

Comune di Pescara
Provincia di Pescara



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

Valutazione Ambientale Strategica

Sintesi non Tecnica

Autorità Procedente

Settore LL.PP, Progettazione Strategica, Mobilità, Verde

Autorità Competente per la VAS

Settore Impianti Sportivi, Politiche Energetiche, Ambientali e Paesaggistiche

Tecnico incaricato

arch. Chiara Camaioni

n. iscrizione 813

OAPPC di Ascoli Piceno

agosto 2017

1 Premessa	pag. 4
2 Descrizione di sintesi del progetto e rapporto con altri Piani e Programmi	pag. 5
3 Ambito di influenza ambientale e territoriale del progetto	pag. 13
4 Obiettivi ambientali di riferimento	pag. 14
5 Sintesi delle valutazioni	pag. 15
6 Misure per la mitigazione, compensazione e orientamento	pag. 18
7 Sistema di monitoraggio	pag. 19
8 Conclusioni	pag. 21

1 Premessa

Lo scopo della Sintesi non Tecnica è quello di rendere maggiormente accessibili e comprensibili i contenuti del Rapporto Ambientale (RA), durante la fase di consultazione e partecipazione “pubblica” prevista a seguito della prima adozione del **“Progetto di riqualificazione dell’area di risulta dell’ex stazione ferroviaria in variante al PRG”** del Comune di Pescara, di cui il RA è parte integrante e sostanziale.

La sintesi non tecnica è il documento divulgativo dei contenuti del Rapporto Ambientale con l’obiettivo di rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, il processo di valutazione ambientale strategica.

Il Rapporto Ambientale è un documento molto articolato che prevede alcuni passaggi funzionali e consequenziali per arrivare alle valutazioni finali. Quindi, per comprendere appieno i contenuti della VAS occorre pensare, più che a un prodotto, ad un processo che parte da una serie di studi sul territorio e sull’ambiente, guarda quali previsioni il progetto di riqualificazione propone, e in base a ciò stabilisce quali possono essere gli obiettivi ambientali contenuti nel progetto. Successivamente effettua una valutazione su alcuni temi fondamentali per l’ambiente e stabilisce come questi temi ambientali possono essere modificati (positivamente o negativamente) dalla realizzazione del progetto stesso, indicando anche azioni correttive se le modifiche risultano critiche o dannose per l’ambiente in cui si attuano.

Durante la trattazione delle tematiche indicate, la struttura Tecnica del Comune incaricata della VAS, entra in contatto con Enti e Amministrazioni che sono chiamati a verificare i risultati del lavoro e a collaborare in qualità di esperti di temi ambientali, ognuno per la competenza specifica: le ACA (Autorità con Competenza Ambientale) che dal primo incontro dialogheranno e porteranno saperi, richieste e pareri utili alla costruzione della VAS.

Nel presente documento si riporta quindi una sintesi in linguaggio non tecnico delle analisi e delle valutazioni effettuate, rimandando al Rapporto Ambientale, agli Allegati Specialistici e agli altri documenti di progetto per gli approfondimenti necessari. La sintesi è integrata al Rapporto Ambientale, ma rimane disponibile come documento separato per garantire una maggiore diffusione.

2 Descrizione di sintesi del progetto e rapporto con altri Piani e Programmi

La proposta progettuale

Il progetto in esame riguarda la riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria, uno spazio urbano dismesso di circa 130.000 mq, situato a ridosso del centro urbano consolidato della Città di Pescara, recuperato in seguito alla riorganizzazione del sistema ferroviario pescarese. Più precisamente, l'area è ubicata ad est della Stazione Ferroviaria, circonscritta dalla linea ferroviaria Bologna-Bari ad ovest e da una strada principale locale, Corso Vittorio Emanuele II, ad est. L'accesso all'area è possibile sia dalla piazza della vecchia stazione, quindi da Corso Vittorio, sia da via De Gasperi. Tale area proviene dalla dismissione dei sedimi ferroviari dovuta allo spostamento del tracciato ferroviario con la costruzione del nuovo impalcato e della stazione sopraelevata. La proprietà dell'area è in parte del Comune di Pescara e in parte di RFI.

In particolare, il progetto di riqualificazione proposto sull'area di risulta ferroviaria comporta la necessità di una Variante Urbanistica (art.19 DPR 327/2001) al PRG vigente per procedura di realizzazione e funzioni previste: precisamente, 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 della variante allo strumento urbanistico vigente, ai sensi dell'art. 19 commi 1 e 2 del DPR 327/2001, al secondo comma recita *"l'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del Consiglio Comunale costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico"*. È importante dunque precisare che, la variante al piano non intende modificare gli obiettivi fissati dal PRG vigente ma è finalizzata alla realizzazione di un progetto per la riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria, un'area centrale, strategica e di grande interesse per tutto il territorio, la quale rappresenta un'occasione unica per la riqualificazione urbana e ambientale della Città di Pescara e per l'area vasta circostante.

L'area di risulta ferroviaria ad oggi è un area pianeggiante, di rilevanti dimensioni e di forma rettangolare, ricoperta di asfalto e collocata nel cuore della Città di Pescara, che ha la peculiarità di essere quasi interamente libera e che dunque necessita di un progetto paesaggistico importante ed una riconversione ad area verde attrezzata. Va segnalato in questo senso che allo stato attuale non esiste a Pescara un'offerta di spazi pubblici attrezzati paragonabile per dimensioni e tipologia a quella potenzialmente realizzabile in questo luogo. La dotazione di verde e degli spazi collettivi, infatti, è quasi completamente concentrata nella parte a nord della città; non esiste quindi una struttura che, per dimensioni, qualità, tipologia e localizzazione, possa assurgere a luogo identitario ed attrattore rispetto al bacino di utenza riferibile al centro della Città. Tale area sarà infatti caratterizzata dall'impianto di un nuovo **Parco urbano** il quale prevede la realizzazione di ampie zone rinaturalizzate con diverse tipologie di verde che, tramite percorsi ciclabili e pedonali, ridanno quella consistenza e continuità propria del sistema ambientale in ambito urbano, caratterizzato da pinete litoranee, costa e ville storiche, interrotto dalle espansioni urbane, al fine di riconnetterle con le zone ad alta naturalità in ambito fluviale. Così facendo, il progetto del nuovo Parco contribuirebbe alla creazione un vero e proprio corridoio ecologico realizzato in continuità con il sistema naturale limitrofo.

Il **Parco Centrale** si estenderà su una superficie minima di 6,7 ha pari al 51% della superficie dell'area di risulta. La maggior parte del Parco, un area non inferiore a 5 ettari, dovrà essere contraddistinta da un evidente condizione naturalistica e riservata a vere e proprie operazioni di cosiddetta forestazione urbana (il **Bosco Urbano**). Ampie zone di questo Parco (non meno di 3 ettari) dovranno essere, a loro volta,

caratterizzate da una vegetazione di tipo forestale allocata su un unico corpo o distribuita in più nuclei boscati (verde arboreo). In generale, queste superfici saranno progettate e articolate in ampi volumi vegetali, capaci di organizzare un sistema verde tridimensionale in diretto rapporto con gli spazi e i volumi circostanti. La restante porzione di Parco (non più di 2 ettari) potrà anche essere attrezzata per attività culturali e didattiche che caratterizzeranno questa zona (verde attrattivo) come vero e proprio parco culturale, letterario e botanico, caratterizzata genericamente da una vegetazione di tipo intensivo di pregio.

