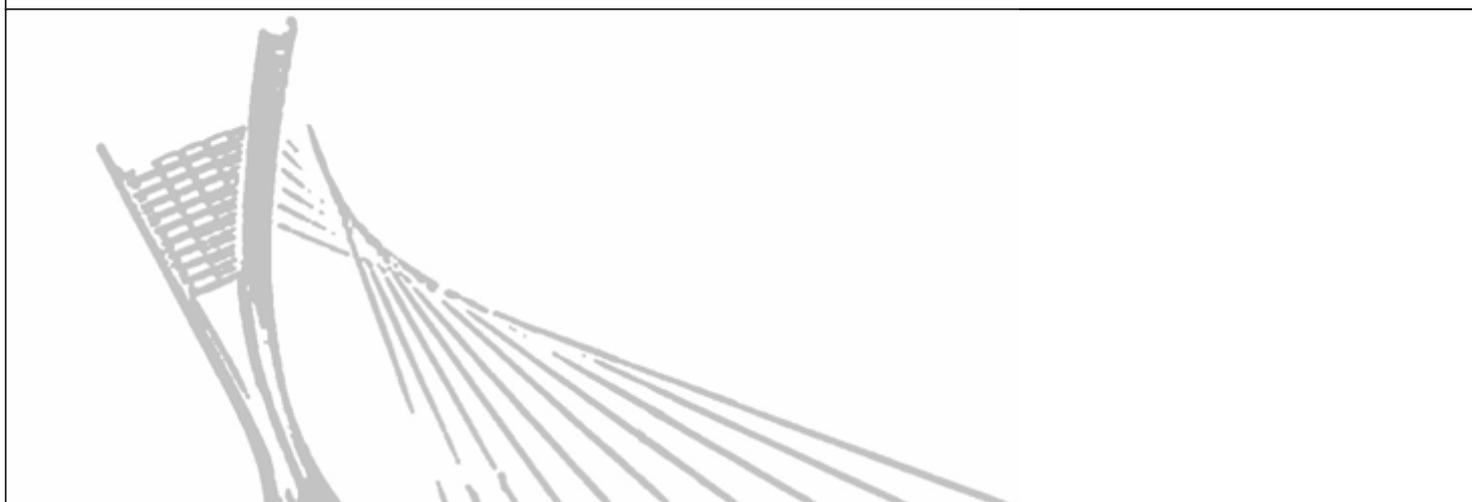




CITTA' di PESCARA

Dip. Tecnico - Settore Pianificazione del Territorio



Oggetto

REVISIONE DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE
Relazione illustrativa

Elab. n.

Struttura di progettazione:

Settore Pianificazione del Territorio
Servizio Pianificazione strategica e partecipazione

Gruppo di lavoro:

Arch. Guido D'Alleva
Arch. Francesca Marucci
Arch. Chiara Mazzocchetti
Dott.ssa Jessica D'Elpidio
P.I. Danilo Crisologo

Dirigente:

Dott. Gaetano Silverii

percorso file/s:

C:\...\qgis\comune\progetti

data emissione:

Ottobre 2022

firma:

nome file/s:

Revisione_PRA.qgz

GIS analyst:

Danilo Crisologo - software 

data 1° revisione:

Febbraio 2023

firma:

allegato:

scala:

data 2° revisione:

firma:

PREFAZIONE	2
INQUADRAMENTO TERRITORIALE E AERONAUTICO	3
PRESUPPOSTI E OBIETTIVI	3
CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO INTERESSATO	6
II PIANO DI RISCHIO	8
ANALISI TERRITORIALE, MONITORAGGIO ED ESITI	10
FORMULAZIONE DEL METODO OPERATIVO E APPROCCIO PRATICO	11
PROPOSTA PROGETTUALE	18
VALUTAZIONE DEL CARICO URBANISTICO	19
CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEL CARICO ANTROPICO	21
LE ZONE DI TUTELA: MONITORAGGIO E SINTESI DELLE POSSIBILI PRESCRIZIONI	24

Prefazione

La variante al Piano di Rischio aeroportuale, strumento approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 26 del 7 febbraio 2014 del si rende necessaria a causa di evidenti difficoltà applicative e interpretative, dovute alla insufficiente tassatività delle espressioni usate nella parte normativa. Oltre a tale finalità, la variante si propone di chiarire come debba concretamente operare l'auspicata riduzione del carico antropico, nozione centrale nella particolare materia del contenimento del rischio da incidente aereo, soprattutto per quanto riguarda le più esposte zone A e B. La variante è stata predisposta da un gruppo di progettazione formato da dipendenti dell'Amministrazione Comunale e da un consulente esterno ad esso. Lo scrivente Dott. Gaetano Silverii ha condotto, in qualità di dirigente, il coordinamento generale tecnico-amministrativo delle attività poste in essere, il gruppo, la cui formalizzazione è stata consacrata nel decreto dirigenziale n. 12 del 27.02.2023, è costituito dallo scrivente dirigente, dai progettisti Arch. Francesca Marucci e Arch. Chiara Mazzocchetti e dai collaboratori alla progettazione P.I. Danilo Crisologo e Avv. Jessica D'Elpidio. Accanto al gruppo di lavoro ha operato il consulente esterno Avv. Fabrizio Rulli, il cui incarico è stato conferito con determina dirigenziale num. gen. 2200 del 29/12/2020.

Progettista, parte integrante della costruzione della proposta di variante urbanistica, degli studi analitici e della sua ultima stesura è stato l'arch. Guido D'Alleva, funzionario architetto del Comune di Pescara e Responsabile del Servizio Pianificazione Strategica e Partecipazione fino al 9 novembre 2022, il quale, oltre a un prematuro e ingiusto vuoto umano e professionale, lascia nello specifico un segno incisivo in questo atto urbanistico che porta il suo nome ma non la sua firma.

Il Dirigente
dott. Gaetano Silverii

Inquadramento Territoriale e Aeronautico

L'aeroporto di Pescara, già denominato "Pasquale Liberi", è oggi chiamato **"Aeroporto Internazionale d'Abruzzo"** ed è situato nella zona ovest del capoluogo adriatico, a circa 4 km dal centro della Città.

E' ubicato nel cuore dell'area metropolitana Pescara – Chieti e vi si accede dalla strada statale SS. n. 5 Tiburtina Valeria al Km. 229,100.

L'aeroporto è collegato con le principali arterie viarie e ferroviarie della Regione, e dal centro della Città (piazza della Repubblica) è raggiungibile con la linea urbana n. 38 della Gestione Trasporti Metropolitan S.p.A..

E' un aeroporto civile, aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale, posto ad un'altitudine di m. 14,63 sul livello del mare, con le seguenti coordinate geografiche: 42°26'14" N, 14°11'14" E. E' dotato di un'unica pista lunga m. 2418 e larga m. 45, a due testate: a nord – est la n. 22 e a sud – ovest la n. 04. L'area di sedime aeroportuale occupa una superficie di circa ha 163 e si sviluppa nel territorio dei Comuni di Pescara e di San Giovanni Teatino (CH). Il Ministero dei Trasporti ha affidato la gestione dello scalo aereo alla società Saga S.p.a..

Per poter far fronte al crescente bisogno di mobilità, la Saga S.p.a. ha predisposto un piano di sviluppo dell'aeroporto (Master Plan), con interventi da completarsi nel 2015, finalizzati ad incrementare sicurezza e capacità di traffico. L'aeroporto d'Abruzzo ha anche ottenuto nel mese di maggio 2005 la Certificazione ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) per l'organizzazione e le infrastrutture.

L'aeroporto, oggi, soddisfa un ampio bacino d'utenza che va oltre i confini regionali, e collega la Città di Pescara con diversi scali nazionali, europei ed intercontinentali.

Presupposti e obiettivi

A seguito della modifica al Codice della Navigazione Aerea (C.N.A.), avvenuta con D.Lgs n. 151 del 15/03/06, è stato introdotto all'art. 707 un limite alla proprietà privata nelle aree limitrofe agli aeroporti, prevedendo al comma 5° che, nelle direzioni di atterraggio e di decollo, possono essere autorizzate opere ed attività compatibili con i Piani di Rischio, che i Comuni territorialmente interessati adottano nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti (*Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti - edizione II Capitolo 9 emendamento 7 del 20.10.2011 - ENAC*).

Il Comune di Pescara, alla luce delle vigenti disposizioni sopra richiamate, ha redatto e approvato con Deliberazione Consiliare n.26 del 7 febbraio 2014 il Piano di Rischio di cui all'art. 707 del C.N.A.. Il Piano costituiva il primo tentativo di adozione di uno strumento atto a coordinare le indicazioni e prescrizioni ENAC con le previsioni urbanistiche e con l'esigenza di tutelare i territori limitrofi all'Aeroporto. Nel redigere il Piano si era tenuto conto dei principi generali in materia, quali la limitazione della presenza umana e la

individuazione delle attività compatibili, al fine di fornire un uniforme livello di tutela delle quattro zone individuate.

L'aeroporto di Pescara ("Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale" sigla ICAO: LIBP; sigla IATA: PSR) ha caratteristiche tali da ritenere applicabile la previsione del Regolamento ENAC per piste di volo di codice 3 e 4.

L'art. 715 prevede che l'ENAC individui gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione del rischio contro terzi, ed è stato fissato a tal fine, come soglia di selezione, il valore di 50.000 movimento/anno. L'aeroporto di Pescara non rientra in tale criterio di selezione e quindi, in questo caso, non si applica l'art. 715.

Nel merito si era inizialmente proceduto recependo integralmente la geometria delle zone di rischio indicate nel Regolamento ENAC del 20 ottobre 2011, dove, per ciascuno degli ambiti individuati con le lettere A, B, C e D, sono previsti specifici limiti all'edificazione e definite le attività compatibili, in funzione della diversa caratterizzazione delle operazioni sia di decollo che di atterraggio. L'ampiezza delle zone di tutela è meglio individuata nella cartografia allegata.

Il Piano ha come riferimento il solo territorio di Pescara e non quello dei comuni confinanti. Questo in quanto è redatto per **testata** e non per impianto aeroportuale, ed il prolungamento della **testata nord-est** della pista, la **n. 22**, ricade interamente nel territorio del Comune di Pescara.

Per quanto concerne l'altra testata della pista, la n. 04, il Piano è di competenza, in forma congiunta, dei comuni di San Giovanni Teatino (CH) e Cepagatti (PE).

Per la redazione del Piano si era tenuto conto delle prescrizioni ENAC ed in particolare della necessità, per i nuovi insediamenti, come detto, di limitare e contenere il carico antropico e le attività incompatibili con le esigenze legate all'attività di volo; inoltre è stata verificata, alla data del PRG 2015, la coerenza delle scelte adottate con le previsioni contenute negli strumenti urbanistici. Al fine di una migliore previsione si è era quindi proceduto a:

- rilevare sia l'edificato che la consistenza volumetrica presente nelle diverse zone di tutela, tenendo presente anche la situazione all'intorno, mediante l'incrocio di dati provenienti dal Sistema Informativo Territoriale (SIT), dai titoli abilitativi rilasciati e, in alcuni casi, da verifiche condotte sul posto;
- individuare l'edificato esistente, in modo da valutare il carico antropico presente;
- prendere atto delle previsioni urbanistiche, come risultanti dagli strumenti urbanistici vigenti, generali e particolareggiati, ancora non attuate;
- individuare gli interventi urbanistici già autorizzati, i cui procedimenti sono in conclusione o in via di attuazione;
- segnalare la presenza di carico antropico conseguente ad altre situazioni (strade ad alta concentrazione di traffico, linea ferroviaria, ecc.) stante la connessione con i rischi che derivano da qualunque attività o utilizzazione del territorio, anche se non riferiti ad edificazioni.

