



Città di Pescara
Area Città Vivibile
Settore Pianificazione del Territorio
Servizio Pianificazione Strategica e Partecipazione

REVISIONE PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

RAPPORTO PRELIMINARE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

- art. 12 del D.Lgs. 152/06 e s. m.e. i. -

Il Dirigente
Dott. Gaetano Silverii

Arch. Chiara Mazzocchetti

1. INTRODUZIONE	3
<i>RIFERIMENTI NORMATIVI</i>	3
<i>LA FASE DI SCREENING – VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ (ART.12 DLGS.152/06)</i>	3
<i>FASI E SOGGETTI COINVOLTI NELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS</i>	4
2. DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DELLA VARIANTE	5
<i>CARATTERISTICHE E OBIETTIVI DELLA PROPOSTA</i>	5
<i>COERENZA CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI</i>	7
3. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DELLA VARIANTE (ALLEGATO I DEL DECRETO)	8
4. SINTESI DELLE MOTIVAZIONI	9

1. Introduzione

La Revisione del Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) consiste in una variante alla Normativa tecnica del PRA resasi necessaria a causa di evidenti difficoltà applicative e interpretative emerse nel tempo nella prassi tecnico istruttoria; gli indirizzi politico amministrativi afferiscono alla Deliberazione Comunale n. 138 del 29.12.2020 avente a oggetto APPROVAZIONE DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE 2021-2023, dove l'Amministrazione comunale ha individuato alla *Linea Strategica 2 - Urbanistica, manutenzione urbana e riqualificazione delle periferie - Azione 2.1 Riqualificazione di comparti strategici, periferie e spazi pubblici* l'Obiettivo 2.1.2.5 relativo alla REVISIONE PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE; in tal senso gli uffici del Servizio Pianificazione Strategica e Partecipazione del Settore Pianificazione del Territorio hanno redatto una proposta di revisione dello strumento approvato con atto consiliare n. 26 del 07.02.2014, oggetto di valutazione per gli aspetti ambientali nella seguente relazione. La variante attiene strettamente a questioni di carattere normativo, confermando le previsioni cartografiche e localizzative già vigenti.

Riferimenti Normativi

Con la Direttiva Comunitaria 2001/42/CE è stata introdotta la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che costituisce un importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di piani e programmi.

Obiettivo della Direttiva è quello *"di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"* (Art. 1, Direttiva 2001/42/CE).

La direttiva europea è stata recepita nella parte seconda dal Decreto Legislativo n. 152 del 03/04/2006, entrata in vigore il 31 Luglio 2007, sostituita dal D. Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 (Suppl. Ordinario n.24, pubbl. su G.U. n. 24 del 29.01.2008) – di seguito definito **Decreto**.

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

La fase di screening – verifica di assoggettabilità (art.12 DLgs.152/06)

La *verifica di assoggettabilità*, procedura propria della fase di *screening*, è finalizzata a valutare la eventuale necessità di applicare la VAS ai piani e ai programmi di cui all'art. 6 comma 3 del Decreto, secondo le modalità definite dall'art.12.

Durante la prima fase *L'Autorità Procedente* elabora il *Rapporto Preliminare* costituito dalle informazioni e dai dati necessari per verificare i potenziali effetti che potrebbero determinarsi sull'ambiente dall'attuazione di piani e programmi (sulla base dei criteri *dell'allegato I al Decreto*).

Il Rapporto Preliminare deve contenere l'elenco delle *Autorità con Competenza Ambientale (ACA)* interessate alla valutazione degli effetti che gli interventi potrebbero determinare sull'ambiente, e la procedura da utilizzare durante la fase di consultazione (tempi e modalità di consultazioni). Il Rapporto Preliminare deve essere inviato ai soggetti competenti in materia ambientale i quali, entro trenta giorni dal ricevimento, inviano il proprio parere all'Autorità Competente e a quella Procedente.

