coerente con l'allora vigente D.M. 471/1999, oggi abrogato. In particolare la concentrazione degli analiti veniva misurata sul campione di acqua c.d. *tal quale* e non già sul *filtrato*, come stabilito dall'attuale T.U. Ambiente. La conseguenza è che le concentrazioni risultano tendenzialmente sovrastimate e quindi lo scenario reale è presumibilmente meno critico di quanto rappresentato. Ciononostante, nelle more dell'esecuzione di nuove analisi che possano fotografare il reale livello di contaminazione delle aree, risulta opportuno adottare una condotta prudentiale volta ad abbattere ogni rischio per la salute pubblica e la diffusione

incontrollata degli analiti che superano le Concentrazioni Soglia di Contaminazione (Ferro, Piombo, Tetracloroetilene, idrocarburi). Per quanto sopra, ancorché dichiarata un'"*assenza di rischio immediato per l'ambiente e la salute pubblica*" in quanto l'area risulta "*in gran parte asfaltata ad eccezione delle aiuole separatorie degli stalli*", a parere degli scriventi l'eventuale uso delle acque sotterranee potrebbe costituire un potenziale rischio per la salute umana e pertanto si rende necessario il ricorso ai poteri di ordinanza in capo al Sindaco di cui all'art. 50 del T.U.E.L. (...)"

Il Sindaco ha coerentemente emesso l'Ordinanza n. 191 del 19 ottobre 2016, per "l'inibizione dell'emungimento e dell'uso delle acque di falda, ad eccezione degli emungimenti strettamente necessari agli studi idrogeologici, al prelievo dei campioni a scopi analitici o per trattamenti di messa in sicurezza/bonifica per una distanza di cento metri a monte del sito e trecento metri a valle come da allegata planimetria, sino all'acquisizione di dati rassicuranti e comunque sino a nuova ordinanza di rettifica".

Alla luce di quanto sopra il Comune sta predisponendo nuove indagini sui campioni delle acque che, riferiti alla normativa vigente, possano aggiornare l'effettivo stato di contaminazione. I risultati dovranno essere esposti in sede di redazione del R.A. e del rapporto preliminare di verifica a V.I.A.. La proposta progettuale terrà conto delle eventuali attività di approfondimento per la ricostruzione del modello concettuale e della caratterizzazione ambientale fino alle attività di smaltimento dei rifiuti presenti (intesi come massicciate stradali, asfalti, bitumi, eventuali rami di rotaie ancora sepolte, terreni contaminati da smaltire etc.) e di eventuali interventi di messa in sicurezza permanente/bonifica, ovvero delle procedure di cui alla parte quarta del TU Ambiente. Il soggetto attuatore, in sintesi, nel rispetto delle procedure di cui alla parte quarta del TU Ambiente, dovrà garantire il raggiungimento di una qualità ambientale delle acque sotterranee, del suolo e del sottosuolo compatibile all'uso previsto.

4.7 Sistema degli indicatori

Per la valutazione degli aspetti pertinenti lo stato attuale dell'ambiente, delle dinamiche territoriali, degli elementi di pressione e della evoluzione probabile dello stato dell'ambiente, risulta utile il ricorso a indicatori, e cioè a parametri sintetici e rappresentativi delle problematiche indagate. L'indicatore sintetizza una valutazione, esprime un trend, traduce operativamente un criterio. La scelta e l'uso di un particolare indicatore sono strettamente collegati allo scopo che si vuole raggiungere. Può essere definito anche come la misura di un obiettivo da raggiungere, di una risorsa da mobilitare, di un output da produrre o di una variabile di contesto.

L'efficacia attesa di un procedimento di VAS è quindi duplice:

1. da un lato ci si aspetta di avviare un processo che sia capace di monitorare nel tempo gli effetti e gli impatti delle previsioni della variante urbanistica sull'ambiente;
2. dall'altro si chiede alla VAS di orientare "ex ante" le decisioni della variante urbanistica, fornendo elementi di valutazione preventiva in grado di aumentare il livello di consapevolezza delle scelte.