A distanza di circa un decennio si rende necessario procedere a una revisione normativa del PRA in ragione di alcune criticità pratiche e operative riscontrate e di

innovazioni nella strumentazione urbanistica del vigente PRG di seguito esposte:

- nuovi strumenti in dotazione all'Ente ovvero un sistema informativo territoriale che consente un monitoraggio puntuale del tessuto urbano e delle sue evoluzioni;
- riscontro di difficoltà di carattere operativo sia da parte dei tecnici dell'Ente sia dai tecnici della committenza, derivate da una carenza di indicazioni puntuali nel recepimento degli aspetti regolamentari dell'ENAC nella normativa comunale; tali difficoltà attengono principalmente alla disciplina dei cambi di destinazione d'uso tra le macro categorie previste dall'art.23-ter del DPR 380/2001 e sull'insediabilità di specifiche attività e tipologie edilizie: pertanto si è reso indispensabile rendere tassativa tale dinamica a seguito di attenta analisi territoriale;
- approvazione della Variante al PRG relativa alle Norme tecniche di attuazione del PRG (Variante per la Rigenerazione Urbana approvata con atto consiliare n. 55 del 2019) con la quale, nell'ottica di una razionalizzazione del consumo di suolo, riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio esistente sono state introdotte alcune innovazioni. Tra queste è stato aggiornato l'indice di edificabilità (If e Ut) per ciascuna sottozona urbanistica, senza aumento di carico urbanistico e confermando le densità edilizie del vigente PRG; tale aggiornamento si è reso indispensabile per una compensazione a saldo invariato delle previsioni di PRG a seguito del recepimento delle disposizioni del RET (regolamento edilizio tipo), come da conferenza Stato Regioni di cui alla DGR n. 850/2017 dalla Regione Abruzzo che, in ragione delle nuove definizioni, determina anche un nuovo sistema di calcolo del volume edilizio onnicomprensivo, ovvero vuoto per pieno a filo fisso, in luogo del precedente metodo, coerente con la superata normativa regionale (LR 52/1989) e con le previgenti norme di PRG, che non computava una cospicua parte dell'edificato (soffitte, cantine, sottotetti, locali di servizio, autorimesse singole o collettive, androni, ecc).
- necessità di effettuare un bilancio e una valutazione del carico urbanistico e carico antropico che possa conferire alla nuova normativa del PRA tassatività così da non lasciare al singolo caso la valutazione dei carichi evitando incertezze e inerzie operative;

In considerazione dei punti sopra esposti nasce la necessità di effettuare un nuovo monitoraggio del PRG finalizzato soprattutto a comprendere quale siano oggi il carico urbanistico e il carico antropico rispetto allo stato di fatto e di progetto al fine di avere una normativa del PRA tassativa, specie in riferimento ai mutamenti di destinazione d'uso e tipi insediabili; il tutto al fine di poter addivenire a una semplice, univoca e chiara applicazione delle NTA del PRA, con particolare riferimento alla semplificazione e omogeneizzazione dello svolgimento dell'attività istruttoria edilizia.

Caratteristiche del territorio interessato

Le zone di tutela **A, B, C e D** relative alla **testata n. 22** dell'impianto aeroportuale, individuate come da Regolamento ENAC, ricadono nella parte sud della Città, sulla destra orografica del fiume Pescara, in territorio pianeggiante. Si estendono, come si evince dalla cartografia allegata, in asse con la pista dell'aeroporto per una lunghezza complessiva di 3000 m., a partire dalla "strip" - 60 m oltre il fine pista - fin quasi a lambire Viale G. Marconi. Le zone, nel loro complesso, abbracciano ambiti territoriali diversamente articolati, caratterizzati, nella zona A e parte della B, da attività industriali ed artigianali, alcune delle quali dismesse, ubicate all'interno del perimetro del nucleo industriale del Consorzio per l'area di sviluppo industriale Val Pescara, disciplinato dal piano ASI, da numerosi insediamenti a carattere terziario - commerciale, e dai nuclei abitati di Villa del Fuoco, con la sua zona residenziale, storicamente definita, gravitante intorno alla chiesa omonima Beata Vergine Maria del Fuoco in via Stradonetto, e di "Rancitelli", quartiere popolare degli anni '80, con i suoi luoghi di ritrovo e, quindi, di concentrazione antropica discontinua. La zona di tutela C si estende ad est ed ovest del rilevato ferroviario; quest'ultima ad ovest è definita principalmente dalla SS. n. 5 Tiburtina Valeria, lungo la quale si attestano aree ed edifici legati alle attività commerciali ed artigianali in continua trasformazione; l'altra ad est è caratterizzata dalla presenza del nucleo più antico della Città, con i suoi valori storici, architettonici ed ambientali, divenuta ormai da tempo, data la presenza di numerose attività volte alla ristorazione e all'intrattenimento, luogo di ritrovo serale e notturno della popolazione. Nello stesso tempo, per la presenza della "Casa Natale di Gabriele d'Annunzio", del "Museo delle genti d'Abruzzo" ospitato all'interno del "Bagno Borbonico", e dello storico "Teatro Michetti", si è qualificata anche come ambito di cultura e di spettacolo, pertanto è da segnalare come punto di concentrazione antropica discontinua.

Le fasce di tutela laterali alla pista di atterraggio, classificate come zone C e come zone D, interessano, le prime, gran parte dello stesso sedime aeroportuale, porzioni di insediamenti artigianali, industriali e commerciali, le seconde, porzioni dei quartieri di Villa del Fuoco, San Donato e Fontanelle e parte delle aree industriali e artigianali comprese all'interno del perimetro del nucleo industriale del Consorzio per l'area di sviluppo industriale Val Pescara.

Lungo tutta la lunghezza, le tre zone A, B e C sono attraversate dalla via SS. n. 5 Tiburtina Valeria, che corre perpendicolarmente alla linea di costa e mette in comunicazione la Città con l'entroterra. La zona A e quelle laterali C e D sono interessate da un tratto stradale di grande scorrimento (4 corsie di marcia): la SS. n. 16 Adriatica - Variante di Pescara (la c.d. *Circonvallazione*), che collega principalmente la parte a nord con quella a sud del territorio comunale, lungo la quale si attesta lo svincolo Pescara ovest-aeroporto di immissione con la predetta SS. n. 5. Il traffico lungo questa arteria è particolarmente intenso, specialmente nelle ore di punta, e come

tale costituisce un fattore di carico antropico rilevante. La zona C, per un breve tratto di circa 120 mt, e la zona D laterale nord-ovest, sono attraversate dal corso sinuoso del fiume Pescara. Le zone C e D laterali nord-ovest e, per un tratto piuttosto breve (circa 200 mt) la stessa zona C, sono inoltre interessate dal Raccordo Autostradale Chieti-Pescara (c.d. *Asse Attrezzato*), che collega la zona interna industriale "Val Pescara" con il porto commerciale, ma funge anche da arteria di raccordo con l'autostrada A14 Bologna-Bari e con l'A25 verso Roma. Anche in questo caso il traffico è intenso e costituisce un fattore di carico antropico rilevante. I dati relativi ai flussi di traffico, desumibili dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Pescara, indicano valori complessivi su entrambe le direzioni, nelle ore di punta, di circa 3000 veicoli/ora. Inoltre, la zona di tutela C è attraversata, nella parte più ad est, per un tratto di circa 450 mt., dalla linea ferroviaria Adriatica, sulla quale si connette la linea per Roma che, dopo un'ampia curva, si dispone parallelamente all'asse di atterraggio della pista, attraversando per tutta la lunghezza la zona D laterale sud-est. La linea Adriatica è una infrastruttura di grande importanza e costituisce il collegamento principale da e per Bologna, così come per Bari. E' interessata, quindi, oltre che dal traffico regionale, da quello nazionale con treni *intercity*, *eurostar city* ed *espresso*. La linea per Roma è interessata da un sensibile traffico viaggiatori a carattere locale con treni regionali. Nel suo complesso la linea ferroviaria è da valutare come ad elevato carico antropico, in alcuni momenti in modo significativo, seppure discontinuo. In zona di tutela C si evidenzia la presenza di strade urbane di attraversamento nord-sud, quali via Capestrano e, più ad ovest, quasi a confine con la zona B, la cosiddetta strada "*Pendolo*", in corso di completamento, con funzione di raccordo tra due grandi nuclei urbani: quello del quartiere nord di Pescara Colli-Ospedale Civile e l'altro del quartiere sud di San Donato.

Lungo il tratto stradale della SS. n. 5 Tiburtina, interessato dalle tre zone di tutela A, B, C, si collocano numerosi insediamenti a carattere commerciale e artigianale. I diversi strumenti urbanistici comunali che si sono succeduti nel tempo, hanno riconosciuto a questa parte di Città una vocazione terziario-commerciale, data la sua posizione baricentrica che la rende facilmente raggiungibile sia dai comuni dell'entroterra che da quelli lungo la costa a nord e a sud del confine comunale.

All'interno della zona C laterale sud-est, tra la SS. 5 Tiburtina e il limite dell'impianto aeroportuale, si segnala la presenza dell'ipermercato ex AUCHAN, che, con una superficie di vendita superiore a 5000 mq, rappresenta un polo antropico di forte attrazione.

All'interno della zona D laterale nord-ovest, in un'area di complessivi mq 165000, limitrofa al fiume Pescara, con accesso da Via Raiale, è ubicato lo stabilimento di produzione FATER S.p.a., con una presenza costante e continua di persone (circa 700 lavoratori) distribuita su tre turni di lavoro per sei giorni alla settimana.

Si evidenzia, infine, la presenza: di una cabina primaria ENEL 150kV-Marrucina ad angolo tra la via Tiburtina, via Saline, via Tavo, in zona di tutela C; di una seconda cabina primaria ENEL 150kV-San Donato lungo via Tirino, in zona D laterale sud-est, dalla quale partono una linea aerea da 150kV, che attraversa longitudinalmente la

zona di tutela B e le due laterali C e D, ed un'altra, sempre da 150kV, che raggiunge la cabina primaria delle FS sul proseguimento di via Mortaio d'Angri, a ridosso della linea ferroviaria. Da quest'ultima partono tre linee aeree, delle quali una da 132kV e le restanti due da 150kV. Inoltre sono presenti otto stazioni di rifornimento carburante lungo la SS. n. 5 Tiburtina Valeria, delle quali due in zona di tutela A sul confine nord-est del sedime aeroportuale, le restanti in zona di tutela C; altre due sono ubicate su via Aterno, nella zona D laterale nord-ovest ed un'ultima su via Rio Sparto, sul limite della zona D laterale sud-est. La zona C laterale nord-ovest include un'area su via Raiale, destinata a deposito di gas liquefatti, con cisterne fuori terra, e sempre sulla stessa via Raiale, nella fascia contigua D, un'area destinata allo stoccaggio di carburanti ed oli minerali, con diversi serbatoi fuori terra. Tali presenze, nel loro complesso, se coinvolte in un eventuale incidente da parte di un aeromobile, possono creare pericolo di incendio o comunque amplificare notevolmente il danno. In zona di tutela A, all'interno del nucleo industriale A.S.I. ed a confine con SS. N. 16 Adriatica – Variante di Pescara, è ubicato l'impianto di depurazione della Città; in strada Torretta, inoltre, è presente un'area destinata dalla società Attiva S.p.A. a rimessaggio attrezzi della Nettezza Urbana, che potrebbe richiamare uccelli e quindi creare un pericolo alla sicurezza della navigazione aerea.

Nei pressi del confine nord-est dell'aeroporto, a ridosso dello svincolo per la SS. n. 5 Tiburtina Valeria, si segnala la presenza di un'area sulla quale insiste un'attività di autodemolizione, che occupa in piccola parte la zona di tutela A, destinata, tuttavia, dal P.R.G. ad Attrezzature Aeroportuali, coerentemente con il piano di sviluppo aeroportuale. In corrispondenza delle zone di tutela B e C e di quella D laterale sud-est sono ubicate diverse strutture pubbliche, quali chiese, scuole, asili, parchi pubblici, sedi di enti pubblici e diversi impianti radio base S.R.B..

Il Piano di Rischio

Nella redazione del Piano vigente, di cui alla DCC 26/2014, si sono seguiti i principi generali, le indicazioni e le prescrizioni contenuti nel paragrafo 6 del capitolo 9 del Regolamento dell'ENAC. In particolare il punto 6.6 dispone il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, e il Piano, pur riconoscendo la presenza di attività e strutture incompatibili, ne prende atto e non determina effetti interdittivi a quelle esistenti. Si limita ad escludere ogni possibilità di mutamento di destinazione d'uso che possa aumentare il carico antropico o, in caso di incidente, amplificare il danno. Vengono favoriti, al contrario, quei mutamenti di destinazione d'uso che determinano una limitazione della presenza umana.

Il Piano detta vincoli per le diverse zone soggette a limitazioni.

In particolare:

- **Zona di tutela A:** Non sono consentite nuove edificazioni di tipo residenziale. Potranno essere previste attività non residenziali, ma con indici di edificabilità bassi e che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di

persone.

