



COMUNE DI:

PROVINCIA:

ALBA ADRIATICA

TERAMO



PROGETTO:

**PIANO PARTICOLAREGGIATO "ZONA D3 Insediamenti Commerciali" in attuazione del Piano Regolatore Generale**  
(artt. 18-19-20 della L.R. 18/83 nel testo vigente)

COMMITTENTE:

**AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI ALBA ADRIATICA**

OGGETTO:

**Relazione Generale e Norme Tecniche di Esecuzione**

ELABORATO

A

DATA:

Maggio 2017

PROGETTISTA:

Il Tecnico incaricato

Collaboratori

**Studio MDA Architetti Associati**

**arch. Ida BRUNI**

legale rappresentante

arch. Lucrezia SCIOSCIA

Ordine degli  
Architetti  
Pianificatori  
Paesaggisti  
e Conservatori  
PROVINCIA DI TERAMO

Lucrezia  
SCIOSCIA

N. 657

Sez. A/a  
Architetto



**Studio MdA**

architetti associati

Adozione:

Delibera Giunta Comunale n° 64 del 10.05.2013

Controdeduzioni:

Delibera Giunta Comunale n° 29 del 26.03.2015

Approvazione Definitiva:

Delibera Consiglio Comunale n° 31 del 22.05.2017





REGIONE ABRUZZO  
**Comune di ALBA ADRIATICA**  
Provincia di TERAMO

## **Piano Particolareggiato Ss.16**

### ***“ZONA D3-INSEDIAMENTI COMMERCIALI”***

---

IN ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE  
artt. 18-19-20 della L.R. 18/83 nel testo vigente

## **Relazione Generale**

## **Norme Tecniche di Esecuzione**

*Maggio 2017*



## RELAZIONE GENERALE DELLO STATO DI FATTO E DI VARIANTE

### Indice

▪Premessa .....	5
▪PARTE PRIMA: Identificazione dell'ambito territoriale .....	7
1.1 Ricostruzione del quadro territoriale e programmatico di riferimento .....	7
1.2 Caratteri ambientali .....	7
1.3 Il territorio ampio .....	12
1.4 Piani e programmi .....	16
▪PARTE SECONDA: Ricognizione dello stato di fatto .....	23
2.1 Identificazione dell'ambito .....	23
2.2 Previsioni attuali .....	29
2.3 Stato di attuazione delle previsioni di P.R.G. ....	32
▪PARTE TERZA: Il Progetto di Piano .....	37
3.1 Considerazioni generali .....	37
3.2 Elementi del Piano Particolareggiato .....	37
3.3 Il disegno di Piano Particolareggiato .....	39
3.4 Modifica della normativa .....	42
3.5 Dati di previsione .....	45
3.6 Verifica degli standard .....	50
3.7 Opere pubbliche previste per l'attuazione della Zona D3-Insediamenti commerciali .....	51
3.8 Previsione di massima dei costi per la realizzazione degli interventi .....	57
▪PARTE QUARTA: Elaborati e allegati .....	59
4.1 Elaborati e allegati grafici .....	59



## ▪ Premessa

La presente relazione illustra il *Piano Particolareggiato Zona D3-Insediamenti commerciali*, in attuazione del P.R.G. vigente, ai sensi dell'art. 34 delle NTA allegate.

Il Piano Attuativo di cui trattasi è stato elaborato in conformità alla L.R. 18/83 nel testo vigente, artt. 18-19-20-21, assumendone i contenuti ed il procedimenti ivi indicati, al fine di regolamentare e creare le precondizioni utili al verificarsi delle previsioni insediative in questo ambito urbanistico strategico per lo sviluppo dell'intero Comune.

Nonostante la loro favorevole localizzazione, infatti, la maggior parte delle aree comprese nella Zona sono attualmente non insediate, con grave danno per lo sviluppo del Comune, sia per il mancato prodursi di investimenti, sia per l'evidente inattuazione delle previsioni di Piano.

Il Progetto urbanistico, quindi, muovendo da una ricognizione delle caratteristiche insediative, trasferisce ad una scala più di dettaglio le previsioni generali rendendole congruenti con lo stato dei luoghi e proponendo oltre che il disegno generale di Piano anche una rimodulazione delle norme e delle modalità attuative al fine di superare gli ostacoli che si frappongono al prodursi delle trasformazioni territoriali previste.

Per quanto detto, la presente relazione illustra sinteticamente le seguenti quattro parti in cui si articola il Piano particolareggiato:

La **prima** è relativa alla individuazione e presentazione dell'ambito sottoposto a Piano Particolareggiato ed alla ricostruzione del quadro territoriale e programmatico/pianificatorio di riferimento.

La **seconda** riguarda le letture condotte in ambito locale che rappresentano l'evoluzione e la consistenza delle trasformazioni dell'ambito di riferimento, evidenziano le sue dinamiche di fruizione e danno figura ai caratteri insediativi e le spazialità urbane presenti.

La **terza** in cui, considerando i differenti profili emersi e tutti gli elementi acquisiti ed elaborati, si propone la conformazione particolareggiata dell'uso dei suoli e la relativa strumentazione normativa.

La **quarta**, infine, che raccoglie gli elaborati e gli allegati cartografici che descrivono le scelte progettuali.

A seguito dell'adozione del P.P. avvenuta con DGC n.64 del 10.05.2013 sono pervenute n°3 osservazioni le cui controdeduzioni approvate con DGC n. 29 del 26.03.2015 hanno recepito il parere tecnico di accogliere tutte e tre le osservazioni di cui: n°1 integralmente; n°1 parzialmente con proposta di rimodulazione; e n°1 subordinata ad atto unilaterale d'obbligo.

Successivamente, adeguati tutti gli elaborati interessati dalla suddetta deliberazione, il P.P. è stato inviato al competente ufficio provinciale che, con Provvedimenti Dirigenziali n°2338 del 21.12.2015 ha espresso il parere di COMPATIBILITA' con le previsioni del PTP vigente ed adottato, con alcune osservazioni integralmente recepite nella fase di approvazione definitiva. Con D.C.C. n.31 del 22.05.2017 il Piano particolareggiato è stato quindi approvato definitivamente, con contestuale dichiarazione di non efficacia dell'osservazione subordinata, non essendo stato sottoscritto l'atto d'obbligo richiesto.





## ▪ PARTE PRIMA: Identificazione dell'ambito territoriale

### **1.1 Ricostruzione del quadro territoriale e programmatico di riferimento**

Questa prima parte, dedicata all'“inquadramento territoriale”, restituisce un'articolata lettura dell'ambito territoriale di cui fanno parte le aree oggetto di pianificazione, desunta da indagini e previsioni già esistenti, utile a cogliere i diversi livelli di relazioni che queste coinvolgono nel sistema ambientale complessivo.

### **1.2 Caratteri ambientali**

L'ambito territoriale di interesse appartiene al sistema costiero adriatico, caratterizzato morfologicamente dall'alternarsi, ortogonalmente al mare, di sistemi vallivi e collinari che dalla fascia costiera, pianeggiante e con uno spessore inferiore ai 2 km, penetrano nell'entroterra fino alle aree pedemontane. Su questa conformazione geografica si appoggia e si gerarchizza l'attuale struttura delle reti infrastrutturali: gli assi di comunicazione di livello regionale e nazionale lungo la costa, la viabilità di penetrazione ortogonale di fondovalle; il reticolo di strade collinari e trans-collinari di interconnessione tra i centri urbani storici.

Questo territorio appare fortemente identificabile nelle sue caratteristiche geo-fisiche, e vede nel continuo sovrapporsi di elementi di unitarietà quali i sistemi naturali (costa, fiumi, monti, sistemi vallivi e collinari) ed artificiali (ferrovia, strade statali e autostrade) il formarsi di una specifica figura territoriale i cui caratteri possono essere restituiti sinteticamente come sovrapposizione di due trame insediative a pettine, una legata al sistema dei percorsi e degli insediamenti storici di crinale, frutto dell'originaria economia mezzadrile, e l'altra legata al sistema costiero e dei percorsi di valle, che ospita la gran parte delle urbanizzazioni del secondo dopoguerra.

A questa prima ed evidente identificazione formale, resa possibile dal grado di astrazione del livello di lettura, corrisponde in realtà un paesaggio caratterizzato da continue tensioni determinate dal contrapporsi, o meglio dal mescolarsi di antichi livelli di “ordine” all'apparente “disordine” degli insediamenti contemporanei.

Di qui la necessità di porre in essere un'articolata lettura del territorio utile ad interpretare i diversi livelli di relazioni che l'azione di Piano dovrà intessere con il sistema ambientale, come sistema interconnesso di emergenze ambientali e storico architettoniche, corridoi ecologici e parchi, che accompagna i grandi segni della geografia dei luoghi (dalle dorsali appenniniche, ai fiumi, alla linea di costa), ed il sistema insediativo, dal quale far emergere le parti, le differenze e le specificità dei luoghi. A tal fine l'analisi condotta a scala locale è articolata su due livelli:

- il primo inquadra il territorio comunale nell'ambito della pianificazione/programmazione sovracomunale;

- il secondo entra nel merito delle specifiche peculiarità di Alba Adriatica e le relaziona con quanto rilevato in precedenza.

Ad entrambi i livelli lo studio è stato condotto discretizzando due caratteri territoriali di sintesi ragguagliabili alle varie scale d'indagine: i caratteri ambientali ed i caratteri insediativi.

### **1.2.a Ambito territoriale**

Il territorio comunale di Alba Adriatica è parte dell'ambito territoriale della Val Vibrata che prende il nome dall'omonimo corso d'acqua le cui sorgenti si trovano ai piedi della Montagna dei Fiori (il più importante rilievo di natura calcarea della formazione di marne arenacee dei Monti della Laga). Il corso d'acqua, che definisce a nord i confini abruzzesi con il territorio marchigiano, dopo aver bagnato il territorio comunale di Maltignano, nelle Marche, torna in Abruzzo attraversando Sant'Egidio alla Vibrata e prosegue sino al mare tra due sistemi collinari, sui cui poggi si affacciano i centri di Ancarano, Torano Nuovo, Controguerra, Corropoli e Colonnella, sul lato settentrionale, e di Civitella del Tronto, Sant'Omero e Tortoreto sul lato meridionale. Completano il quadro del comprensorio le cittadine costiere di Alba Adriatica, Martinsicuro e Tortoreto Lido, sorte dopo gli anni '20 a seguito dello spostamento delle popolazioni verso la costa, a ridosso di quelle che erano, e restano, le principali vie di comunicazione e la ferrovia.

L'ambito comprende i 12 comuni settentrionali della Provincia di Teramo (Alba Adriatica, Ancarano, Civitella del Tronto, Colonnella, Controguerra, Corropoli, Martinsicuro, Nereto, Sant'Egidio alla Vibrata, Sant'Omero, Torano Nuovo e Tortoreto) estendendosi su di una superficie complessiva di 247 kmq (14% del territorio provinciale) con una popolazione residente che già dal 2000 ha raggiunto quasi 70.000 unità, pari ad  $\frac{1}{4}$  della popolazione provinciale.

Nel complesso la Val Vibrata corrisponde ad un sottosistema, fortemente identificato caratterizzato da un certo grado di omogeneità che investe la struttura geomorfologica del territorio, le vicende storiche, l'organizzazione delle circoscrizioni politico-amministrative e il contesto economico e sociale. Inoltre, tale sottosistema presenta i problemi tipici delle zone di frangia con complesse sovrapposizioni funzionali con il sistema costiero, con il sistema piceno a Nord lungo il corso del fiume Tronto, Ascoli Piceno-S.Benedetto del Tronto, e con interazioni e sovrapposizioni che si riscontrano anche con il sottosistema di Giulianova.

