

Descrizione

PROGRAMMA RECUPERO URBANO (PRU) PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DELLA STAZIONE FERROVIARIA DELLA CITTÀ DELL'AQUILA

VAS - RAPPORTO PRELIMINARE DI ASSOGGETTABILITÀ
(ART. 12 DEL D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II.)

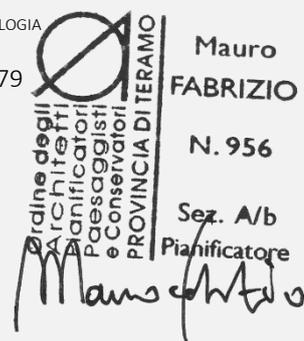
Committente

COMUNE DELL'AQUILA
PALAZZO MARGHERITA, PIAZZA PALAZZO
67100 L'AQUILA

Tecnico incaricato

DOTT. MAURO FABRIZIO, PHD
DOTTORE IN SCIENZE AMBIENTALI E DOTTORE DI RICERCA IN ZOOLOGIA
ORDINE DEGLI ARCHITETTI DELLA PROVINCIA DI TERAMO N. 946
CF: FBRMRA75E181804Z – P.IVA: 02045940679

CONTRADA SPECOLA 43 – 64100 TERAMO
347.9359447
MAUROFABRIZIO@ECOVIEV.IT
ECOVIEV.IT



Collaboratori

IRENE PETRUCCI
DOTTORESSA IN BIOLOGIA AMBIENTALE E GESTIONE DEGLI ECOSISTEMI

INDICE

1. Premessa.....	3
2. La procedura di VAS.....	4
3. Definizione Soggetti con Competenza Ambientale (SCA) coinvolte.....	9
4. Inquadramento territoriale.....	11
4.1. Inquadramento territoriale del Comune dell'Aquila.....	11
4.2. Inquadramento territoriale dell'area di intervento.....	11
5. Obiettivi e caratteristiche dell'intervento.....	13
5.1. Obiettivi e azioni della proposta di intervento.....	13
5.2. Descrizione dell'intervento.....	14
5.3. Descrizione dello stato di fatto.....	19
5.4. Caratteristiche dimensionali della proposta di intervento.....	19
5.5. Aspetti ambientali della proposta di intervento.....	20
6. Caratteristiche dell'Attuazione dell'intervento.....	23
6.1. In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi.....	23
6.2. Vincoli Paesaggistici ex L. 431/1985 e D.Lgs. 42/2004 [artt. 136, 157 e 142 c. 1, lett. M].....	23
6.3. Piano Regionale Paesistico (PRP).....	24
6.4. Piano di Assetto Idrogeologico (PAI).....	27
6.5. Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni (PSDA) - Pericolosità.....	28
6.6. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).....	30
6.7. Piano di Tutela delle Acque (PTA).....	30
6.8. Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA).....	31
6.9. Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA).....	31
6.10. Piano di Ricostruzione del Comune dell'Aquila.....	31
6.11. Piano Regolatore Generale (PRG).....	32
6.12. Problemi ambientali pertinenti all'attuazione dell'intervento.....	33
7. Rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria.....	34
8. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate.....	35
8.1. probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti.....	35
8.2. Carattere cumulativo degli impatti.....	36
8.3. Natura transfrontaliera degli impatti.....	36
8.4. Rischi per la salute umane o per l'ambiente.....	36
8.5. Entità ed estensione nello spazio degli impatti.....	36
8.6. Valore e vulnerabilità.....	36
8.7. Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti.....	36
9. Conclusioni.....	37

1. PREMESSA

Il presente Rapporto Preliminare di assoggettabilità a VAS (Art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.), redatto secondo i criteri di cui all'Allegato I alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., si riferisce al Programma di Recupero Urbano (PRU) finalizzato all'attuazione degli interventi di Riqualificazione dell'area della Stazione FS Ferroviaria della città dell'Aquila, individuato nella sezione "Stralcio Progetti Strategici" del Piano di Ricostruzione del Comune di L'Aquila (PdR) del 2012 per l'area complessa denominata "Rivera".

Il Progetto Strategico è proposto in forma di PRU ex L. 493/1993 con valore di Piano Attuativo Comunale, previsto all'art. 51 della nuova legge urbanistica sul governo del territorio della Regione Abruzzo n. 58 del 20/12/2023, e segue il propedeutico Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 356/2020. Il PRU segue inoltre il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato dal Consiglio Comunale dell'Aquila nel 2022 unitamente ai relativi documenti di Valutazione Ambientale Strategica.

L'obiettivo è riqualificare un'area ormai in stato di degrado, delocalizzando il passaggio veicolare a ridosso delle mura, consentendo la fruibilità delle stesse tramite un percorso ciclopedonale. Al contempo, si pianifica una viabilità di collegamento tra la zona della Stazione FS e la zona limitrofa alla Via Mariana, priva di passaggi a livello, garantendo così un accesso più scorrevole in entrata alla città e in uscita verso la strada Mausonia.

La complessità della situazione territoriale richiede che il programma assuma la valenza di variante urbanistica al vigente Piano Regolatore Generale, come previsto dalla L. 134/2012, art. 67-quinquies, da conseguire con le forme e le procedure dell'accordo di programma di cui all'art. 34 D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii., e agli artt. 51 e 85 della vigente L.R. 18/1983.

In sintesi, l'intervento prevede la realizzazione di spazi pubblici e la riorganizzazione della viabilità carrabile, ciclabile e pedonale, la valorizzazione delle mura cittadine e la realizzazione di un parcheggio interrato a servizio della zona storica del Borgo Rivera dove risultano ubicati luoghi di importanza storica della città.

Anche se in sede di Rapporto Preliminare non è prevista l'analisi delle alternative, si evidenzia che il Programma è frutto di diverse ipotesi, tra le quali è prevalsa quella che comporta costi e un impatto ambientale significativamente inferiori.

2. LA PROCEDURA DI VAS

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è definita nei principi, nei contenuti e nelle modalità di attuazione dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27.06.2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull'ambiente. Obiettivo della Direttiva Comunitaria, recepita in Italia nella parte seconda del Decreto Legislativo n. 152 del 03.04.2006 e ss.mm.ii., entrato in vigore il 31.07.2007, 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 Regione Abruzzo disciplina l'articolazione del processo di Valutazione Ambientale Strategica mediante la Legge Regionale del 09.08.2006, n. 27 “Disposizioni in materia ambientale” e successive integrazioni.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha carattere procedurale e le sue disposizioni devono essere integrate nelle procedure esistenti. Essa deve essere integrata fin dall’inizio del processo di pianificazione/programmazione al fine di fornire all’Ente pianificatore/programmatore i criteri per scegliere la strategia di pianificazione/programmazione ambientalmente più sostenibile. Per questo deve essere effettuata durante la fase preparatoria del Piano o del Programma e anteriormente alla sua adozione o all’avvio della relativa procedura legislativa (Art. 4 Direttiva 2001/42/CE).

La valutazione ambientale strategica comprende, secondo le disposizioni di cui agli articoli da 12 a 18 del D.Lgs. n. 4 del 16.01.2008:

- a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità;
- b) l'elaborazione del Rapporto Ambientale;
- c) lo svolgimento di consultazioni;
- d) la valutazione del Rapporto Ambientale e gli esiti delle consultazioni;
- e) la decisione;
- f) l'informazione sulla decisione;
- g) il monitoraggio.

Ai sensi dell'Art. 5, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., la verifica di assoggettabilità citata al punto a) è *“la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se piani e programmi possono avere un impatto significativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del suddetto decreto”*.

Essa è applicata a tutti i Piani e Programmi che non rientrano tra quelli elencati al comma 2 dell'Art. 6 del suddetto Decreto *“che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto”* (Art. 6, D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) o ai Piani e ai Programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei Piani e dei Programmi di cui al comma 2.

Di seguito si riporta un diagramma di flusso che sintetizza l'articolazione del processo di VAS con le relative tempistiche.