La disposizione planimetrica e la giustapposizione delle diverse strutture e tipologie di verde descritte dovrà tenere conto, oltre che dei necessari requisiti agronomici e strutturali (strade, accessi, cortine...), della necessità di garantire la più ampia fruibilità e sicurezza possibile dell'intero Parco, nei diversi orari e da parte di diversi gruppi di utenti. L'opportunità, per esempio, di garantire il più possibile l'utilizzo del Parco, anche nelle ore notturne dovrà essere attentamente esplorata anche attraverso eventuali ipotesi di compartimentazione (e conseguente *mixité*) di ciascuno dei diversi tipi di verde del Parco. Le attività e gli usi diversi e prolungati all'interno del Bosco sono infatti da prevedere anche con l'obiettivo di garantire la più ampia diffusione delle frequentazioni e il conseguente controllo sociale – riducendo così le condizioni di marginalità e sottoutilizzo delle diverse zone. In questa prospettiva, il Parco dovrà essere dotato delle adeguate infrastrutture impiantistiche di volta in volta necessarie ai diversi usi.

La realizzazione del Parco diventa quindi elemento fondamentale del paesaggio costruito ed elemento di grande importanza ai fini del miglioramento della qualità della vita nella città: in questo senso è importante sottolineare l'importante ruolo del verde dal punto di vista bioclimatico, in quanto gli alberi del Parco possono contribuire a mitigare la temperatura estiva nell'area urbana e diventare elemento di mitigazione del clima urbano verso il mare. In particolare, il Parco sarà progettato utilizzando specie autoctone di alberi ad alto fusto e facendo un notevole impiego di superfici a prato, oltre che verdi tematici. Infine, il Parco può contribuire all'insediamento e la migrazione della fauna stanziale e migratoria contribuendo così ulteriormente al riequilibrio di un ecosistema urbano fortemente sbilanciato dal punto di vista del degrado urbano. Il parco centrale, dunque, svolgerà diverse funzioni, tra le più importanti:

- *funzione ecologica ambientale*, in quanto il verde contribuisce in modo sostanziale a mitigare gli effetti e gli impatti prodotti dalla presenza delle edificazioni e dalle attività dell'uomo. La presenza della vegetazione e dei prati contribuirà a regolare gli effetti del microclima cittadino attraverso l'aumento dell'evapotraspirazione, regimando così i picchi termici estivi con una sorta di effetto di "condizionamento" naturale dell'aria;
- *funzione sanitaria*, in quanto le aree verdi svolgono una importante funzione psicologica ed umorale per le persone che ne fruiscono, contribuendo al benessere psicologico ed all'equilibrio mentale;
- *funzione sociale e ricreativa*, la presenza di giardini, viali e piazze alberate o comunque dotate di arredo verde consente di soddisfare un'importante esigenza ricreativa e sociale e di fornire un fondamentale servizio alla collettività, rendendo più vivibile e a dimensione umana la città;
- *funzione estetica*, in quanto la presenza del verde migliora decisamente il paesaggio urbano e rende più gradevole la permanenza in città, per cui diventa fondamentale favorire un'integrazione fra elementi architettonici e verde nell'ambito della progettazione dell'arredo urbano.

Per quanto riguarda la **viabilità carrabile** il progetto prevede la realizzazione di una sola strada (Categoria E - Strada urbana di quartiere, secondo la definizione della Norme funzionali e geometriche per la Costruzione delle Strade del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – DM 6792/01) posta a ridosso del limite fisico dell'area, rappresentato dall'impalcato ferroviario ed in diretta relazione con l'atrio della stazione ferroviaria. Proprio in corrispondenza di tale atrio, è previsto l'interramento in trincea del suddetto tratto centrale del fascio infrastrutturale, al fine di garantire la continuità dell'attraversamento pedonale alla quota del Parco, il

transito dei veicoli e l'accessibilità al parcheggio interrato e alle aree di sosta dei bus extraurbani. A tale proposito si precisa che, la scelta dell'interramento del tratto di strada, pur presentando indubbiamente criticità esecutive maggiori, legate soprattutto ai metodi di scavo sottofalda rispetto la possibile alternativa di realizzazione della stessa a raso, risulta comunque avvantaggiata in quanto insiste sull'area in maniera più "leggera", mitigando in parte l'impatto paesaggistico dell'asse stradale dal contesto del Parco urbano, anche con riferimento alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Inoltre, la realizzazione di questa infrastruttura determina come conseguenza il potenziamento delle connessioni con il sistema di relazioni viabilistiche connesse al potenziamento dell'accessibilità veicolare (nord-sud e ovest), soprattutto in relazione alla "strada canale" di via Enzo Ferrari, attualmente principale sistema di attraversamento cittadino lungo la direttrice nord-sud, e secondo quanto previsto nel Documento Strategico Pescara 2027, destinata a diventare asse viario strategico di collegamento conseguentemente l'apertura del Nuovo Ponte sul fiume Pescara, in corrispondenza di via Gran Sasso (all'imboccatura della stessa via Ferrari), che consentirà il collegamento diretto con gli assi viari di Pescara Porta Nuova (parte sud della città) e con l'Asse Attrezzato di penetrazione trasversale dalla costa alle aree interne della Valpescara. La scelta progettuale, in accordo con l'assetto urbano della città, di distribuire gli accessi all'area del nuovo Parco Centrale lungo l'asse longitudinale nord-sud, ha portato ad individuare tre diverse **zone da adibire a parcheggio**: le prime due in corrispondenza dei limiti (settentrionale e meridionale) dell'area, attraverso la realizzazione di **strutture multipiano fuori terra** di altezza massima pari a 25 ml, per le quali non è consentita la realizzazione di piani interrati e/o seminterrati; la terza zona dedicata a parcheggio sarà collocata al centro dell'area, in corrispondenza dell'asse principale di Corso Umberto I, per la quale si prevede un **volume interrato** (sarà consentito realizzare il parcheggio su di un massimo di 2 livelli interrati). Il numero complessivo di posti auto previsti è di circa 2.000. Per gli accessi e le uscite ai parcheggi si prevede il posizionamento in corrispondenza dell'asse infrastrutturale, sia al livello del Parco (per le strutture multipiano fuori terra) che a quello della trincea centrale (per il volume interrato).

Per quanto riguarda la progettazione e realizzazione delle strutture multipiano collocate alle due estremità dell'area, si prevede l'uso di soluzioni costruttive e tecnologiche innovative, capaci cioè di implementare le prestazioni dell'edificio-parcheggio tradizionalmente inteso con altre compatibili e sovrapponibili: dalla produzione di energia rinnovabile alla produzione simbolico-rappresentativa, dalla ottimizzazione economico-tipologica al condizionamento bio-climatico, ecc.

È previsto l'**interramento in trincea** anche **delle corsie dedicate agli autobus extra-urbani**, degli stalli per la loro sosta e delle banchine di sbarco ed imbarco dei passeggeri, al fine di separare le attività legate al traffico degli autobus da quelle previste all'interno del Parco.