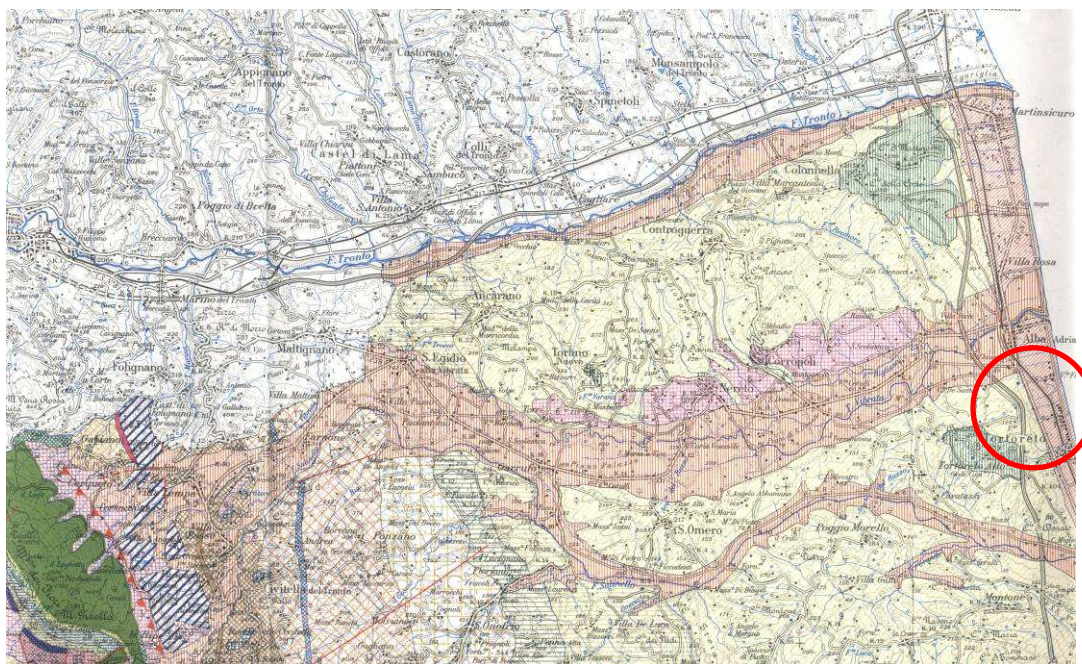
La figura territoriale del comprensorio è chiaramente individuata dal sistema degli elementi naturali: i fiumi Tronto e Salinello, rispettivamente a nord ed a sud, il tratto dell'Adriatico compreso tra questi due corsi d'acqua ad est, ed il sistema appenninico verso ovest.

### **1.2.b Morfologia del territorio**

L'ambito territoriale di riferimento è compreso tra i bacini del fiume Vibrata e del fiume Salinello. Caratterizzati entrambi dalla loro forma articolata, allungata in direzione est-ovest, con la testata poco estesa ed un'ampia foce, i due fiumi incidono i rilievi più orientali della catena appenninica e sboccano direttamente in Adriatico. Nei tratti montani le valli fluviali si presentano piuttosto strette, con un alveo incassato ed un versante particolarmente acclive. Raggiunti i piedi della Montagna dei Fiori, i due fiumi attraversano i rilievi del pedappennino, costeggiando il Monte Santo e la Rupe di Civitella del Tronto. All'altezza di Sant'Egidio alla Vibrata il paesaggio si addolcisce; i rilievi si arrotondano e si hanno i primi fondovalle ampiamente pianeggianti. Avvicinandosi al mare, le due valli appaiono meglio definite ed i corsi d'acqua divagano maggiormente. Il Vibrata ed il Salinello come gli altri corsi d'acqua dell'intero territorio teramano, presentano

alcune caratteristiche comuni quali il regime essenzialmente torrentizio, la lunghezza alquanto ridotta, la modesta estensione dell'area del bacino idrografico, la forma relativamente allungata ed il profilo trasversale asimmetrico della stessa valle dovuti alla produzione dei sedimenti alluvionali. Tali sedimenti, depositandosi alla base dei pendii tendevano a far migrare le correnti fluviali verso il lato opposto delle valli, dove le acque determinavano la formazione di versanti più ripidi e quindi l'asimmetria del profilo trasversale delle valli. La minore acclività delle pendici può essere stata accentuata dai processi erosivi innescati in tempi recenti dall'attività agricola ed antropica, la quale si è verosimilmente sviluppata maggiormente sui versanti esposti a Sud, più favorevoli per quanto riguarda il microclima.

Il territorio in generale può essere suddiviso, in due settori orograficamente differenti: il primo, il più occidentale, essenzialmente montuoso, area appenninica, il secondo tipicamente collinare, area pedemontana e periadriatica che raccorda, più o meno dolcemente, i rilievi montuosi alla costa adriatica.



Carta geologica dell'ambito territoriale (tratta dal P.T.P. della Provincia di Teramo)

### 1.2.c Struttura idrogeologica e geomorfologica del territorio

Pur nella infinita variabilità della morfologia locale, che produce particolarità nel corso dei fiumi, l'idrografia del versante adriatico si differenzia notevolmente da quella della sponda tirrenica per la notevole ed evidente regolarità; i corsi d'acqua principali corrono alquanto rettilinei e paralleli tra loro, e con direzione da Ovest a Est, ovvero perpendicolarmente all'asse delle rughe appenniniche. Tale caratteristico parallelismo dei corsi d'acqua della nostra regione deriva dalle modalità d'evoluzione dell'idrografia adriatica in relazione all'orogenesi, ovvero al sollevamento della catena appenninica.

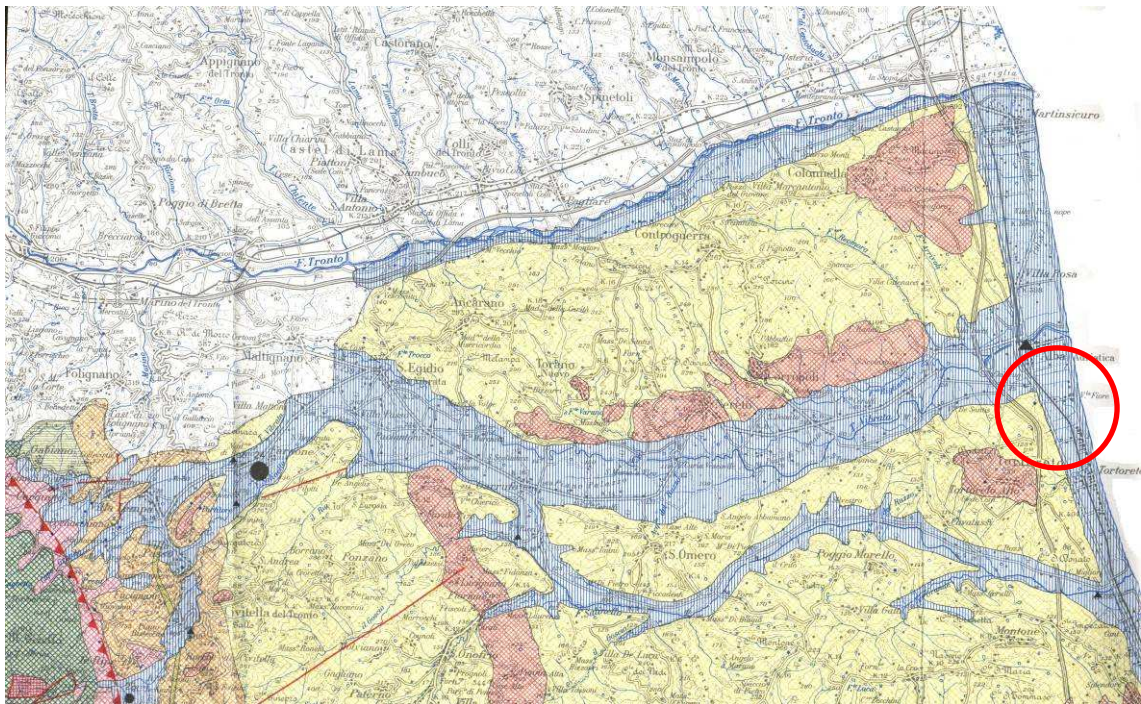
Questa ha prodotto inizialmente il graduale corrugamento della dorsale appenninica quindi ha formato quel piano inclinato verso Est che, addossandosi alla catena del Gran Sasso, finisce



all'Adriatico, e che doveva poi venir solcato, per opera dei fiumi, da valli di erosione normali all'asse appenninico.

L'assetto orografico del territorio teramano fa sì che le vie d'acqua presenti drenino tutte verso l'Adriatico. Il reticolo idrografico, a causa della scarsa permeabilità e della facile erodibilità del substrato, si presenta notevolmente fitto e gerarchizzato.

Le varie successioni sedimentarie affioranti presentano caratteri idrogeologici nettamente differenziati. Mentre infatti le sequenze carbonatiche permeabili meso-cenozoiche e subordinatamente i depositi continentali pleistocenici assumono il ruolo di serbatoi per le acque sotterranee, le successioni terrigene neogeniche, data la scarsa permeabilità, svolgono generalmente il ruolo di "acquicludi" nei confronti degli acquiferi carbonatici ed alluvionali. Nell'ambito delle stesse successioni sedimentarie è però possibile riconoscere e valutare delle differenze idrogeologiche fra le varie formazioni e talora anche all'interno di queste ultime.



Carta idrogeologica dell'ambito territoriale (tratta dal P.T.P. della Provincia di Teramo)

Particolare attenzione va rivolta al fenomeno dell'erosione, ovvero ai processi morfogenetici in atto legati alle azioni della gravità delle acque correnti superficiali. Agli agenti morfogenetici naturali si è aggiunto il progressivo impatto antropico con il risultato di una crescente alterazione degli equilibri naturali spesso connessa a fenomeni franosi accompagnati dalla formazione di pendii acclivi e denudati. Le cause sono da ricercare nella distruzione della copertura vegetale, sovraccarico dei versanti per la realizzazione dei manufatti, movimenti di terra e modifica della geometria dei pendii dovuta alle escavazioni, pericolose infiltrazioni di acqua nel terreno per perdite di acquedotti o fognature, urbanizzazione estensiva ed intensiva, costruzione di impo-

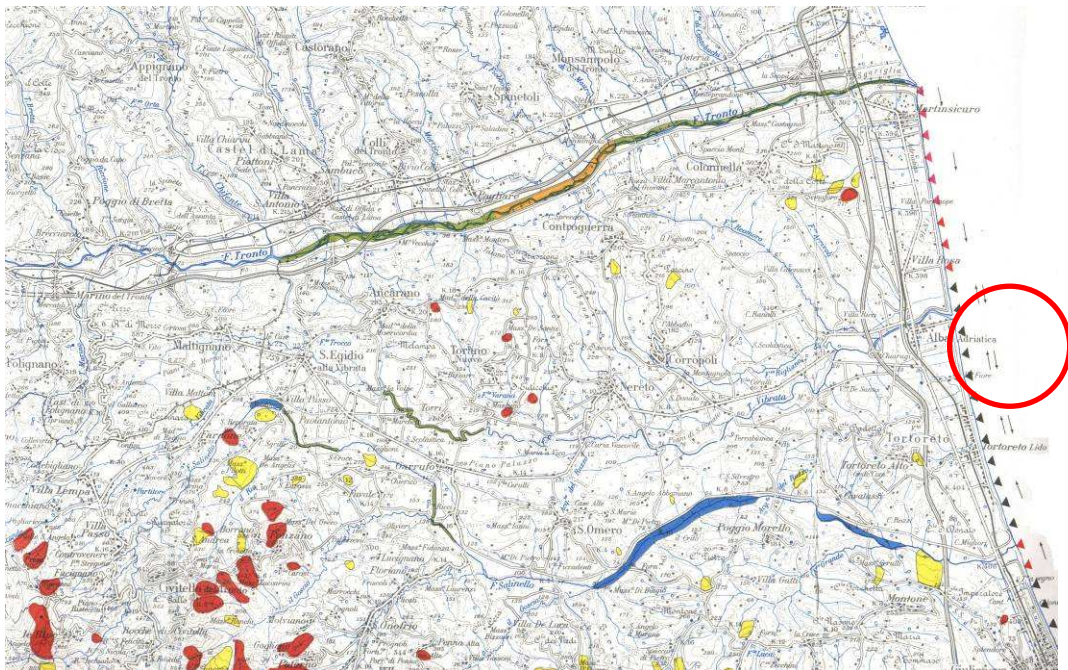
nenti infrastrutture viarie, irrazionale sfruttamento delle cave, realizzazione di briglie e di dighe, interventi di risagomatura dell'alveo fluviale, estrazione di inerti dall'alveo fluviale.