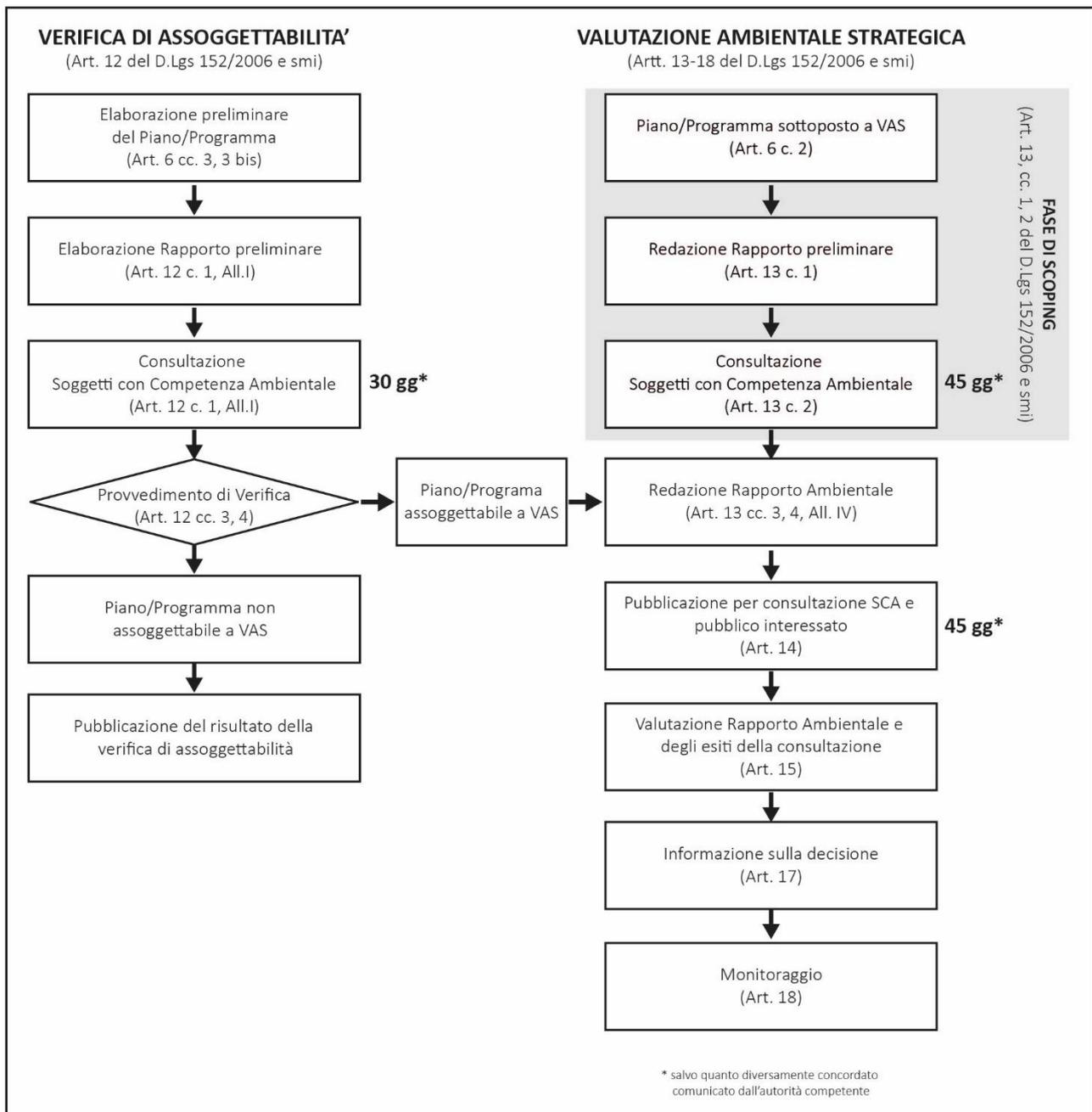


Figura 1. Schema della procedura di VAS (aggiornato al 22/02/2022).

Nel caso specifico si è ritenuto di avviare la procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS (art. 12 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) che, secondo i criteri dell'allegato I del Testo Unico in materia ambientale, ed in base allo schema proposto dalla Regione Abruzzo, è composto dai seguenti contenuti:

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
 - in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;

- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
 - impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

2.1 ITER PROCEDURALE PROPOSTO

Nella procedura di VAS si distinguono i seguenti ruoli:

- Autorità Competente di cui alla lettera p), comma 1, Art. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, cioè *“la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato”* nonché gli altri adempimenti di cui agli artt. 13, 14, 15, 16, 17 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii;

- Autorità Procedente di cui alla lettera q), comma 1, Art. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, cioè *“la pubblica amministrazione che elabora il Piano-Programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il Piano-Programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il Piano-Programma”*;
- Autorità Proponente di cui alla lettera r), comma 1, Art. 5 del D.Lgs. 152/06 così come modificato dal D.Lgs. 4/08, cioè il soggetto pubblico o privato che elabora il Piano-Programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, e quindi soggetto che, più di ogni altro, è in condizione di identificare i potenziali impatti sull’ambiente derivanti dalle azioni del Piano dallo stesso predisposto.

Nel caso specifico:

- il Comune dell’Aquila, tramite il Dirigente del Settore 10.II –Transizione ecologica, PNRR e PNC e Protezione Civile, è l’Autorità Competente;
- il Comune dell’Aquila, tramite il Dirigente del Settore 8.II – Politiche Urbane, PNRR e PNC, Città sostenibile, inclusiva e partecipata (Urbanistica, SUAP e SUE), è l’Autorità Procedente e l’Autorità Proponente.

3. DEFINIZIONE SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (SCA) COINVOLTE

Ai sensi dell'Art. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. i Soggetti con Competenza Ambientale (SCA) sono le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del Piano.

Nella Verifica di Assoggettabilità l'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il rapporto preliminare di assoggettabilità a VAS per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.

I Soggetti con Competenza Ambientale proposti, secondo quanto disposto dalla DGR n. 753/23 del 13 novembre 2023, sono i seguenti:

Regione Abruzzo

Per il tramite del Sistema Documentale della Regione Abruzzo.

- **DPC** - Dipartimento Governo del Territorio e Politiche Ambientali
 - DPC002 - Servizio Valutazioni Ambientali
 - Interpellato in quanto Servizio competente nei procedimenti VAS
 - DPC024 - Servizio Gestione e Qualità delle Acque
 - Interpellato per la coerenza delle previsioni di piano con il PTA
 - DPC025 - Servizio Politica Energetica e Risorse del Territorio
 - Interpellato per la coerenza delle previsioni di piano con il PER
 - DPC032 - Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio
 - Interpellato per la coerenza delle previsioni di piano con il PRP
- **DPE** - Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica
 - DPE013 - Servizio Difesa del Suolo
 - Interpellato per la coerenza delle previsioni di piano con il PAI e per gli eventuali impatti sulla componente suolo
 - DPE016 - Servizio Genio Civile (L'Aquila)
 - Interpellato per gli aspetti correlati alla coerenza delle previsioni di piano con il PRG
- **DPF** – Dipartimento Sanità
 - DPF010 - Servizio Prevenzione Sanitaria, Medicina Territoriale

Interpellato per gli aspetti correlati alla salute pubblica

ARTA Abruzzo Sede Centrale

protocollo@pec.artaabruzzo.it

Interpellato in quanto Agenzia competente nei procedimenti VAS

Provincia di L'Aquila

Settore Ambiente, Urbanistica

urp@cert.provincia.laquila.it

ambiente@provincia.laquila.it

Interpellato per gli aspetti correlati alla coerenza delle previsioni di piano con il PTCP

ASL1 AVEZZANO – SULMONA – L'AQUILA

protocollogenerale@pec.asl1abruzzo.it

Interpellato per gli aspetti correlati alla salute pubblica

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI L'AQUILA E
TERAMO

sr-abr@pec.cultura.gov.it

sabap-aq-te@pec.cultura.gov.it

Interpellato per gli aspetti correlati ai beni archeologici e al paesaggio

Nella fase di Scoping agli SCA saranno trasmessi il Rapporto Preliminare di assoggettabilità e la Relazione tecnica.

4. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

4.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL COMUNE DELL'AQUILA

Il Comune dell'Aquila, capoluogo dell'omonima provincia e della regione Abruzzo, si estende per circa 473,91 km² con una popolazione di 69.508 abitanti, confinando con numerosi comuni della medesima provincia, con quattro comuni della provincia di Teramo e un comune della provincia di Rieti. Il territorio presenta quote variabili dai 580 m ai 2866 m, è circondato dal massiccio del Gran Sasso e dalla catena del Sirente-Velino (in particolare dal gruppo montuoso di Monte Ocre-Monte Cagno), ed è attraversato per circa 20 km dal fiume Aterno oltre che tre fiumi di dimensioni minori (il Vetoio a Coppito, il Raio a Sassa e il Vera a Tempera).

4.2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA DI INTERVENTO

L'area oggetto di intervento si estende da nord a sud dal piazzale antistante la Stazione FS dell'Aquila, passando per la Porta del Borgo Rivera fino all'incrocio per Roio della via Mausonia. Da est a ovest, è delimitata dalle mura civiche del centro storico, dai binari della linea ferroviaria L'Aquila-Sulmona e dal corso del fiume Aterno. Gli elementi puntuali di interesse storico e culturale sono principalmente: la cinta muraria urbana, la porta monumentale di Borgo Rivera, le 99 Cannelle, il Munda - Museo Nazionale D'Abruzzo, il Parco delle Acque e l'ambito fluviale dell'Aterno, il collegamento con la collina di Roio tramite il vecchio ponte sul fiume e la Via Mariana.

L'area d'intervento, per una superficie complessiva di circa 9,5 ha (95.466 m²), comprende quindi buona parte della "Rivera", la zona fluviale che si estende dall'esterno delle mura del centro storico fino e oltre le sponde del fiume Aterno.