- **Zona di tutela B:** La presenza umana di tipo residenziale è caratterizzata da una bassa densità. Potranno essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone;
- **Zona di tutela C:** La presenza umana di tipo residenziale è caratterizzata da una media densità. Potranno essere previste nuove attività non residenziali;
- **Zona di tutela D:** Il livello di tutela è minimo. Dovranno essere evitati insediamenti che comportano la concentrazione di un elevato numero di persone, quali centri commerciali, congressuali e sportivi ed una edilizia intensiva.

Poiché nella definizione di carico antropico è contenuto sia il concetto di “presenza umana” che quello di “durata di permanenza” in una determinata area o immobile, nelle zone di tutela dovranno essere evitati insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, alberghi, ecc.), la costruzione di scuole, ospedali e, in generale, *obiettivi* sensibili; dovranno inoltre essere evitate *attività* che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno *ambientale* (distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti, ...).

Nelle zone di tutela, inoltre, ai sensi dell’art. 711 del Codice della Navigazione aerea, sono soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica, considerata anche la vicinanza con l’alveo del fiume Pescara, o comunque un potenziale pericolo per la navigazione aerea. In particolare sono soggette a limitazioni:

- discariche e specchi d’acqua, in funzione del possibile richiamo di volatili;
- industrie manifatturiere che per il loro ciclo di lavorazione possono creare richiamo per gli uccelli;
- manufatti con finiture esterne riflettenti;
- luci fuorvianti ed emanazioni laser;
- ciminiere con emissione di fumi;
- attività ed impianti che prevedono l’emissione di onde elettromagnetiche, per le possibili interferenze con gli apparati di navigazione (impianti radio base S.R.B., elettrodotti aerei, etc.).

Fatte salve le competenze delle autorità preposte, sono pertanto subordinate all’autorizzazione dell’ENAC, che ne accerta il grado di pericolosità ai fini della sicurezza della navigazione aerea.

Analisi territoriale, monitoraggio ed esiti

Un corretto approccio metodologico per la redazione di un qualsivoglia progetto urbanistico impone un'accurata analisi del territorio interessato. Nello specifico, l'analisi territoriale svolta per la redazione della variante normativa del Piano di rischio aeroportuale (di seguito abbreviato con acronimo PRA) ha interessato la completezza del territorio comunale, con particolare riferimento all'osservazione dei punti d'analisi nelle aree interessate dal rischio aeroportuale. Nell'ottica di voler chiarire i possibili interventi edilizi, sia in termini di nuova edificazione sia di riconversione e riuso del patrimonio edilizio esistente, è stato necessario analizzare lo stato di attuazione dello sviluppo urbano, oltre al regime vincolistico di tutela eteronoma gravante sugli ambiti di interesse; tale sviluppo è da intendersi come attenta lettura del territorio da relazionarsi alla densità edilizia esistente nonché alle previsioni urbanistiche di PRG. Dalla lettura combinata del territorio, della densità edilizia e urbanistica gravante sulle aree interessate dal rischio, degli elementi cd sensibili, ovvero siti e immobili aventi destinazioni descritte dall'ENAC come incompatibili con il rischio aeroportuale, sono stati redatti gli elaborati di analisi di seguito elencati, ovvero:

- Tav. 1 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Zona di rischio aeroportuale;
- Tav. 2 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Vincoli esistenti sul territorio comunale;
- Tav. 2.1 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Piano Stralcio Difesa Alluvioni;
- Tav. 2.2 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Piano Regionale Paesistico;
- Tav. 3 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Estensione aree di rischio sul territorio comunale;
- Tav. 4 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Sottozone del PRG ricadenti all'interno delle aree di rischio;
- Tav. 5 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Ricognizione delle sottozone del PRG ricadenti all'interno delle aree di rischio;
- Tav. 6 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Monitoraggio degli interventi edilizio - urbanistici;
- Tav. 7 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Individuazione degli elementi sensibili, Circolare ENAC del 20.10.2011;
- Tav. 8 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Mappa tematica della densità abitativa;
- Tav. 8.1 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Mappe tematiche delle densità di edifici ad uso residenziale distinte per numero di piani;
- Tav. 8.2 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Mappa tematica della densità di edifici ad uso residenziale;

– Tav. 9 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Planimetrie, volumi esistenti e di previsione del PRG vigente e post-variante NTA del Piano di Rischio Aeroportuale.

La lettura degli elaborati, parte integrante della presente relazione e del progetto di variante normativa, rappresenta una situazione decisamente complessa e consolidata: le aree di rischio inquadrato nella zona A appartengono, principalmente, ad ambiti a vocazione produttiva con funzione residenziale praticamente assente e sono connotate da una cospicua omogeneità di funzioni; nelle zone B le destinazioni, previste dal piano e già insediate, sono caratterizzate da un tessuto urbano consolidato, disomogeneo per destinazioni e funzioni insediate, con evidente necessità di riflessione sull'insediabilità futura ed esistente; la stessa eterogeneità è da riconoscersi per le zone C e D dove, diversamente, le caratteristiche enunciate nella zona di tutela C e D risultano piuttosto conformi allo stato di fatto analizzato, richiedendo soltanto alcune doverose operazioni di revisione per omogeneizzare la struttura del testo normativo relativo a ogni sottozona.

Formulazione del metodo operativo e approccio pratico

Effettuate le valutazioni e apprezzamenti sopra enunciati, è possibile declinare i capi saldi e aspetti caratterizzanti il progetto di variante normativa. Innanzitutto è necessario richiamare le già acquisite disposizioni riportate al paragrafo 6.6 del Capitolo 9 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (Edizione 2, Emendamento 9 del 23 ottobre 2014) emesso dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), pubblicato in data 11 novembre 2014, enucleante una serie di prescrizioni generali relative alle aree soggette a limitazioni/vincoli per la tutela del territorio limitrofo all'aeroporto dal rischio derivante dalle attività aeronautiche (vedi zone di tutela A -B -C- D)

Gli indirizzi forniti dall'ENAC si informano a due principi fondamentali: il contenimento del carico antropico e la correlata individuazione di insediamenti e attività compatibili, con particolare riferimento ai nuovi interventi e/o cambi di destinazione d'uso. La ratio delle disposizioni regolamentari ENAC, da intendersi nella duplice accezione di principio ispiratore della normativa nonché di finalità da perseguire, è da ravvisarsi in una marcata riduzione ovvero in un deciso contenimento dell'uso residenziale rispetto alla destinazione non residenziale.

Da un'interpretazione letterale e sistematica del Regolamento, si desume pertanto un favor, una preferenza per l'insediabilità di destinazioni non residenziali rispetto a quelle residenziali. Le variazioni/modulazioni di carico antropico, ai fini della predetta puntuale individuazione degli interventi ammissibili in ciascuna zona di tutela ovvero all'esclusivo fine della valutazione dei possibili cambi d'uso sul patrimonio edilizio esistente, vengono tendenzialmente stimate mediante l'applicazione analogica dell'indice di affollamento di cui al D. M. 3 Agosto 2015 (cd. Codice Prevenzione Incendi) limitatamente alle destinazioni d'uso non residenziali previste dal vigente strumento urbanistico comunale. La predetta

disposizione di carattere generale è assolutamente centrale in quanto dispone che la mitigazione del rischio deve essere apprezzata sulla base di due parametri: la limitazione del carico antropico e la correlata individuazione di attività ed insediamenti compatibili. Mancando nel quadro normativo vigente una definizione tassativa del carico antropico e una formula di calcolo, è indispensabile focalizzare l'attenzione sull'insediabilità di attività e funzioni, operando una distinzione tra quelli compatibili, o meno, con il rischio aeroportuale prescritto dall'ENAC.

Premettendo che la destinazione residenziale è quella sfavorita rispetto alle non residenziali, e come tale lasciata a margine e non considerata compatibile nell'ambito dei mutamenti di destinazione d'uso, si è proceduto con il valutare l'affollamento previsto per ciascuna destinazione d'uso di PRG.

Approfondendo i dati già riportati nella *Tav.5 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Ricognizione delle sottozone del PRG ricadenti all'interno delle aree di rischio* è indispensabile integrare il dato di zonizzazione relazionandolo con gli usi compatibili previsti dalle NTA di PRG; ciò al fine di poter procedere alla ponderazione dei cambi d'uso rispetto ai valori unitari di affollamento (ovvero numero massimo di persone ammissibili al metro quadro) desunti dal cd. Codice Prevenzione Incendi presi come riferimento al fine di valutare la rilevanza di un mutamento d'uso.

Zona_A	mq	413.196	Destinazioni art. 27 NTA compatibili con la sottozona
D1	mq	186.691	ASI
D2	mq	36.410	c,d,f
D5	mq	1.504	Impianto carburante
F3	mq	33.480	f - Servizi pubblici e di pubblico interesse
F4	mq	74.995	aeroporto
F5	mq	25.290	a (max 5% alloggio custode),b,c,d,f
F8	mq	3.156	c,d

Zona_B	mq	823.451	Destinazioni art. 27 NTA compatibili con la sottozona
A1	mq	345	a,b,c2,c3,d,f
A3	mq	60.276	a,b,c2,c3,d,f
B3	mq	317.589	a,b,c1 (solo botteghe artigianali di servizio) c2,c3,d,f
B4	mq	72.647	a,b,c2,c3,d,f
D1	mq	190.430	ASI
D2	mq	56.320	c,d,f
F2	mq	2.731	f (servizi sportivi)
F3	mq	15.585	f - Servizi pubblici e di pubblico interesse
F5	mq	8.427	a (max 5% alloggio custode),b,c,d,f
G1	mq	911	Verde privato
ZONA MILITARE	mq	5.948	-----

Zona_C (centrale)	mq	600.395	Destinazioni art. 27 NTA compatibili con la sottozona
A0	mq	42.200	a,b,c2,c3,d,f
A1	mq	1.542	a,b,c2,c3,d,f
A2	mq	12.104	a,b,c2,c3,d,f
A3	mq	84.875	a,b,c2,c3,d,f
B3	mq	146.816	a,b,c1 (solo botteghe artigianali di servizio) c2,c3,d,f
B4	mq	17.890	a,b,c2,c3,d,f
B7	mq	12.925	a,b,c2,c3,d,f
D4	mq	80.979	c,d
D5	mq	5.770	Impianto carburante
F1	mq	12.667	Verde pubblico
F3	mq	19.053	f - Servizi pubblici e di pubblico interesse
F5	mq	3.022	a (max 5% alloggio custode),b,c,d,f
G1	mq	1.022	Verde privato
ZONA MILITARE	mq	1.170	-----
INFR.FERROVIARIE	mq	17.480	-----
PP7	mq	39.536	a,b,c2,c3,d,f
PROGRAMMI COMPLESSI	mq	34.349	a,b,c2,c3,d,f

Zona_C (laterale Nord)	mq	668.044	Destinazioni art. 27 NTA compatibili con la sottozona
B3	mq	11.700	a,b,c1 (solo botteghe artigianali di servizio) c2,c3,d,f
B4	mq	702	a,b,c2,c3,d,f
D1	mq	210.370	ASI
D2	mq	10.740	c,d,f
F3	mq	13.314	f - Servizi pubblici e di pubblico interesse
F4	mq	351.911	aeroporto
G1	mq	1.954	Verde privato

Zona_C (laterale Sud)	mq	648.750	Destinazioni art. 27 NTA compatibili con la sottozona
B3	mq	28.091	a,b,c1 (solo botteghe artigianali di servizio) c2,c3,d,f
B4	mq	25.394	a,b,c2,c3,d,f
C2	mq	7.114	a,b,d
D4	mq	79.213	c,d
D5	mq	2.947	Impianto carburante
F1	mq	380	Verde pubblico
F3	mq	491	f - Servizi pubblici e di pubblico interesse
F4	mq	370.846	aeroporto
F5	mq	59.120	a (max 5% alloggio custode),b,c,d,f
F8	mq	39.311	c,d
INFR.FERROVIARIE	mq	9.654	-----