Il posizionamento a quota interrata della mobilità pubblica su gomma permetterà di posizionare la nuova banchina per i passeggeri dei pullman a ridosso della stazione ferroviaria, ricollegando direttamente e funzionalmente i flussi di passeggeri dei pullman con i servizi presenti all'interno del manufatto ferroviario. Il flusso dei viaggiatori dovrà essere gestito attraverso l'impiego di strutture di risalita (scale mobili, montacarichi e scale) che riportino i passeggeri alla quota e in corrispondenza degli accessi alla stazione ferroviaria (e dei servizi del suo atrio), oltre che all'adiacente spazio pubblico lineare del Parco, così come degli accessi al parimenti adiacente parcheggio interrato. Il numero di stalli per la sosta, per gli autobus extra-urbani, ipotizzati dal progetto è di 20.

La riqualificazione degli spazi della mobilità del nuovo Parco Centrale ha portato, inoltre, ad ipotizzare un'altra area per la sosta degli autobus urbani, a ridosso dell'infrastruttura viaria e dell'edificio parcheggi a nord dell'area. Tale superficie comprende le corsie di ingresso e di uscita dei mezzi, gli stalli per le fermate di

15 capolinea, gli spazi di attesa per i passeggeri, piccoli manufatti di servizio, biglietterie, banchine, passaggi coperti e di ricollegamento con l'edificio parcheggio e la stazione ferroviaria.

La scelta dell'organizzazione funzionale di questi spazi ha alla base l'obiettivo di incentivare operazioni di trasporto più pulite ed efficienti, generando un miglior "effetto rete" sfruttando il principale punto di interscambio (stazione), e di ridurre la congestione del traffico in città.

Il progetto di riqualificazione prevede al centro del Parco (nei 6,7 ettari) un **grande spazio pubblico** aperto e lineare che dalla stazione si riconnette con Piazza della Repubblica e con l'asse pedonale di Corso Umberto verso il mare. Quest'area, pensata come uno spazio di pregio in continuità con il Centro Commerciale Naturale, sarà attrezzata come una vera e propria piazza centrale che costituisce elemento importante di tutto il progetto e fattore di sviluppo del CCN. Si intende così aggiungere un ulteriore elemento, a scala urbana, alla sequenza storica costituita lungo l'asse mare-monti di corso Umberto, da piazza I Maggio a piazza della Rinascita, piazza Sacro Cuore e piazza della Repubblica (inclusa nell'attuale perimetro di intervento e di cui è prevista la totale rimodellazione e risistemazione), al fine di aumentare l'attrattività, fruibilità e vivibilità del CCN, quale presupposto per incentivare gli acquisti di beni e servizi offerti dalle attività in esso localizzate. In accordo con il vincolo prospettico di inedificabilità della vecchia stazione, che verrà in essa inglobata e ricompresa, la piazza diventa il centro della composizione urbanistica del progetto: qui si incontrano persone e prende vita lo spazio pubblico. Il progetto della piazza, dunque, riassume la riconversione di uno spazio che da anni risulta degradato ma da sempre è importante per la città.

In accordo con il vincolo prospettico di inedificabilità della vecchia stazione, che verrà in essa inglobata e ricompresa, la piazza diventa il centro della composizione urbanistica del progetto: qui si incontrano persone e prende vita lo spazio pubblico. Il progetto della piazza, dunque, riassume la riconversione di uno spazio che da anni risulta degradato ma da sempre è importante per la città.

Al fine di rendere il progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria un centro di riferimento per attività diverse e articolate, il progetto individua delle superfici all'interno dei 5 ettari di Bosco Urbano, sulle quali è possibile realizzare **piccoli manufatti** per un totale di circa 1000 mq, da utilizzare **per attività ludiche, didattiche, di intrattenimento e di servizio** al parco. Tali manufatti, che potranno avere un'altezza massima pari a 4,5 ml, una SUL massima di 200 mq per ogni manufatto e per i quali non è consentita la realizzazione di piani interrati e/o seminterrati, saranno collocati in continuità con il sistema di spazi pubblici del centro cittadino e attrezzati in modo da consentirne l'utilizzo durante tutto l'arco della giornata. Le volumetrie proposte, attraverso l'insediamento di nuove attività a servizio del Parco Centrale, hanno lo scopo di rafforzare l'immagine e l'identità economico-culturale del Centro Commerciale Naturale, diffondendone la valenza tra i cittadini di Pescara e della relativa *Area Vasta* di riferimento, e di potenziare la sinergia e l'associazionismo tra gli operatori commerciali, culturali, turistici e del terziario localizzati nel CCN.

A sud e a nord dell'area di intervento, è prevista la possibilità di realizzare degli **edifici a destinazione residenziale, uffici e commerciale**. Il fine è quello di ridefinire il margine urbano e garantire la qualità degli adiacenti spazi non edificati, quale elemento di mediazione anche visiva fra spazio aperto e spazio costruito, in un area centrale caratterizzata da una naturale vocazione ad ospitare funzioni miste, e quello di creare nuove opportunità economiche anche in riferimento alla prevista ripresa del mercato immobiliare.

La tipologia privilegiata per tali edifici è quella a torre. Inoltre, questi manufatti avranno il compito di rimettere in coerenza la maglia urbana esistente oltre che rappresentare le testate dell'ambito. Più in particolare, tali edifici utilizzeranno una superficie fondiaria massima di 2.000 metri quadrati nell'area a nord della rotatoria di piazza Michelangelo e massima 1.000 metri quadrati in corrispondenza dei tratti finali di via Teramo e via Pisa a sud. In queste aree che – così come i manufatti – saranno cedute al concessionario a titolo di prezzo, si potranno realizzare massimo 3.360 metri quadrati di Superficie Utile Lorda complessiva,

destinata ad attività residenziale (da sviluppare su più livelli, non oltre un'altezza massima di 25 metri). Come detto, tali manufatti dovranno essere disposti in modo da ricostruire (compatibilmente con il perimetro dell'area di intervento) dei nuovi fronti urbani omogenei, indagando le possibilità e le opportunità di completare gli ultimi isolati della città consolidata. Per l'intervento in oggetto saranno perseguite e attuate strategie progettuali sostenibili e che sono orientate al risparmio energetico, consentendo di ottenere elevati benefici ambientali ed economici per l'intera comunità e rappresentando un corretto approccio metodologico alla progettazione. In questa direzione, sulla base di quanto richiesto dalle direttive europee, dagli indirizzi nazionali e dalla Regione, gli edifici saranno progettati in maniera tale da rispondere ai requisiti minimi di prestazione energetica, adoperando soluzioni rivolte all'efficienza energetica dell'involucro e alla produzione di energia da fonte rinnovabile, in modo da ottenere un elevato comfort interno, sia in termini acustici che di qualità indoor, una elevata efficienza energetica ed un uso di materiali e soluzioni tecnologiche il più possibile attenti a minimizzare l'impatto ambientale. Pur se gli edifici da realizzare saranno oggetto di specifica progettazione ed autorizzazione, si ritiene utile indicare come tecnologia più appropriata l'adozione di impianti autonomi centralizzati con sistema di riscaldamento/raffrescamento (quest'ultimo fondamentale per la deumidificazione degli ambienti) di tipo radiante. Inoltre, per contribuire al contenimento delle dispersioni termiche dovute ai processi di ventilazione, saranno utilizzati sistemi meccanici per il ricambio dell'aria.

Per quanto riguarda le fonti rinnovabili, gli edifici tenderanno ad essere provvisti sia di pannelli solari termici che di pannelli fotovoltaici al fine di ridurre i consumi di energia primaria non rinnovabile e la quantità di emissioni inquinanti emesse in atmosfera.