Per raggiungere il primo risultato atteso, la VAS deve costruire un sistema di indicatori ambientali capaci di rappresentare compiutamente lo stato di salute "attuale" dell'ambiente, da porre alla base di un processo di monitoraggio che sarà capace di mostrare nel tempo gli eventuali scostamenti dei livelli di qualità dell'ambiente da imputare all'attuazione della variante. Questo "set" di indicatori potrà essere il più ampio possibile, con la sola caratteristica che gli indicatori siano disponibili all'oggi, nonché presumibilmente

misurabili nel corso del tempo, e soprattutto che l'eventuale modificazione degli stessi indicatori sia inequivocabilmente imputabile ad effetti connessi all'attuazione della variante.

A questo scopo, nel presente processo di VAS sarà definita una prima serie di "indicatori ambientali", organizzati in base agli aspetti biologici, geologici ed antropici del contesto ambientale, che saranno sottoposti ad un monitoraggio per verificarne le eventuali modificazioni allo scopo di porre in essere possibili azioni correttive in corso di attuazione della variante.

Per raggiungere il secondo obiettivo, invece, la VAS deve selezionare un insieme più ristretto di indicatori che abbiano caratteristiche differenti per poter essere utilizzati come strumento di aiuto alla decisione. Questi indicatori devono innanzitutto essere riferiti a processi direttamente influenzabili dalle scelte della variante urbanistica. Deve poi essere possibile non solo misurarne lo stato attuale, ma anche prevederne l'incremento per effetto della variante. Infine devono essere indicatori che pur avendo caratteristiche prettamente urbanistiche, abbiano riconosciuta influenza sullo stato dell'ambiente (ad esempio, la dotazione di verde urbano).

A questo scopo, sarà definita una seconda serie di "indicatori urbanistici", nella quale saranno ricompresi solo indicatori con le suddette tre caratteristiche e che nel caso specifico potranno essere utili a "misurare" non solo il differenziale previsto tra stato attuale e stato di progetto **ma anche lo "scarto" tra le previsioni del PRG e quelle del Progetto di Riqualificazione, in Variante al PRG, proposto.**

4.7.1 Definizione e caratteristiche degli indicatori

Un' indicatore può essere definito come uno strumento per rappresentare una realtà complessa, cioè un parametro tale che ci permetta di conoscere le caratteristiche di un determinato fenomeno; come uno strumento di misura che esprime informazioni circa un determinato elemento di indagine. La funzione base degli indicatori è quella di indicare lo stato o la variazione di stato nel tempo di un fenomeno che non sia di per sé assoggettabile a misurazione diretta.

In termini generali, un indicatore è caratterizzato dai seguenti aspetti: obiettivo, funzione, contenuto, numero e tipo di variabili coinvolte nella scala di riferimento, livello di formalizzazione e capacità di costruire processi di conoscenza. L'obiettivo dell'indicatore è costituito dalla scopo in riferimento al quale l'indicatore è analizzato; a tale proposito è possibile sostenere che in ogni caso l'indicatore mira a raggiungere, tra i suoi obiettivi, quello dello sviluppo sostenibile.

La funzione identifica il rapporto tra il contenuto dell'indicatore e l'obiettivo per il quale esso è stato ideato; è possibile individuare varie funzioni: quella ricognitiva, quella orientativa e quella valutativa, in riferimento, rispettivamente, alla conoscenza dello stato di fatto di un determinato fenomeno, alla capacità di sviluppare linee guida per una politica o una scelta di progetto, alla capacità di arrivare a valutare un piano o un programma. Riguardo alle variabili, ogni indicatore può essere in grado di mettere in relazione due o più variabili, ad esempio ponendo in relazione forme d'economia e condizioni sociali.

La formalizzazione dell'indicatore può inoltre essere, come vedremo successivamente, di tipo qualitativo o quantitativo.