Zona_D (laterale Sud)	mq	917.510	Destinazioni art. 27 NTA compatibili con la sottozona
A3	mq	15.685	a,b,c2,c3,d,f
B3	mq	179.940	a,b,c1 (solo botteghe artigianali di servizio) c2,c3,d,f
B4	mq	52.796	a,b,c2,c3,d,f
B7	mq	2.500	a,b,c2,c3,d,f
B10	mq	16.677	a), c2), c3), d) f) e social housing di cui al DM Infrastrutture e Trasporti del 22/04/08
C1	mq	11.368	a,b,d
D2	mq	37.794	c,d,f
F1	mq	23.949	Verde pubblico
F2	mq	18.669	f (servizi sportivi)
F3	mq	74.523	f - Servizi pubblici e di pubblico interesse
F5	mq	4.589	a (max 5% alloggio custode),b,c,d,f
G1	mq	27.815	Verde privato
INFR.FERROVIARIE	mq	35.560	-----
PP FONTANELLE	mq	258.971	

Zona_D (laterale Nord)	mq	1.200.921	Destinazioni art. 27 NTA compatibili con la sottozona
A2	mq	32	a,b,c2,c3,d,f
B3	mq	89.817	a,b,c1 (solo botteghe artigianali di servizio) c2,c3,d,f
B4	mq	21.822	a,b,c2,c3,d,f
C1	mq	4.131	a,b,d
D1	mq	529.746	ASI
D2	mq	14.461	c,d,f
D5	mq	1.939	Impianto carburante
F1	mq	7.175	Verde pubblico
F2	mq	4.770	f (servizi sportivi)
F3	mq	37.467	f - Servizi pubblici e di pubblico interesse
F5	mq	3.462	a (max 5% alloggio custode),b,c,d,f
G1	mq	20.378	Verde privato
PP4	mq	427.027	F verde e servizi

I valori unitari di affollamento, da ricondurre successivamente alle singole destinazioni, sono di seguito riassunti :

– **2,0 persone/mq**

Ambiti all'aperto destinati ad attività di spettacolo o intrattenimento, delimitati e privi di posti a sedere; Locali al chiuso di spettacolo o intrattenimento (es. sale concerti, trattenimenti danzanti...) privi di posti a sedere e di arredi, con carico di incendio specifico $q_f \leq 50 \text{ MJ/m}^2$.

- **1,2 persone/mq**
Ambiti per mostre, esposizioni; Ambiti destinati ad attività di spettacolo o intrattenimento (es. sale concerti, trattenimenti danzanti, ...) con presenza di arredi o con carico di incendio specifico $q_f > 50 \text{ MJ/m}^2$.
- **0,7 persone/mq**
Ambiti adibiti a ristorazione.
- **0,4 persone/mq**
Ambiti adibiti ad attività scolastica e laboratori (senza posti a sedere); Sale d'attesa; Uffici; Ambiti di vendita di piccole attività commerciali al dettaglio con settore alimentare o misto.
- **0,2 persone/mq**
Ambiti di vendita di medie e grandi attività commerciali al dettaglio con settore alimentare o misto; Ambiti di vendita di attività commerciali al dettaglio senza settore alimentare; Sale di lettura di biblioteche, archivi.
- **0,1 persone/mq**
Ambulatori; Ambiti di vendita di attività commerciali all'ingrosso; Ambiti di vendita di piccole attività commerciali al dettaglio con specifica gamma merceologica non alimentare.

Valutati e inquadrati i coefficienti di affollamento si è proceduto con l'associazione di tali valori con le destinazioni d'uso previste nell'art. 27 delle vigenti Norme Tecniche di Attuazione del PRG, di cui si riporta un estratto.

Art. 27 – DESTINAZIONI D'USO

a. Residenziale

Residenza stabile e edilizia residenziale sociale di cui all'art. 1 comma 5 del D.M. 22/04/08.

b. Turistico – ricettiva

Strutture alberghiere di cui alla L.R. n. 45/82 ss.mm.ii. (alberghi, pensioni, motel e residenze alberghiere) ed extralberghiere di cui alla L.R. n.75/1995 (ostelli per la gioventù, case per ferie, case ed appartamenti per vacanze, affittacamere);

c. Produttiva – direzionale

C1:*Impianti artigianali e industriali, botteghe per attività artigianali di servizio (idraulico, fabbro, carrozziere, tappezziere, autolavaggio, ecc.);*

C2:*botteghe non moleste (alla persona, lavanderie, sartorie ecc.) e alimentari (panetteria, pasticceria, ecc.) e relativi depositi e magazzini, nonché autorimesse a pagamento;*

C3:*Uffici pubblici e/o di interesse pubblico, uffici privati e studi professionali, attività amministrative di servizio*

(agenzie di banche, assicurazioni, viaggio, ambulatori medici, strutture di cui alla L.R. 32 del 31.07.2007 ss.mm.ii._ecc.);

d. Commerciale

Esercizi commerciali al dettaglio, esercizi pubblici (es. ristoranti, bar, tavole calde, farmacie, rivendite di sali e tabacchi, ecc.), attività commerciali all'ingrosso e relativi depositi e magazzini; botteghe non moleste (alla persona, lavanderie, sartorie ecc.) e alimentari (panetteria, pasticceria, ecc.) e relativi depositi e magazzini.

e. Rurale Residenziale, annessi agricoli, residenze di campagna e agriturismi di cui alle LR n.75/1995;

f. Servizi pubblici e di uso pubblico

Servizi per il culto, la cultura, lo spettacolo, il tempo libero, la salute e lo sport, ecc.

L'assegnazione delle relative densità di affollamento è stata svolta sia riferendosi puntualmente ai valori tabellari riportati nel DM 3 agosto 2015, per le destinazioni puntualmente espresse, sia operando un'associazione analogica laddove in carenza di un parametro di densità espresso o di applicazione di criteri alternativi disomogenei rispetto al valore della densità di affollamento. Inoltre, nell'associazione degli affollamenti per le destinazioni a carattere commerciale, la definizione di un coefficiente massimo di affollamento è stata funzionale all'assimilazione delle destinazioni commerciali alle tipologie di esercizi commerciali in base alle superfici di vendita, così come disciplinato dalla LR 23/2018, vigente in Regione Abruzzo in materia di commercio, come segue.

Tipologia di esercizio delle medie superfici di vendita	Comune con popolazione superiore a 10.000 abitanti
	Superficie dell'esercizio
M1	Da 251 mq a 600 mq
M2	Da 601 mq a 1.500 mq
M3	Da 1.501 mq a 2.500 mq

Alla luce dei dati esposti è stata effettuata la seguente assimilazione e assegnazione dei coefficienti di affollamento sulla base delle destinazioni di PRG vigente

Destinazione d'uso ex art. 27 NTA di PRG	Densità di affollamento assunta come riferimento [persone/mq]
b)	0,7
c)	vedi ogni singola micro categoria
c1)	0,2
c2)	0,1
c3) eccetto ambulatori medici e strutture di cui alla LR 32/2007	0,4
c3) ambulatori medici e strutture di cui alla LR 32/2007	0,1
d)	vedi dettaglio
M1	0,4
M2	0,2
M3	0,2
f)	1,2

Pertanto, assumendo come riferimento il rapporto tra affollamento prodotto da una destinazione d'uso vigente e quella per la quale si prevede un possibile cambio d'uso, si è potuto osservare l'incidenza, in termini di peso urbanistico, di ogni singola variazione d'uso così da poter rendere tassativa la disciplina edilizio - urbanistica per ogni zona di rischio, arrivando così a meglio definire e disciplinare, nell'ambito della variante normativa al PRA, i cambi d'uso sul patrimonio esistente per ogni zona di tutela.

Il regolamento ENAC impone altresì il contenimento degli indici edificatori e, per ovvie ragioni di contesto, non prescrive valori scalari ma suggerisce quantità di contenimento pari a valori di indici bassi e medi. Per relazionare tale indicazione nel contesto urbano di riferimento, ovverosia della città di Pescara con particolare riferimento agli ambiti ricadenti nelle zone di rischio aeroportuali, è indispensabile rilevare che l'attuale impianto urbanistico si è consolidato a seguito di una stratificazione di strumenti urbanistici, cd. di prima generazione, le cui finalità pianificatorie urbanistiche sono state quelle di consolidare il nucleo centrale dell'abitato, irrobustendolo di servizi e infrastrutture e residenzialità, in linea con una pianificazione razional comprensiva che ha condizionato l'evoluzione urbana fino ai primi degli anni 90; tale strategia attuativa ha portato il consolidamento di un tessuto urbano compatto, specie nelle zone di rischio B e C , nelle quali l'indice di fabbricabilità rinvenibile arriva finanche a 6 mc/mq, anche in ragione delle disposizioni del DM 1444/1968. A oggi il nuovo strumento urbanistico, ovvero il piano delle invariati per uno sviluppo sostenibile, unitamente alla variante normativa per la rigenerazione urbana, hanno invertito la tendenza precedente sia in termini di strategie insediative e infrastrutturali, attraverso una razionalizzazione delle strutture e infrastrutture di rango superiore, sia in termini di contenimento del consumo di suolo e dei pesi insediativi, specie di carattere residenziale, ridimensionando la nuova insediabilità ovvero ponendo il valore di 2 mc/mq quale indice massimo applicabile per gli interventi di nuova costruzione.

Per poter dunque inquadrare gli indici di piano in relazione al regolamento ENAC, è necessario partire dal valore rappresentativo dello stato di fatto dell'edificato interessante gli ambiti di rischio B e C, ovvero un indice pari 6 mc/mq, prendendo poi a riferimento il suo valor medio pari a 3 mc/mq. Le vigenti previsioni di PRG, come anticipato, prevedono altresì come indice di fabbricabilità massimo, per le nuove costruzioni, il valore di 2 mc/mq, inferiore al valore medio esistente di 3 mc/mq.

Pertanto, nella ponderazione dei pesi volumetrici, così come indicato dal Regolamento ENAC, si considereranno:

- Indici bassi, per un valore inferiore a 2 mc/mq ($I < 2 \text{ mc/mq}$)
- Indici medi, per un valore compreso tra 2 mc/mq e 3 mc/mq ($2 \text{ mc/mq} < I < 3 \text{ mc/mq}$)
- Indici alti, per un valore maggiore di 3 mc/mq ($I > 3 \text{ mc/mq}$).

Proposta progettuale

La valutazione dei pesi urbanistici in ogni zona di rischio aeroportuale e la ponderazione dei rapporti di affollamento del cambio d'uso in relazione alle singole destinazioni previste dalle NTA di PRG, messi in relazione con il regolamento ENAC e relative prescrizioni, hanno portato alla definizione degli elementi principali della proposta di variante per le quali è innanzitutto necessario definire un gradiente di restrizioni proporzionale alla zona di rischio aeroportuale individuata.

Di fatto occorrerà limitare alcuni cambi di destinazione d'uso nelle zone A e B del PRA e ridurre la densità edilizia prevista dal PRG in maniera proporzionale non solo in relazione a ogni zona di rischio ma soprattutto nello specifico del cambio d'uso da attuarsi. Nello specifico la destinazione residenziale, da ritenersi la più sensibile data la continuità della presenza di persone e l'imponderabilità di questa durante gli orari della giornata, è inibita nella zona di rischio A, come anche previsto dal regolamento ENAC, mentre nelle zone di rischio B è oggetto di conservazione dell'insediato e riconversione percentuale delle volumetrie esistenti aventi altra destinazione; per i nuovi insediamenti, aventi qualsiasi destinazione, si rendere necessario un abbattimento percentuale delle previste densità di PRG vigente. Il tutto per la coerenza con la quantificazione sommaria degli indici prevista dal Regolamento ENAC (paragrafo 6.6) per ciascuna zona di rischio.

Infine, come già previsto dal quadro normativo del PRA approvato con DCC 26/2014, nelle zone di tutela non si applicano le disposizioni di cui alla L.R. n. 49 del 15.10.2012 "Norme per l'attuazione dell'articolo 5 del D.L. 13 maggio 2011, n. 70" e del Titolo I della L.R. n.16 del 19/08/2009 "Intervento regionale a sostegno del settore edilizio" ad eccezione delle zone C e D dove è ritenuto ammissibile e comunque compatibile con il Codice della Navigazione, quale misura premiale ai sensi della predetta legge regionale n. 49 del 15.10.2012, per le destinazioni d'uso non residenziali, a parità di carico antropico, un aumento delle superfici utili lorde attuali nella misura massima del 10%, e nella zona D, per le destinazioni d'uso residenziali, un aumento delle cubature attuali nella misura massima del 20%.