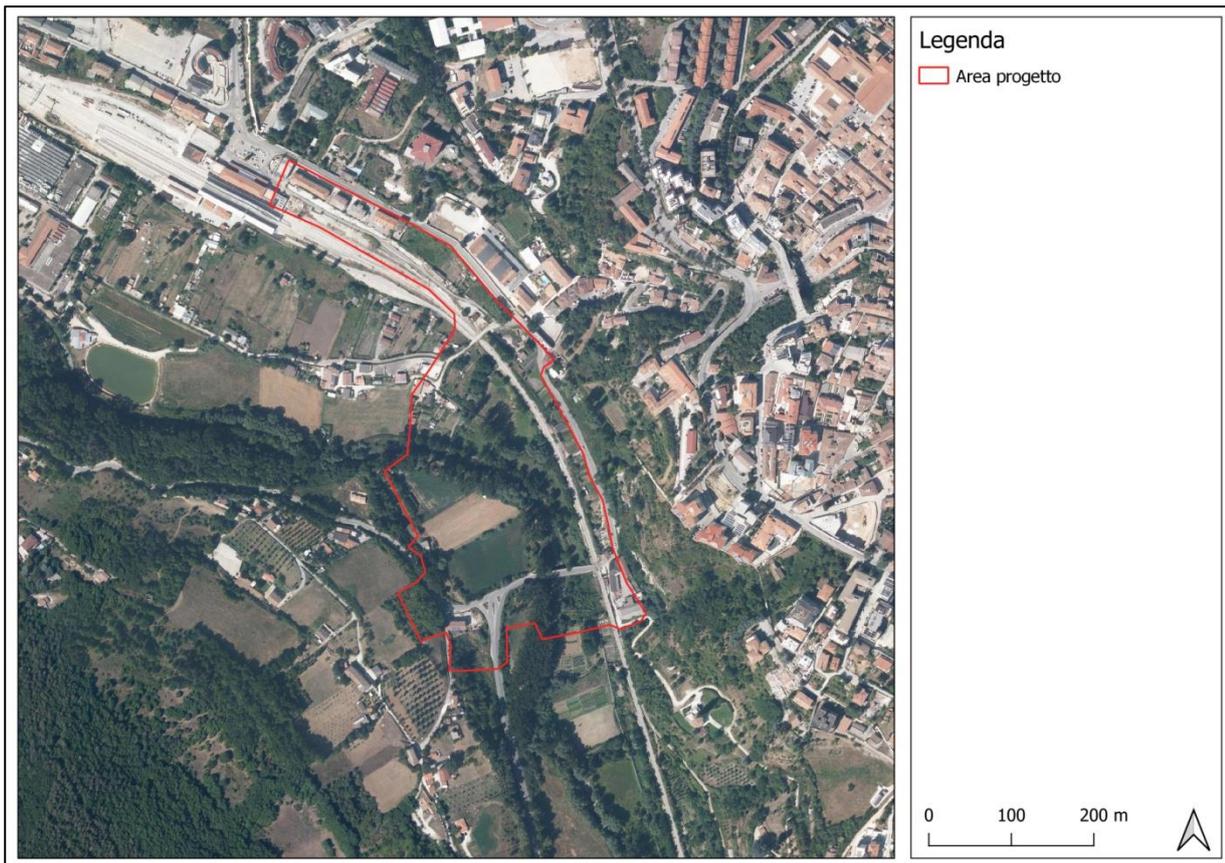


Figura 2. Inquadramento territoriale

5. OBIETTIVI E CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

5.1. OBIETTIVI E AZIONI DELLA PROPOSTA DI INTERVENTO

Il PRU ha l'obiettivo di rendere maggiormente fruibili i numerosi elementi di interesse storico, culturale, ambientale e paesaggistico, riqualificare spazi e edifici, adeguare il sistema di accessibilità e sosta, potenziare le connessioni viarie e ferroviarie. Il PRU offre la possibilità di integrare con una rete dedicata alla mobilità dolce con un baricentro pedonale lungo e fuori il Borgo Rivera, con la possibilità di restituire alla città un rapporto intimo con il suo fiume, nascosto dalla ferrovia da secoli. Si riportano di seguito gli obiettivi e le azioni della proposta di intervento.

Obiettivo 1. Rigenerazione urbanistica e valorizzazione storica.

Azione 1a. Riqualificare aree tra mura civiche e ferrovia e dal fiume Aterno, creare percorsi pedonali e ciclabili, recuperare antichi tracciati, valorizzare l'archeologia industriale con la creazione di un parco archeologico fuori Porta Rivera, incentivare la ristrutturazione privata delle zone marginali e aggiornare le normative urbanistiche.

Obiettivo 2. Mobilità e accessibilità.

Azione 2a. Adeguare viabilità verso la città e la Stazione FS, inserire rotatorie, regolare derivazioni stradali con sistemi "woonerf", creare svincoli e raccordi locali, prioritizzare mobilità sostenibile con percorsi pedonali e ciclabili interconnessi, riqualificare il ponte esistente per uso ciclopedonale, compatibilmente con il nuovo regime idraulico della zona.

Obiettivo 3. Sostenibilità ambientale e paesaggistica.

Azione 3a. Adottare soluzioni a basso impatto ambientale, trasformare Via Tancredi da Pentima in parco urbano, valorizzare risorse idriche, mitigare rischio idrogeologico, ridurre impatto ambientale con terrazzamenti e tetti verdi, integrare l'area con materiali naturali e superfici permeabili.

Obiettivo 4. Infrastrutture e servizi

Azione 4a. Creare parcheggi esterni a Porta Rivera disposti opportunamente su sistemazioni terrazzate, sfruttamento eventuale dei contenuti riempimenti fuori Porta Rivera con limitati spazi ipogei di servizio, interventi sui servizi tecnologici.

Obiettivo 5. Modularità e complementarità.

Azione 5a. Progettare interventi modulari e complementari, con lotti funzionali e soluzioni temporanee per garantire flessibilità e compatibilità temporale.

5.2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il PRU si prefigge di attuare una definitiva proposta unitaria di riqualificazione urbana incentrata sull'ammodernamento e l'integrazione delle urbanizzazioni, sulla riqualificazione ambientale e sul recupero del costruito, attraverso un insieme coordinato di interventi suddivisi nei seguenti ambiti:

- urbanizzativi, finalizzati alla realizzazione, manutenzione e ammodernamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, con particolare attenzione ai problemi di connessione alla rete del trasporto pubblico e all'accessibilità stradale (veicolare e ciclo-pedonale);
- ambientali, finalizzati al miglioramento qualitativo del paesaggio urbano fino all'ambito naturale del fiume, anche attraverso l'inserimento di elementi adatti di arredo urbano;
- edilizi, finalizzati al recupero degli edifici esistenti tramite opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione, nonché all'inserimento discreto di nuove strutture a uso pubblico, come parcheggi, servizi, attività commerciali o museali.

Si riporta di seguito la sintesi degli interventi proposti.

A1 - Pedonalizzazione

L'obiettivo è creare un sistema integrato di percorsi pedonali e ciclabili collegando la Stazione FS con il museo Munda, Borgo Rivera, la chiesa di S. Maria e il ponte, fino al fiume Aterno e la collina di Roio.

Gli interventi chiave includono:

- Pedonalizzazione esterno Porta Rivera: l'intervento prevede una trasformazione integrale dell'area, destinata ad assumere un carattere prevalentemente pedonale. La viabilità sarà organizzata filtrando i transiti interni locali e migliorando la fruizione mediante l'interposizione di una rotatoria tra la nuova viabilità principale prevista nell'Ambito A2, proveniente da Via Mausonia (S01), e l'ultimo tratto dell'attuale viabilità provvisoria fino alla Stazione, riqualificato come tratto carrabile a doppio senso (con corsie e banchine larghe rispettivamente 3,75 m e 0,5 m), con fasce verdi e alberature ombreggianti i marciapiedi disposti tra gli ingressi privati presenti sul lato opposto ai binari (S02).

- Creazione di percorsi pedonali e ciclabili tra Porta Rivera e MUNDA.

- Riemessa a verde dell'area con abbassamento e eliminazione della strada di Via Tancredi da Pentima.
- Riorganizzazione della viabilità interna per traffico a bassa velocità.
- Creazione di una nuova piazza con percorsi ciclo-pedonali e funzioni di socializzazione.
- Pedonalizzazione Porta Rivera – Stazione: l'intervento prevede la trasformazione dell'attuale Via Tancredi da Pentima in un parco lineare che si estende dal piazzale della Stazione fino all'ingresso del MUNDA (S01). La strada sarà principalmente rimessa a verde o variamente pavimentata secondo le specifiche stabilite, integrando i percorsi ciclopedonali esterni alle mura civiche provenienti dalla Stazione e dalla zona di Villa Gioia.
 - Trasformazione di Via Tancredi da Pentima in un parco lineare.
 - Limitazione della carrabilità, gestione del traffico secondo il concetto di “woonerf”.
- Parcheggio coperto, fermate mezzi pubblici, servizi: l'intervento prevede la creazione di spazi di sosta e parcheggio, fermate per i mezzi pubblici ed eventuali servizi disposti su un livello terrazzato a quota inferiore la nuova piazza fuori Porta Rivera (livello zero di progetto), in posizione intermedia sul salto di quota di circa sei metri esistente rispetto al profilo del terreno più prossimo ai binari. Questo nuovo livello sarà comunque realizzato approssimandosi quanto più possibile al livello naturale del terreno con limitati riempimenti in modo da raccordare con pendenze a norma anche il nuovo sistema di viabilità locale carrabile e ciclopedonale di quella parte.
 - Realizzazione di spazi di sosta e parcheggio a livello intermedio fra le quote della Porta Rivera e della ferrovia; il collegamento al livello superiore della nuova piazza fuori Porta Rivera sarà realizzato tramite percorsi ciclopedonali.
- Valorizzazione archeologica: l'intervento prevede la valorizzazione dell'area privata antistante la Porta Rivera, che sarà espropriata per essere trasformata in un parco archeologico, accessibile direttamente dai pedoni. L'area potrebbe rivelare antiche strutture, attualmente visibili solo come ruderi, legate alla canalizzazione e all'utilizzo delle acque sorgive e di scarico dell'antica città.
 - Gli elementi storici significativi saranno esposti e protetti in un contesto adeguato, e percorsi tematici intercetteranno diverse infrastrutture idrauliche antiche, come la cloaca.