Un altro aspetto fondamentale da sottolineare è che gli indicatori non sono applicabili sempre e allo stesso modo in ogni contesto di studio. A seconda del contesto morfologico e territoriale in cui ci troviamo, ci saranno indicatori più idonei ad essere analizzati rispetto ad altri. E' chiaro dunque che la scelta degli indicatori deve essere effettuata oltre che in base al contesto specifico di riferimento, e quindi alla dimensione e tipologia dell'ambito territoriale in esame, anche in merito alla loro capacità di essere scientificamente provati, misurabili, riproducibili, affidabili e ripetibili nel tempo. Questo al fine di poter condurre nel tempo azioni di confronto e di monitoraggio adeguate e flessibili.

Esistono sostanzialmente due tipi di indicatori: qualitativi e quantitativi. I primi sono indicatori che esprimono un giudizio sullo stato di fatto dell'ambiente attraverso l'analisi degli aspetti qualitativi, basata cioè su criteri non misurabili numericamente. Ad esempio possono considerarsi indicatori di tipo qualitativo quelli riferibili ai valori paesaggistici del territorio. I secondi sono indicatori basati su forme di calcolo, per cui sono esprimibili in maniera oggettiva e scientifica facendo riferimento a dati numerici. Un esempio di indicatore quantitativo potrebbe essere quello riferito alla quantità, in ettari, di aree boscate presenti sul territorio comunale. A volte può essere opportuno scegliere una pluralità di indicatori, un set, in modo da accorparli in indici tramite procedure di aggregazione statistica, al fine di sintetizzare l'informazione desumibile da ogni singolo indicatore. Gli indicatori ambientali possono essere utilizzati per svariati motivi. Di certo una tra le loro più importanti peculiarità è quella di far conoscere lo stato di fatto dell'ambiente rispetto ai fenomeni indagati. Tuttavia gli indicatori possono risultare utili anche ai fini della scelta di politiche urbanistiche o della valutazione di alternative progettuali, in relazione alla loro capacità di evidenziare gli impatti, di anticipare e prevenire danni ambientali, di valutare l'efficacia delle azioni, di informare la collettività, ecc.

4.7.2 Questioni ambientali rilevanti

Ai fini della definizione del quadro ambientale di riferimento per la Variante Urbanistica Semplificata per il progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria, si procede ad un'analisi generale e ad ampio raggio delle questioni ambientali, socioeconomiche e territoriali del contesto del Piano (scenario zero), ed alla selezione quindi di un set di indicatori utili come riferimento per la valutazione degli impatti potenziali derivanti dall'attuazione della Variante al Piano, secondo una metodologia ampiamente condivisa.

Gli indicatori per la valutazione dello stato dell'ambiente devono essere individuati tenendo conto della scala dell'ambito territoriale che viene preso in esame (nazionale, regionale, comunale), ed essere associati alle risorse essenziali del territorio:

- le risorse naturali (aria, acqua, suolo, agenti fisici, paesaggio, ecosistemi);
- le altre risorse essenziali del territorio (gli insediamenti, le attività industriali e commerciali, i sistemi infrastrutturali e tecnologici).

In particolare sarà importante considerare, nella fase di valutazione successiva, che gli indicatori possono essere due tipi:

- Indicatori generali e non localizzati, che possono essere applicati in qualunque ambito territoriale (ad esempio gli indicatori di permeabilità del suolo);
- Indicatori particolari e sensibili al contesto, che interagiscono con alcuni aspetti ambientali localizzabili nel contesto (ad esempio gli indicatori relativi al carico antropico sui versanti o al carico antropico sui depuratori).

4.7.3 Individuazione degli indicatori

Di seguito si propone un primo elenco di indicatori relativo ai principali aspetti ambientali che definiscono lo scenario attuale dell'ambito territoriale di riferimento (l'elenco è stato definito tenendo conto dei temi ambientali elencati nell'allegato VI lettera f) del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.).