Le prescrizioni sopra richiamate sono recepite nello strumento urbanistico generale ed integrano la disciplina urbanistica vigente, con conseguente modifica delle Norme Tecniche di Attuazione. Con l'adozione da parte del Consiglio Comunale della variante al P.R.G. le predette prescrizioni acquistano immediata efficacia (misure di salvaguardia), e determinano la sospensione di ogni decisione sulle richieste di Permesso di costruire non conformi alla variante in itinere.

La rilevazione del carico antropico e le caratteristiche del territorio interessato dalle zone di tutela portano a ritenere che le previsioni del P.R.G., degli strumenti attuativi e/o comparti edificatori, siano in generale compatibili con le prescrizioni del Regolamento ENAC nonché con le prescrizioni qualitative del vigente Piano di Rischio aeroportuale. Tuttavia, in ossequio al principio di tutela e salvaguardia della salute pubblica, in presenza di rischi specifici, e per rendere minimale il rischio derivante dalle interferenze aeroportuali

con il tessuto urbano interessato, con l'aggiornamento dello strumento sono state adottate ulteriori restrizioni relative all'applicazione delle norme di PRG ovvero:

- la limitazione della riconversione, in termini percentuali, sia delle superfici esistenti in materia di cambi d'uso con divieto di riconversione verso destinazioni residenziali e turistico - ricettive, ovvero abbattimento della quota di superfici convertibili verso la destinazione direzionale, vietata nella zone A e contingentata nella zona B, sia di volumetrie e superfici esistenti in zona C;
- la decurtazione percentuale dell'indice di edificabilità (If o Ut) previsto per le zone urbanistiche B di completamento, con particolare riferimento ai comparti e piani urbanistici esecutivi previsti dal vigente PRG: laddove, a titolo esemplificativo, applicabile il vigente Indice fondiario pari a 2,00 mc/mq (oggetto del succitato adeguamento per la compensazione a saldo invariato del bilancio del PRG, coincidente con il previgente If 1,00 mc/mq di cui alle NTA di PRG e PRA) si ritiene utile consentirne l'applicazione ridotta del 20%. Lo stesso dicasi per i recuperi volumetrici e riconversioni nelle medesime sottozone.

Gli esiti della proposta progettuale sopra descritta sono apprezzabili nell'allegato 1 - *Tabella riepilogativa volumetrie PRG* e nell'allegato 2 - *Tabella riepilogativa carico antropico* allegate alla presente relazione dove sono altresì riscontrabili criteri, metodologia e comparazione dei dati urbanistici relativi ai pesi insediativi e al carico antropico ante e post variante normativa al piano di rischio aeroportuale, in applicazione dei principi sopra proposti.

Valutazione del carico urbanistico

L'allegato 1 - *Tabella riepilogativa volumetrie PRG* riscontra i pesi urbanistici del PRG vigente comparandoli con quelli risultanti dall'intervento della variante normativa al piano di rischio aeroportuale; tali dati sono altresì riscontrabili nella *Tav. 9 - Revisione del Piano di rischio aeroportuale - Analisi: Planimetrie, volumi esistenti e di previsione del PRG vigente e post-variente NTA del Piano di Rischio Aeroportuale*.

Nello specifico, per ciascuna zona di rischio sono state riassunte le sottozone urbanistiche e riportata la relativa destinazione d'uso prevista dalle NTA di PRG; censite le aree, è stata effettuata una ricognizione della volumetria esistente, già insediata e consolidata sul territorio interessato dal rischio aeroportuale, e della volumetria residua da attuare ai sensi delle vigenti norme di PRG nel medesimo ambito. Tale studio è riscontrabile nella sezione denominata " PRG - STATO DI FATTO".

Accanto a tale sezione è possibile leggere i valori raggruppati sotto la nomenclatura PRG ALLO STATO DELLA VARIANTE DELLE NTA DEL PRA, dove sono stati valutati gli effetti della proposta variante normativa del PRA sulle previsioni del vigente PRG; in particolare la colonna denominata INTERVENTI DI RIDUZIONE VOLUMETRICA [mc] fa riferimento a progettualità in itinere di carattere pubblico con le quali l'Amministrazione,

nell'ottica anche della tutela della salute umana dal rischio aeroportuale, ha optato per interventi di "alleggerimento" del tessuto urbano. Infatti nella Zona B di rischio aeroportuale ricadono due importanti complessi di edilizia residenziale popolare: uno denominato "Ferro di Cavallo", per la sua morfologia d'impianto, e un altro limitrofo sito in via Lago di Borgiano. Con atto consiliare n. 119 del 2022 l'Amministrazione Comunale ha approvato in via definitiva la proposta dell'ATER, Ente proprietario dell'immobile del Ferro di Cavallo, con la quale la struttura viene abbattuta e ricostruita in forma ridotta con un cospicuo "minus" volumetrico di circa mc 20.000. Relativamente agli immobili di via Lago di Borgiano, invece, si segnala che, dell'intero complesso, tre edifici di sette piani ciascuno per mc 22.500 sono stati demoliti per pubblica sicurezza, giusta ordinanza sindacale n. 129 del 2017 e non ne è prevista la ricostruzione: in tal senso con proprio atto di Giunta Comunale n. 587 del 18.11.2020 l'Amministrazione Comunale ha approvato lo studio di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento "RIQUALIFICAZIONE DI AREE VERDI E DI IMPIANTI SPORTIVI ESISTENTI DI QUARTIERE – ZONA RANCITELLI" che prevede la realizzazione di una piazza nel sedime fondiario degli edifici demoliti; unitamente all'intervento sul cd "Ferro di cavallo" viene promosso un alleggerimento della pressione insediativa finalizzato alla riduzione del carico antropico nella zona B di rischio.

Con riferimento ancora alla sezione attinente allo scenario di PRG post variante alle NTA del PRA, in successione la colonna VOLUMETRIA RESIDUA A SEGUITO DI VARIANTE NTA DEL PIANO DI RISCHIO [mc] reca le quantità volumetriche realizzabili da PRG con l'applicazione dei coefficienti di abbattimento degli indici fondiari previsti dalla variante normativa al PRA. Nella sezione TOTALE VOLUMETRIA PRG POST VARIANTE NTA DEL PRA [mc], invece, è riportata la proiezione delle quantità volumetriche del vigente PRG sotto gli effetti di decurtazione previsti sia dalla variante normativa in questione, ovvero abbattimento degli indici fondiari di PRG, sia dalle riduzioni volumetriche, ovvero i citati interventi di alleggerimento volumetrico in zona B. Conclusivamente, l'ultima colonna DIFFERENZA VOLUMETRIA PRG VIGENTE- PRG VARIANTE NTA DEL PRA reca appunto la differenza dei valori volumetrici allo stato di fatto vigente e allo stato di progetto ovvero secondo la variante normativa del PRA dove appunto si può apprezzare la diminuzione volumetriche conseguente all'applicazione della variante normativa per ciascuna zona di tutela.

Criteria per la determinazione del carico antropico

Il carico antropico, ampiamente inquadrato dalla normativa e posto in relazione con la presenza umana e la durata della stessa, è stato rapportato alle singole destinazioni d'uso previste per ciascuna sottozona urbanistica al fine di poter valutare l'effettiva capacità insediativa, ovvero il carico esistente, e l'insediabilità prevista dal PRG in relazione agli effetti sortiti dalla variante alla normativa del piano di rischio aeroportuale. Pertanto, analizzato il bilancio delle volumetrie e superfici, esistenti e di previsione ricadenti nelle aree sottoposte a rischio aeroportuale, così come esplicitato nell'allegato 1, è necessario quantificare la presenza umana, dato sensibile ai fini del calcolo del carico antropico, che sia esistente o previsto. Per svolgere questo tipo di operazione è utile inquadrare parametri dimensionali connessi alle destinazioni d'uso insediate. Nello specifico si terrà a riferimento il numero degli abitanti per le destinazioni residenziali e il numero degli addetti/operatori/impiegati per le destinazioni non residenziali. Mentre il dato relativo al residenziale è direttamente apprezzabile dal valore volumetrico, per le altre destinazioni, invece, è stato necessario relazionare il numero di addetti/operatori/impiegati con i parcheggi correlati a quel tipo di utenza, così da poter computare la presenza umana. Per operare tale relazione ci si è avvalsi della disposizione normativa di cui all'art.32 Parametri di insediabilità urbanistica delle medie e grandi strutture della LR Abruzzo n. 23/2018 in materia di Commercio dove per il calcolo il numero di parcheggi previsti ed esistenti avviene assumendo il valore di 14 mq per posto auto e considerando un addetto ad auto.

Pertanto, con riferimento ai dati territoriali e volumetrici, sia esistenti sia di previsione a seguito di variante, sono stati calcolati i singoli livelli di carico antropico in ciascuna zona di rischio e per ciascuna sottozona di PRG ivi ricompresa; ai fini di una lettura critica dell'allegato 2 - *Tabella riepilogativa carico antropico* viene di seguito esplicitato il metodo di calcolo applicato in relazione a ciascuna destinazione d'uso soggetta a rischio aeroportuale.

Residenziale: al fini della valutazione degli abitanti insediati e quelli previsti si assumerà come riferimento il valore di 100 mc di edificato per abitante, valore in linea con le prescrizioni di cui al PTCP della Provincia di Pescara e con le prescrizioni di cui all' *art. 3. Rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi del DM 1444/68*. Pertanto il rapporto tra volumetria e valore di riferimento restituirà il numero di abitanti insediato e insediabile per la valutazione del carico antropico.

$$\text{Carico antropico} = \text{n. abitanti} = \frac{\text{Volumetria [mc]}}{100 \text{ [mc/ab]}}$$

In ragione della ricognizione dello stato di fatto dei luoghi e delle destinazioni d'uso effettivamente insediate rispetto a quelle previste dalle NTA di PRG per ciascuna sottozona urbanistica, tale metodo di calcolo è stato applicato per la valutazione del carico antropico nelle sottozone A0, A1, A2, A3, B3, B4, B7, B10, C1 e C2 di PRG.

Direzionale - Commerciale: per tale destinazione d'uso, così come previsto dall'art. 7 - Standard Urbanistici delle NTA del vigente PRG e dalle disposizioni del secondo punto dell'art.5 *Rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti produttivi e gli spazi pubblici destinati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi del DM 1444/68* si assumono 80 mq di servizi ad abitante per ogni 100 mq di superficie avente la destinazione direzionale, così da ottenere la quantità di superficie da adibire a servizi per le destinazioni d'uso in questione; sempre ai sensi dei citati riferimenti normativi la metà della quota servizi deve essere destinata a parcheggio. Pertanto per ottenere il numero di addetti relativo a ogni destinazione d'uso si assumerà quale parametro di calcolo il numero di parcheggi previsti ed esistenti assumendo il valore di 14 mq per posto auto così come parametrato dalla LR Abruzzo n. 23/2018 in materia di Commercio, con riferimento ai Parametri di insediabilità urbanistica delle medie e grandi strutture di vendita di cui all'art.32 dell'articolato normativo.

$$\text{Carico antropico} = \text{n. utenti} = \frac{(\text{SUL [mq]} * 0,8) / 2}{14 [\text{mq}]}$$

In ragione della ricognizione dello stato di fatto dei luoghi e delle destinazioni d'uso effettivamente insediate rispetto a quelle previste dalle NTA di PRG per ciascuna sottozona urbanistica, tale metodo di calcolo è stato applicato per la valutazione del carico antropico nelle sottozone D2,D4,D5 e sottozone F2,F3 ed F5 di PRG precisando, per quest'ultime, che il valore della SUL è stato desunto dalla Volumetria insediata o insediabile in rapporto all'altezza convenzionale di 3,20 m così come desunta dall'art. 3 del DM 1444/1968.

Produttivo - Artigianale - industriale: per tali destinazioni, prevalenti nelle sottozona D di PRG, si assume la percentuale del 10% di servizi rispetto all'intera superficie destinata a tali insediamenti, in linea con le disposizioni del primo punto dell'art.5 *Rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti produttivi e gli spazi pubblici destinati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi del DM 1444/68*. Anche per tale destinazione, assumendo la metà dei servizi previsti a parcheggio e dividendo il risultato per 14 mq, così come definito per le destinazioni commerciali, si otterrà il numero degli addetti.

$$\text{Carico antropico} = \text{n. utenti} = \frac{(10\% \text{ St[mq]}) / 2}{14 [\text{mq}]}$$

In ragione della ricognizione dello stato di fatto dei luoghi e delle destinazioni d'uso effettivamente insediate rispetto a quelle previste dalle NTA di PRG per ciascuna sottozona urbanistica, tale metodo di calcolo è stato applicato per la valutazione del carico antropico nelle sottozone D1 di PRG.