Al fine di garantire un migliore equilibrio economico-finanziario della realizzazione e della gestione dell'intera operazione di trasformazione urbana, viene prevista la possibilità di realizzare all'interno dei volumi fuori terra sopra descritti (le strutture dei parcheggi multipiano così come degli edifici) una quota per uffici/commerciale/servizi di massimo 2.640 metri quadrati di Superficie Utile Lorda. Ridistribuita o concentrata – in base alla tipologia di utilizzo prevista – la superficie eventualmente prevista nei silos verrà data in uso al gestore per tutta la durata della concessione e rimessa nella disponibilità dell'amministrazione pubblica al suo scadere – così come le restanti superfici dei parcheggi.

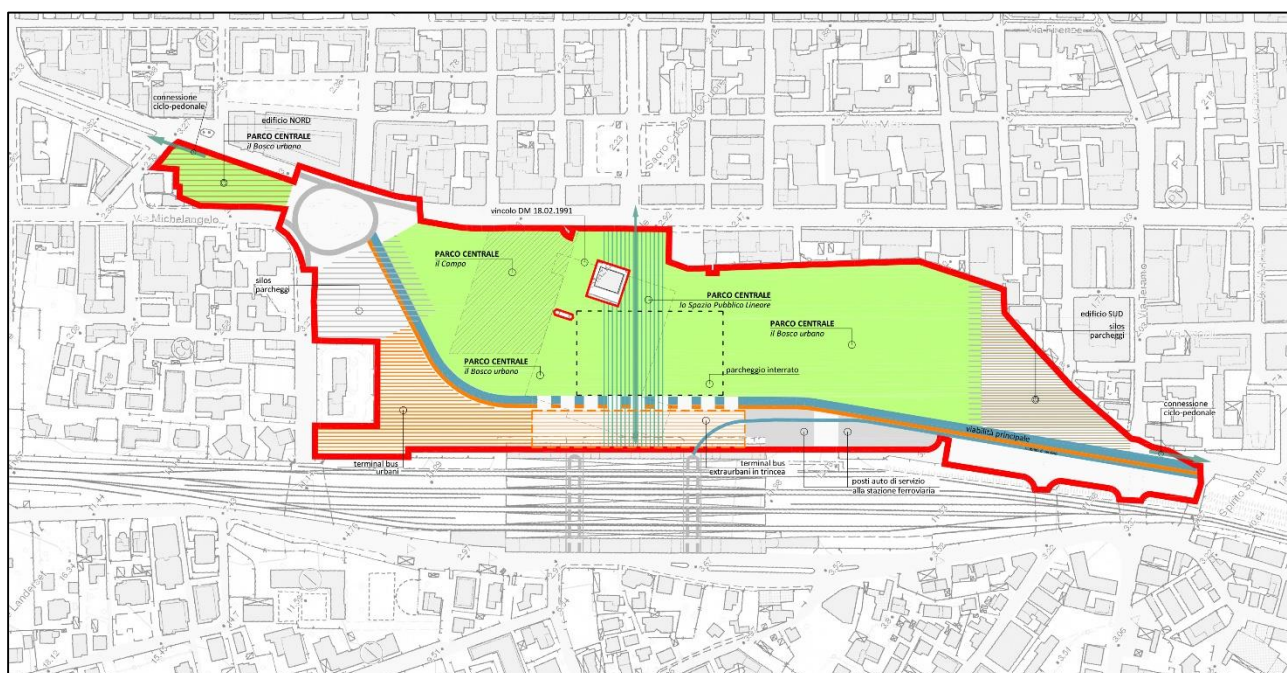
La città di Pescara, nonostante sia una città pianeggiante, direttamente sul mare e con un numero crescente di utenti, non ha ancora una grande vocazione per la mobilità alternativa. In questa direzione, uno dei principi conduttori del progetto di riqualificazione dell'area va identificato nella possibilità di realizzare un **sistema di mobilità alternativa** a quello dell'automobile privata che ha come fulcro l'area di risulta ferroviaria. Per questo il progetto prevede una pista ciclabile a più corsie, percorsi pedonali e tracciati per il trasporto pubblico locale (TPL), sia all'interno che a ridosso del Parco centrale, con il fine di migliorare la qualità dell'ambiente, la salute dei cittadini e ridurre sensibilmente le emissioni inquinanti nel centro abitato. L'idea fondamentale è quella di rendere l'area pedonale e ciclabile attraverso un sistema di mobilità alternativa che riconnetta il corridoio proveniente dalla cosiddetta Strada Parco a nord ed il tratto di pista ciclabile sul lato mare di via De Gasperi a sud, che si riconnetterà a sua volta con la pista ciclabile del Ponte di Ferro e del lungofiume.

Le scelte di interramento in trincea di una parte della nuova infrastruttura, delle corsie dedicate agli autobus extra-urbani e di parte dei parcheggi, sono dettate da alcuni vantaggi quali: eliminazione della cesura tra le diverse parti della città per riconnettere porzioni di territorio densamente urbanizzate; eliminare l'impatto acustico e visivo generato dall'infrastruttura e dai parcheggi, e ridurre l'inquinamento atmosferico; recuperare territorio da destinare ad interventi di riqualificazione urbana.

L'interramento di questi elementi crea di fatto lo spazio per la realizzazione del grande Parco urbano, in grado di riconnettere e valorizzare le diverse aree verdi presenti in città attraverso la realizzazione di percorsi lenti, e del parco lineare di connessione mare-monti tra il lungomare e l'area della stazione ferroviaria, quest'ultima non più concepita come luogo di transito, arrivo e partenza dei viaggiatori, e quindi di esclusiva pertinenza ferroviaria, ma aperta alla città circostante, polo di attrazione urbana, sempre più con valenza culturale e naturalistica, luogo di incontro scambio e relazione per i cittadini. Sempre per quanto riguarda le strutture interrato, che restano perennemente immerse in falda, si suggerisce l'opportunità di progettare interventi che mirino a minimizzare quanto più possibile lo sbarramento del libero deflusso sotterraneo della falda, mantenendo luci sufficienti e disponibili al deflusso sotterraneo. A tale proposito, la proposta progettuale rimanda alle successive fasi di approfondimento esecutivo l'opportunità di uno studio specifico sull'influenza del deflusso sotterraneo delle acque rispetto alle strutture interrato, anche attraverso una preliminare definizione di specifici parametri idraulici. Infine si segnala l'opportunità di indagare soluzioni strutturali per il parcheggio interrato che, soprattutto in presenza del secondo livello, permettano al manufatto di ottimizzare le proprie condizioni di luminosità e – soprattutto – di areazione, limitando quanto più possibile l'impiego delle risorse impiantistiche (e quindi energetiche) necessarie a garantire un tasso di ricambio d'aria pari ad almeno 0,5 metri cubi/h.

Sintetizzando, il progetto prevede 8 distinti interventi progettuali, quali:

- un grande parco urbano a servizio della città;
- una infrastruttura viaria di attraversamento a scala urbana;
- aree per la realizzazione di edifici multipiano (fuori terra e interrati) per la sosta degli autoveicoli;
- aree per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee locali, nazionali e internazionali;
- un ampio spazio pubblico a completamento della sequenza di piazze attualmente disposte lungo l'asse mare-monti;
- una serie di piccoli manufatti e aree pertinenziali a servizio delle attività ricreative del nuovo Parco urbano, organizzabili con tipologie diffuse a padiglione;
- volumetrie di bordo a carattere prevalentemente residenziale;
- un percorso di attraversamento dedicato alla mobilità alternativa di riconnessione con e a completamento della rete esistente.