Sempre relativamente ai bacini fluviali, altre situazioni di rischio sono costituite dai fenomeni di esondazione.

Per quanto osservato dal punto di vista geomorfologico e idrogeologico, è possibile affermare in via preliminare che le aree in esame, non presentano problematiche geomorfologiche. Caratterizzate da una morfologia pianeggiante e poste nella piana costiera a sud del T. Vibrata su cui sorge l'abitato di Alba Adriatica, esse ricadono in gran parte in ambiente geologico di spiaggia.

Dal punto di vista geomorfologico non presentano forme indicanti fenomeni geomorfici in evoluzione, come pure, allo stato attuale, sono da ritenersi improbabili eventi erosivi della costa che possano giungere ad interessare le aree di interesse. Nel sottosuolo si rinvencono depositi di spiaggia a granulometrie comprese tra prevalenti sabbie e limi fino alla profondità di circa 15 metri dal piano di campagna, a cui si rinvencono le argille pleistoceniche grigio-azzurre del substrato geologico.

Prove penetrometriche realizzate su cantieri interni alla Zona hanno caratterizzato un diverso addensamento e consistenza dei litotipi indagati. In ogni caso, anche i livelli sabbiosi di minore addensamento presentano buone caratteristiche geotecniche che migliorano gradualmente procedendo in profondità. Sulla base dei dati in possesso si può quindi ritenere una poca pericolosità delle aree in presenza di sismi e microsismi non catastrofici.



Carta geomorfologica dell'ambito interessato (tratta dal P.T.P. della Provincia di Teramo)



### 1.3 Il territorio ampio

Il primo dato che si rileva dall'osservazione delle trasformazioni più rilevanti che hanno interessato il territorio entro cui si colloca il comune di Alba Adriatica confermano alcune nozioni caratteristiche dell'urbanizzazione di questo genere di territori, vale a dire la crescita dell'urbanizzazione diffusa, la tendenza all'edificazione minuta lungo le strade, lo sviluppo veloce e dinamico dei territori costieri e dei fondovalle "industriali".

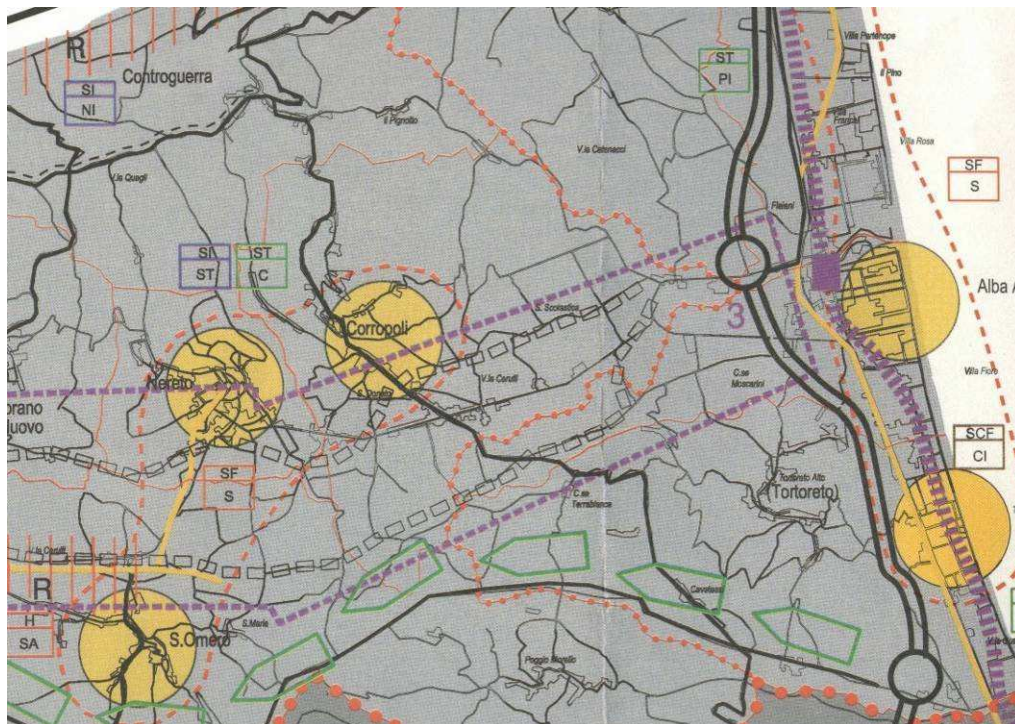
#### 1.3.a Caratteri insediativi

Il P.T.P., come già detto, comprende il Comune di Alba Adriatica nel Sistema Multipolare D.3.4 "Martinsicuro, Alba Adriatica, Tortoreto" che, assimilato ai fini funzionali ai Centri Integrativi, può svolgere un ruolo d'integrazione e complementarietà al Centro Ordinatore di Sant'Egidio Alla Vibrata relativamente ai seguenti indirizzi:

- *qualificazione e potenziamento dei servizi settoriali di scala provinciale sanitari, scolastici superiori dell'obbligo e di formazione professionale, di offerta culturale;*
- *qualificazione come riferimento del decentramento amministrativo;*
- *ristrutturazione ed ammodernamento della rete di commercializzazione finale a livello di sottosistema e di qualificazione dell'artigianato di servizio.*

Lo stesso P.T.P. comprende l'ambito comunale nell'individuazione dell'ambito preferenziale per la localizzazione di nuove attività in cui è previsto l'inserimento di attrezzature ed insediamenti produttivi compatibili, intervallato e/o integrato con gli insediamenti urbani e con le aree agricole; nonché nella previsione di Piano d'area a matrice insediativa infrastrutturale (art.26) denominato "Asta della valle del Vibrata" nei cui contenuti e finalità si evidenzia la " riorganizzazione degli insediamenti in particolare industriali e commerciali entro un ambito di diffusione di livello intercomunale". Piani d'area che sono da definirsi d'intesa tra i Comuni interessati e la Provincia".

Inoltre, nella Tavola di Piano (tav.B1), dove sono riportate le previsioni relative al Sistema della Mobilità che dovranno essere tenute presenti nella definizione degli strumenti urbanistici comunali e nelle scelte e negli indirizzi di carattere programmatico (art.27.2), si evidenzia l'organizzazione della viabilità primaria regionale, la previsione del nuovo tracciato della Ss 259, quale "viabilità di connessione tra i Sottosistemi" che costituisce la maglia d'innervamento del sistema territoriale provinciale, che collega i diversi Sottosistemi e le polarità urbane di primo livello, assicurando livelli medio-alti di servizio. È inoltre prevista la direttrice principale di collegamento delle vallate produttive del teramano e dell'ascolano, il cui progetto preliminare è stato di recente redatto e approvato dalla Provincia di Teramo.



P.T.P. della Provincia di Teramo (stralcio tav.B1)

### 1.3.b Mobilità e poli di attrazione

Le dinamiche di sviluppo che investono l'ambito territoriale di studio pongono con sempre maggiore evidenza la necessità di superare la separazione fra infrastrutture e territorio, tra opere pubbliche e contesto, verificatasi in tempi relativamente recenti. Conseguentemente, la lettura del sistema della mobilità è stata orientata ad individuare i diversi livelli di relazione che il sistema infrastrutturale stabilisce con il territorio, anche in considerazione del diverso ruolo e delle diverse tipologie d'insediamento in ambito vallivo.

L'analisi della rete della mobilità evidenzia in primo luogo la presenza di un fitto reticolo stradale, estremamente utilizzato, che innerva l'intero territorio della Val Vibrata. Tuttavia, da una lettura comprensiva dei rapporti gerarchici tra le diverse strade emerge la discontinuità dei maggiori assi di livello comprensoriale che proprio in prossimità dei principali insediamenti assumono al proprio ruolo anche quello di elementi distributivi del tessuto urbano, con ovvie disfunzioni sul piano funzionale e sulla qualità ambientale degli insediamenti attraversati. In secondo luogo, la messa in relazione dei diversi livelli della mobilità con i maggiori poli di attrazione (servizi, scuole, luoghi di lavoro, attività economiche, aree commerciali e ricreative, ecc.), ha evidenziato una fondamentale irrazionalità del sistema complessivo e della sua incapacità a supportare adeguatamente le scelte localizzative di servizi e luoghi del lavoro. Irrazionalità che però tende ad essere risolta su scala sovracomunale con le previsioni del PTP di riassetto generale della mobilità.

Con un maggiore grado di astrazione, appare utile riferire tale sistema a quello della mobilità di livello comprensoriale e interregionale. In particolare, il sistema viario e ferroviario si caratterizza per la presenza delle seguenti infrastrutture:

- *ferrovia Adriatica, elettrificata ed a doppio binario, che corre lungo la costa con stazioni a Tortoreto ed Alba Adriatica;*
- *Autostrada A14 con il casello Val Vibrata, che sfocia sulla SS 259, su territorio comunale di Colonnella;*
- *SS 16 Adriatica, rivierasca;*
- *SS 259 che costituisce il principale asse di collegamento Est-Ovest della Val Vibrata;*

Fino agli inizi degli anni '80 la direttrice adriatica, essendo anche l'unica effettivamente integrata nel sistema territoriale nazionale, si è imposta sul resto della provincia come struttura unificatrice deformante, drenando risorse, flussi, attività e accentuandone gli squilibri, al prezzo del proprio tendenziale congestionamento. Lungo la direttrice costiera la saldatura urbana è ormai un fatto compiuto e la struttura morfologica "a pettine" che accomuna le regioni adriatiche favorisce l'ulteriore concentrazione urbana sui nodi ubicati presso le foci dei corsi d'acqua.