E' possibile in conclusione riassumere gli effetti della variante normativa al piano di rischio aeroportuale nella tabella sotto riportata, dove sono sintetizzati gli esiti degli studi di cui ai

succitati allegati 1 e 2 e sono apprezzabili gli effetti delle innovazioni normative in termini di diminuzione di carico antropico, specie nelle zone di maggior rischio aeroportuale.

ZONA DI TUTELA	CARICO ANTROPICO ESISTENTE (abitanti/utenti esistenti)	CARICO ANTROPICO PREVISTO (abitanti/utenti previsti dall'adozione della variante normativa)	VARIAZIONI CARICO ANTROPICO A SEGUITO DI VARIANTE NORMATIVA
A	1.546	1.465	-81
B	13.117	12.440	-678
C	25.816	25.816	0
D	16.122	16.122	0
TOTALE	56.602	55.844	-759

Le zone di tutela: monitoraggio e sintesi delle possibili prescrizioni

LA ZONA DI TUTELA A

Ha un'estensione pari a 413.196 mq., con un edificato di circa mc 414.580, a carattere prevalentemente non residenziale.

La destinazione prevista dal P.R.G. è per la quasi totalità artigianale ed industriale, come si evince nella TAV 3.1 . Numerose strutture ed attività presenti, molte delle quali in via di dismissione, sono comprese all'interno del perimetro del nucleo industriale del Consorzio per l'area di sviluppo industriale Val Pescara, disciplinate dal piano A.S.I..

Il monitoraggio del PRG conferma le destinazioni d'uso prevalenti, rilevando altresì una scarsa densità edilizia residenziale, prevalentemente funzionale alle destinazioni insediate o comunque caratterizzata da unità unifamiliari su due livelli. Pertanto è necessario escludere nuove edificazioni e riconversioni dell'edificato esistente verso la destinazione residenziale, turistico ricettiva e direzionale; è consentita la realizzazione di esercizi commerciali di vicinato e non possono altresì essere insediate attività commerciali di media distribuzione di tipo M1,M2,M3 e grande distribuzione di cui alla LR 23/2018. Gli strumenti attuativi vigenti, ricadenti in tale zona di rischio, non sono suscettibili di aumenti rispetto a superficie o volumetria esistenti e per le sottozone urbanistiche F non è prevista la nuova edificazione.

LA ZONA DI TUTELA B

Ha un'estensione di 823.451 mq., dove si concentra l'edificato di Villa del Fuoco e, parzialmente, del quartiere popolare di "Rancitelli". La volumetria esistente di circa 1.620.000 mc. è prevalentemente a carattere residenziale e terziario.

Le zone e sottozone individuate dal P.R.G. sono quelle residenziali (pari a circa il 47% dell'area di tutela B) in sottozona B3 (*Completamento e Recupero*), con indice fondiario (If) pari a 2,00 mc/mq, (oggetto dell'illustrato adeguamento per la compensazione a saldo invariato del bilancio del PRG a seguito di variante alle NTA di PRG di cui alla DCC 55/2019 e recepimento RET DGR 850/2017, coincidente con il previgente If 1,00 mc/mq di cui alle NTA di PRG e PRA) ormai del tutto edificata, e in sottozona A3, lungo via Lago di Borgiano, costituita dall'edificato consolidato e unitario di "Rancitelli"), e a carattere commerciale ed industriale in sottozona D1 (Nucleo Industriale A.S.I. - Val Pescara), pari al 17% dell'area.

Sono presenti, inoltre, diversi comparti prevalentemente residenziali e di servizi alla residenza, ambiti di trasformazione urbana in sottozona B4, con indice territoriale (It) pari a 2,00 mc/mq e in sottozona D2, con indice territoriale (It) pari a 0,40 mq/mq (oggetto dell'illustrato adeguamento per la compensazione a saldo invariato del bilancio del PRG a seguito di variante alle NTA di PRG di cui alla DCC 55/2019 e recepimento RET DGR 850/2017, coincidente con il previgente If 1,00 mc/mq di cui alle NTA di PRG e PRA). I

comparti vigenti (riconducibili all'elaborato Tav. 9) ovvero i nn. 8.17B, 8.21, 8.22B1, 8.22B2, 8.23, 8.27A, 8.27B, 8.29 A2, (in quota maggiorata dello 0.48 mc/mq), 8.30 secondo le previsioni di P.R.G., già consolidate e acquisite dal Piano di Rischio 2014, sviluppavano una volumetria complessiva di progetto pari a 67945 mc.

VOLUMETRIE: PREVISIONI DA P.R.G. PRE VIGENTE									
zone di tutela	comparti	sottozona	U.T. mq/mq	I.T. mc/mq	sup. terr. (mq)	S.U. totale (mq)	Volume (mc)	Volumetria prevista (mc)	Totale Volumetria prevista (mc)
ZONA A								9102	
		F5	0,40		7.585	3034,00	9.102,00		
ZONA B	8.17B	B4		1,00	3.584		3.584,00	67.945	
	8.21	B4		1,00	7.980		7.360,00		
	8.22B1	B4		1,00	8.834		9.934,00		
	8.22B2	B4		1,00	3.488		3.466,00		
	8.23	B4		1,00	7.676		7.575,00		
	8.27A	B4		1,00	2.730		2.730,00		
	8.27B	B4		1,00	6.380		5.390,00		
	8.29A2	B4		1,24	3.505		4.346,20		
	8.30	B4		1,00	11.440		11.440,00		
		D2	0,40		10.100	4040,00	12.120,00		
ZONA C	8.02C	B7	0,385		10.404	4005,54	12.016,62	134.641	
	8.04A2	B7	0,385		1.485	571,73	1.715,18		
	8.04B2	B7	0,385		1.072	412,72	1.238,16		
	8.11A	B4		1,00	2.706		2.706,00		
	8.34A	B4		1,00	3.128		3.120,00		
	8.34B	B4		1,00	3.895		3.935,00		
	8.24A	B4		1,24	3.190		3.955,60		
	8.24B	B4		1,24	4.343		5.385,32		
PP7 sub a	B7	0,385		38.874	14966,44	44.899,33			
ZONA C laterale nord	8.17B	B4		1,00	701		701,00	701	
ZONA C laterale sud	8.29A1	B4		1,24	8.050		9.982,00	28.359	
	8.29A2	B4		1,24	14.820		18.376,80		
ZONA D laterale nord	8.18B1	B4		1,00	1.193		1.193,00	11341	
	8.18B2	B4		1,00	3.121		3.121,00		
	8.18A	B4		1,00	5.612		5.612,00		
	8.19B	B4		1,00	1.415		1.415,00		
ZONA D laterale sud	8.29A1	B4		1,24	3.450		4.278,00	200.905	
	8.29A2	B4		1,24	725		899,00		
	8.29B1	B4		1,00	7.168		7.159,00		
	8.29B2a	B4		1,00	6.725		6.725,00		
	8.29B2b	B4		1,00	3.570		3.570,00		
	8.11	B4		1,00	2.030		2.030,00		
	8.12	B4		1,00	6.462		6.452,00		
	8.13	C1		1,24	5.195		6.441,80		
	8.14	C1		1,20	5.337		6.404,40		
	8.28	B10	0,5		16.677	8338,5	25015,5		
	PP Fontanelle	comp.1 e 2	0,18		87.967	15834,06	47.502,18		
	PP Fontanelle	comp.3		0,5	168.856		84.428,00		

Oggi, vista l'innovazione già ampiamente illustrata di cui alla DCC 55/2019, ovvero raddoppio dell'indice di edificabilità da 1 a 2 mc/mq, questi comparti sviluppano una volumetria pari a 123770 mc; in applicazione del principio di tutela della salute pubblica e riduzione delle conseguenze connesse al rischio aeroportuale, pur tutelando e non mortificando l'interesse del privato che ha corrisposto tributi su tali immobili, si applicherà una decurtazione del 20% sulla capacità edificatoria: pertanto la nuova

volumetria sarà pari a $123770 \text{ mc} - 20\% = 99.016 \text{ mc}$; bisogna altresì considerare che la nuova volumetria è calcolata secondo i principi del RET di cui alla DGR 850/2017 e NTA di PRG di cui alla DCC 55/2019 ovvero “vuoto per pieno” senza scomputi di cui alla citata LR 52/1989. Pertanto gli originari 67945 mc (indice di PRG 1 mc/mq) facevano riferimento a una volumetria parziale epurata di una serie di scomputi e detrazioni quindi non effettiva mentre i vigenti $123770 \text{ mc} - 20\% = 99.016 \text{ mc}$ considerano la totalità del costruito senza alcuno scomputo poiché il vigente calcolo volumetrico è vuoto per pieno a filo fisso; è evidente che da una considerazione parziale del volume con gli scomputi si sia passati a una considerazione globale del costruito, rilevando così che il bilancio volumetrico sia non solo a saldo invariato ma addirittura ridotto rispetto al computo parziale. Inoltre, come già previsto dal previgente Piano di Rischio, a tutela della salute e sicurezza della pubblica incolumità, in questi comparti non sono previsti né ammissibili spazi pubblici destinati all’istruzione, e/o riservati alle attività collettive.

VOLUMETRIE: PREVISIONI DA P.R.G. VIGENTE (DCC 26/2020)									
zone di tutela	comparti	sottozona	U.T. mq/mq	I.T. mq/mq	sup. terr. (mq)	S.U. totale (mq)	Volume (mc)	Totale Volumetria parziale (mc)	Totale Volumetria prevista (mc)
ZONA A								9.102	
		F5	0,40		7.585	3034,00	9.102,00		
ZONA B	8.17B	B4		2,00	3.584		7.168,00	123.770	
	8.21	B4		2,00	7.380		14.720,00		
	8.22B1	B4		2,00	9.934		19.868,00		
	8.22B2	B4		2,00	3.488		6.932,00		
	8.23	B4		2,00	7.676		15.150,00		
	8.27A	B4		2,00	2.730		5.460,00		
	8.27B	B4		2,00	6.380		10.760,00		
	8.28A2	B4		2,48	3.505		8.652,40		
	8.30	B4		2,00	11.440		22.880,00		
		D2	0,40		16.160	4040,00	12.120,00		
	8.02C	B7	0,770		10.404	8011,08	24.033,24		
	8.04A2	B7	0,700		1.485	1039,50	3.118,50		
	8.04B2	B7	0,700		1.072	750,40	2.251,20		
ZONA C	8.11A	B4		2,00	2.706		5.412,00	168.176	
	8.34A	B4		2,00	3.120		6.240,00		
	8.34B	B4		2,00	3.836		7.670,00		
	8.24A	B4		2,48	3.190		7.911,20		
	8.24B	B4		2,48	4.343		10.770,64		
	PP7 sub a	B7	0,385		98.874	14966,44	44.899,33		
ZONA C laterale nord	8.17B	B4		2,00	701		1.402,00	1.402	
ZONA C laterale sud	8.28A1	B4		2,48	8.050		19.954,00	56.718	
	8.28A2	B4		2,48	14.820		36.753,60		
ZONA D laterale nord	8.18B1	B4		2,00	1.193		2.386,00	22.682	
	8.18B2	B4		2,00	3.121		6.242,00		
	8.18A	B4		2,00	5.612		11.224,00		
	8.18B	B4		2,00	1.415		2.830,00		
ZONA D laterale sud	8.28A1	B4		2,48	3.450		8.556,00	223.536	
	8.28A2	B4		2,48	725		1.798,00		
	8.28B1	B4		2,00	7.168		14.318,00		
	8.28B2a	B4		2,00	6.725		13.450,00		
	8.28B2b	B4		2,00	3.570		7.140,00		
	8.11	B4		1,00	2.030		2.030,00		
	8.12	B4		1,00	6.482		6.452,00		
	8.13	C1		1,24	5.195		6.441,80		
	8.14	C1		1,20	5.337		6.404,40		
	8.28	B10	0,5		16.677	8336,5	25015,5		
	PP Fontanelle	comp.1 e 2	0,18		87.967	15834,06	47.502,18		
PP Fontanelle	comp.3		0,5	168.856		84.428,00			

La volumetria, nel suo insieme, appare modesta rispetto a quella esistente in zona, in quanto interessa aree residue collocate in un contesto urbano densamente edificato.