Rispetto alla situazione normativa attuale vengono, dunque, confermati gli usi di:

- parco urbano;
- parcheggi interrati al servizio del centro commerciale naturale e funzionali alle zone pedonalizzate;
- aree di interscambio dei mezzi di trasporto pubblico;
- zone pedonalizzate;
- connessioni tra il parco e il sistema ambientale del fiume e degli altri parchi della città;
- potenziamento dell'accessibilità veicolare alle aree a parcheggio che dovrà essere assicurata da nord da sud e da ovest.

Mentre vengono introdotti gli usi

- edifici multipiano (fuori terra) per la sosta degli autoveicoli;
- manufatti a servizio delle attività ricreative del nuovo Parco urbano;
- volumetrie di bordo a carattere prevalentemente residenziale.

La coerenza con piani e programmi

Il progetto di riqualificazione in variante al PRG deve essere coerente con indicazioni e prescrizioni dei vari strumenti di pianificazione e programmazione, e nel processo di VAS deve essere confrontato con questi al fine di poter costruire strategie di sviluppo sostenibile che costituiranno il riferimento fondamentale delle valutazioni ambientali. In questa direzione, il confronto tra la proposta progettuale ed il quadro di riferimento pianificatorio e programmatico ha permesso nel Rapporto Ambientale di:

- costruire un quadro conoscitivo di insieme sugli obiettivi di sostenibilità ambientale e sulle decisioni assunte;
- valutare la coerenza del progetto oggetto di analisi rispetto a tali obiettivi e decisioni, evidenziando anche eventuali incongruenze;

La descrizione del rapporto con altri piani e programmi è di seguito sviluppata sotto forma di matrice, indicando nelle righe gli obiettivi del progetto e nelle colonne i piani e programmi ritenuti pertinenti dallo stesso ed evidenziando la coerenza.

OBIETTIVI DEL PROGETTO IN ESAME	Piani e Programmi	Coerenza
ARIA - risanamento e tutela della qualità dell'aria; - riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti e particolato inabile;	QRR	coerente
	PRTRA	coerente
	PRTQA	coerente
	PGTU	coerente
ACQUA - bonifica diretta della falda; - uso sostenibile e durevole delle risorse idriche;	PAI	coerente
	PSDA	coerente
	PTA	coerente
SUOLO E SOTTOSUOLO - bonifica del sito; - garantire la qualità ambientale;	PRP	coerente
	PSDA	coerente
	PRTRA	coerente
FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI - miglioramento e valorizzazione dell'ecosistema urbano; - miglioramento della connettività ecologica (aumento del processo relazionale tra gli elementi naturali presenti sul territorio);	PRP	coerente
	PRG	coerente
RUMORE - riduzione delle emissioni acustiche;	PRTRA	coerente
	Piano Class. Acustica	coerente
PAESAGGIO	QRR	coerente

- salvaguardia e valorizzazione delle valenze ambientali, paesaggistiche e storico-culturali;	PRP	coerente
	PTCP	coerente
RIFIUTI - riduzione e gestione corretta dei rifiuti;	PRTRA	coerente
	PRGR	coerente
MOBILITÀ E TRAFFICO VEICOLARE - riduzione del traffico veicolare nel centro urbano; - garantire efficienza, sicurezza e sostenibilità nella mobilità; - migliorare le condizioni di circolazione;	QRR	coerente
	PGTU	coerente
SALUTE E BENESSERE - migliorare la qualità della vita dal punto di vista del benessere e della sicurezza; - ridurre le emissioni inquinanti;	PRTQA	coerente
	PER	coerente
ENERGIA - elevata classificazione energetica al fine di minimizzare i consumi e limitare il fabbisogno;	PER	coerente

Legenda

QRR - Quadro di Riferimento Regionale

PRP - Piano Regionale Paesistico

PAI - Piani Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico

PSDA - Piano Stralcio di Difesa Alluvioni

PRTRA - Piano Regionale di Tutela e Risanamento Ambientale

PTA - Piano di Tutela delle Acque

PRTQA - Piano di Tutela per la Qualità dell'Aria

PER - Piani Energetico Regionale

PRGR - Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti

PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

PRG - Piano Regolatore Generale del Comune di Pescara

PGTU - Piano Generale del Traffico Urbano

Piano di Classificazione Acustica del Comune di Pescara

3 Ambito di influenza ambientale e territoriale del progetto

Per ambito di influenza della progetto si intende l'area nella quale potranno manifestarsi gli impatti ambientali derivanti dalla sua attuazione e, contestualmente, i temi ambientali che potranno essere interessati da tali impatti. L'ambito di intervento territoriale è definito come la porzione di territorio interessata dal progetto di trasformazione mentre l'ambito di influenza ambientale è costituito dall'insieme dei temi/aspetti ambientali con cui il piano interagisce, determinando, come conseguenza, degli impatti.

L'ambito di influenza territoriale è costituito dall'area in cui potrebbero manifestarsi tali impatti ambientali ed è quindi strettamente correlato alla tipologia di interazioni ambientali individuate oltre che alle caratteristiche dell'area stessa. L'area interessata dagli effetti del progetto di riqualificazione, può differire, in termini dimensionali, da quella concretamente progettata e non è detto che tutti i temi e relativi aspetti ambientali (aria, acqua, suolo e sottosuolo, ecosistema, paesaggio, salute umana, suolo, acqua, aria, paesaggio, etc.), siano necessariamente interessati da tali effetti.

Data la natura e la scala dimensionale del progetto, rapportata al contesto della città di Pescara, si ritiene idoneo individuare come ambito d'influenza territoriale tutto il tessuto urbano centrale prossimo all'area di risulta ferroviaria, estesa anche oltre il limite della linea ferroviaria, nelle direzioni Nord e Sud fino ai collegamenti con le principali direttrici della viabilità.

Inoltre, la complessità della materia ambientale porta a considerare due distinti livelli gerarchici dati dai Temi Ambientali (contesti tematici attraverso cui è possibile osservare una serie di fenomeni naturali e antropici) e dagli Aspetti ambientali (previsioni legate al progetto). In questa direzione l'ambito di influenza ambientale del progetto è costituito dall'insieme dei temi e relativi aspetti ambientali con cui tale proposta interagisce determinando, come conseguenza, possibili impatti. È così possibile individuare o escludere eventuali interazioni, ovvero verificare se e in che modo l'attuazione del progetto modifica le condizioni ambientali iniziali, anche in termini utilizzo delle risorse.

La descrizione dello stato attuale e della tendenza in caso di non attuazione del progetto è rappresentata dalla seguente tabella in forma sintetica:

TEMA	ASPETTO	STATO ATTUALE	TENDENZA SENZA IL PROGETTO
ARIA	Qualità dell'Aria	=	➡
ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE	Qualità delle Acque	-	➡
SUOLO E SOTTOSUOLO	Rigenerazione del suolo	-	➡
FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	Ecosistema locale e relazioni	-	⬇
RUMORE	Inquinamento acustico	-	➡
PAESAGGIO	Qualità del Paesaggio	-	⬇
RIFIUTI	Produzione rifiuti	=	➡
MOBILITÀ E TRAFFICO VEICOLARE	Miglioramento della mobilità	-	➡
SALUTE E BENESSERE	Qualità della vita	-	⬇
ENERGIA	Consumo di energia	-	➡

Legenda

Stato attuale: (+) buono; (=) mediocre; (-) insufficiente;

Tendenza senza il progetto: (⬆) miglioramento; (➡) stabile; (⬇) peggioramento;

4 Obiettivi ambientali di riferimento

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale, inerenti i temi e gli aspetti ambientali rispetto cui il progetto potrebbe produrre impatti, rappresentano il metro di misura per la valutazione della portata di tali impatti.