Nell'ambito territoriale di riferimento, parallelamente ad un processo di infrastrutturazione della fascia costiera, si riscontra il mantenimento di una tipologia insediativa basata sulla diffusione di piccoli e medi centri, che si intensifica dall'interno verso la costa, direttamente connessa ad una politica localizzata delle attività produttive "diffusa" su un'ampia fascia territoriale che abbraccia tutta la collina litoranea e si diffonde verso l'interno lungo le valli del Vibrata e del Salinello. Tuttavia, l'organizzazione territoriale non assume mai il carattere di concentrazione puntuale, ma piuttosto di un organismo di piccole centralità fortemente connesse, che tende a compensare la non concentrazione produttiva, nei termini di un contenimento dei costi di riproduzione della forza-lavoro, attraverso un parziale radicamento della mano d'opera e la diffusione di una rete di attività artigianali di supporto e su commessa.

Dalla lettura effettuata sull'assetto infrastrutturale dell'ambito di studio è emerso in primo luogo il bisogno di una riorganizzazione del sistema della mobilità ordinaria interna alle valli in relazione ai maggiori poli di attrazione, significativi per i movimenti pendolari, settimanali o stagionali (servizi, scuole, luoghi di lavoro, attività economiche, aree turistiche, ecc.), in quanto incapace a supportare adeguatamente le scelte localizzative di servizi e luoghi della residenza e del lavoro. In secondo luogo, si è evidenziata l'opportunità del recupero dell'antico reticolo stradale sottoutilizzato, quale necessario telaio infrastrutturale in grado di collegare i diversi insediamenti collinari sparsi (storici e contemporanei) e di configurare un itinerario possibile per la valorizzazione e fruizione dei luoghi di interesse ambientale e storico. In terzo luogo, è emersa la necessità di definire il sistema delle connessioni tra mobilità interna e mobilità di livello sovracomunale, anche attraverso la ridefinizione degli elementi infrastrutturali che costituiscono i termini di questo rapporto. Ciò al fine di agganciare gli scenari di sviluppo delle valli agli assetti metropolitani dei territori del medio-adriatico, oltre che per rendere possibili processi di riqualificazione degli insediamenti residenziali sorti lungo la Ss 16, caratterizzati da rilevanti problematiche dell'ambiente urbano a causa dei pesanti flussi che ormai li attraversano.

Appare opportuno, pertanto, che nella definizione degli strumenti urbanistici comunali e nelle scelte e negli indirizzi di carattere programmatico siano considerate ed integrate le previsioni di riassetto dell'intero telaio infrastrutturale contenute negli strumenti di pianificazione a scala territoriale. A tal proposito è utile rilevare che la programmazione di settore in corso, anche per quel che riguarda la rete ferroviaria con l'individuazione di nuove stazioni, pur tentando di colmare carenze a lungo dichiarate, apre ad alcune questioni relative al tema della stessa viabilità costiera in variante alla SS16. Infatti, così come a livello territoriale la strada pedecollinare Abruz-



zo-Marche, di previsione ed in corso di realizzazione, rappresenta la grande opportunità per le aree interne di superare l'attuale condizione di isolamento e di recuperare relazioni e rapporti tra la Val Vibrata e la Val Fino; per i Comuni costieri l'ipotesi di Variante alla SS16 rappresenta l'occasione per migliorare la qualità urbana degli insediamenti litoranei e la loro messa in sicurezza. Per quanto di interesse, quindi, sarà necessario considerare le risultanze dello Studio di Fattibilità prodotto dall'Anas che prevede due possibili tracciati, al fine di valutarne la compatibilità con il sistema ambientale e urbano di Alba Adriatica.

Un discorso a parte merita la rete della mobilità dolce, oggi ancora deficitaria anche nel tracciato del corridoio verde dell'Adriatico, incompleto in alcuni tratti, ma che nella programmazione in corso assume una valenza strategica, quale vera e propria infrastruttura verde, di connessione tra costa e zone interne, aree parco.

### 1.3.c Diretrici di sviluppo

Il modello insediativo storico della Val Vibrata era costituito da un'armatura di piccoli centri urbani con una localizzazione prevalentemente medio-collinare e forte specializzazione terziaria, per presenza di istituzioni, commercio ed artigianato. Completava la struttura una serie di piccolissimi nuclei rurali strettamente legati all'attività agricola.

Dalla fine degli anni '60 questa consolidata organizzazione del territorio è stata investita dalle dinamiche di uno sviluppo economico che ha determinato una crescita estensiva e frammentata degli insediamenti residenziali e produttivi. Inizialmente si è assistito ad un relativo accentramento urbano prodotto da una forte migrazione interna. In questa prima fase l'espansione degli insediamenti ha interessato specifici ambiti comunali con almeno due determinazioni diverse. Da un lato la crescita degli insediamenti lungo la SS 259 di alcuni comuni dell'entroterra (Corropoli, Nereto e S.Egidio) in relazione al sorgere di insediamenti industriali. Dall'altro, la perentoria concentrazione di edilizia alberghiera e residenziale nei comuni costieri (Alba Adriatica, Martinicuro e Tortoreto) riconducibile alla favorevole convergenza dello sviluppo del turismo estivo e del settore manifatturiero. Successivamente, l'affermazione della piccola e media impresa, basata sul decentramento produttivo, ha determinato una localizzazione delle unità produttive che è andata diffondendosi sull'intero territorio, promuovendo una ripresa demografica di molti centri della media e alta collina, e producendo fenomeni insediativi a carattere dispersivo, soprattutto lungo le reti di comunicazione. Una crescita a bassa densità, con caratteri funzionali ed edilizi misti, che ha investito l'intero ambito vallivo lungo la SS 259 saldando e confondendo i vecchi centri urbani. In tal modo, la continuità spaziale immediatamente percepibile lungo la fascia litoranea è andata delineandosi con tratti decisi anche nell'entroterra. Le direttrici di espansione dei Comuni di Alba Adriatica, Corropoli, Nereto, S.Omero e S.Egidio hanno rafforzato il ruolo della SS 259 come asse portante del sistema territoriale ed hanno stimolato conseguentemente l'attività insediativa lungo la viabilità di collegamento tra questo asse ed i centri collinari.

In tempi recenti le previsioni urbanistiche dei singoli comuni hanno dato nuovo impulso ai processi di trasformazione confermando sostanzialmente le direttrici di sviluppo precedenti. In particolare, la nuova zona commerciale prevista dal Comune di Colonnella in prossimità del nuovo casello autostradale della A14, il consolidarsi delle zone industriali dei Comuni di Corropoli, Nereto e S. Omero, la realizzazione nel territorio comunale di Alba Adriatica della nuova zona artigianale e la ridefinizione urbanistica della Zona artigianale-commerciale di recente approvata,

nonché il Piano Particolareggiato di cui trattasi, delineano un sistema insediativo continuo caratterizzato da una forte integrazione tra usi residenziali, produttivi e commerciali.

Da una sommaria analisi delle capacità di attrazione e quindi di sviluppo dei vari comuni costieri emerge che la capacità di attrazione non è necessariamente direttamente proporzionale alla dimensione, essendo l'attuale strutturazione territoriale caratterizzata da un continuo sviluppo di alcuni centri di piccola e media dimensione, da un modesto sviluppo, quando non da un'involuzione, dei grossi centri tradizionali e da difficoltà strutturali degli altri centri medi e piccoli. Nell'ambito del sistema territoriale di interesse sono state individuate alcune categorie di spazi che in maniera diversa appaiono maggiormente sensibili alla trasformazione tra le quali emergono le aree in stretta relazione con le infrastrutture, sia per prossimità, sia poiché potenzialmente interessate da programmi di riassetto della mobilità. Si tratta tanto delle aree poste a ridosso dello svincolo autostradale della A14, o lungo la Ss 16 e la Ss 259, oppure in prossimità del realizzando svincolo della superstrada Teramo-villa Ricci - Garrufo (con proseguimento verso Ascoli); quanto di quelle che potrebbero essere interessate dai previsti programmi di ristrutturazione, in sede e fuori sede, della Ss 16 e della SS 259.

## **1.4 Piani e programmi**

La legislazione urbanistica italiana e regionale, e segnatamente, la L.R. 18/83, individuano un rapporto tra i vari piani, a livello di regione, di "area vasta" e, quindi, territoriale, o comunale, ben determinato. Seppure col tempo si è venuta attenuando la rigidità tra le varie gerarchie di scala, resta l'obbligo di riferirsi all'atto della pianificazione comunale, al pari delle esigenze emergenti dagli studi socio-economici, anche agli "indirizzi" ed alle "prescrizioni" dalla pianificazione sovraordinata.

In particolare, per quanto attiene alle risorse ambientali e culturali, come pure al sistema della mobilità, è imprescindibile il confronto dei tematismi locali con l'assetto, le prospettive, gli obiettivi e le strategie per raggiungerli, di livello superiore. Lo stesso sistema insediativo presuppone una riflessione ed un'organizzazione a più ampio raggio, non solo per il problema del dimensionamento, ma soprattutto per i rapporti e le connessioni con i sistemi territoriali.

### **1.4.a Il Quadro di Riferimento Regionale**

A livello regionale, lo strumento che stabilisce le principali linee guida per la pianificazione di livello intermedio e locale è il Quadro di Riferimento Regionale, previsto dall'art. 3 della L.R. N° 70/95, "costituisce la proiezione territoriale del Programma di Sviluppo Regionale".

Il territorio di Alba Adriatica è compreso nell'ambito del Vibrata, ambito in parte autonomo dal punto di vista della mobilità. Tale ambito è definito di "secondo livello regionale" e come tale costituisce riferimento territoriale delle politiche e delle azioni programmatiche finalizzate alla adeguata dotazione ed articolazione dei servizi e delle attrezzature di livello provinciale.

Il Q.R.R., approvato nel 1996, fissa due obiettivi fondamentali:

- *La tutela dell'ambiente;*
- *L'efficienza dei sistemi urbani;*

Lo sviluppo dei sistemi produttivi trainanti, inseriti in una strategia che tende al “riequilibrio” tra la parti del sistema Abruzzo, caratterizzato da una modesta dimensione demografica, ma con un sistema insediativo distribuito ed articolato su tutto il territorio regionale. Agli obiettivi seguono delle azioni strategiche che per quanto ci riguarda direttamente sono:

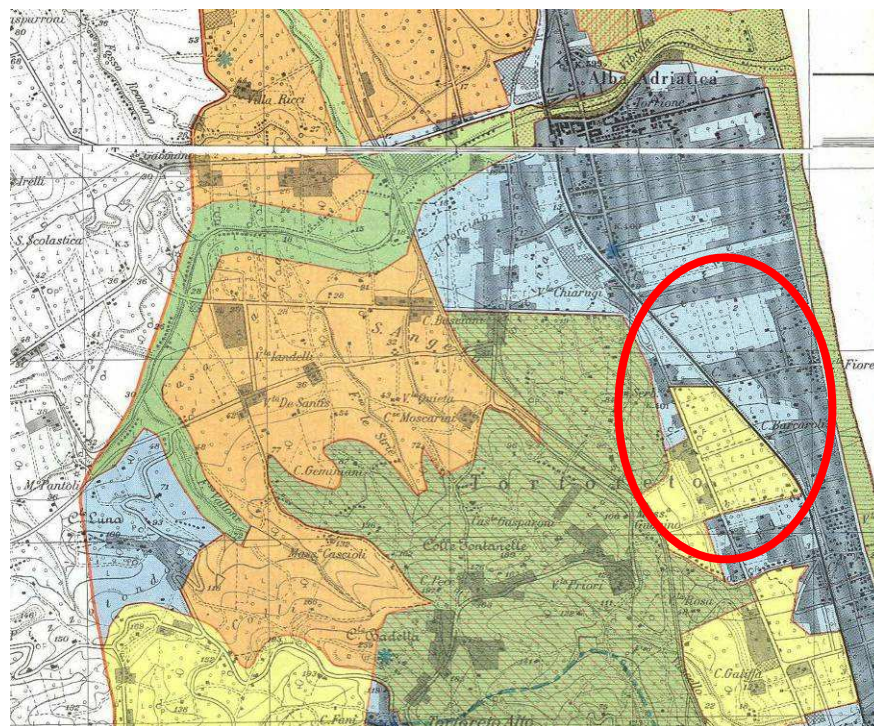
- *razionalizzazione della S.S. Adriatica;*
- *sviluppo dei sistemi produttivi trainanti;*
- *promozione della offerta di aree direzionali e commerciali attrezzate.*

#### 1.4.b Previsioni del Piano Regionale Paesistico

In conformità ai principi e obiettivi dell'art.4 dello Statuto della Regione Abruzzo e ai sensi dell'art. 6 L.R. 12.04.83 n°18, il P.R.P. è volto alla tutela del paesaggio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale, la razionale utilizzazione delle risorse e la piena valorizzazione dell'ambiente.