Tale lista di indicatori, da sottoporre alle ACA affinché segnalino la disponibilità di tali dati e sulla base dei quali sarà impostato il relativo monitoraggio, potrà essere implementata in fase di prima consultazione, a seguito della presentazione del presente Rapporto Ambientale Preliminare. Il set degli indicatori viene strutturato secondo tre macro-temi relativi ai principali aspetti del contesto ambientale studiato:

1. aspetti antropici, relativi cioè alle modificazioni indotte dall'azione dell'uomo sull'ambiente e riguardanti l'andamento demografico, la densità abitativa ed edilizia, il paesaggio, il territorio agricolo, l'energia, i trasporti e i rifiuti.
2. aspetti biologici, che riguardano l'ambito di analisi delle scienze biologiche e i suoi elementi principali: aria, acqua, flora e fauna;
3. aspetti geologici, che afferiscono alle scienze della terra e riguardano lo studio dei processi erosivi legati all'attività delle acque superficiali;

Gli indicatori individuati sono:

Componenti e Tematiche	INDICATORI	Fonte
ARIA	- Inquinamento ed Emissione di sostanze climalteranti - Emissioni dal traffico veicolare aggiuntive rispetto allo scenario di riferimento	Sistemi di classificazione Interni al PTRTQA ARTA ENEA Regione Abruzzo
ACQUA	- Inquinamento e tutela delle acque - Fabbisogno idrico complessivo - Scarichi idrici	ISPRA ARTA Regione Abruzzo
SUOLO e SOTTOSUOLO	- Prevenzione/mitigazione rischi idrogeologici - Superfici non permeabili - Recupero aree dismesse - Siti contaminati	Regione Abruzzo PSDA ARTA DGR n. 1529/2006
PAESAGGIO	- Impatto complessivo delle scelte di riqualificazione - Beni vincolati - Verde pubblico fruibile - Linee di connettività ecologica	Regione Abruzzo Comune Studi ed elaborazioni appositamente allestiti
ECONOMIA, SOCIETÀ E SALUTE	- Popolazione - Benessere Socio Economico - Salute e Sicurezza	ISTAT Regione Abruzzo Comune
ENERGIA	- Fabbisogni energetici - Produzione di energia da risorse rinnovabili	Regione Abruzzo Comune ENEA
RIFIUTI	- Produzione di rifiuti	Attiva SPA, Comune Regione Abruzzo
TRASPORTI	- Livelli di congestione	PRIT Comune
RUMORE	- Pressione associata al traffico ferroviario - Pressione associata ai flussi di traffico aggiuntivo	Comune

4.8 Monitoraggio

Il Progetto di riqualificazione analizzato, pur muovendosi nella direzione della sostenibilità e del miglioramento dell'area, presenterà alcuni impatti che dovranno essere quanto più possibile minimizzati e/o mitigati e compensati. Il Progetto necessiterà dunque di periodica verifica per testarne l'efficacia, intesa come effettivo raggiungimento degli obiettivi, e la compatibilità ambientale. Al fine di ottenere questo scopo, occorrerà adottare una procedura di monitoraggio:

- che sia un'attività che si svolge secondo scadenze prefissate; è quindi necessario affiancare alla procedura di monitoraggio la proposta di tempistiche che permettano di effettuare un controllo efficace;
- cui si definiscano a priori le attività da tenere sotto controllo con le relative modalità operative; sarà necessario svolgere una selezione per individuare le azioni considerate più significative e meglio finalizzate allo scopo per cui il monitoraggio è messo in opera.

Il sistema di monitoraggio si pone due obiettivi principali che risultano tra l'altro strettamente connessi tra di loro:

1. quantificare e valutare le ricadute delle scelte attuate in termini di impatti prodotti, anche al fine di intervenire nel caso di situazioni di incompatibilità;
2. verificare le modalità e il livello di attuazione delle linee di azione.

4.9 Individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità – Quadro di riferimento metodologico

Le aree sensibili e i principali elementi di criticità che caratterizzano il progetto di riqualificazione sono in parte emersi nei precedenti paragrafi.

L'approccio metodologico per la valutazione delle interferenze, partirà dalla descrizione e dall'analisi delle caratteristiche e delle azioni previste dal progetto di riqualificazione nel quale verranno richiamati i dati relativi alla congruità con la pianificazione territoriale e i possibili impatti sull'ambiente. Sarà quindi effettuata una valutazione quantitativa delle possibili interferenze con gli elementi presenti sul territorio.