In altre parole, la valutazione degli effetti sui singoli aspetti ambientali, derivanti dall'attuazione delle previsioni della proposta di riqualificazione urbana, avviene in funzione dell'analisi del contributo o meno, che la loro attuazione potrebbe dare rispetto al perseguimento di detti obiettivi.

Gli obiettivi ambientali di riferimento individuati sono elencati nella seguente tabella:

TEMA AMBIENTALE	ASPETTO	OBIETTIVO AMBIENTALE
Aria	Aspetto Quantitativo	Ridurre il rischio di superamento dei valori limite di legge di inquinanti nell'aria
Acque superficiali e sotterranee	Aspetto Quantitativo	Perseguire una gestione sostenibile della risorsa idrica
	Aspetto Qualitativo	Tutelare e ripristinare la qualità dei corpi idrici sotterranei e superficiali
Suolo e Sottosuolo	Contaminazione	Ridurre l'inquinamento del suolo e del sottosuolo
	Consumo e uso	Limitare il consumo di suolo da parte delle attività insediative ed infrastrutturali
Flora, Fauna ed Ecosistemi	Componenti ecosistemiche	Tutela, conservazione e riqualificazione degli ecosistemi naturali e seminaturali
Rumore	Aspetto Qualitativo	Garantire una riduzione dell'inquinamento acustico
Paesaggio	Tutela	Migliorare la fruibilità del patrimonio ambientale e paesaggistico
		Recuperare il tessuto urbano in tutte le sue parti
Rifiuti	Aspetto Quantitativo	Massimizzazione del recupero di materiale
		Minimizzazione della quantità e pericolosità del rifiuto da smaltire
		Organizzazione e ottimizzazione del sistema di raccolta differenziata dei rifiuti urbani ed assimilati
Mobilità e Traffico veicolare	Aspetto Qualitativo	Promuovere la mobilità sostenibile
		Ridurre il traffico veicolare
Salute e Benessere	Rischi per la popolazione	Tutelare la popolazione dai rischi sanitari originati da situazioni di degrado ambientale
		Limitare l'esposizione della popolazione al rumore
		Promuovere utilizzo di fonti energetiche rinnovabili

5 Sintesi delle valutazioni

Effetti sull'ambiente

Per spiegare la dinamica di interazione tra temi ambientali, settori di governo e azioni del progetto, si è ritenuto opportuno fare ricorso al modello DPSIR - Determinanti, Pressione, Stato, Impatto, Risposta.

Tale modello ha permesso di mettere in relazione le varie informazioni che descrivono lo stato e le modificazioni di un contesto ambientale secondo uno schema logico. In generale, le determinanti sono quelle che originano una pressione. La pressione, a sua volta, agendo sullo stato dell'ambiente provoca un impatto, ovvero una modificazione (positiva o negativa) dello stato.

Si precisa che, nella presente trattazione, il termine impatto e il termine effetto sono perfettamente equivalenti. Le risposte sono le azioni che vengono poste in essere per rendere minimi gli impatti negativi e massimi quelli positivi.

La valutazione degli effetti delle previsioni della riqualificazione deve tenere in considerazione tutti gli effetti, positivi e negativi, diretti e indiretti, a breve, medio e lungo termine, temporanei o permanenti, che l'attuazione della stessa potrebbe produrre.

Di seguito riportiamo una tabella che descrive, anche graficamente, l'effetto individuato su ciascuno dei temi e aspetti ambientali ritenuti pertinenti alle previsioni di variante. Il giudizio sulla significatività degli effetti delle azioni sulle componenti ambientali è espresso utilizzando la scala ordinale seguente:

GIUDIZIO	SCALA CROMATICA	SCALA SIMBOLICA
Effetto negativo molto significativo		- - -
Effetto negativo significativo		- -
Effetto negativo poco significativo		-
Nessun effetto apprezzabile		0
Effetto positivo poco significativo		+
Effetto positivo significativo		++
Effetto positivo molto significativo		+++

TEMA AMBIENTALE	OBIETTIVO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO	INTERAZIONE	TIPOLOGIA DELL'EFFETTO	VALUTAZIONE	OSSERVAZIONE
ARIA	Ridurre il rischio di superamento dei valori limite di legge di inquinanti nell'aria	Effetti derivati dalla realizzazione del Bosco urbano, dall'implementazione del sistema di mobilità alternativa e dal posizionamento dei silos dedicati a parcheggio ai margini dell'area ed interrati.	Effetto diretto	+++	La creazione del Parco urbano e degli spazi aperti ad esso collegati contribuirà ad innalzare il livello qualitativo dell'ambiente con ricadute positive sulla qualità dell'aria. Le specie arbustive ed arboree saranno scelte anche in base alla loro capacità di intercettare e rimuovere inquinanti atmosferici. Al fine di verificare lo stato delle emissioni, il monitoraggio sarà effettuato tramite la centralina ubicata in prossimità dell'area.
ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE	Perseguire una gestione sostenibile della risorsa idrica.	Come conseguenza della bonifica dell'area, il sistema idrografico sarà ristabilito. Successivamente la	Effetto diretto sulla tutela delle acque superficiali e sotterranee	+	Attraverso la gestione delle acque meteoriche, il sistema otterrà effetti positivi.