Per quanto riguarda l'ambito di interesse, il P.R.P. prevede la sua classificazione parte in *Zona D- Trasformazione a regime ordinario*, che ammette l'utilizzazione del territorio coerentemente con le previsioni degli strumenti urbanistici comunali; parte in *Zona B1- Trasformabilità mirata* nella quale, ai sensi degli art. 51, 52, 54 e, previa verifica di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 8 delle NTC del P.R.P., è ammessa l'utilizzazione del territorio a:

- fini ricreativi, per il tempo libero e per scopi scientifico culturali, limitatamente alle classi dei punti 4.1.c, 4.2, 4.4, 4.5, 4.6;
- a fini residenziali, turistici e produttivi, per tutte le classi del punto 5;
- ad usi tecnologici ed infrastrutturali limitatamente alle classi 6.2 e 6.3.



*Stralcio del P.R.P. della Regione Abruzzo*

A tal proposito è opportuno rilevare che la regolamentazione degli usi e delle trasformazioni di cui al presente Piano Particolareggiato, sono già previste dallo strumento urbanistico vigente, regolarmente approvato.

#### **1.4.c Il P. T. P. della provincia di Teramo**

La strategia, a livello provinciale, per avviare un processo di riequilibrio sul territorio è impostata sui seguenti indirizzi strategici che riguardano in particolare l'area di intervento:

- tutela e corretto uso delle risorse naturali, con particolare riferimento a quelle idriche, fluenti e di falda;
- recupero dei tessuti edilizi consolidati (compresi quelli storici) e riqualificazione delle periferie recenti mediante l'integrazione del patrimonio edilizio esistente nelle componenti permanente e turistica, per adeguarlo all'attuale domanda e soprattutto a quella futura, in termini di accessibilità, intensità di relazioni, ricchezza di funzioni e quindi di interessi;
- promozione della diffusione delle attività produttive, delle attrezzature e dei servizi così da assicurare a ciascuno dei sottosistemi territoriali un livello di autonomia e di autosufficienza coerente con le rispettive dimensioni demografiche e caratteristiche territoriali e infrastrutturali.
- sostegno le autonomie comunali nell'avvio e nel consolidamento di un processo di pianificazione e di gestione del proprio territorio, finalizzato allo sviluppo sostenibile ed alla qualità dell'ambiente naturale e edificato.

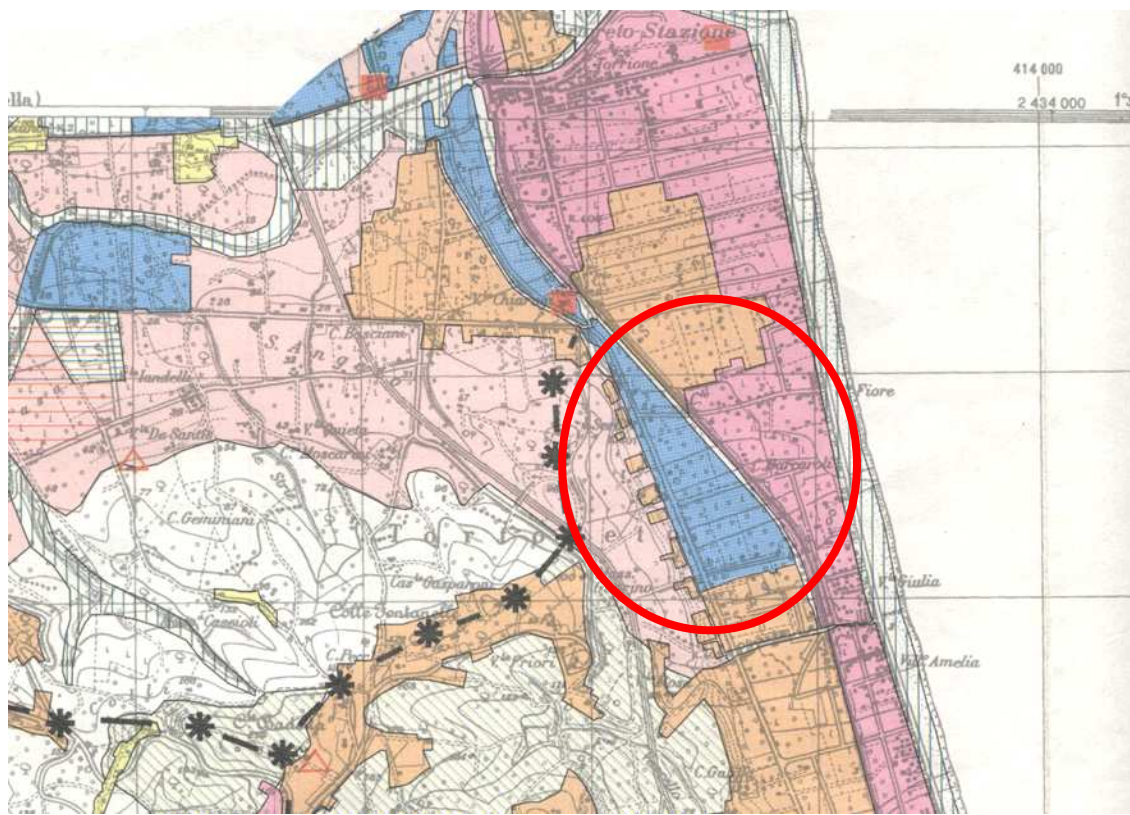
In particolare, il P.T.P della Provincia di Teramo individua le aree di interesse in Zona "INSEDIAMENTI MONOFUNZIONALI" sottoposta all'art. 19 delle allegate N.A.

In particolare, per tali zone sono previste le seguenti prescrizioni:

##### **Zona B.3 - Art. 19 Insediamenti monofunzionali**

*Per gli insediamenti monofunzionali, prevalentemente non residenziali con destinazione e tipologia di utilizzazione dello spazio che, per ragioni di funzionalità proprie ed in rapporto al sistema delle relazioni, richiedono una specifica localizzazione, le prescrizioni del P.T.P hanno efficacia differita. Le localizzazioni già individuate negli strumenti urbanistici comunali sono confermate nel PTP e, in generale, soltanto dopo il loro completamento e la saturazione delle aree in esse disponibili, potrà prevedersi l'individuazione di nuove aree.*





Stralcio del P.T.P. della Provincia di Teramo

Si rileva, inoltre, che nella tavola B1 "Sistema della mobilità Riequilibrio e Rafforzamento funzionale del sistema insediativo e amministrativo" Il P.T.P. individua il Comune di Alba Adriatica fra i Sistemi Multipolari, quali rafforzamento di polarità locali rispetto a tendenze destrutturati verso poli maggiori e/o extra-provinciali, in cui favorire rapporti di specializzazione e complementarietà di tipo reticolare. Ai fini funzionali i sistemi multipolari devono costituire la massima articolazione spaziale prospettabile per le funzioni non di base e svolgere tra gli altri un ruolo di qualificazione e potenziamento dei servizi settoriali di scala provinciale.

Per quanto riguarda i caratteri del paesaggio, l'area è compresa nell'Unità ambientale C2 del P.T.P., ossia "costa caratterizzata da paesaggio urbano". Generalmente caratterizzata da una maggiore profondità della piana, rispetto ad altri tratti costieri, e dalla più debole acclività del versante collinare, vede la saldatura edilizia dei centri coinvolgere le aree lungo il litorale configurando un unico insediamento arteriale complesso in cui la S.S. 16 si va qualificando come strada mercato. L'alto livello di antropizzazione e di sviluppo insediativo che caratterizza questo tratto di costa induce ad un ripensamento dei termini per una riqualificazione e ridefinizione formale degli insediamenti nel perseguimento di obiettivi strategici quali la crescita della qualità dell'offerta attraverso servizi che configurano l'ambiente dell'attività turistica, la maggiore articolazione delle tipologie di fruizione turistica con l'estensione dei flussi alla collina litoranea, anche attraverso la ridefinizione di usi compatibili come garanzia di equilibrio soprattutto all'interno delle componenti dell'insediamento.



A questo proposito appare utile rilevare che la Provincia di Teramo ha di recente avviato un processo di revisione dello strumento di coordinamento territoriale incaricando la Scuola di architettura e Design di Ascoli Piceno di redigere un Documento Preliminare del Nuovo PTCP di Teramo. Sebbene non ancora pervenuto a formale approvazione, anche per le note vicende che coinvolgono la sopravvivenza stessa della Provincia di Teramo, il rapporto di sintesi elaborato offre alcuni importanti riferimenti di valutazione, di scelta, se non addirittura di progettualità al processo di riassetto che dovrà necessariamente far seguito alla ridefinizione della mappa amministrativa dell'intera Regione Abruzzo e di quelle confinanti.

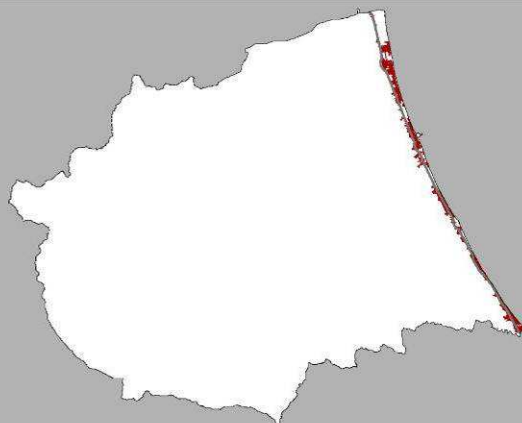
In particolare, tra i progetti strategici individuati per relazionare nematicamente i diversi ambiti territoriali in cui è stato articolato il territorio provinciale con riferimento ai sistemi (sistema paesaggistico-ambientale, insediativo, della produzione e del turismo, della mobilità) si rileva quello relativo alla "Città della costa" che promuove: a) il miglioramento dell'accessibilità e della mobilità sostenibile della città adriatica teramana; b) la riqualificazione del paesaggio costiero e la messa in sicurezza del territorio; c) Elevare la capacità competitiva del sistema urbano.