A2 - Infrastrutture

L'obiettivo è realizzare una nuova strada a doppio senso per riconnettere il flusso veicolare tra la Stazione FS e Via Mausonia, eliminando i passaggi a livello esistenti. Sono state previste caratteristiche vincolanti per garantire l'esercizio della strada in caso di esondazione del fiume Aterno con un tempo di ritorno di 200 anni. Gli interventi chiave includono:

- Rotatoria Mausonia:
 - Realizzazione di una nuova rotatoria di medie dimensioni (S06) che sostituirà l'attuale incrocio della SR 615 tra Via Mausonia e la strada per Roio.
- Sopraelevata:
 - Realizzazione di un tratto stradale sopraelevato con due corsie carrabili a doppio senso e un'ampia banchina ciclopedonale laterale (S05). La sopraelevata sarà disposta su piloni con un'altezza media dal terreno di circa 10 metri all'estradosso.
- Restauro ponte vecchio:
 - Con la realizzazione della sopraelevata, verrà eliminato il passaggio a livello di S. Maria del Ponte, rendendo possibile e necessario per la sicurezza idraulica della zona, ridurre la sagoma ortogonale al corso del fiume del ponte vecchio.
- Sottopasso e raccordi fra ferrovia e fiume:
 - Creazione di un sottopasso ferroviario per connettere la nuova sopraelevata con la viabilità locale della "Riviera" sulla riva sinistra del fiume prima dei binari, che saranno superati con un sottopasso ferroviario.
- Pedonalizzazione Porta Rivera – Ferrovia:
 - Trasformazione di Via S. Maria del Ponte in un percorso ciclopedonale di rilevanza territoriale, estendendosi fino al contesto riqualificato con gli interventi I06-I07-I08.

A3 - Complementare

Questa area prevede una possibile trasformazione urbanistica con parziali demolizioni e ricostruzioni, principalmente all'interno di un comparto urbanistico convenzionato, individuato dal PRU come C01, ulteriormente frazionato in due porzioni con proprietà prevalentemente privata (PR) e pubblica (PP), compatibilmente con il vigente vincolo paesaggistico ex lett. c), art.136 del d.lgs 42/2004. Gli interventi chiave includono:

- Parcheggio interrato e piazzetta retro S. Maria del Ponte:
 - Creazione di un parcheggio pubblico interrato e una piazzetta.
- Riqualificazione comparto "Rossi":
 - Ristrutturazione degli edifici esistenti con cambi di destinazione d'uso compatibili o la loro demolizione e ricostruzione ad una distanza minima di 12 m dai binari e di 18 m dalla chiesa di S. Maria del Ponte, potendo eventualmente prevedere locali interrati e spazi porticati ad uso pubblico.
- Percorsi ciclopedonali del fiume:
 - Creazione di una piazzetta/sacrato davanti alla chiesa che, proseguendo lungo i binari, migliori in larghezza e pendenza per raccorderla opportunamente anche al livello del sottopasso ferroviario esistente;
 - Realizzazione ex novo o completamento dei percorsi ciclopedonali e di servizio.
- Valorizzazione sedime consorzio agrario:
 - Riqualificazione dell'area dell'ex consorzio agrario, riempiendo il vuoto lasciato dalla demolizione dell'edificio ex consorzio agrario con quote e ingombri di progetto coerenti con l'esistente e un corretto collegamento fra le viabilità in alto e in basso dell'intervento I01a, con terrazzamenti, strutture di contenimento e spazi ipogei di servizio.

Rapporto Preliminare di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica

AMBITO	SUB AMBITO	Intervento
A1 PEDONALIZZAZIONE	S01 - PEDONALIZZAZIONE OLTRE LE MURA	I01a - pedonalizzazione esterno porta Rivera
		I01b - pedonalizzazione porta Rivera - Stazione
		I01c - pedonalizzazione porta Rivera ferrovia
		I01d - parcheggio coperto, fermate mezzi pubblici, servizi
		I01e - valorizzazione archeologica e museo acque
S02 - INTERFACCIA PIAZZA STAZIONE	I01a - pedonalizzazione esterno porta Rivera	
A2 INFRASTRUTTURALE	S01 - PEDONALIZZAZIONE OLTRE LE MURA	I01c - pedonalizzazione porta Rivera - ferrovia
	S03 - SOTTOPASSO FERROVIARIO	I02 - sottopasso e raccordi fra ferrovia e fiume
		I04 - rotatoria Mausonia
	S05 - SOPRAELEVATA - PONTE	I05 - sopraelevata
	S06 - ROTATORIA MAUSONIA	I04 - rotatoria Mausonia
	S07 - VECCHIO PONTE; S08 - VIABILITA' SECONDARIA	I05 - restauro ponte vecchio
	S08 - VIABILITA' SECONDARIA	I05 - sopraelevata
S10 - LUNGO FIUME SX; S08 - VIABILITA' SECONDARIA	I05 - sopraelevata	
A3 COMPLEMENTARE	S01 - PEDONALIZZAZIONE OLTRE LE MURA; S02 - INTERFACCIA PIAZZA STAZIONE	I09 - valorizzazione sedime consorzio agrario
	S09 - CH. S.MARIA DEL PONTE	I06 - parcheggio interrato e piazzetta retro S.Maria del ponte
		I08 - riqualificazione comparto "rossi"
	S09 - CH. S.MARIA DEL PONTE; S11 - PROPRIETA' ROSSI	I08 - riqualificazione comparto "rossi"
	S10 - LUNGO FIUME SX	I07 - percorsi ciclopedonali del fiume
S10 - LUNGO FIUME SX; S08 - VIABILITA' SECONDARIA	I07 - percorsi ciclopedonali del fiume	

Tabella 1. Interventi previsti dal PRU

5.3. DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

L'area d'intervento comprende buona parte della "Rivera", la zona fluviale che si estende dall'esterno delle mura del centro storico fino e oltre le sponde del fiume Aterno. Questa zona, da cui la città ha tratto origine, ha sempre mantenuto un rapporto intimo e complesso con la città stessa. Tuttavia, la costruzione della linea ferroviaria alla fine dell'Ottocento ha compromesso questo rapporto nascondendo il fiume alla città, per cui la viabilità storica da allora è stata ripristinata solo parzialmente, in prossimità della Stazione FS, con l'inserimento di due passaggi a livello, tuttora in funzione.

5.4. CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DELLA PROPOSTA DI INTERVENTO

L'area d'intervento si estende su una superficie complessiva di circa 9,5 ha (95.466 m²). Si riportano di seguito le destinazioni d'uso attuali e quelle previste a seguito dell'attuazione del PRU, con le rispettive volumetrie. Si specifica che non sono previsti nuovi articoli di norma in variante del PRG. Le zone che subiscono una trasformazione di destinazione per la presenza delle nuove infrastrutture sono normate con gli stessi articoli delle NTA. vigenti, secondo quanto riportato in tabella.

Destinazioni d'uso (m ²)			
Articolo di piano	PRG VIGENTE	PRU PROGETTO	DIFFERENZA
Art. 27 Zona Viabilità Parcheggio	12.973	23.215	10.242
Art. 28 Zona Ferroviaria	14.230	2.224	-12.006
Art. 29 Zona Verde Pubblico	0	15.335	15.335
Art. 63 Zona Agricola Rispetto Ambientale	22.319	12.798	-9.521
Art. 74 Zona Rispetto Abitato	9.346	11.526	2.180
Art. 77 Zona Rispetto Stradale	18.592	16.357	-2.235
Art. 78 Zona Rispetto Ferroviario	14.651	10.756	-3.895
Art. 79 Zona Acqua	3.355	3.255	0
TOTALE	95.466	95.466	0

Tabella 2. Destinazioni d'uso, volumetrie stato di fatto e stato di progetto

5.5.ASPETTI AMBIENTALI DELLA PROPOSTA DI INTERVENTO

Si riportano gli aspetti ambientali suddivisi per intervento.

I01a - pedonalizzazione esterno porta Rivera

L'area sarà caratterizzata da una sostanziale riemessa a verde che, nelle immediate vicinanze delle mura storiche, assumerà un aspetto rupestre più vicino a quello dell'epoca di fondazione. Questo sarà ottenuto abbassando e eliminando l'attuale sede stradale di Via Tancredi da Pentima, con il suo marciapiede in calcestruzzo e il sottostante muro di contenimento in pietra, attualmente diffusamente lesionato.

I01b - pedonalizzazione porta Rivera

Via Tancredi da Pentima sarà trasformata in un parco lineare, con prevalenza di aree verdi e pavimentazioni differenziate, al fine di facilitare la mobilità dolce e sostenibile, collegando i principali punti di interesse culturale e storico. L'obiettivo è creare un ambiente sicuro e accessibile per tutti, con particolare attenzione alla moderazione del traffico e alla riduzione delle velocità veicolari.

I01e - valorizzazione archeologica

L'area privata antistante la Porta Rivera sarà espropriata per essere trasformata in un parco archeologico, con l'obiettivo di creare un nuovo polo culturale e turistico che arricchisca l'offerta della città e attiri visitatori interessati alla storia e alle risorse naturali del territorio, sensibilizzando il pubblico sul valore storico e ambientale delle risorse idriche locali.