A tal fine si farà ricorso a matrici di valutazione che terranno conto delle azioni e degli obiettivi previsti in relazione allo specifico contesto territoriale di riferimento. Le interferenze verranno valutate sulle componenti abiotiche, biotiche ed ecologiche, come previsto dall'allegato G del DPR n. 357/1997.

4.10 Presumibili impatti del Progetto in Variante al PRG

Nella tabella successiva sono riportati i possibili impatti ambientali generati dalle azioni del progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria in variante al PRG, dove:

Stime di variazione	Valutazioni
(+) aumento	Effetto positivo
(-) diminuzione	Effetto neutro
() nessuna variazione	Effetto negativo
(?) effetti non definibili	Effetto critico

Sistema di riferimento	Obiettivi/Azioni	Aria	Acqua	Suolo e Sottosuolo	Paesaggio	Economia, Società e Salute	Energia	Rifiuti	Traffico Trasporti	Rumore
PAESAGGIO E AMBIENTE	Fruizione culturale e ricreativa									
	Superficie da destinare a verde			-	+					
	Realizzazione di un grande parco urbano			-	+	+				
	Realizzazione di manufatti a servizio delle attività ricreative del nuovo Parco			-	+	+				
	Ridisegno del margine urbano e degli spazi aperti mediate interventi di realizzazione di nuove aree verdi			-	+					
	Realizzazione di connessioni a completamento della sequenza di piazze attualmente disposte lungo l'asse mare-monti			-	+					
	Rispetto delle caratteristiche paesaggistiche									
	Prevalente sistemazione a verde			-	+					
	Garanzia della qualità ambientale									
	Interventi di protezione o di mitigazione generati dalla linea ferroviaria				+					-
SISTEMA INSEDIATIVO E DELLA MOBILITÀ	Garantire continuità al sistema ciclo-pedonale									
	Realizzazione di nuove connessioni ciclo-pedonale lungo tutto l'area, di riconnessione e a completamento di quella esistente	-				+				-
	Sviluppo lineare delle aree pubbliche a verde, sull'asse delle relazioni ciclo-pedonali	-				+	+			-
	Riqualificazione e riassetto della viabilità									
	Realizzazione di una nuova infrastruttura viaria alla scala urbana	?		-						?
	Ricomposizione morfologica e delle relazioni viarie e pedonali tra il tessuto urbano posto nord e a est e tessuto urbano posto a sud-ovest	?				+				?
	Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di "cerniera"									
	Completamento del tessuto urbanistico mediante la realizzazione di nuovi edifici a destinazione residenziale/direzionale	+	+	+	-	+	+	?	+	-
	Realizzazione dei margini urbani mediante il ridisegno e riqualificazione delle aree non edificate	+	+	+	-	+	+	+	+	-
	Realizzazione di aree e strutture per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee locali e internazionali	+	+	+	-	+	+	+	+	-
	Garantire un sistema di accesso									
	Localizzazione interrata e fuori terra di nuovi parcheggi	+		-			+			
	Dimensione significativa delle permeabilità pubbliche di accesso al parco								+	