Al di là del suo destino, quindi, il documento elaborato mette in evidenza alcune problematiche che coinvolgono direttamente l'ambito oggetto di pianificazione, riassumibili in:

- ipotesi di riassetto territoriale che a partire dal sistema della viabilità incentrato sulla nuova SS16 si configuri come progetto di territorio, capace di portare innovazione nella prospettiva dello sviluppo sostenibile, finalizzato a separare i flussi urbani da quelli di area vasta;

- innovazione nella concezione e nella progettazione delle reti infrastrutturali con particolare riferimento alla mobilità sostenibile e di produzione di energie rinnovabili;
- potenziamento della resilienza ecologica della costa attraverso il recupero/ripristino delle connessioni ambientali ed ecologiche est-ovest (mare-collina) attribuendo alla trama territoriale dei canali artificiali (recuperati o di nuova previsione) il ruolo fondamentale di ricucire la trama territoriale del paesaggio periurbano ed urbano e di mettere in sicurezza il territorio dal rischio esondazioni e dal dissesto idrogeologico delle zone collinari;
- aumento della capacità competitiva del sistema urbano mediante la riconfigurazione della direttrice viaria della ss.16 Adriatica con la formazione di nuovi poli di elevata centralità urbana e territoriale e, per quanto qui di interesse, la sua ridefinizione a "boulevard urbano".

## \_STRADA MERCATO







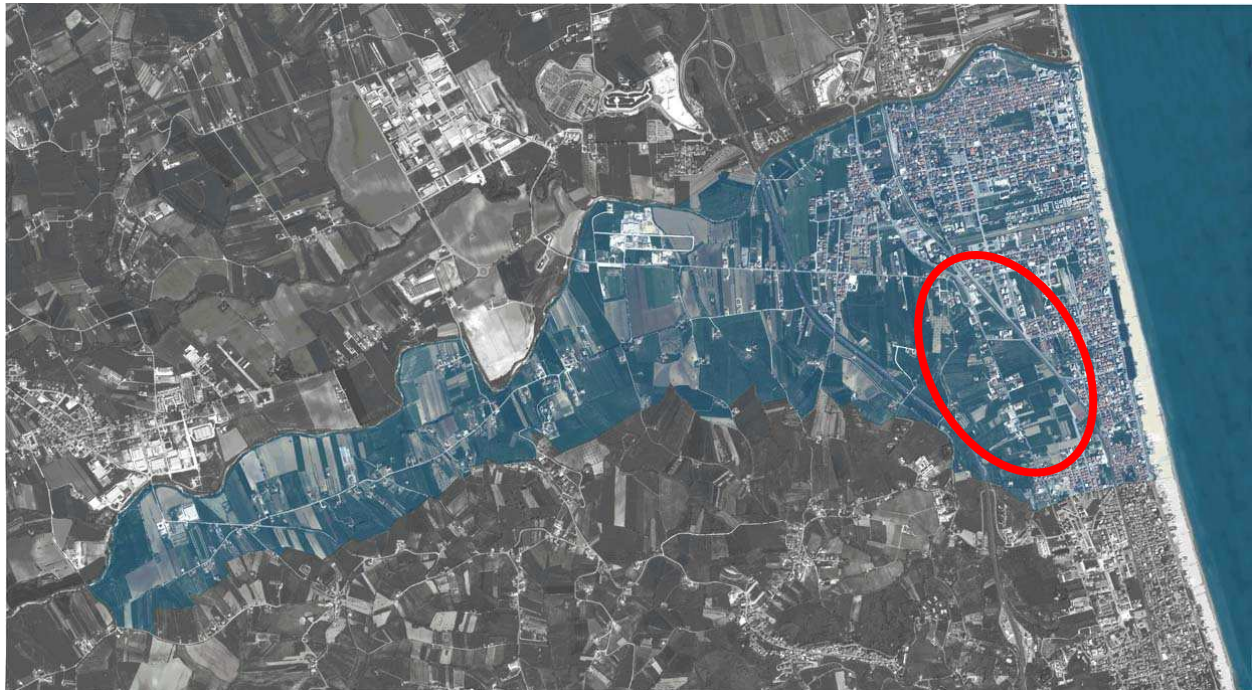
## ▪ PARTE SECONDA: Ricognizione dello stato di fatto

### 2.1 Identificazione dell'ambito

L'elaborato B1. Analisi territoriale e dello stato dei luoghi: inquadramento urbanistico, permette la lettura delle previsioni attualmente vigenti nell'ambito di interesse anche attraverso la loro restituzione su base catastale.

#### 2.1.a Localizzazione

L'ambito interessato dal presente piano particolareggiato è localizzato lungo la S.s. Adriatica, in posizione decentrata rispetto all'insediamento principale di Alba Adriatica, in prossimità del confine comunale sud con Tortoreto. Si estende su una superficie territoriale di circa 17 ettari, delimitata ad ovest dalla Ss 16 adriatica; a nord dal tracciato della strada di collegamento tra via Ascolana e via Duca d'Aosta; a nord-est dal rilevato della ferrovia adriatica; ad est dalla Zona F2 - strutture per lo sport e il tempo libero; a sud dal limite di un comparto a progettazione unitaria. La zona risulta favorevolmente posizionata rispetto alla parte maggiormente insediata del territorio comunale, prevalentemente ad uso residenziale e turistico, sviluppatasi negli ultimi decenni lungo il litorale, ad est dell'impalcato ferroviario.



*Individuazione su ortofotocarta del territorio comunale di Alba Adriatica e dell'ambito territoriale di intervento*

Le aree si presentano unitariamente e compresibili in due porzioni divise da via Abruzzi:

- una fascia regolare con il lato maggiore di circa 1 km disposto in senso nord-sud ed i lati minori coincidenti a nord con via Abruzzi per circa ml. 175 e a sud con aree urbane per circa ml. 130;
- una porzione trapezoidale con altezza su via Abruzzi per circa ml. 175, base maggiore sulla Ss 16 per circa ml.320 e base minore verso la ferrovia per circa ml. 80.

Per quanto riguarda l'aspetto relativo ai collegamenti, come si diceva, l'ambito risulta particolarmente infrastrutturato essendo dislocato lungo la S.s. Adriatica, all'incrocio di questa con via Ascolana ed in prossimità con la "viabilità primaria provinciale" di valle, costituita dalla S.s. 259, e collegamento principale con il nodo autostradale Val Vibrata, nonché con la stazione ferroviaria di Alba Adriatica.



Stralcio della Tav. B3 – Studio della viabilità: viabilità esistente

In riferimento al sistema "insediativo", l'ambito di interesse si caratterizza per la presenza di insediamenti misti e sparsi che gravitano lungo l'Adriatica.

I terreni interessati presentano una morfologia sostanzialmente pianeggiante e sono posti ad una quota di circa ml. 1,20 sotto il piano stradale della Ss. n°16.

Sotto il profilo geomorfologico e idrogeologico, infine, i terreni in oggetto si caratterizzano per una buona vocazione insediativa. In particolare, dall'osservazione della carta geologica e da indagini geognostiche effettuate su terreni limitrofi si può desumere che dopo un primo strato di terra vegetale dello spessore di circa ml. 1,50 l'area è interessata da una formazione di sabbia olocenica mediamente sciolta, della profondità di circa ml. 10,00 ed una resistenza pari a circa kg/cmq 2, idonea a sostenere i carichi degli edifici previsti nella zona di altezza non superiore ai ml. 11,50. Sotto tale strato si rileva un sub-strato plio-pleistocenico molto resistente e compatto che, nel caso di interventi più consistenti, costituisce un ottimo incastro per eventuali fondazioni indirette. Come già accennato, inoltre, dalle carte geomorfologiche e dall'osservazione diretta del sito si evince che la zona non è interessata da alcun fenomeno franoso o erosivo e non si rilevano faglie, fratture o pericoli di esondazione di laghi o torrenti, in quanto del tutto assenti se si escludono i fossi di scolo di modesta entità già evidenziati.

#### **2.1.b Individuazione catastale delle aree**

L'ambito sottoposto al presente Piano Particolareggiato interessa terreni individuati ai seguenti fogli di mappa:

- Fg.10 – Allegato n°7
- Fg.10 – Allegato n°9
- Fg.11 – Allegato n°10
- Fg.11 – Allegato n°12

L'intero ambito individuato in Zona D3 aveva un'estensione complessiva prevista dal vigente P.R.G. di Ha 16.29.72 circa. A seguito degli adeguamenti perimetrali resi necessari nella redazione del Piano Particolareggiato e dettagliatamente descritti nel relativo paragrafo (3.2.c), la superficie territoriale sottoposta a Piano Particolareggiato risulta di complessivi Ha 17.28.82, come risultante dalla seguente identificazione catastale:

Foglio	Particella	Ditta	ESTENSIONI			
			SUPERFICI PARTICELLE	SUPERFICIE INTERESSATA DAL P.P.	SUPERFICIE NON INTERESSATA DAL P.P.	SUPERFICI TERRITORIALI Parziali
10	1140	Pichinelli Luigi	4 140,00	4 140,00		
	3069	Sabini Vera, Toletti Domenico	2 540,00	2 540,00		
	1702	Società Immobiliare F.lli Piergigli	4 100,00	4 100,00		
	1701	Habitare s.r.l.	3 350,00	3 350,00		
	2698	Globo s.r.l	5 767,00	5 767,00		
	2699		4 233,00	4 233,00		
	3419	Gasparroni Clara e Marisa	967,00	967,00		
	3418		1 263,00	1 263,00		
	315		7 970,00	7 970,00		
	1050		293,00	293,00		
	109		2 265,00	2 265,00		
	316	Lolli Maria Pia	2 755,00	2 755,00		
	2845	Costante Fabio e Fabrizio	1 705,00	1 705,00		
	2844		1 000,00	1 000,00		
	2861		489,00	489,00		
	2862		136,00	136,00		
	3438	Alba Group	1 469,00	1 469,00		
	2259	Lolli Concetta, Foglia Nevla	241,00	241,00		
	467	Di serafino Gaetano	410,00	410,00		
	1048	Di serafino Nadia, Verdecchia Emiliana	402,00	402,00		
	3074	Villa Sorriso S.r.l.	870,00	870,00		
	2425	Strada Comune (ex Lolli Maria Pia)	225,00	225,00		
	110	Comune di Alba Adriatica	56,00	56,00		
					mq.	46 646,00

Foglio	Particella	Ditta	ESTENSIONI			
			SUPERFICI PARTICELLE	SUPERFICIE INTERESSATA DAL P.P.	SUPERFICIE NON INTERESSATA DAL P.P.	SUPERFICI TERRITORIALI Parziali
10	-	STRADA	893,00	<b>893,00</b>		
	2426	Ente Urbano	79,00	<b>79,00</b>		
	147	Comune di alba adriatica	77,00	<b>77,00</b>		
	201	Di Sabatino Concetta; Marcozzi Gabriele; Milgiorati Giulia; Recchioni Ilario e Livio; Varze Santa (STRADA)	323,00	<b>323,00</b>		
	1035	La perla costruzioni s.r.l.	768,00	<b>323,00</b>	445,00	
	1037	Torzolini Gianni e Marco	707,00	<b>707,00</b>		
	334	Di Sabatino Concetta; Marcozzi Gabriele; Milgiorati Giulia; Recchioni Ilario e Livio; Varze Santa (STRADA)	318,00	<b>190,00</b>	128,00	
	293	Libetti Giovanni e Maria Angela; Pilli Angiolina	621,00	<b>621,00</b>		
	3345		200,00	<b>200,00</b>		
	3346		5,00	<b>5,00</b>		
	144		7 165,00	<b>7 165,00</b>		
	3352	Liberati Angelarita, Maria e Vincenza	24 956,00	<b>24 956,00</b>		
	3353		1 854,00	<b>1 854,00</b>		
	198	Farinelli Lido; Rosati Mario	7 920,00	<b>5 802,00</b>	2 118,00	
	2265	Santori Francesco	55,00	<b>55,00</b>		
	2264		2 348,00	<b>2 348,00</b>		
	2263		10 582,00	<b>5 002,00</b>	5 580,00	
	2261		1 030,00	<b>1 030,00</b>		
	3361	Pluriproprietà Condominiale	1 510,00	<b>1 510,00</b>		
	2839	Di Sisto Angiolina; Pulcini Emidio	2 280,00	<b>2 280,00</b>		
	1761	Di Giosia Giuseppe; Di Ubaldo Simonetta	1 130,00	<b>1 130,00</b>		
	202	Di Monte Alfonso; Fagotti Filomena	400,00	<b>400,00</b>		
	203		4 010,00	<b>4 010,00</b>		
	204	Fani Maria Luisa	1 050,00	<b>1 050,00</b>		
	274	Ferri Marina; Liberati Angela Rita, Maria e Vincenza	7 220,00	<b>3 109,00</b>	4 111,00	
	254		8 280,00	<b>163,00</b>	8 117,00	
					mq.	65 282,00