I04 - rotatoria Mausonia

Il collegamento diretto con il ponte sull'Aterno, oggi in uso per raggiungere la Stazione, sarà eliminato. Il ponte sarà riqualificato e ridimensionato per uso prevalentemente ciclopedonale, migliorando la sicurezza idraulica dell'ambito fluviale.

I05 – Sopraelevata

La sopraelevata supererà il corso del fiume Aterno con un ingombro di circa 2 metri sopra il livello di massima piena del fiume previsto in un arco temporale di 200 anni. Il sistema di viabilità locale avrà il suo fulcro nella riqualificazione del Vecchio ponte per Roio, riportato alle forme storiche originali e destinato a un utilizzo ciclopedonale di livello territoriale (S07).

I05 - Restauro ponte vecchio

Sarà eliminata la quarta arcata verso i binari, non più necessaria per superarli, rimuovendo un ostacolo idraulico e funzionale e permettendo un idoneo raccordo con il futuro percorso ciclopeditonale da quella parte del fiume (S10).

I02 - sottopasso e raccordi fra ferrovia e fiume

La conformazione e le quote dei vari tracciati del raccordo, interconnessi alla viabilità locale carrabile e pedonale, costituiranno un presidio passivo chiuso fino alla quota di 617m s.l.m. per evitare l'allagamento su tutta la tratta dalla Via Mausonia fino alla Stazione in caso di esondazioni del fiume.

I01c - 200 pedonalizzazione porta Rivera – ferrovia

Sarà rimosso l'asfalto stratificato nel tempo e sostituzione con aree verdi e nuove pavimentazioni permeabili, migliorando l'estetica e la gestione delle acque piovane. Sarà consentito un traffico veicolare locale sporadico, grazie alle pavimentazioni permeabili che permetteranno un uso promiscuo della strada. I canali d'acqua saranno valorizzati al fine di integrare tutta la via nel nuovo contesto urbano, creando un ambiente più piacevole e naturale sia per i residenti che per i visitatori.

Inoltre, si riportano alcune specifiche circa i materiali da utilizzare, suddivisi per ambiti di intervento.

Verde urbano

La gestione del verde urbano nel programma di recupero dell'area della stazione FS della Rivera si propone di rispettare i principi del paesaggio e dell'ingegneria naturalistica, tramite l'impiego di specie autoctone in parchi, giardini e greenways che collegano le diverse aree naturali. La connessione dei percorsi interni con il sistema del verde cittadino contiguo all'area di intervento esistente e in progetto, costituito principalmente dal Parco delle Acque, consentirà la valorizzazione dei percorsi lungo le mura e dalla Collina di Roio.

Specie autoctone previste: *Quercus pubescens*, *Fraxinus ornus*, *Acer campestre*, *Rosa canina*, *Viburnum lantana*, *Cornus mas*, *Festuca arundinacea*, *Dactylis glomerata*, *Trifolium repens*.

Pavimentazioni

La scelta dei materiali e delle tecniche di pavimentazione deve rispettare la storia e il contesto locale, garantendo al contempo durabilità, sicurezza e rispetto dell'ambiente. La gradualità e la combinazione di diversi tipi di pavimentazione, alternate con aiuole e zone verdi, sono essenziali per restituire un aspetto il più naturale possibile.

Arredi urbani e recinzioni

Gli arredi urbani e le recinzioni devono rispettare i principi di sostenibilità, durabilità e sicurezza. La progettazione degli arredi urbani dovrà contribuire a creare spazi pubblici funzionali, sicuri ed esteticamente gradevoli, migliorando la qualità della vita dei cittadini. L'impiego di materiali ecocompatibili e innovativi è privilegiato per ridurre l'impatto ambientale e migliorare la qualità degli spazi pubblici.

Illuminazione pubblica

L'illuminazione pubblica deve essere progettata per minimizzare l'inquinamento luminoso e il consumo energetico, utilizzando tecnologie avanzate e materiali sostenibili. L'obiettivo è creare un ambiente urbano sicuro, accogliente e sostenibile, proteggendo l'ambiente naturale e migliorando la qualità della vita dei cittadini.

Opere Idrauliche, adeguamenti e raccordi

Le opere idrauliche, gli adeguamenti e i raccordi sono fondamentali per garantire la gestione efficiente delle risorse idriche, la prevenzione degli allagamenti e l'integrazione delle infrastrutture esistenti. L'implementazione di soluzioni innovative e tecnologie avanzate garantirà la gestione sostenibile delle risorse idriche, contribuendo a un ambiente urbano più sicuro.

6. CARATTERISTICHE DELL'ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO

6.1. IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI

Un passaggio non trascurabile nella definizione dell'ambito di riferimento del progetto consiste nella ricognizione dei vincoli e delle previsioni pianificatorie ivi cogenti, in quanto tali prescrizioni evidenziano con chiarezza i valori e le fragilità dell'area esaminata e chiariscono il quadro prescrittivo entro cui è possibile operare.

Nel territorio di riferimento che rappresenta il contesto entro il quale si opera è necessario riferirsi ai seguenti piani sovraordinati:

- Vincoli Paesaggistici ex L. 431/1985 e D.Lgs. 42/2004 [artt. 136, 157 e 142 c. 1, lett. M]
- Piano della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS)
- Piano Regionale Paesistico (PRP)
- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)
- Piano Stralcio Difesa Alluvioni (PSDA)
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA)
- Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA)
- Piano di Ricostruzione del Comune dell'Aquila
- Piano Regolatore Generale (PRG)

6.2. VINCOLI PAESAGGISTICI EX L. 431/1985 E D.LGS. 42/2004 [ARTT. 136, 157 E 142 C. 1, LETT. M]

A seguito dell'analisi cartografica sul sistema SITAP, si rileva la sovrapposizione dell'area di interesse con le seguenti zone:

- Aree di rispetto coste e corpi idrici;
- Vincoli art. 136 e 157 D.Lgs. 42/2004.

lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. in relazione all'attuazione delle Strategie Regionali per lo Sviluppo Sostenibile. Le attività oggetto dell'accordo sono state definite dettagliatamente all'interno del Progetto Esecutivo per la realizzazione della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS) che si intitola "SRSvS Regione Abruzzo". Il progetto è articolato in tre categorie di azioni, ulteriormente suddivise in sottocategorie:

1. Governance della Strategia Regionale/ Provinciale per lo sviluppo sostenibile;
2. Coinvolgimento della società civile;
3. Elaborazione del Documento di Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile.

Il progetto, in definitiva, punta a produrre una serie di strumenti utili alle PA per integrare i principi della sostenibilità all'interno delle proprie politiche, con particolare attenzione alla sostenibilità della crescita/ricostruzione insediativa nelle aree dei crateri sismici, alla connettività ecosistemica (rete ecologica), all'incremento dell'efficienza degli strumenti di controllo dei processi di trasformazione del territorio (ES: Piani Urbanistici, PAESC, VAS e VINCA).

La Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile è stata approvata con DGR n. 146 del 28.02.2024.

6.4.PIANO REGIONALE PAESISTICO (PRP)

Il Piano Regionale Paesistico vigente, approvato dal Consiglio Regionale con atto n. 121/41 del 21.03.1990, tra le altre cose, riconosce sul territorio diverse "Categorie di tutela e valorizzazione", secondo le quali viene articolata la disciplina paesistica ambientale. Esse sono:

A) Conservazione

A1) Conservazione integrale: complesso di prescrizioni (e previsioni di interventi) finalizzate alla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio naturale, agrario e urbano, dell'insediamento umano, delle risorse del territorio e dell'ambiente, nonché alla difesa e al ripristino ambientale di quelle parti dell'area in cui sono evidenti i segni di manomissioni e alterazioni apportati dalle trasformazioni antropiche e dai dissesti naturali, e alla ricostruzione, al mantenimento di ecosistemi ambientali, al restauro e al recupero di manufatti esistenti.

A2) Conservazione parziale: complesso di prescrizioni le cui finalità sono identiche a quelle di cui sopra, che si applicano però a parti o elementi dell'area, con la possibilità, quindi, di inserimento di livelli di trasformabilità che garantiscano comunque il permanere dei caratteri

costitutivi dei beni ivi individuati, la cui disciplina di conservazione deve essere in ogni caso garantita e mantenuta.

B) Trasformabilità Mirata

Complesso di prescrizioni le cui finalità sono quelle di garantire che la domanda di trasformazione (legata a usi ritenuti compatibili con i valori espressi dall'ambiente) applicata in ambiti critici e particolarmente vulnerabili la cui configurazione percettiva è qualificata dalla presenza di beni naturali, storico-artistici, agricoli e geologici, sia subordinata a specifiche valutazioni degli effetti legati all'inserimento dell'oggetto della trasformazione (sia urbanistica che edilizia) al fine di valutarne, anche attraverso varie proposte alternative, l'idoneità e l'ammissibilità.

C) Trasformazione Condizionata

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

D) Trasformazione a Regime Ordinario

Come si evince dalla carta in Figura 3, l'area di intervento rientra nelle zone A1, A2 e D.