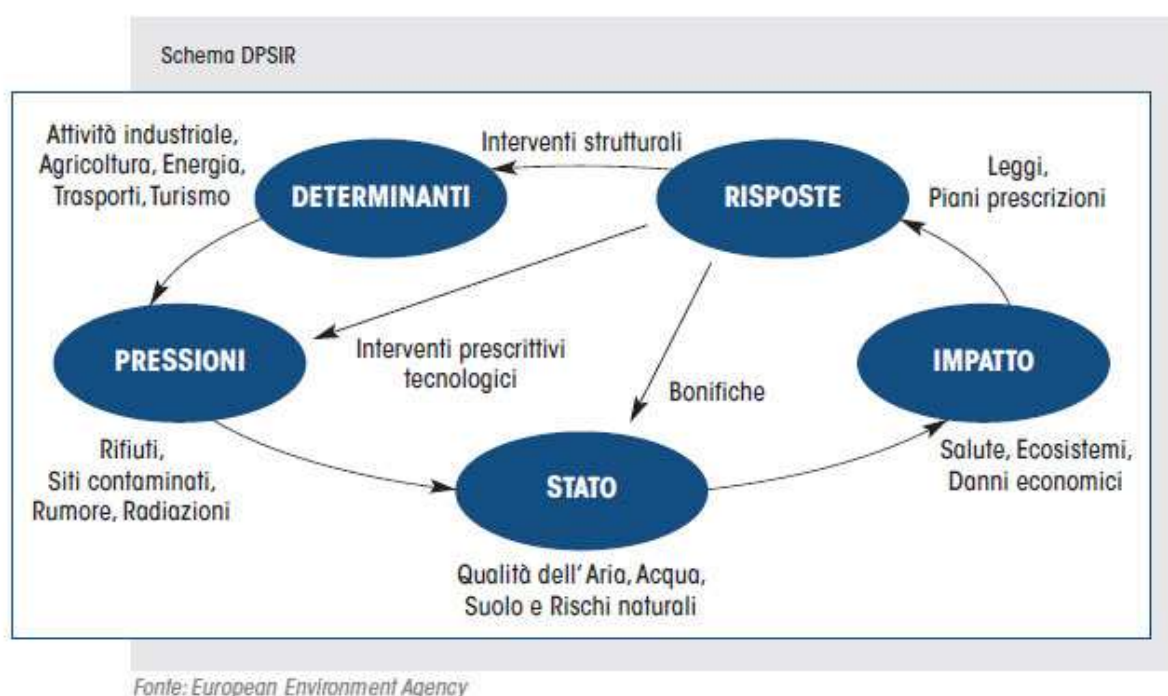
SEZIONE 2

5 DESCRIZIONE DEL METODO DI VALUTAZIONE

Per affrontare nel modo più adeguato la procedura di valutazione e per analizzare gli impatti delle scelte del progetto viene fornito un sistema di indicatori ambientali basato sul modello DPSIR, proposto dall'*Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico*. Il modello concepito all'inizio degli anni '90 fa riferimento al sistema di indicatori "Determinanti – Pressione – Stato – Impatti – Risposta".

L'idea da cui parte è che le forze trainanti dell'economia (determinanti) generino una pressione sul territorio in termini di consumo di risorse e di inquinamento. Questa pressione, se eccede la capacità di carico del territorio sul quale insiste, è da considerarsi non sostenibile e come effetti diretti ha il degrado dello stato dell'ambiente interessato. Gli impatti, che sono correlati con lo stato del territorio, riguardano gli effetti ultimi delle pressioni sull'ambiente; sono quindi inerenti a fenomeni quali il peggioramento della salute umana, la diminuzione della biodiversità, il degrado paesaggistico. A questi impatti si contrappongono le risposte date dalla società e dalle istituzioni che amministrano il territorio.

Il modello mette in relazione l'insieme degli elementi e delle relazioni caratterizzanti un fenomeno ambientale con le politiche intraprese verso di esso. Attraverso questo schema si individuano le interconnessioni tra le pressioni esercitate sulla matrice ambientale, lo stato della matrice stessa e le risposte che già ci sono o che sono ipotizzabili per il futuro.



Lo schema logico del modello DPSIR, come rappresentato dalla Figura in alto, ripercorre l'idea che alle trasformazioni siano legate delle cause generatrici primarie che generano una pressione sul territorio in termini di consumo di risorse e di inquinamento.

Per il processo di valutazione del progetto di riqualificazione si propone l'utilizzo del modello PSR che definisce tre categorie prioritarie di indicatori: gli indicatori di Pressione che descrivono le variabili che direttamente causano i problemi ambientali, gli indicatori di Stato che mostrano la condizione attuale dell'ambiente e gli indicatori di Risposta che mostrano gli sforzi del sistema sociale per risolvere i problemi.