L'Autorità Competente valuta, sulla base degli elementi di cui all'Allegato I e tenuto conto delle osservazioni pervenute, se il Piano o Programma possa avere impatti negativi significativi sull'ambiente, in tal caso, se siano possibili soluzioni alternative a quelle proposte.

Successivamente emette e rende pubblico un provvedimento di verifica, assoggettandolo o escludendolo dai successivi obblighi della procedura di VAS.

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

Fasi e soggetti Coinvolti nella Verifica di Assoggettabilità a VAS

Nel caso specifico, l'approvazione del progetto di variante urbanistica in esame compete all'Amministrazione Comunale (consiglio comunale); in mancanza di una normativa regionale che chiarisca ulteriormente le competenze in materia di VAS, *l'Autorità Competente e l'Autorità Procedente* coincidono con la stessa *Amministrazione Comunale*.

Poiché il progetto di variante è stato redatto dall'Amministrazione Comunale, il *Proponente* è riconducibile ancora all'*Amministrazione Comunale*.

Considerate le caratteristiche del progetto di Variante Urbanistica, si ritiene opportuno coinvolgere le seguenti Autorità con Competenza Ambientale:

- ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - Direzione Operatività Roma
- ENAC - Direzione Pianificazione e Progetti
- ARTA ABRUZZO - Sezione "Valutazioni Ambientali Integrate. Emergenze. Rischi di Incidenti rilevanti" U.O. "Vas, Certificazioni ambientali" ;
- Regione Abruzzo
 - o Dipartimento Territorio e Ambiente
 - o Dipartimento Territorio e Ambiente - Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio
- Provincia di Pescara - Settore I - Tecnico - Servizio Pianificazione Ambiente e Territorio
- Direzione ASL Pescara - Dipartimento di Prevenzione - Ufficio Igiene Epidemiologia e Sanità;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Chieti e Pescara;

La consultazione delle ACA individuate avverrà, come previsto all'art. 12, comma 2 del Decreto, attraverso l'invio del presente Rapporto Preliminare e relativi allegati. Le ACA dovranno trasmettere eventuali contributi entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione.

L'Autorità Competente, tenuto conto dei contributi delle ACA, emetterà il *Provvedimento di Verifica*, escludendo o assoggettando la presente proposta di variante dagli ulteriori adempimenti previsti per la procedura di VAS (artt. da 13 a 18 del Decreto).

Il risultato della presente Verifica di Assoggettabilità verrà reso pubblico con l'affissione all'Albo Pretorio on-line della Città di Pescara e sul sito Internet ufficiale.