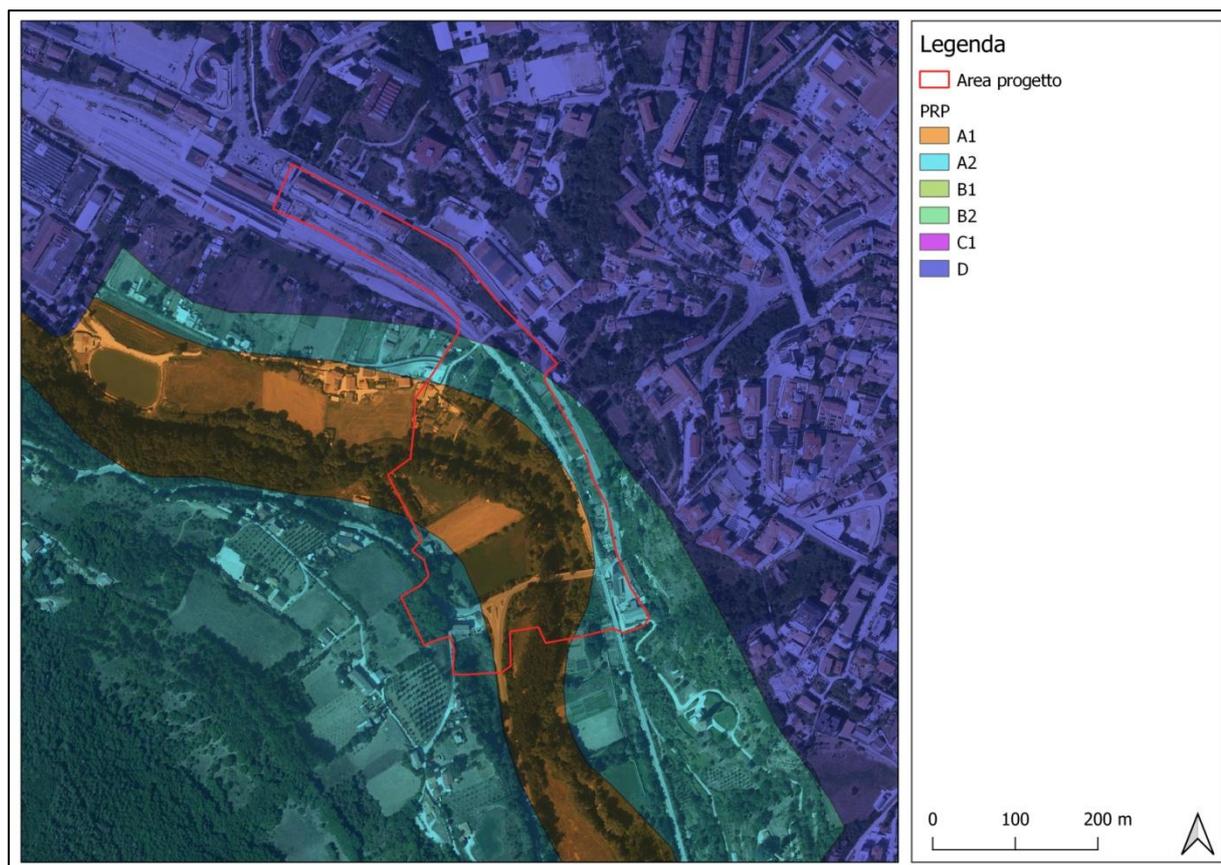


Figura 4. Stralcio cartografico del PRP

L'intervento è compatibile previa redazione dello Studio di compatibilità ambientale.

6.5. PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

Il Piano di Assetto Idrogeologico è uno strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato.

In termini generali la normativa di attuazione del Piano è diretta a disciplinare le destinazioni d'uso del territorio, attraverso prescrizioni puntuali su ciò che è consentito e ciò che è vietato realizzare, in termini di interventi opere e attività, nelle aree a pericolosità molto elevata (P3), elevata (P2) e moderata (P1).

Come si evince dalla figura, l'area di intervento si sovrappone a un'area P2.

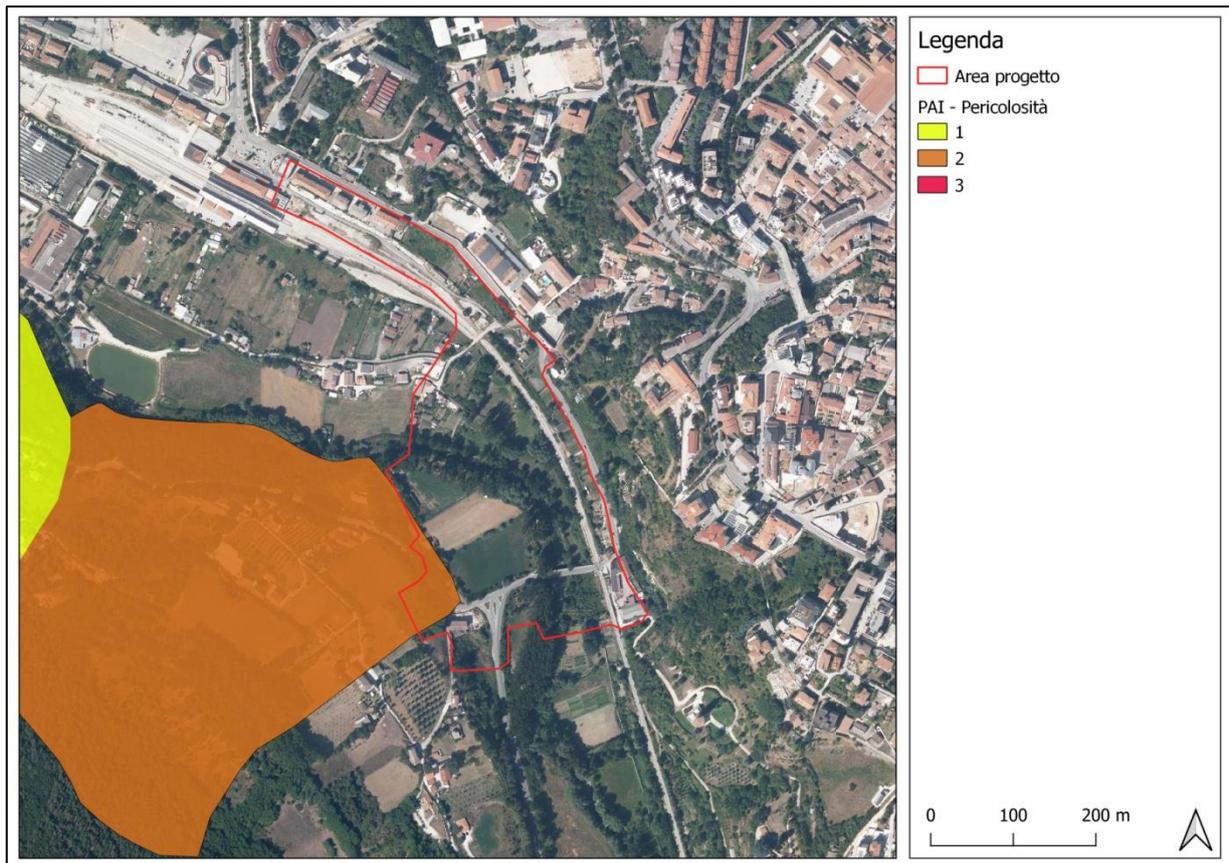


Figura 5. Stralcio cartografico del PAI

L'art. 9 comma 1 del PAI prevede che tutti i nuovi interventi, opere ed attività ammissibili nelle aree di pericolosità molto elevata, elevata e da Scarpata possono essere realizzati da parte del soggetto proponente subordinatamente al parere positivo rilasciato dall'Autorità di bacino sullo Studio di compatibilità idrogeologica.

6.6. PIANO STRALCIO DI DIFESA DALLE ALLUVIONI (PSDA) - PERICOLOSITÀ

Il PSDA individua e perimetra le aree di pericolosità idraulica attraverso la determinazione dei livelli corrispondenti a condizioni di massima piena valutati con metodi scientifici dell'idraulica. In tali aree di pericolosità idraulica il Piano ha la finalità di evitare l'incremento dei livelli di pericolo e rischio idraulico, impedire interventi pregiudizievoli per il futuro assetto idraulico del territorio, salvaguardare e disciplinare le attività antropiche, assicurare il necessario coordinamento con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione e programmazione in vigore.

L'area d'intervento, situata nell'ambito fluviale dell'Aterno, è storicamente soggetta a esondazioni. In particolare:

- fino al 1900, l'area era sporadicamente occupata da edifici produttivi (ponticelli, mulini, ecc.), come confermato dalla cartografia storica. La zona era pertanto coltivata e disabitata, con la popolazione che risiedeva principalmente all'interno delle mura della città;
- il PRG vigente del 1975 ha confermato la destinazione agricola, produttiva e infrastrutturale dell'area, data la presenza della ferrovia e di diverse strade principali con ampie fasce di inedificabilità;
- più recentemente, dopo il terremoto del 2009, sono state realizzate o ampliate alcune costruzioni, soprattutto nella zona tra Via del Mulino e la ferrovia.

Secondo una verifica idraulica dettagliata, tutta l'area compresa dietro la Stazione FS, in parte abitata legittimamente, sarebbe sommersa dall'esonazione del fiume ogni 200 anni per almeno 3 metri di altezza. Senza ulteriori protezioni, l'ingombro di nuove infrastrutture non opportunamente definite e compensate potrebbe solo aggravare l'elevata pericolosità attualmente sottostimata dall'attuale PSDA.