6 IMPOSTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

I contenuti del Rapporto Ambientale sono stabiliti dall'art. 13, comma 4, e dall'Allegato VI, del D.Lgs. 152/06. Di seguito, in tabella, si riportano i contenuti stabiliti dalle disposizioni di legge con al lato le indicazioni delle macro sezioni in cui si intende articolare il Rapporto Ambientale.

1. Sezione introduttiva

- 1.1 Descrizione dell'impostazione delle fasi di analisi e valutazione

2. Inquadramento pianificatorio e programmatico

- 2.1 Quadro normativo di riferimento
- 2.2 Illustrazione del Piano/Programma
- 2.3 Illustrazione delle alternative individuate
- 2.4 Individuazione degli obiettivi di riferimento del Piano/Programma
- 2.5 Analisi di coerenza esterna

3. Inquadramento del contesto ambientale e territoriale di riferimento

- 3.1 Ambito di influenza territoriale
- 3.2 Ambito di influenza ambientale: descrizione dello stato attuale e individuazione di tendenze in atto
- 3.3 Analisi delle principali criticità e vulnerabilità

4. Obiettivi ambientali di riferimento

- 4.1 Indicazione degli obiettivi ambientali di riferimento

5. Valutazione

- 5.1 Valutazione degli effetti sull'ambiente
- 5.2 Valutazione degli scenari alternativi
- 5.3 Valutazione degli effetti cumulativi
- 5.4 Misure di mitigazione, compensazione e orientamento

6. Misure di Monitoraggio

- 6.1 Modalità e competenze
- 6.2 Effetti ambientali attesi

7. Conclusioni

- 7.1 Bilancio delle valutazioni effettuate
- 7.2 Difficoltà incontrate

8. Allegati

- 8.1 Sintesi non tecnica
- 8.2 Piano di comunicazione

7 CONCLUSIONI

La presente relazione ha permesso di individuare, in via totalmente preliminare, le possibili interazioni tra il progetto oggetto di intervento e l'ambiente. Lo stato attuale del processo di pianificazione non permette di scendere nel dettaglio delle singole interazioni né di stabilirne la significatività. Alla luce di quanto previsto dal D.lgs 152/06 e ss.mm.ii., art. 13, comma 1, le presenti consultazioni preliminari sono finalizzate ad impostare il rapporto ambientale in maniera condivisa con le Autorità Competenti in materia Ambientale.

Nel presente rapporto, sulla base degli obiettivi strategici del ***“Progetto di riqualificazione delle aree di risulta dell'ex tracciato ferroviario”***, vengono individuati e proposti all'Autorità Competente alla VAS e ai **ACA**:

- il **quadro programmatico di riferimento**: l'insieme dei piani e programmi con cui il Piano/Programma potrebbe interferire in relazione all'ambito settoriale e territoriale dello stesso;
- possibili interazioni (dirette e indirette) tra il Piano/Programma e ambiente e tra Piano/Programma e settori di governo (**ambiti di influenza ambientale e territoriale**);
- sulla base delle possibili interazioni tra il piano e l'ambiente e tra il piano ed i settori di governo, gli **obiettivi di sostenibilità ambientale** ritenuti pertinenti e che, in quanto tali, costituiranno il riferimento per la valutazione ambientale strategica;
- in relazione all'ambito di influenza ambientale e territoriale del piano e ai pertinenti obiettivi di sostenibilità ambientale viene proposto un elenco di **indicatori ambientali**, che potranno essere impiegati o correlati con gli indicatori per la stima della significatività degli impatti in fase valutativa e per il successivo monitoraggio durante l'attuazione delle previsioni di piano.

Le eventuali osservazioni che i soggetti individuati potranno presentare, non dovranno quindi riguardare, in questa fase, l'impostazione del Piano, ma piuttosto i contenuti e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale, che rappresenta uno strumento per indirizzare la redazione del piano verso criteri di sostenibilità ambientale.

San Benedetto del Tronto, 11 novembre 2016



il tecnico incaricato
arch. Chiara Camaioni
Chiara Camaioni