Foglio	Particella	Ditta	ESTENSIONI			
			SUPERFICI PARTICELLE	SUPERFICIE INTERESSATA DAL P.P.	SUPERFICIE NON INTERESSATA DAL P.P.	SUPERFICI TERRITORIALI Parziali
10	711		1 710,00	1 710,00		
	61		780,00	780,00		
	454		370,00	370,00		
	63	Cartone Alberico	5 810,00	5 810,00		
	62		780,00	780,00		
	1778		2 400,00	2 400,00		
	64	Santori Francesco	10 560,00	5 247,00	5 313,00	
	1185		11 950,00	2 457,00	9 493,00	
	725	Cartone Emidio	470,00	470,00		
	726		1 420,00	1 420,00		
11	1786		5 470,00	5 470,00		
	1787	Nepa Americo	1 210,00	1 210,00		
	71		4 270,00	2 300,00	1 970,00	
	73		2 130,00	2 130,00		
	74	Sclocchini Annarita e Mario	2 910,00	1 185,00	1 725,00	
	81		6 150,00	6 150,00		
	1070		2 720,00	2 720,00		
	93	De Dominicis Costanza	5 560,00	5 560,00		
	82	Cartone Alberico, Albertina, Alfredo e Marina	7 740,00	3 138,00	4 602,00	
	1257	Cartone Alberico, Alfredo e Marina	3 989,00	1 620,00	2 369,00	
	1259		565,00	330,00	235,00	
	97	Gasbarrini Giovanni e Maria Adelaide; Micucci Anselmo; Scolastra Antonietta e Luigi; Tinozzi Elisabetta; Varze Santa (STRADA)	800,00	517,00	283,00	
	107		1 350,00	1 350,00		
	108	Immobiliare SE.PA. S.r.l.	2 841,00	2 841,00		
	1673		154,00	154,00		
	1782	Pluriproprietà Condominiale	1 369,00	1 369,00		
	1670		670,00	670,00		
	1672	Ciarpelli Maria; Tarquini Roberto	636,00	636,00		
	1675		81,00	81,00		
	1677		79,00	79,00		
					mq.	60 954,00
SUPERFICIE TERRITORIALE COMPLESSIVA						mq. 172 882,00

## 2.2 Previsioni attuali

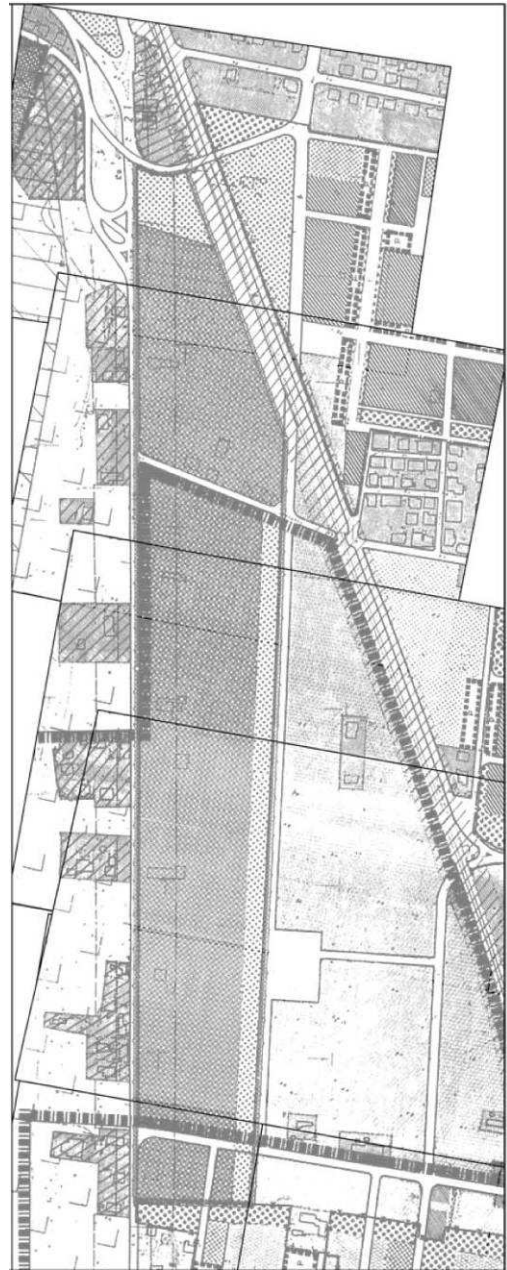
Come premesso, le aree di interesse sono destinate dal vigente Piano Regolatore Generale a "Zona D3 - Insediamenti commerciali" per la quale è prevista l'attuazione attraverso apposito Piano Particolareggiato esteso all'intera zona omogenea e sottoposto alle prescrizioni dell'art.34 delle N.T.A. nel testo vigente, come risultante dallo strumento approvato definitivamente con D.C.R. n°141/90 e successiva Variante approvata definitivamente con D.C.P. n°55/98 e definitivamente entrata in vigore con l'approvazione del Piano Territoriale Provinciale avvenuta con D.C.P. n°20/2001.

A tal proposito si evidenzia che in considerazione dell'ampiezza dell'ambito urbanistico omogeneo e nell'intento di evitare la realizzazione di insediamenti con disegni disomogenei, attraverso successive variazioni normative l'amministrazione comunale ha eliminato la possibilità di attuazione tramite Piano di Lottizzazione, assumendosi l'onere di elaborare direttamente un assetto complessivo della nuova zona commerciale, pur ammettendo la possibilità di individuare ambiti ad attuazione privata, subordinati a convenzione e ad atti d'obbligo unilaterali.

### 2.2.a Destinazione d'uso dei suoli

Come si diceva, l'attuale destinazione delle aree a Zona D3- Insediamenti Commerciali è regolata dalle prescrizioni dell'art. 34 delle Norme Tecniche di Attuazione allegate al PRG.

In particolare il suddetto art. 34 prescrive quanto segue:



Stralcio del P.R.G. del Comune di Alba Adriatica

#### art. 34: Zona D3 - Insediamenti commerciali

[34.1] Tali insediamenti sono attuati attraverso specifico Piano Particolareggiato.

[34.2] Le destinazioni d'uso ammesse sono:

- attività commerciali classificate come esercizi di media distribuzione;
- n. 1 struttura della grande distribuzione, per accorpamento o concentrazione di esercizi di vicinato e medie strutture di vendita esistenti. L'insediamento deve essere compatibile con i criteri della L.R. 62/1999 e con le norme più generali di salvaguardia e di valutazione d'impatto ambientale vigenti nel contesto dell'area d'insediamento. L'assenso

dell'Amministrazione comunale è soggetta al parere favorevole della Conferenza dei servizi di cui all'art. 9 comma 3 del D.Lgs. 114/98;

- attività commerciali all'ingrosso con superficie totale maggiore di mq. 400;
- uffici di rappresentanza e amministrativi, magazzini e depositi in misura strettamente connessa all'attività svolta;
- residenze strettamente connesse alle predette destinazioni d'uso per un massimo del 30% della superficie edificabile ammessa.

*[34.3] Nella progettazione del P.P. si applicano i seguenti parametri:*

RC	Rapporto di copertura: 30% della superficie fondiaria H m. 10,00
DS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>distanza dalla S.S. 16 Adriatica: m. 20</u></li> <li>- <u>distanza da strade comunali: m. 8</u></li> </ul>
DC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>distanza da aree o spazi pubblici: m. 20</u></li> <li>- <u>distanza dai confini con aree private: m. 10</u></li> </ul>
P	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>quantità necessaria al servizio della struttura per il carico e scarico merci, per il personale, ecc. e in aggiunta:</u></li> <li>- <u>mq. 1 per ogni mq. di superficie di vendita per interventi fino a 1.000 mq. di SV</u></li> <li>- <u>mq. 1,1 per ogni mq. di superficie di vendita per interventi da mq. 1.001 a mq. 1.500 di SV</u></li> <li>- <u>mq. 2,0 per ogni mq. di superficie di vendita per interventi superiori a mq. 1500 di SV</u></li> </ul>
Accessi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>dalla viabilità principale: nel rispetto del codice della strada e comunque lontani da incroci e da punti nevralgici della viabilità;</u></li> <li>- <u>distanza minima tra accessi e uscite veicolari dalle aree di parcheggio e viabilità principale: m. 15 per ogni 60 posti auto (ricavati dalla superficie del parcheggio diviso per 14 mq. per auto).</u></li> </ul>
Vp	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>50% della SU commerciale</u></li> <li>- <u>15% della SU destinata a tutti gli altri usi, compresi quelli tecnici</u></li> </ul>

*34.4] Il Comune, nel P.P., può individuare gli ambiti eventualmente subordinati a convenzione e ad atti d'obbligo unilaterali.*

*[34.5] Le aree comprese nel P.P. eventualmente soggette ad esproprio potranno essere cedute dal Comune in diritto di superficie oneroso e per durata non superiore agli anni cinque.*

*[34.6] Contestualmente all'atto di concessione dell'area tra il Comune e il concessionario viene stipulata una convenzione per atto pubblico con cui vengono disciplinati gli oneri a carico del concessionario e le sanzioni per la loro inosservanza.*

*[34.7] Le recinzioni non possono superare i m. 2,00 di altezza; esse non devono occludere la vista dall'esterno e non possono essere interrotte da costruzioni.*

*[34.8] Nelle more dell'approvazione di detto piano PP o PdL, per gli edifici esistenti sono ammessi interventi di ristrutturazione e/o ampliamento "una tantum", entro tre anni dalla data di definitiva approvazione del presente testo, con un incremento max del 10% della SU esistente e nel rispetto di tutti gli altri limiti previsti per la zona.*