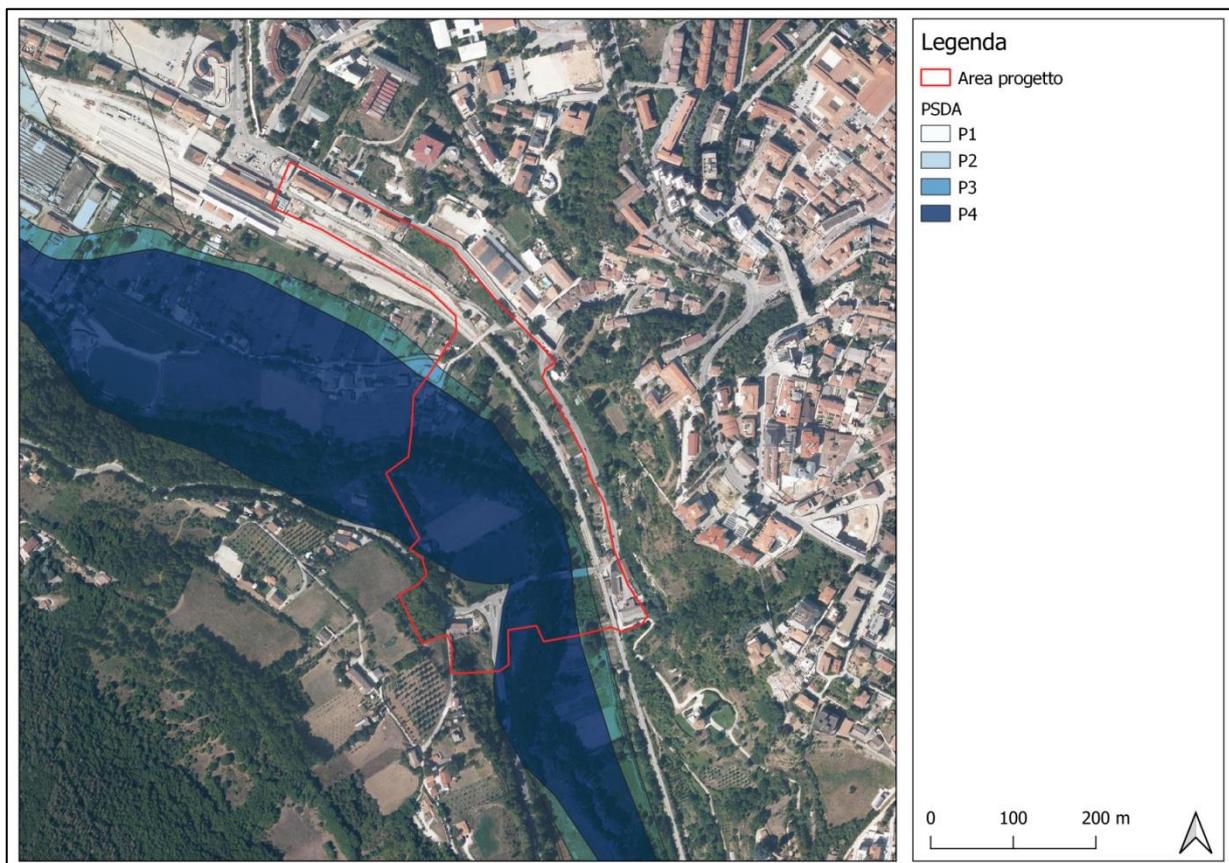


Figura 6. Stralcio cartografico del PSDA

L'Amministrazione ha commissionato lo studio di compatibilità idraulica delle nuove opere da realizzare in relazione alle pianificazioni vigenti, in particolare al PSDA della Regione Abruzzo. Dalle modellazioni svolte si evince che l'intervento, in particolare la parte infrastrutturale situata fra la

ferrovia e il fiume (complesso rotatoria Mausonia, sopraelevata e ponte sull'Aterno, svincolo e sottopasso ferroviario), modifica il regime idraulico del corso d'acqua e potrebbe causare un aggravio delle condizioni di pericolosità e di rischio idraulico dell'intera zona. Tuttavia, le opere compensative individuate (freno e isolamento del nuovo sottopasso ferroviario, riduzione dei profili della viabilità e del ponte vecchio in dismissione) riducono questo rischio, anche rispetto allo stato attuale.

6.7. PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

Il Piano Territoriale costituisce la cornice entro la quale i fatti socio economici interagiscono con gli aspetti più strettamente legati e dipendenti della pianificazione stessa rappresentati dal territorio e l'ambiente in genere. Da qui deriva l'esigenza di individuare quelle componenti strutturali e i loro fattori evolutivi, che più incisivamente sono connessi e interdipendenti con l'assetto degli insediamenti umani, sia residenziali che produttivi, nonché alle loro interconnessioni come l'armatura delle reti infrastrutturali. Alla luce delle analisi effettuate in tempi diversi e sulla base degli aggiornamenti, come base di riferimento al Piano si delineano le fondamentali caratterizzazioni nonché gli aspetti problematici del sistema economico sociale della Provincia, con particolare riferimento alle componenti demografiche, all'occupazione, al sistema produttivo, al processo di formazione del reddito, e al problema della mobilità della popolazione nel territorio.

Il PTCP della Provincia dell'Aquila fa propri gli obiettivi del QRR, declinandoli sul territorio provinciale.

6.8. PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque è lo strumento tecnico e programmatico attraverso cui realizzare gli obiettivi di tutela quali-quantitativa previsti dall'Art. 121 del D.Lgs. 152/06.

Il Piano consente alla Regione di classificare le acque superficiali e sotterranee e fissa gli obiettivi e le misure di intervento per la riqualificazione delle acque superficiali e sotterranee classificate.

Le Norme Tecniche di Piano prevedono, all'Art. 26 comma 3, che *“Nelle fasce rivierasche dei laghi e dei corsi d'acqua privi di argini artificiali, i tagli di vegetazione riparia naturale e i nuovi interventi capaci di modificare lo stato dei luoghi sono finalizzati: a) alla manutenzione idraulica compatibile con le esigenze di funzionalità dell'alveo del corso d'acqua; b) alla eliminazione o riduzione dei rischi idraulici; c) alla tutela della pubblica incolumità; d) alla conservazione dei caratteri naturali ed ambientali del corso d'acqua”*.

L'Amministrazione ha commissionato uno studio specifico per accertare, con un approccio cautelativo, la compatibilità idraulica delle nuove opere da realizzare in relazione alle pianificazioni

vigenti. Le opere compensative individuate (freno e isolamento del nuovo sottopasso ferroviario, riduzione dei profili della viabilità e del ponte vecchio in dismissione) ridurrebbero le condizioni di pericolosità e di rischio idraulico, anche rispetto allo stato attuale.

6.9. PIANO REGIONALE PER LA TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA (PRTQA)

In base ai dettami legislativi del D.M. del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 1.10.2002 n. 261, contenente il "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per la elaborazione del piano e programmi di cui agli artt. 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999 n. 351", pubblicato sulla G.U. n. 272 del 20.11.2002, è stato redatto il Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria.

Il nuovo Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 861/c del 13.08.2007 e con Delibera di Consiglio Regionale n. 79/4 del 25.09.2007 e pubblicato sul B.U.R.A. Speciale n. 98 del 05.12.2007.

L'intervento non entra in contrasto con nessuno degli obiettivi di sostenibilità del Piano.

6.10. PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)

La classificazione acustica è la classificazione del territorio ai fini acustici, effettuata mediante l'assegnazione a ogni singola unità territoriale individuata, di una classe di destinazione d'uso del territorio. Alle tipologie di area sono attribuiti i valori limite di rumorosità stabiliti dalla normativa.

Nello specifico è il documento con cui l'Amministrazione Comunale disciplina i livelli massimi di rumore ammessi all'interno del territorio, in funzione della pianificazione delle attività produttive, esistenti e previste, della distribuzione degli insediamenti residenziali e, in breve, di tutte le specificità socioeconomiche del territorio. Il piano di classificazione acustica ha come suo scopo la definizione dei valori limite degli indicatori del rumore ambientate su tutto il territorio comunale, con riferimento alle classi definite nella Tabella A del D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore".

L'intervento non entra in contrasto con nessuno degli obiettivi di sostenibilità del PCCA.

6.11. PIANO DI RICOSTRUZIONE DEL COMUNE DELL'AQUILA

Con il voto favorevole nella seduta del 9 febbraio 2012, il Consiglio comunale ha adottato il Piano per la ricostruzione dei centri storici dell'Aquila e delle frazioni, devastate dal sisma del 6 aprile 2009. Si

tratta dello strumento fondamentale per la rinascita del Capoluogo d'Abruzzo e del suo vastissimo territorio.

L'area di intervento rientra nella sezione "Stralcio Progetti Strategici", "Riqualificazione dell'area della Stazione FS Ferroviaria della città dell'Aquila" e relativo PFTE - approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 356/2020.

6.12. PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG)

Il PRG del Comune dell'Aquila è stato adottato con deliberazione del Consiglio Comunale del 3 aprile 1975 ed è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale del 10 settembre 1979 n. 163\33, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo n. 24 del 10 settembre 1979, definitivamente entrato in vigore a far data dal 25 ottobre 1979. Il Comune, conclusa l'attività svolta in attuazione della normativa post-sisma, oltre all'attività ordinaria, ha avviato le procedure di redazione del Nuovo Piano Regolatore Generale.