Le aree che il vigente P.R.G. individua per attrezzature e servizi pubblici (Sottozona F3), risultano già edificate, ma proprio in quanto riservate ad attività collettive, non potranno essere ulteriormente ampliate.

Le rimanenti aree in sottozona D2 (Impianti ed Attrezzature Artigianali, Industriali ed Assimilati) con indice di edificabilità pari a 0,40 mq/mq, ormai da tempo del tutto edificate, in caso di riconversione delle attuali attività, dovranno essere vincolate a un utilizzo che determini la permanenza di un numero limitato di persone.

In ragione di quanto illustrato e dagli esiti del monitoraggio odierno del PRG è necessario riflettere sul tessuto urbano interessato dal rischio di tipo B. Pur trattandosi di un'area abbastanza estesa e molto densa si è al cospetto di una morfologia del costruito tale per cui la possibilità di insediamenti estesi ad elevato carico antropico è del tutto residuale. La zona di rischio B è interessata da lotti edificati di scarsa estensione, di densità abitativa media (vedi Tav. 8), prevalentemente saturi sotto il profilo volumetrico, occupati da edifici prettamente residenziali di altezza inferiore o pari a 3 piani (vedi Tav. 8.1); per tali lotti e tali tipologie, vista la morfologia del costruito, frazionata e minuta, non si ravvede la possibilità di conversioni degli stessi verso destinazioni d'uso diverse con particolare riferimento al commerciale di cui alla LR 23/2018. Per quanto attiene ai lotti liberi, interessati principalmente dai comparti edificatori, in ossequio al principio di precauzione e tutela della salute pubblica, pur considerando che le previsioni di PRG avevano scontato la verifica del PRA approvato nel 2014, si ritiene necessario apportare, come ampiamente illustrato, una decurtazione pari al 20% dell'It o Ut previsti negli ambiti sia oggetto di comparto, a intervento indiretto, sia a intervento diretto. Tale restrizione dell'applicazione dell'indice di edificabilità è concepita quale mediazione tra la maggiore tutela rispetto ai rischi per la salute e sicurezza e la tutela della proprietà privata evitando di mortificare e comprimere il diritto a costruire dei proprietari che versano tributi su tali aree edificabili. In ogni modo sono altresì vietati i cambi d'uso verso il residenziale ad eccetto per ampliamenti di immobili residenziali esistenti per massimo 100 mc, ove la capacità edificatoria lo consenta. Inoltre sia in termini di riconversione dell'esistente sia di nuova costruzione, non è ammissibile l'insediamento di destinazioni di cui alle lettere b) e f) delle vigenti NTA di PRG (turistico ricettivo e servizi pubblici o di pubblico interesse). Per le sottozone urbanistiche F non è prevista la nuova edificazione né ampliamento degli edifici esistenti. Considerando la vocazione della zona ovest della città che già accoglie diverse attività la cui destinazione produttivo - direzionali è ricompresa nell'art. 27 delle N.T.A. del PRG, lettera c), vista la morfologia dell'edificato già illustrata e la disponibilità di lotti idonei, è ragionevole applicare criteri volti a non comprimere il diritto dei proprietari e investitori ma con cospicua limitazione nell'applicare gli indici specie nelle riconversioni degli immobili esistenti: infatti per le destinazioni C1 e C2 (a carattere produttivo e servizi artigianali) potranno essere

applicati gli indici previsti dal PRG per la sottozona di riferimento mentre per le destinazioni C3 (a carattere direzionale) saranno applicati gli indici previsti dal PRG per la sottozona di riferimento, con riduzione al 50%. In caso di cambio di destinazione d'uso all'interno della categoria C oppure da altra categoria funzionale verso di essa è consentito il cambio verso le destinazioni C1 e C2 mentre è consentito il cambio verso le destinazioni C3, nel limite del 50% della superficie delle unità immobiliari esistenti. L'eventuale cambio avrà carattere di misura applicabile "una tantum". Relativamente all'insediabilità di attività commerciali, con riferimento alla LR 23/2018 è consentita la realizzazione di strutture commerciali della media distribuzione di tipo M1 e M2, oltre agli esercizi di vicinato; è esclusa, quindi, la realizzazione di strutture della media distribuzione di tipo M3, oltre a strutture della grande distribuzione. In caso di cambio di destinazione d'uso la stessa è consentita nei limiti previsti per la realizzazione.

LA ZONA DI TUTELA C

Si estende per circa 600.395 mq., ed interessa una zona urbana densamente urbanizzata, con un volume edificato di circa mc. 2.132.000.

Il 42% circa dell'area è interessato da un edificato residenziale consolidato in sottozona B3 (Completamento e Recupero), in sottozona A0 (la parte antica della Città, sottoposta a piano di recupero con un incremento massimo del 5% della volumetria esistente), in sottozona A1 e A2 (edifici storici isolati interessati da interventi di risanamento conservativo), ed in sottozona A3. La zona commerciale ed artigianale, che occupa circa il 13% dell'area, è costituita da edifici con funzioni legate alla commercializzazione di prodotti ed all'artigianato. Si attesta principalmente lungo il tratto iniziale della SS. n. 5 Tiburtina Valeria ed è classificata dal P.R.G. in Sottozona D4. Tale contesto urbano è interessato parzialmente da ambiti di trasformazione integrale ormai completati (Programmi Complessi nn. 1, 3 e 20) e, in testa alla SS. n. 5 Tiburtina Valeria, da un'area di circa mq 37.000, parzialmente edificata, anch'essa di trasformazione integrale approvato, oggetto di strumento attuativo di iniziativa pubblica (P.P. n. 7 – sub ambito a - in parte).

Sono presenti, inoltre, alcuni comparti edificatori residenziali e di servizio alla residenza, quali 8.11 A, 8.34 A, 8.34 B, 8.24 A 8.24 B in sottozona B4 (*Completamento e Ristrutturazione It 2 mc/mq*), e quelli a carattere terziario (8.04A2, 8.04B2 e 8.02C) in sottozona B7 (*Trasformazione integrale Ut 0.7 mq/mq*).

Si ritiene che le predette volumetrie previste dal previgente P.R.G. e vigente PRG, in ragione del nuovo calcolo volumetrico, visto l'indice di edificazione che esprimono le aree ancora libere, siano compatibili con le prescrizioni di cui al Regolamento ENAC secondo cui nelle zone C *la presenza umana di tipo residenziale è caratterizzata da una media densità e potranno essere previste nuove attività non residenziali.* Infatti gli indici previsti per le sottozone B4 e B7 rientrano ampiamente negli indici medi cioè compresi tra 2 e 3 mc/mq.

LA ZONA DI TUTELA C – LATERALE NORD-OVEST

Si estende, esternamente al sedime aeroportuale, per circa 316.133 mq, ed interessa una zona urbana prevalentemente non residenziale, con un volume edificato complessivo di circa 363.963 mc. La destinazione prevista dal P.R.G. è per la quasi totalità (70%) artigianale ed industriale in sottozona D1 e D2. Gran parte delle numerose strutture ed attività presenti, delle quali diverse in via di dismissione, è compresa all'interno del perimetro del nucleo industriale del Consorzio per l'area di sviluppo industriale Val Pescara, disciplinate dal piano A.S.I..La parte residenziale è costituita da una porzione marginale dell'edificato di Villa del Fuoco, del tutto urbanizzata, caratterizzata da una media densità abitativa.

LA ZONA DI TUTELA C – LATERALE SUD-EST

Si estende, esternamente al sedime aeroportuale, per circa 277.904 mq, con un volume edificato di circa 383.977 mc. Il 25% interessa una zona urbana a prevalente destinazione artigianale, industriale e commerciale, classificata dal PRG come sottozona D2 (Impianti ed attrezzature artigianali, industriali ed assimilati).

Comprende porzioni marginali dell'edificato di Villa del Fuoco e di Fontanelle entrambe in sottozona B3 (Completamento e Recupero), con indice fondiario (If) pari a 2,00 mc/mq, caratterizzate dalla presenza di edifici isolati, di norma costituiti da abitazioni uni-bifamiliari, relativamente a bassa densità.

Sono presenti due comparti in sottozona B4 con indice di fabbricabilità pari a 2,48 mc/mq, e pertanto classificabile come medio, denominati 8.29 A e 8.29 A2 che sviluppano rispettivamente 8.050 mc e 14.820 mc. Oltre alla compatibilità dell'indice con le prescrizione ENAC per la zona di tutela C la volumetria espressa dai due comparti, nel suo insieme, appare anche decisamente modesta rispetto a quella già presente in zona, in quanto interessa un'area residua collocata tra l'edificato di Villa del Fuoco e il quartiere San Donato.

Le strutture commerciali presenti sono prevalentemente di vendita al dettaglio e di commercio al minuto, con eccezione dell'Ipermercato ex AUCHAN.

Le aree che il vigente P.R.G. individua per attrezzature e servizi pubblici (Sottozona F3), risultano già edificate, ma, proprio in quanto riservate ad attività collettive, non potranno essere ulteriormente ampliate.

Analizzata la morfologia del territorio per ciascuna area sottoposta alla tutela di tipo C, alla data dell'odierno monitoraggio, vengono confermate le previsioni urbanistiche degli strumenti vigenti ovvero sono consentiti gli interventi oggetto di comparti edificatori e di strumenti attuativi avviati (ambiti di trasformazione integrale). Sono altresì realizzabili gli interventi previsti nei comparti e negli strumenti attuativi non ancora avviati sempre con divieto di previsioni di spazi pubblici destinati all'istruzione e/o riservati alle attività collettive, nonché quelle per sedi di Enti Pubblici locali, regionali, nazionali. Con

riferimento alla redazione o revisione del Piano Particolareggiato denominato P.P. n. 7 "Polo Direzionale" sub ambito a), l'ulteriore superficie di progetto, dovuta alla riutilizzazione delle volumetrie esistenti, va trasferita, nella percentuale minima del 70%, nelle aree d'intervento esterne alla zona di tutela. Nella zona C, in ragione degli indici medi riscontrati nel monitoraggio del PRG, in linea con le prescrizioni ENAC per la zona C di cui al paragrafo 6 del capitolo 9 del Regolamento dell'ENAC, è consentito il cambio di destinazione verso l'uso residenziale. In ogni modo tale cambio va inteso come misura applicabile "una tantum" rispetto alle destinazioni esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente piano di rischio; può applicarsi anche negli interventi di demo ricostruzione ma sempre nei limiti degli indici previsti dal PRG; per edifici esistenti aventi volumetria superiore all'indice di Piano, la modifica verso la destinazione residenziale sarà possibile nei limiti dell'indice di Piano. Per quanto attiene alle attività commerciali è consentita la realizzazione di strutture commerciali della media distribuzione M1, M2, M3, con esclusione di strutture della grande distribuzione, ovvero maggiori di 2500 mq di superficie di vendita, di cui alla LR 23/2018.

LA ZONA DI TUTELA D – LATERALE NORD-OVEST

Si estende per circa 1.200.889 mq ed esprime volumetria pari a 1.503.136 mc; interessa per quasi il 46% una zona destinata ad attività industriali ed artigianali, ricomprese per la quasi totalità all'interno del perimetro del nucleo industriale del Consorzio per l'area di sviluppo industriale Val Pescara, disciplinate dal piano A.S.I..

Un'ampia zona a verde pubblico è individuata lungo il tratto sinuoso del fiume Pescara ed è sottoposta a piano particolareggiato di iniziativa pubblica, per la formazione di un più vasto parco a valenza territoriale.

La zona residenziale è costituita da una porzione marginale dell'edificato del quartiere di Villa del Fuoco in sottozona B3 (*Completamento e Recupero*), e da un nucleo residenziale marginale ed isolato in C2 (*Espansione di Tipo Estensivo*), posto al confine con il comune di San Giovanni Teatino. A ridosso dell'abitato di Villa del Fuoco si attestano alcuni comparti edificatori residenziali ancora da attuare (8,18A, 8,18B1 8.18B2 e 8.19A 8.19B), che il PRG ricomprende in sottozona B4 (*Completamento e Ristrutturazione con Indice di fabbricabilità pari a 2 mc/mq*). Tali comparti esprimono un indice medio, compatibile con le prescrizioni ENAC per la zona D che prescrive un livello di tutela minimo dove dovranno essere evitati insediamenti che comportano la concentrazione di un elevato numero di persone, quali centri commerciali, congressuali e sportivi ed una edilizia intensiva; in tal senso non sono previsti né ammissibili destinazioni a carattere pubblico nei comparti.