	Tutelare e ripristinare la qualità dei corpi idrici sotterranei e superficiali.	realizzazione del progetto di riqualificazione si prevede un miglioramento delle condizioni idriche	connesso alla rinaturalizzazione dell'area e alla corretta gestione delle acque meteoriche.		gli effetti negativi legati all'aumento dei consumi idrici pertinenti i nuovi insediamenti saranno compensati da azioni di recupero e di reindirizzo delle acque bianche e meteoriche.
SUOLO E SOTTOSUOLO	Ridurre l'inquinamento del suolo e del sottosuolo. Limitare il consumo di suolo da parte delle attività insediative ed infrastrutturali.	Come conseguenza degli sbancamenti e della decorticazione del terreno insaturo superficiale l'area sarà bonificata. La realizzazione del Parco urbano introdurrà diversi elementi naturalistici associati all'aumento delle superfici permeabili.	Effetto diretto quantificabile nel riutilizzo di un'area attualmente in stato di degrado.	+	La rimozione del terreno insaturo superficiale e degli sbancamenti comporteranno una vera e propria bonifica dell'area in maniera tale da rendere idoneo il suolo all'uso proposto dal progetto. La rinaturalizzazione degli spazi aperti, inoltre, comporterà effetti positivi innalzando le caratteristiche qualitative e di vivibilità del luogo.
FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	Tutela, conservazione e riqualificazione degli ecosistemi naturali e seminaturali.	Attraverso la realizzazione del progetto, l'assetto ambientale dell'area sarà completamente rigenerato con acquisizione di nuove qualità alla scala urbana. Il Parco urbano e i nuovi percorsi pedonali, andranno perfettamente ad integrarsi con il sistema ambientale esistente (fiume, costa, pinete, ville stoiche, ecc.) rimettendolo in relazione.	Effetto diretto nel riutilizzo di un sito attualmente degradato situato nel cuore del tessuto urbano. Effetto indiretto quantificabile nella fase di realizzazione legato al miglioramento dell'ecosistema urbano.	+	La creazione del grande Parco urbano nel cuore del tessuto insediativo consentirà ad innalzare il livello qualitativo del sistema ambientale con ricadute positive dal punto di vista del paesaggio.
RUMORE	Garantire una riduzione dell'inquinamento acustico.	Effetti acustici del traffico veicolare e di quello legato alla presenza di attività ricreative e dai silos a parcheggio.	Effetto diretto	+++	Con la realizzazione del progetto del Parco si avranno effetti positivi sul rumore. Non si prevedono, invece effetti significativi generati dall'attrazione verso l'area conseguentemente alla realizzazione dei silos (posti ai margini dell'area) per la sosta e alla introduzione di attività ricreative.
PAESAGGIO	Migliorare la fruibilità del patrimonio ambientale e paesaggistico. Recuperare il tessuto urbano in tutte le sue parti.	La riqualificazione generale dell'area, attraverso la realizzazione del grande parco urbano, rappresenta per tutto il territorio comunale un'occasione unica per fare emergere e riconnettere valenze naturalistiche, architettoniche, turistico-ricettive e sociali in un ambito strategico e decisivo per la città.	Effetto diretto	+++	Gli effetti positivi sono riscontrabili nella rigenerazione di un importante pezzo di città, nella realizzazione di un progetto legato al verde, nel contenimento dei profili dei nuovi volumi coerenti con l'intorno, nell'innalzamento della qualità della vita legato alla realizzazione di nuove dotazioni strutturali e di connessione.
RIFIUTI	Massimizzazione del recupero di materiale. Minimizzazione della quantità e pericolosità del rifiuto da smaltire. Organizzazione e ottimizzazione del sistema di raccolta differenziata dei rifiuti urbani ed assimilati.	La realizzazione delle nuove attività e funzioni comporteranno un aumento dei rifiuti.	Effetto diretto	-	Effetti negativi, comunque limitati, legati alla produzione di rifiuti che aumenterà in relazione agli apporti generati dalle nuove attività e funzioni.
MOBILITÀ E TRAFFICO VEICOLARE	Promuovere la mobilità sostenibile. Ridurre il traffico veicolare.	Il potenziamento e la realizzazione della mobilità alternativa comporteranno effetti positivi aumentando	Effetto diretto	++	La realizzazione della nuova infrastruttura, diventando strada alternativa per l'attraversamento del centro,

		la connettività complessiva da e verso la città. La realizzazione della nuova infrastruttura viaria e la riorganizzazione della sosta, comporteranno la fluidificazione del traffico veicolare e la riduzione del traffico parassita.			stradale comporterà una diminuzione del traffico su C.so Vittorio Emanuele. Si evidenzia, inoltre, che i nuovi percorsi ciclo-pedonali potrebbero diventare una vera e propria alternativa all'uso dell'automobile.
SALUTE E BENESSERE	Tutelare la popolazione dai rischi sanitari originati da situazioni di degrado ambientale. Limitare l'esposizione della popolazione al rumore.	Effetti positivi generati dal progetto del Parco (forestazione urbana) e dai nuovi spazi per attività che consentiranno di innalzare la qualità della vita e favorire le relazioni interpersonali.	Effetto indiretto quantificabile nella qualità dell'aria e nella diminuzione di CO2 grazie al progetto di Forestazione urbana	++	Effetti positivi generati dal progetto del verde che contribuirà al miglioramento delle condizioni ambientali non solo nell'area di intervento, ma in tutto il centro cittadino.
ENERGIA	Promuovere utilizzo di fonti energetiche rinnovabili. Perseguire il risparmio energetico.		Effetto diretto	+	Il nuovo insediamento soddisferà buona parte dei propri fabbisogni energetici attraverso l'utilizzo di energie rinnovabili.

6 Misure di mitigazione, compensazione e orientamento

Il tema delle mitigazioni e delle compensazioni è da prevedersi in relazione agli effetti ambientali e paesaggistici dovuti all'intervento richiedendosi una valutazione attenta degli impatti prodotti dall'opera e delle tipologie di interventi attuabili a mitigazione di questi.

Gli effetti negativi possono essere migliorati in una prospettiva di sostenibilità generale attraverso misure di mitigazione che rappresentino la soluzione o l'attenuazione degli impatti sull'ambiente.

Questi sistemi di azioni tese al riequilibrio degli effetti possono fare riferimento a due tipologie di intervento, le misure di mitigazione e le misure di compensazione: le prime possono mitigare o eliminare l'effetto negativo trattato, le altre non possono agire direttamente sull'impatto (che resta legata alla realizzazione di una determinata previsione del progetto) ma sono in grado di bilanciarne gli effetti negativi prodotti.

A tale proposito sono stati presi in considerazione gli effetti più significativi.

TEMA	IMPATTO	RISPOSTA
ARIA	Incremento delle emissioni	MITIGAZIONE: riduzione delle emissioni con installazione di impianti di energia rinnovabile
		MITIGAZIONE: riduzione delle emissioni con sistemi di riscaldamento ad alta efficienza energetica
		COMPENSAZIONE: attraverso la regolazione delle emissioni con ricorso alla mobilità dolce
		COMPENSAZIONE: attraverso la razionalizzazione della viabilità carrabile
	Riduzione superfici di assorbimento	MITIGAZIONE: aumento percentuale delle aree permeabili COMPENSAZIONE: riqualificazione area dismessa
Acqua	Incremento consumi	MITIGAZIONE: incentivazione all'uso sostenibile della risorsa con accumulo e riutilizzo delle acque meteoriche per innaffiamento delle aree a verde o per pulizia aree pedonali
	Incremento reflui	COMPENSAZIONE: la portata residua del depuratore cittadino è compatibile alle previsioni dei nuovi scarichi
Suolo e sottosuolo	Impermeabilizzazione aree	MITIGAZIONE: impermeabilizzazione delle sole aree di sedime degli edifici, delle strade e delle piazze
		MITIGAZIONE: tutelare i suoli con un uso di materiali permeabili per i percorsi
		MITIGAZIONE: tutelare i suoli con creazione di spazi verdi
Rifiuti	Incremento produzione	COMPENSAZIONE: incremento del trend di raccolta differenziata per ridurre la quota da conferire in discarica

7 Sistema di monitoraggio

Il processo di Valutazione Ambientale Strategica, così come definito dalla Direttiva 2001/42/CE, deve definire una serie di attività di verifica dell'andamento delle variabili ambientali, territoriali, sociali ed economiche che il progetto di riqualificazione influenza, in maniera tale da mettere in evidenza i cambiamenti indotti nell'ambiente, valutando il grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale emersi in fase di valutazione.

Il monitoraggio prevede una serie di attività da ripetere periodicamente, finalizzate a verificare lo stato di avanzamento e le modalità di attuazione del Piano, a valutare gli effetti ambientali indotti e, di conseguenza, a fornire indicazioni per eventuali correzioni da apportare.

Il Comune, tramite l'ufficio preposto, effettua la raccolta dati assieme insieme agli Enti responsabili per legge ai monitoraggi ambientali che possono fornire i risultati delle campagne di rilevamento.