2. Descrizione degli obiettivi, strategie e azioni della variante

Caratteristiche e Obiettivi della proposta

La proposta di variante urbanistica al vigente PRA riguarda soltanto la normativa tecnica, confermando gli elaborati planimetrici di inquadramento delle zone assoggettate al rischio aeroportuale (vedi tavola B4c del vigente PRG) e ha come obiettivo quello di conferire tassatività all'articolato normativo del Piano in ragione di riscontrati limiti operativi relativi alla valutazione del carico antropico; a ciò si aggiungono intervenute modifiche al vigente PRG, relative alle Norme tecniche di attuazione dello stesso, alla luce delle quali è stato ritenuto necessario effettuare un bilancio del PRG vigente finalizzato a una valutazione del carico urbanistico e carico antropico per verificare la permanenza delle previsioni urbanistiche vigenti e, appunto, conferire alla nuova normativa del PRA tassatività, così da non lasciare al singolo caso la valutazione del carico antropico; ciò al fine di evitare incertezze e inerzie operative nell'ottica di semplificazione e omogeneizzazione dello svolgimento dell'attività istruttoria edilizia. Fermo restando quanto graficizzato in tema di rischio aeroportuale, la revisione normativa non ha inciso altresì su modifiche cartografiche in termini di zonizzazione di PRG poiché le stesse erano già state effettuate con gli atti relativi alla deliberazione consiliare n.26/2014 (già oggetto di verifica ambientale con esito di non assoggettabilità a VAS giusta determinazione num. gen. 36 del 09.01.2014 oggetto: Provvedimento di verifica di assoggettabilità a v.a.s. della variante parziale al PRG di adeguamento al piano di rischi aeroportuale e suo atto integrativo num. gen. 129 del 16.01.2014) e si ritengono, a oggi, confermate; in quella sede infatti furono già eliminate le destinazioni urbanistiche incompatibili con le prescrizioni ENAC in materia di rischio aeroportuale e, conseguentemente, adeguate le zonizzazioni di PRG in relazione a ciascun ambito di rischio. In occasione della presente variante si è preliminarmente effettuata una ricognizione cartografica sia dei cd elementi sensibili, così come indicati nella Circolare ENAC del 20.10.2011, sia dello stato di attuazione delle previsioni di Piano. L'esito di tale ricognizione ha dunque portato a confermare le destinazioni urbanistiche esistenti, con l'introduzione di innovazioni normative, successivamente illustrate per ciascuna zona di rischio aeroportuale. In tema di valutazione del carico antropico sono state effettuate simulazioni tenendo conto di volumetrie e superfici insediate e insediabili, relazionate al numero di abitanti, per le destinazioni residenziali, e utenti, per quelle non residenziali. Per tale comparazione e per quantificare il carico antropico, nei casi di nuova edificazione e riconversione dell'esistente, con particolare riferimento ai cambi d'uso, ci si è avvalsi dei parametri 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, all'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* e alla normativa

regionale in materia di commercio (LR 23/2018), operando altresì un'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.

In esito a tali valutazioni si è addivenuti a un articolato normativo che, in particolare per zone A e B di rischio, ha imposto restrizioni sulle riconversioni del patrimonio esistente, limitando i cambi d'uso sia in termini di compatibilità tra destinazioni edilizie sia di quantità delle superfici esistenti riconvertibili: ulteriori restrizioni riguardano le nuove edificazioni rispetto alle vigenti previsioni di PRG, inibendole nella Zona A e decurtandole di una percentuale nella Zona B; il tutto a garanzia della salute umana e riduzione del rischio derivante dal pericolo di incidente aereo.

Di seguito si riportano sinteticamente le principali innovazioni normative introdotte per ciascuna zona di rischio.

Per la zona di rischio A: Sono confermate le destinazioni urbanistiche di PRG vigenti ; nelle NTA del PRA, fermo restando il divieto già previsto di insediamenti di carattere residenziali oltre le previsioni di PRG e la riconversione dell'edificato esistente verso tale destinazione, si esclude la riconversione verso destinazioni turistico ricettiva e direzionale; data la vocazione del tessuto urbano ricompreso nella suddetta zona 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.

Per la zona di rischio B: Sono confermate le destinazioni urbanistiche di PRG vigenti; nelle NTA del PRA per le previsioni di intervento diretto e indiretto si prescrive una riduzione dell'indice fabbricabilità territoriale e di utilizzazione territoriale pari al 20%, limitando altresì l'ampliamento degli immobili residenziali esistenti, in presenza di capacità edificatoria residua, a una quota massima pari a 100 mc. Sono state limitate le destinazioni d'uso edilizie, negando l'insediamento e riconversioni verso destinazioni turistico ricettiva e limitando la riconversione e nuovo insediamento di destinazioni direzionali con una riduzione del 50% delle stesse rispetto alle previsioni di PRG. Non sono ammessi ampliamenti per le strutture e servizi pubblici esistenti né nuovi insediamenti di tal genere. Le strutture commerciali ammesse sono soltanto fino al tipo M2 di cui alla LR 23/2018.

Per la zona di rischio C: Sono confermate le destinazioni urbanistiche di PRG vigenti; nelle NTA del PRA si è limitato il cambio d'uso verso la destinazione residenziale nei limiti della capacità edificatoria prevista dal PRG. Le strutture commerciali sono ammesse fino al tipo M3 di cui alla LR 23/2018, con esclusione della grande distribuzione.