Le due aree già edificate individuate per attrezzature e servizi pubblici (Sottozona F3) sono occupate rispettivamente dal Mattatoio comunale e dai capannoni della Gestione Governativa. Anche in questo caso non si rileva un sostanziale contrasto con le prescrizioni di sicurezza dettate dal Codice della navigazione aerea.

LA ZONA DI TUTELA D – LATERALE SUD-EST

Ha un'estensione di circa 917.510 mq sulla quale insiste un edificato di circa 979.234 mc. Comprende parte dei quartieri di San Donato e di Fontanelle, caratterizzati il primo da un insediamento di edilizia convenzionata a media/alta densità, realizzato negli anni '80 (ex piano di zona FG) e l'altro a bassa densità costituito dal vecchio nucleo di Fontanelle, attestato lungo l'omonima strada.

Le restanti aree, gran parte delle quali non edificate, sono destinate dal PRG a verde di filtro (sottozona F10); le altre, poste lungo il tracciato ferroviario della linea Pescara-Roma, sono occupate da attività artigianali e commerciali.

Sulle aree non edificate a verde di filtro l'Amministrazione comunale ha approvato un Piano Particolareggiato in variante al vigente Piano Regolatore, volto alla riqualificazione dell'intera zona di Fontanelle, attribuendo ad essa un carattere più urbano e compatibile con la crescita della città, Piano oggi oggetto di revisione per favorirne una pronta attuazione.

In generale in tale area di rischio, in linea con le prescrizioni ENAC il livello di tutela è minimo; non si evince la necessità di applicare ulteriori particolari restrizioni rispetto alle vigenti: sono consentiti gli interventi oggetto di comparti edificatori e di strumenti attuativi avviati. Sono altresì realizzabili gli interventi previsti nei comparti e negli strumenti attuativi non ancora avviati, sempre ritenendo inammissibile la previsione di spazi pubblici destinati all'istruzione e/o riservati alle attività collettive. È consentita la realizzazione di strutture commerciali della media distribuzione M1, M2, M3, con esclusione di strutture della grande distribuzione. Infine, in sede di revisione del Piano di Riqualificazione di Fontanelle si ritiene ammissibile l'applicazione di indici territoriali e di utilizzazione territoriale corrispondenti a quelli attualmente in vigore, con il divieto di concentrare le volumetrie, onde evitare incrementi puntuali di carico antropico, fermo restando il rispetto dell'indice di fabbricabilità fondiario pari a 2 mc/mq.

ALLEGATO 1 - TABELLA RIEPILOGATIVA VOLUMETRIE PRG

ZONA DI TUTELA	PRG VIGENTE - STATO DI FATTO					PRG ALLO STATO DELLA VARIANTE DELLE NTA DEL PRA			Ulteriori interventi di RIDUZIONE volumetrica (mc)	TOTALE RIDUZIONE volumetrica (mc)
	SOTTOZONA	DESTINAZIONE	Volumetria ESISTENTE (mc)	Volumetria RESIDUA di PRG vigente (mc)	Volumetria TOTALE di PRG vigente (mc)	Volumetria RESIDUA di PRG prevista dalla variante NTA del PRA (applicazione dell'art. 4 e dell'art. 5 delle NTA) (mc)	Volumetria TOTALE di PRG prevista dalla variante NTA del PRA (mc)	DIFFERENZA tra Volumetria RESIDUA di PRG prevista dalla variante NTA del PRA e volumetria RESIDUA di PRG vigente (mc)		
A	D1	Produttivo - Industriale	261.118	0	261.118	0	261.118	0	0	
	D2	Produttivo - Artigianale	112.580	0	112.580	0	112.580	0	0	
	D5	Distributori carburanti	0	0	0	0	0	0	0	
	F3	Servizi Pubblici	3.988	0	3.988	0	3.988	0	0	
	F4	Servizi Pubblici - aeroportuali	0	0	0	0	0	0	0	
	F5	Attrezzature e servizi privati	36.276	9.102	45.378	0	45.378	-9.102	0	
	F8	Parcheggi di scambio	619	0	619	0	619	0	0	
	Viabilità	Viabilità	0	0	0	0	0	0	0	
B	A1-A3-B3-B4	Residenziale	930.681	111.650	1.042.331	89.320	953.011	-22.330	-43.272	
	D1	Produttivo - Industriale	485.697	0	485.697	0	485.697	0	0	
	D2	Produttivo - Artigianale	73.214	12.120	85.334	9.696	75.638	-2.424	0	
	F2	Servizi Pubblici - Verde sportivo	0	0	0	0	0	0	0	
	F3	Servizi Pubblici	104.103	0	104.103	0	104.103	0	0	
	F5	Attrezzature e servizi privati	26.305	0	26.305	0	26.305	0	0	
	G1	Verde privato	0	0	0	0	0	0	0	
	Z M	Zone vincolate - aree militari	0	0	0	0	0	0	0	
Viabilità	Viabilità	0	0	0	0	0	0	0		
C	A0-A1-A2-A3-B3-B4-B7-C2	Residenziale	1.689.820	181.396	1.871.216	0	1.871.216	0	0	
	PIANO PARTICOLAREGGIATO 7	Residenziale - direzionale	31.444	44.899	76.343	0	76.343	0	0	
	PROGRAMMI COMPLESSI	Residenziale	74.471	0	74.471	0	74.471	0	0	
	D1	Produttivo - Industriale	333.749	0	333.749	0	333.749	0	0	
	D2	Produttivo - Artigianale	158.174	0	158.174	0	158.174	0	0	
	D4	Artigianale - commerciale	336.308	0	336.308	0	336.308	0	0	
	D5	Distributori carburanti	0	0	0	0	0	0	0	
	F1	Servizi Pubblici - Verde pubblico	0	0	0	0	0	0	0	
	F3	Servizi Pubblici	85.125	0	85.125	0	85.125	0	0	
	F4	Servizi Pubblici - aeroportuali	0	0	0	0	0	0	0	
	F5	Attrezzature e servizi privati	94.387	0	94.387	0	94.387	0	0	
	F8	Parcheggi di scambio	67.115	0	67.115	0	67.115	0	0	
	G1	Verde privato	0	0	0	0	0	0	0	
	Z M	Zone vincolate - aree militari	9.347	0	9.347	0	9.347	0	0	
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	Servizi Pubblici - ferroviari	0	0	0	0	0	0	0		
Viabilità	Viabilità	0	0	0	0	0	0	0		
D	A2-A3-B3-B4-B7-B10-C1-C2	Residenziale	818.934	114.288	933.221	0	933.221	0	0	
	PP FONTANELLE	Residenziale	47.653	131.930	179.583	0	179.583	0	0	
	D1	Produttivo - Industriale	1.159.173	0	1.159.173	0	1.159.173	0	0	
	D2	Produttivo - Artigianale	136.998	0	136.998	0	136.998	0	0	
	D5	Distributori carburanti	0	0	0	0	0	0	0	
	F1	Servizi Pubblici - Verde pubblico	0	0	0	0	0	0	0	
	F2	Servizi Pubblici - Verde sportivo	7.741	0	7.741	0	7.741	0	0	
	F3	Servizi Pubblici	254.754	0	254.754	0	254.754	0	0	
	F5	Attrezzature e servizi privati	22.816	0	22.816	0	22.816	0	0	
	G1	Verde privato	15.093	0	15.093	0	15.093	0	0	
	PP4	Verde pubblico	24.389	0	24.389	0	24.389	0	0	
	Viabilità	Viabilità	0	0	0	0	0	0	0	
	INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	Servizi Pubblici - ferroviari	0	0	0	0	0	0	0	

-77.128

ALLEGATO 2 - TABELLA RIEPILOGATIVA CARICO ANTROPICO

ZONA DI TUTELA	PRG VIGENTE - STATO DI FATTO					PRG ALLO STATO DELLA VARIANTE DELLE NTA DEL PRA		
	SOTTOZONA DI PRG VIGENTE	DESTINAZIONE D'USO	St [mq]	Volumetria esistente [mc]	CARICO ANTROPICO ESISTENTE (abitanti/utenti esistenti)	St [mq]	Volumetria prevista [mc]	CARICO ANTROPICO PREVISTO (abitanti/utenti previsti a seguito della variante normativa)
A	D1	Produttivo - Industriale	186.691	261.118	667	186.691	261.118	667
	D2	Produttivo - Artigianale	36.410	112.580	416	36.410	112.580	416
	D5	Distributori carburanti	1.504	0	17	1.504	0	17
	F3	Servizi Pubblici	33.480	3.988	36	33.480	3.988	36
	F4	Servizi Pubblici - aeroportuali	74.995	0		74.995	0	
	F5	Attrezzature e servizi privati	25.290	45.378	405	25.290	36.276	324
	F8	Parcheggi di scambio	3.156	619	6	3.156	619	6
	Viabilità	Viabilità	51.670	0		51.670	0	
B	A1-A3-B3-B4	Residenziale	450.857	1.042.331	10423	450.857	976.729	9767
	D1	Produttivo - Industriale	190.430	485.697	680	190.430	485.697	680
	D2	Produttivo - Artigianale	56.320	85.334	762	56.320	82.910	740
	F2	Servizi Pubblici - Verde sportivo	2.731	0	88	2.731	0	88
	F3	Servizi Pubblici	15.585	104.103	929	15.585	104.103	929
	F5	Attrezzature e servizi privati	8.427	26.305	235	8.427	26.305	235
	G1	Verde privato	911	0		911	0	
	Z M	Zone vincolate - aree militari	5.948	0		5.948	0	
Viabilità	Viabilità	92.242	0		92.242	0		
C	A0-A1-A2-A3-B3-B4-B7-C2	Residenziale	391.353	1.871.216	18712	391.353	1.871.216	18712
	PIANO PARTICOLAREGGIATO 7	Residenziale - direzionale	39.536	76.343	731	39.536	76.343	731
	PROGRAMMI COMPLESSI	Residenziale	34.349	74.471	745	34.349	74.471	745
	D1	Produttivo - Industriale	210.370	333.749	751	210.370	333.749	751
	D2	Produttivo - Artigianale	89.953	158.174	1028	89.953	158.174	1028
	D4	Artigianale - commerciale	80.979	336.308	925	80.979	336.308	925
	D5	Distributori carburanti	8.717	0	100	8.717	0	100
	F1	Servizi Pubblici - Verde pubblico	13.047	0		13.047	0	
	F3	Servizi Pubblici	32.858	85.125	760	32.858	85.125	760
	F4	Servizi Pubblici - aeroportuali	722.757	0		722.757	0	
	F5	Attrezzature e servizi privati	62.142	94.387	1420	62.142	94.387	1420
	F8	Parcheggi di scambio	39.311	67.115	599	39.311	67.115	599
	G1	Verde privato	2.976	0		2.976	0	
	Z M	Zone vincolate - aree militari	1.170	9.347	45	1.170	9.347	45
	INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	Servizi Pubblici - ferroviari	27.134	0		27.134	0	
Viabilità	Viabilità	160.537	0		160.537	0		
D	A2-A3-B3-B4-B7-B10-C1-C2	Residenziale	394.768	933.221	9332	394.768	933.221	9332
	PP FONTANELLE	Residenziale	258.971	179.583	1796	258.971	179.583	1796
	D1	Produttivo - Industriale	529.714	1.159.173	1892	529.714	1.159.173	1892
	D2	Produttivo - Artigianale	52.255	136.998	597	52.255	136.998	597
	D5	Distributori carburanti	1.939	0	22	1.939	0	22
	F1	Servizi Pubblici - Verde pubblico	31.124	0		31.124	0	
	F2	Servizi Pubblici - Verde sportivo	23.439	7.741	25	23.439	7.741	25
	F3	Servizi Pubblici	111.958	254.754	2275	111.958	254.754	2275
	F5	Attrezzature e servizi privati	8.051	22.816	184	8.051	22.816	184
	G1	Verde privato	48.193	15.093		48.193	15.093	
	PP4	Verde pubblico	427.027	24.389		427.027	24.389	
	Viabilità	Viabilità	195.432	0		195.432	0	
	INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	Servizi Pubblici - ferroviari	35.560	0		35.560	0	