I risultati delle operazioni di monitoraggio saranno strutturati in un rapporto periodico (*report*) che tratterà lo stato delle componenti ambientali indicate come pertinenti, il loro andamento ed eventuali misure correttive a loro supporto.

Gli indicatori selezionati utili per monitorare l'attuazione del progetto sono finalizzati a valutare gli effetti previsti nel processo di VAS, ad individuare le modificazioni nello stato dell'ambiente e rendere compatibili le relazioni tra il progetto proposto e l'ambiente. Il set di indicatori qui proposto è stato elaborato partendo da una analisi degli obiettivi generali del progetto e delle sue azioni. Di seguito si riportano gli indicatori per il monitoraggio specifico dei possibili effetti indotti dal progetto.

Tema	ARIA
Obiettivo di sostenibilità	Riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti, con particolare riferimento alle polveri, agli ossidi di azoto e al benzene
Indicatore di contesto	Emissione di sostanze inquinanti
Indicatore di progetto	Fenomeni emissivi prodotti a seguito della realizzazione delle previsioni progettuali

Tema	Acqua
	Acque sotterranee
Obiettivo di sostenibilità	Raggiungere (o mantenere) lo stato buono delle acque sotterranee
Indicatore di contesto	Valori SCAS degli acquiferi
Indicatore di progetto	Aumento/diminuzione degli scarichi sulle acque sotterranee a seguito della realizzazione delle previsioni
	Uso sostenibile delle risorse idriche
Obiettivo di sostenibilità	Mantenere il deflusso minimo vitale al fine dell'uso sostenibile delle risorse idriche
Indicatore di contesto	Portate autorizzate delle grandi e delle piccole derivazioni per tipologia d'uso
Indicatore di progetto	Aumento/diminuzione dei prelievi a seguito della realizzazione delle opere

Tema	SUOLO
Obiettivo di sostenibilità	Mantenimento/riduzione degli eventuali livelli di impermeabilizzazione a seguito della realizzazione delle previsioni di progetto
Indicatore di contesto	% di superficie impermeabilizzata
Indicatore di progetto	Aumento/diminuzione dell'impermeabilizzazione a seguito della realizzazione delle previsioni di progetto

Tema	FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI
	Urbanizzazione
Obiettivo di sostenibilità	Ridurre il consumo di suolo privilegiando la riqualificazione dell'area
Indicatore di contesto	% di superficie urbanizzata sulla superficie totale
Indicatore di progetto	Aumento/diminuzione dell'urbanizzazione a seguito della realizzazione delle previsioni di progetto
	Verde
Obiettivo di sostenibilità	Aumentare la quantità e la qualità degli spazi verdi pubblici
Indicatore di contesto	% di superficie a verde pubblico
Indicatore di progetto	Aumento/diminuzione delle superfici di verde a seguito della realizzazione di progetto

Tema	ENERGIA
	Fonti rinnovabili
Obiettivo di sostenibilità	Perseguire l'utilizzo di fonti rinnovabili incentivando il risparmio e l'efficienza energetica
Indicatore di contesto	Produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile/produzione lorda di energia elettrica totale
Indicatore di progetto	Energia elettrica da fonte rinnovabile prodotta a seguito della realizzazione delle previsioni del piano e % di valore di contesto a seguito della realizzazione delle previsioni
	Risparmio energetico
Obiettivo di sostenibilità	Perseguire il risparmio e l'efficienza energetica
Indicatore di contesto	Consumi finali di energia per settore
Indicatore di progetto	Variazione percentuale del consumo finale da parte del settore interessato dalla previsione, a seguito della realizzazione del progetto

Tema	RIFIUTI
Obiettivo di sostenibilità	Ridurre la produzione di rifiuti destinati allo smaltimento
Indicatore di contesto	Produzione di rifiuti totale e pro-capite (kg/ab*anno)
Indicatore di progetto	Stima dell'aumento di produzione dei rifiuti speciali a seguito della realizzazione delle opere di progetto

Tema	INQUINAMENTI
	Contaminazione del suolo
Obiettivo di sostenibilità	Giungere alla bonifica e al ripristino ambientale dell'area
Indicatore di contesto	Verifica dei cumuli di scavo
Indicatore di progetto	Raggiungimento del limite di qualità del suolo e del sottosuolo ai valori di concentrazione limite accettabile facenti riferimento alla Tab. 1 All.5 Tit. V Parte IV relativa al D.Lgs n.152/2006
	Inquinamento dell'aria
Obiettivo di sostenibilità	Rispetto dei limiti di concentrazione stabiliti dalla specifica normativa
Indicatore di contesto	Numero di superamento per tipologia inquinante
Indicatore di progetto	Livelli di concentrazione di polveri sottili e biossidi di azoto Aumento/diminuzione delle fonti emissive e introduzione di nuove fonti a seguito della realizzazione del progetto.

Modalità di comunicazione delle informazioni: predisposizione di un report con periodicità annuale e successiva trasmissione all'autorità competente per la VAS; pubblicazione del report sui siti web dell'autorità procedente e della autorità competente.

7 COCLUSIONI

Alla luce di quanto previsto dal D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. il presente Rapporto Ambientale è stato redatto tenendo conto delle consultazioni preliminari e della fase di *Scoping* concluse e definite attraverso la Determinazione del Comune di Pescara n°90 del 25/07/2017.

Dalle analisi e valutazioni effettuate emerge che il progetto di riqualificazione in variante urbanistica ai sensi dell'art.19 DPR 327/2001, non determina impatti negativi significativi sul sito, a fronte di evidenti vantaggi ambientali, paesaggistici e di innalzamento della qualità della vita, ma soprattutto di restituzione agli usi pubblici, di un'area attualmente degradata e con una fruibilità precaria. Dal quadro di riferimento programmatico è emerso che il progetto è coerente ed in linea con gli obiettivi di programmazione e pianificazione ai differenti livelli sovraordinati come in accordo con gli obiettivi di quello locale.

Dall'analisi e dalla valutazione dei potenziali impatti ambientali è emerso inoltre che l'impatto ambientale residuo, a seguito della realizzazione dell'intervento, è minimo e limitato alla produzione di rifiuti, all'aumento dei consumi idrici ed ai consumi energetici, aspetti questi risolti attraverso misure di mitigazione, compensazione e monitoraggio. Di contro, diversi sono gli impatti positivi generati dalla riqualificazione dell'area nelle diverse componenti ambientali come l'aria, la qualità delle acque, il suolo e sottosuolo, l'ecosistema urbano, la mobilità urbana, la salute umana e il benessere, etc.

La realizzazione del progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria a grande Parco urbano, rappresenta inequivocabilmente l'occasione per la rigenerazione di un'area centrale degradata, caratterizzata da problemi legati alla marginalità e alla sicurezza, che consentirà alla Città di Pescara e al suo territorio di aprirsi ad una nuova dimensione urbana, come sistema organico di riqualificazione di tutto il tessuto urbano e del sistema naturale presente.

Tenuto conto di quanto espresso nel presente documento e degli studi settoriali che sono diventati parte integrante del presente Rapporto Ambientale, è possibile affermare che il progetto di riqualificazione in oggetto risulta compatibile e sostenibile dal punto di vista ambientale strategico.

San Benedetto del Tronto, agosto 2017



il tecnico incaricato
arch. Chiara Camaioni

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Chiara Camaioni".