Per la zona di rischio D: Sono confermate le destinazioni urbanistiche di PRG vigenti; nelle NTA del PRA sono state date indicazioni relative alla revisione del Piano di Riqualficazione Fontanelle in materia di indice massimo prevedibile in fase progettuale.

Gli effetti delle sopra descritte innovazioni, sono riscontrabili nella tabella seguente, estratta a titolo esemplificativo dall'elaborato "Relazione Tecnica" della variante urbanistica nella sezione "Proposta Progettuale - Criteri per la determinazione del Carico Antropico".

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

Come si evince dalla ricostruzione dei criteri ispiratori della variante, dalla sintesi dei contenuti salienti e dalla tabella riassuntiva, sono state introdotte misure volte esclusivamente al contenimento del pericolo per la salute umana rispetto al rischio derivante dal traffico aereo; queste misure hanno un impatto ambientale positivo poiché il contenimento degli interventi edilizi e urbanistici, in termini sia di volumetria sia di riutilizzo e riconversione delle superfici esistenti, comporta una riduzione di carico antropico e urbanistico la cui incidenza sui fattori ambientali è da ritenersi positiva. Pertanto, in termini ambientali, gli effetti della variante normativa sono apprezzabili esclusivamente nella misura migliorativa rispetto all'attuazione delle previsioni di PRG, oggetto di una già descritta e disaminata restrizione finalizzata alla tutela della salute pubblica.

Coerenza con altri piani e programmi

In ragione delle motivazioni addotte circa la consultazione delle A.C.A. al punto introduttivo sulla fase di screening e consultazione, si rimanda agli stessi atti per quanto attiene alla coerenza dell'opera in questione con altri piani e programmi in materia urbanistica e ambientale. Tuttavia si è provveduto a eseguire un'ulteriore verifica di coerenza con i sotto indicati atti a valenza urbanistica e ambientale, ovvero:

- DLgs 42/2004 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio”;
- Piano Regionale Paesistico (P.R.P.);
- Quadro di Riferimento Regionale (Q.R.R.);
- Piano Regionale Paesistico (P.R.P.);
- Piano stralcio difesa alluvioni (PSDA);
- Piano assetto idrogeologico (P.A.I.);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.);
- Piano di Rischio Aeroportuale e carta degli ostacoli;
- Vincolo idrogeologico (R.D.L. 30 dicembre 1923 n. 3267);
- Vincolo ambientale paesaggistico (art. 136/142 D.Lgs 42/2004).

Effettuata una ricognizione di tipo cartografico, in ragione soprattutto delle misure restrittive introdotte dalla variante normativa al PRA non si rilevano profili di incompatibilità con gli atti sopra indicati, evidenziando altresì l'assenza di particolari tutele da porre in essere derivanti da vincoli eteronomi ambientali-urbanistici.

3. Criteri per la verifica di assoggettabilità della variante (Allegato I del Decreto)

In fase di Verifica di assoggettabilità è necessario valutare la pertinenza dei criteri di cui all'allegato I del Decreto rispetto ai contenuti e previsioni della variante, in modo tale da approfondire gli aspetti utili alla valutazione della eventuale esistenza e significatività dei possibili impatti che l'attuazione del Piano avrebbe sull'ambiente. Anche in questo caso si fa riferimento a rinvio ai già citati atti in materia ambientale relativi all'atto consiliare n.26/2014; tuttavia, a fine ricognitivo della non incidenza del progetto e della sua impertinenza per ciascun criterio circa questioni ambientali, si riporta la tabella di sintesi dei criteri di cui all'Allegato I del Decreto.