Le proposte del PRU si attuano in variante al PRG vigente (cfr EL. 03.4 - Zonizzazione) e prevedono interventi di trasformazione di aree di proprietà comunale o da assoggettare a procedure di esproprio (cfr EL. 04.1 Planimetria Catastale e Sintesi Esproprio) senza attuare permuta, ad eccezione dell'acquisizione dell'area retrostante la chiesa di S. Maria del Ponte di cui all'intervento I07, per cui si potrà ricorrere ad uno scambio con "abitazioni equivalenti" ricostruite post-sisma.

Non sono previsti nuovi articoli di norma in variante del PRG. Le zone che subiscono una trasformazione di destinazione per la presenza delle nuove infrastrutture sono normate con gli stessi articoli delle NTA vigenti, ossia:

- Art. 27 Zona Viabilità Parcheggio
- Art. 28 Zona Ferroviaria
- Art. 29 Zona Verde Pubblico
- Art. 63 Zona Agricola Rispetto Ambientale
- Art. 74 Zona Rispetto Abitato
- Art. 77 Zona Rispetto Stradale
- Art. 78 Zona Rispetto Ferroviario
- Art. 79 Zona Acqua

6.13. PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI ALL'ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO

Le opere idrauliche, gli adeguamenti e i raccordi sono fondamentali per garantire la gestione efficiente delle risorse idriche, la prevenzione degli allagamenti e l'integrazione delle infrastrutture esistenti. Il PRU prevede che queste opere siano progettate per essere sostenibili, resilienti e compatibili con il contesto urbano e naturale, migliorando la sicurezza e la qualità della vita dei cittadini. L'implementazione di soluzioni innovative e tecnologie avanzate garantirà la gestione sostenibile delle risorse idriche.

Il PRU prevede che l'illuminazione pubblica sia progettata per minimizzare l'inquinamento luminoso e il consumo energetico, utilizzando tecnologie avanzate e materiali sostenibili, con l'obiettivo di creare un ambiente urbano sicuro, accogliente e sostenibile, proteggendo l'ambiente naturale e migliorando la qualità della vita dei cittadini.

7. RILEVANZA DEL PIANO O DEL PROGRAMMA PER L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE

L'attuazione del progetto è conforme alle normative ambientali vigenti di tutela del paesaggio, delle acque, di smaltimento dei rifiuti e di rischio di incidenti rilevanti. Nell'area non sono inoltre presenti aree protette, Zone di Protezione Speciali e Zone Speciali di Conservazione.

8. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

8.1. PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI IMPATTI

La maggior parte degli interventi previsti dal PRU sono già compresi nel PUMS e pertanto già sottoposti a valutazione ambientale cui si rimanda per la valutazione degli impatti e la definizione di misure di mitigazione. Nello specifico, i seguenti interventi del PUMS coincidono con parte degli interventi del PRU:

- V22 Viabilità di collegamento tra S.R. 615 e via Madonna del Ponte con rotatoria all'intersezione con la SS.684 e sovrappasso della linea ferroviaria L'Aquila - Sulmona;
- V24 Variante via Tancredi da Pentima, connessa pedonalizzazione del tratto dismesso a ridosso delle mura urbane e realizzazione di una rotatoria in piazza della stazione;
- S05 Parcheggio di interscambio Stazione dell'Aquila.

Riguardo l'intervento V22, si specifica che il sovrappasso nel PRU è stato sostituito con un sottopasso. Considerando che, con questo cambiamento, saranno necessari scavi non previsti nel PUMS, si ritiene necessaria una Valutazione Preventiva di Interesse Archeologica specifica.

Gli altri interventi previsti dal PRU, non esplicitati nel PUMS, sono i seguenti:

- I05 - Sopraelevata
- I05 - Restauro ponte vecchio
- I06 - Parcheggio interrato e piazzetta retro S. Maria del Ponte
- I08 - Riqualificazione comparto "Rossi"

Per l'intervento IA05 l'impatto principale è legato al taglio della vegetazione riparia, necessario per poter realizzare il ponte sul Fiume Aterno. Tali tagli potrebbero interrompere la connettività ecologica. A questo livello di programmazione non è noto il numero e le specie di alberi che verranno rimossi pertanto si rimanda al progetto esecutivo la quantificazione dei tagli necessari e la valutazione di interventi volti ad assicurare comunque la continuità ambientale. Dovranno essere inoltre previsti interventi di ecologia stradale volti ad assicurare il passaggio faunistico della Lontra (*Lutra lutra*) al di sotto del nuovo ponte.

Per i restanti interventi previsti nel PRU, non sono ipotizzabili impatti ambientali rilevanti per quanto riguarda suolo, ambiente idrico, vegetazione e fauna.

Per quanto riguarda qualità dell'aria e componente acustica, gli impatti possono essere considerati trascurabili, anche in considerazione del fatto che le modifiche apportate dall'attuazione dell'intervento si inseriranno in un contesto già urbanizzato.

8.2. CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI

Non si prevede un effetto cumulativo degli impatti dovuti all'attuazione dell'intervento.

8.3. NATURA TRANSFRONTALIERA DEGLI IMPATTI

L'attuazione dell'intervento non genera impatti di natura transfrontaliera.

8.4. RISCHI PER LA SALUTE UMANE O PER L'AMBIENTE

L'intervento non prevede l'uso di sostanze tali da poter provocare esplosioni, incendi o rilascio di sostanze tossiche; pertanto, risulta praticamente assente il rischio per la salute umana e per l'ambiente.

8.5. ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI (AREA GEOGRAFICA E POPOLAZIONE POTENZIALMENTE INTERESSATE)

L'attuazione dell'intervento non comporta impatti significativi relativamente all'estensione dell'area e della popolazione interessata.

8.6. VALORE E VULNERABILITÀ DELL'AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA A CAUSA DELLE SPECIALI CARATTERISTICHE NATURALI O DEL PATRIMONIO CULTURALE E DEL SUPERAMENTO DEI LIVELLI DI QUALITÀ AMBIENTALE O DEI VALORI LIMITE DELL'UTILIZZO INTENSIVO DEL SUOLO

Non si ritiene che l'attuazione dell'intervento possa determinare l'alterazione significativa sul valore e la vulnerabilità del sito in quanto gli effetti indotti dall'intervento rientrano in quelli derivanti dall'evoluzione ordinaria del sistema territoriale a cui si riferisce.

8.7. IMPATTI SU AREE O PAESAGGI RICONOSCIUTI COME PROTETTI A LIVELLO NAZIONALE, COMUNITARIO O INTERNAZIONALE.

L'area di intervento non è interessata da aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

9. CONCLUSIONI

Il presente Rapporto Preliminare di assoggettabilità a VAS è riferito al Programma di Recupero Urbano (PRU) finalizzato all'attuazione degli interventi di Riqualificazione dell'area della Stazione FS Ferroviaria della città dell'Aquila, individuato nella sezione "Stralcio Progetti Strategici" del Piano di Ricostruzione del Comune di L'Aquila (PdR) del 2012 per l'area complessa denominata "Rivera".

Il PRU segue il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato dal Consiglio Comunale dell'Aquila nel 2022 unitamente ai relativi documenti di Valutazione Ambientale Strategica.

L'obiettivo è riqualificare un'area ormai in stato di degrado, delocalizzando il passaggio veicolare a ridosso delle mura, consentendo la fruibilità delle stesse tramite un percorso ciclopedonale. Al contempo, si pianifica una viabilità di collegamento tra la zona della Stazione FS e la zona limitrofa alla Via Mariana, evitando il ricorso a passaggi a livello, garantendo così un accesso più scorrevole in entrata alla città e in uscita verso la strada Mausonia.

La maggior parte degli interventi previsti dal PRU sono già compresi nel PUMS e pertanto già sottoposti a valutazione ambientale cui si rimanda per la valutazione degli impatti e la definizione di misure di mitigazione.

Gli altri interventi previsti dal PRU, non esplicitati e, di conseguenza, non valutati nel PUMS, sono i seguenti:

- I05 - Sopraelevata
- I05 - Restauro ponte vecchio
- I06 - Parcheggio interrato e piazzetta retro S. Maria del Ponte
- I08 - Riqualificazione comparto "Rossi"

Come detto nei paragrafi precedenti l'intervento I05 potrebbe causare impatti ambientali legati al taglio degli alberi e, di conseguenza, sarà necessario in fase di redazione del progetto esecutivo, considerare misure mitigative idonee e interventi di ecologia stradale.

Gli altri interventi rientrano in un contesto urbano, pertanto, non si prevedono impatti ambientali.

Tutti gli interventi previsti, invece, potrebbero interessare la componente archeologica, pertanto, è necessaria la redazione della Verifica Preventiva di dell'Interesse Archeologico.

Inoltre, dall'analisi vincolistica, è emerso che è necessaria la produzione dei seguenti documenti:

- Verifica della compatibilità paesaggistica tramite Relazione paesaggistica redatta ai sensi del D.P.C.M. 12-12-2005.
- Valutazione di compatibilità idraulica.

Gli aspetti più critici legati allo strumento in esame saranno affrontati nell'ambito delle suddette verifiche e valutazioni specifiche.

Ulteriori dettagli sulle modalità di realizzazione delle opere previste saranno per forza di cose forniti nella fase progettuale e pertanto solo in tale momento sarà possibile definire le eventuali misure di mitigazione più efficaci rispetto agli interventi effettivamente progettati.

Per tutto quanto esposto si ritiene che l'attuazione dell'intervento non debba essere sottoposta a procedura di Valutazione Ambientale Strategica.