Punto/comma 1 All. I D.lgs. 152/06. Criterio	PERTINENTE
1. Il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività	Sì
2. Il piano o il programma influenza altri piani o programmi	Sì
3. La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile	No
4. Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma	No
5. La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente	No
Punto/comma 2 All. I D.lgs. 152/06. Criterio	
6. Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	No
7. Carattere cumulativo degli impatti	No
8. Natura transfrontaliera degli impatti	No
9. Rischi per la salute umana e per l'ambiente	No
10. Entità ed estensione nello spazio degli impatti	No
11. Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata	No
12. Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	No

In riferimento ai criteri si evidenzia come la Variante alle NTA del PRA abbia diretta incidenza sulle previsioni di PRG poiché limitativa dell'applicazione delle previsioni normative in riferimento alla capacità edificatoria, al consumo di suolo nonché alla riconversione del patrimonio esistente verso alcune destinazioni d'uso edilizie; da ciò ne consegue e discende un'influenza sulle previsioni di PRG senza però incidere su questioni ambientali. Non sono apprezzabili gli impatti di cui al comma 2, ovvero dal sei al dodici della tabella sopra indicata, poiché un alleggerimento della pressione urbanistica sul territorio, finalizzata alla tutela della salute pubblica in caso di rischio aeroportuale, comporta esclusivamente impatti positivi sugli aspetti ambientali connessi, appunto, a una riduzione dell'insediabilità prevista dal PRG dalla quale discende un alleggerimento della pressione ambientale derivata dalla restrizione dell'applicazione delle previsioni di insediabilità.

4. Sintesi delle Motivazioni

Si ritiene che la variante non debba essere assoggettata alla procedura di V.A.S. di cui agli art.13 e successivi del D.lgs 152/2006 per le motivazioni di seguito puntualmente riassunte, dalle quali si evince che la variante normativa al Piano di Rischio Aeroportuale non ha incidenza su fattori ambientali, paesaggistici visto l'ulteriore contenimento dei fattori antropici incidenti sul territorio a tutela della salute umana.

- Le innovazioni normative introdotte nelle norme tecniche di attuazione del Piano di Rischio Aeroportuale conferiscono tassatività agli interventi di carattere edilizio e urbanistico per non lasciare margini di discrezionalità nella valutazione del carico antropico, da ritenersi determinato a monte nella proposta di variante. La valutazione effettuata per la riduzione del carico antropico incide dunque sulla capacità edificatoria comportando un minor carico urbanistico dal quale discendono, necessariamente, un minor consumo di suolo e alleggerimento dell'insediabilità prevista.
- La citata riduzione di capacità edificatoria deve essere letta anche con la riconversione controllata e contenuta del patrimonio esistente che sarà oggetto di riqualificazione con impatti positivi sull'ambiente, in ragione del miglioramento delle prestazioni energetiche degli immobili esistenti con i conseguenti impatti positivi in materia ambientale.
- Si rileva che la disciplina delle destinazioni d'uso edilizie ammesse, sia in termini quantitativi, in relazione alle percentuali di superficie esistente riconvertibile, sia in funzione delle destinazioni ammesse, mira a evitare l'insediamento nuove attività produttive e industriali nelle zone di maggior rischio, concedendo la riconversione, seppur in riduzione, delle stesse; tale scelta ha ricadute con incidenza positiva sui fattori ambientali, con particolare riferimento alla riduzione di agenti inquinanti atmosferici e del suolo.

In generale gli impatti ambientali di piani e programmi urbanistici discendono principalmente da un maggior consumo di suolo, dettato da un maggior carico urbanistico che comporta una maggiore antropizzazione del tessuto urbano. La presente proposta di variante normativa al PRA, invece, opera in contro tendenza rispetto all'incremento di tutte le variabili che possono aumentare i livelli di salubrità dell'aria, del suolo e dei fattori inquinanti che minano il sistema ambientale.

Conclusivamente, visti i caratteri e obiettivi della Revisione del Piano di rischio aeroportuale, illustrati al punto 2, e le motivazioni anzi sintetizzate, si ritiene che la proposta di variante normativa al PRA, oggetto del presente rapporto, sia da escludersi dalle procedura di V.A.S. di cui agli art.13 e successivi del D.lgs 152/2006.