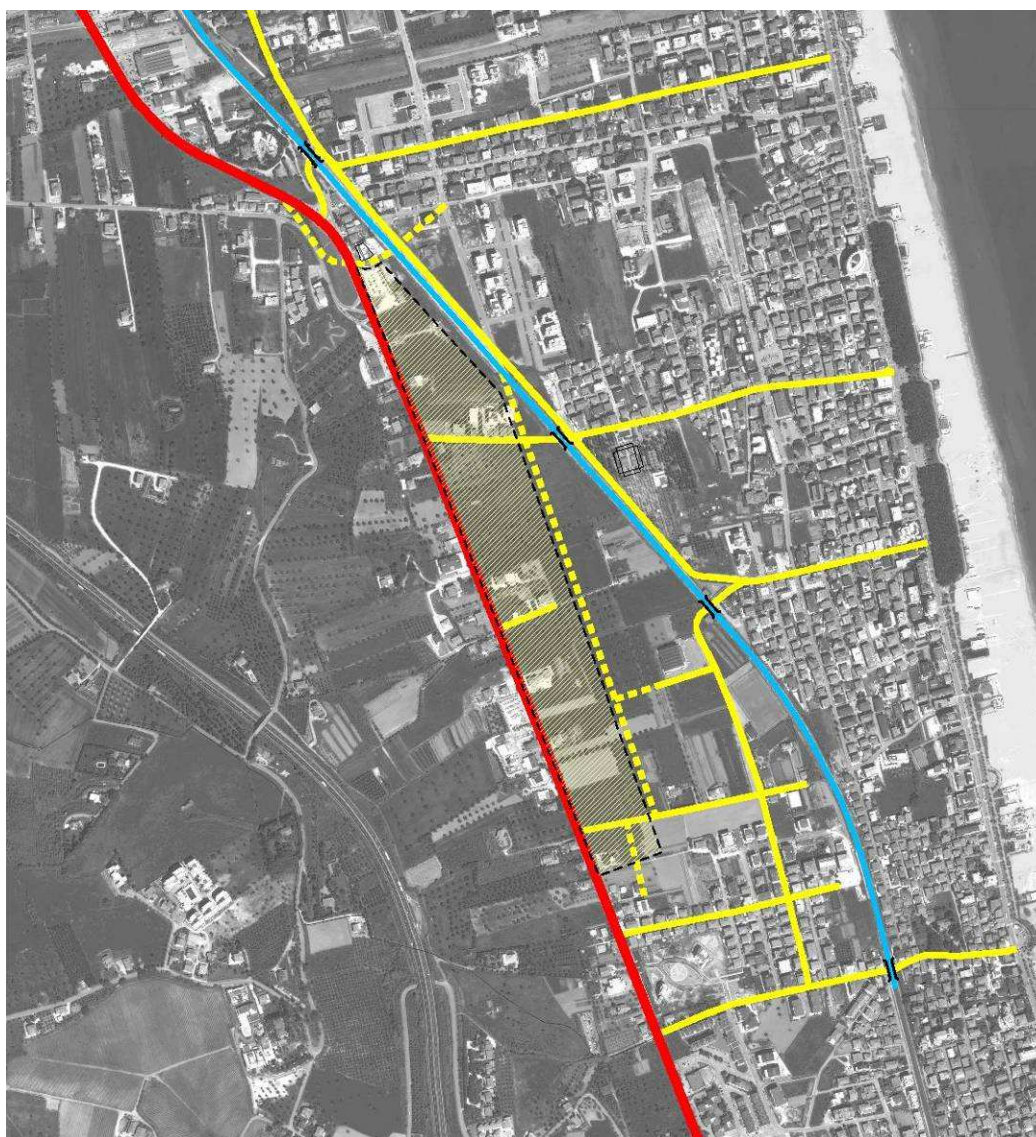
*[34.9] Nelle more dell'approvazione di detto PP o PdL, per gli edifici e le relative aree di pertinenza - nel limite di mq 1.000 - risultanti da progetti regolarmente approvati valgono le norme dell'art. 22.*



## 2.2.b Urbanizzazioni previste

In considerazione del prescritto ricorso allo strumento del Piano Particolareggiato per l'attuazione delle previsioni di Zona D3- Insediamenti Commerciali, il P.R.G. vigente non prevede all'interno delle aree individuate opere di urbanizzazione di competenza pubblica, tranne che di due tratti di viabilità esistente relativi a via Abruzzi e via dei Tamerigi.

Per quanto riguarda la viabilità di carattere territoriale, invece, si rileva a nord delle aree di interesse, in prossimità del sottopasso ferroviario, la previsione di uno svincolo sulla Ss 16 ed il tracciato del sovrappasso ferroviario.



Stralcio della Tav. B3 – Studio della viabilità: viabilità di previsione P.R.G.

## **2.3 Stato di attuazione delle previsioni di P.R.G.**

L'elaborato B.2 (Analisi territoriale dello stato dei luoghi: verifica dello stato di attuazione delle previsioni urbanistiche e individuazione delle attività insediate) restituiscono la ricognizione effettuata sullo stato di attuazione delle previsioni sia in merito all'avvenuta infrastrutturazione delle aree, sia per quanto riguarda l'intensità e le caratteristiche degli insediamenti.

### **2.3.a Stato di infrastrutturazione delle aree e vincoli**

Dalla ricognizione effettuata è stato verificato che nessuna delle pur limitate opere pubbliche previste dal P.R.G. sono state realizzate. In particolare poi, lo svincolo sulla Ss16 con il sovrappasso ferroviario è stato già sostituito da una importante sistemazione dell'innesto di via Ascolana. Sistemazione che pur risolvendo le esigenze dell'attuale flusso di traffico appare inadeguata ai nuovi livelli che deriverebbero dall'attuazione della zona in oggetto.

E' stato altresì riscontrato che all'interno delle aree costituenti la Zona D3 sono presenti alcuni embrioni di urbanizzazione al servizio di alcuni insediamenti residenziali esistenti posti lungo via Abruzzo e consolidatisi in applicazione del comma 9 dell'art. 34. Un fatto questo che costituisce un ulteriore elemento di problematicità nella definizione del progetto di Piano, sia per la determinazione del fabbisogno di aree a standard e relativa realizzazione; sia per la frammistione di tali aree residenziali nell'ambito D3. Oltre alle già richiamate strade Ss.16 Adriatica, che delimita la zona commerciale verso ovest, e via Abruzzo, che la taglia trasversalmente in senso est-ovest, nell'intorno sono presenti altre due strade da considerarsi nel disegno generale, via Oleandri e via Lombardia, ed alcune strade interpoderali di accesso ad abitazioni di modeste dimensioni e con fondi dissetati.

Tuttavia, in prossimità dell'ambito o al suo interno sono già presenti i punti di adduzione delle reti di distribuzione idrica e di smaltimento delle acque reflue e piovane; mentre i collegamenti con la rete di distribuzione dell'energia elettrica sono agevoli e facilitati dalla presenza a nord di via Abruzzo della linea della media tensione. In particolare:

- la Ss 16 ha una larghezza variabile di 10-12 metri ed è provvista delle reti ENEL, ITALGAS, TELECOM, con tratti di pubblica illuminazione, oltre ad una linea di fibra ottica per trasmissione dati di recente realizzazione; essa non presenta una di rete di smaltimento delle acque reflue, se non per un breve tratto, e quella relativa alle acque piovane è limitata ad un fosso di guardia sul lato ovest della stessa; è priva di marciapiedi ed è attraversata da diverse tubazioni in calcestruzzo relative ai canali di scolo provenienti dal versante collinare ad ovest, alcuni dei quali di notevole portata in caso di eventi piovosi intensi;
- Via Abruzzo ha una larghezza di circa ml. 10 ed è provvista delle reti ENEL, ITALGAS, TELECOM e pubblica illuminazione, oltre ad una condotta fognante; nel tratto di interesse non esiste rete di smaltimento delle acque piovane che inizia invece dall'innesto di via Maddalena fino al mare con condotta scatolare in calcestruzzo delle dimensioni di ml. 0,90x0,50.

Di interesse risulta la dotazione infrastrutturale di via degli Oleandri, provvista sia di una condotta di acque meteoriche, in parte realizzata con scatolare in cls delle dimensioni di ml. 1,20x0,50 e parte con tubazioni in PVC del diametro di ml. 0,63; sia di una condotta di acque nere con tu-

bazione del diametro di ml. 2,50, attualmente non utilizzabile per nuove utenze in quanto troppo superficiale.

Nella zona sono altresì presenti: elettrodotti, metanodotti, canali di scolo delle acque meteoriche, fascia di rispetto di ml. 20 dalla Ss16 adriatica, fascia di rispetto ferroviaria di ml. 30 dal binario più vicino.

Discorso specifico, infine, è da riferirsi allo smaltimento delle acque meteoriche. Essendo l'area ancora oggi utilizzata a fini agricoli, il deflusso delle acque di pioggia avviene mediante una serie di cavate di scolo in terra battuta, già richiamate in precedenza. Tali cavate dopo aver attraversato la Ss 16 mediante tubazioni in calcestruzzo, attraversano l'intera zona di interesse e continuano verso est fino a raggiungere l'impalcato ferroviario, attraversandolo con tombini in muratura della larghezza di ml.1,00. Oltre la ferrovia, dove inizia un abitato denso e irregolare, le acque confluiscono in canali interrati di diverso diametro che a causa della scarsa manutenzione pongono spesso dei problemi di fuoriuscita di liquami e fango. Elementi che in occasione dell'attuazione della Zona Commerciale in oggetto invitano ad un'attenta considerazione del sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

Da quanto detto, quindi, deriva un quadro dello stato di infrastrutturazione delle aree in zona D3 sostanzialmente inesistente, pur in presenza di una soddisfacente infrastrutturazione al contorno, che attende un progetto unitario in grado di ridefinire complessivamente il disegno delle opere di urbanizzazione, con particolare considerazione delle opportune connessioni con la Statale Adriatica. Oltre alle questioni di carattere generale precedentemente indicate, tale progetto di riassetto infrastrutturale della Zona D3 è chiamato ad affrontare e risolvere le seguenti questioni specifiche:

- definizione di una viabilità interna alternativa alla Ss.16 capace di ricucire le strade esistenti, separare i flussi territoriali da quelli locali e proporsi come sistema di mobilità sostenibile;
- realizzazione delle necessarie urbanizzazioni utili a raggiungere sufficienti standards funzionali e qualitativi;
- definizione di adeguate soluzioni agli innesti sulla Ss 16 delle più importanti strade, quali: via ascolana, via abruzzesi e la futura congiungente con il sottopasso di via degli oleandri (unico adeguato accesso al lungomare da sud);
- individuazione di modalità attuative efficaci, in grado di realizzare effettivamente le previsioni di Piano, anche mediante il ricorso a forme innovative di negoziazione tra ente pubblico e soggetti privati.

Particolare importanza, infine, riveste la presenza di alcuni canali di scolo in terra delle acque meteoriche che hanno origine nel versante collinare posto ad ovest della Ss16 e attraversano verso est l'ambito per collegarsi alle condotte interrate poste lungo via degli Oleandri e via Lombardia.

### **2.3.b Stato di attuazione delle previsioni insediative**

Lo stato di attuazione delle previsioni insediative riguardanti la Zona D3 oggetto del presente studio ha riguardato tre aspetti principali:

- la localizzazione delle trasformazioni avvenute mediante l'esatta individuazione planimetrica degli interventi realizzati;
- la consistenza territoriale di queste in relazione alla superficie territoriale dell'intera Zona;
- il carattere funzionale e d'uso delle attività insediate.

Nella tavola B.2 sono individuate le aree già insediate, quelle non insediate ed un ambito interessato da progetto unitario di intervento a destinazione turistica, di recente approvato con D.C.C. n°29/2012, ma non ancora attuato.

Dalla lettura della mappa risulta evidente come i manufatti realizzati siano localizzati in prossimità delle infrastrutture esistenti a servizio dell'edilizia residenziale esistente o in occasione di edifici preesistenti. La maggior parte delle aree interessate dal Piano Particolareggiato risultano invece non ancora insediate, contrariamente ai tipici fenomeni localizzativi lungo tale infrastruttura, generalmente identificati nella forma della strada-mercato assunta in tempi recenti dalla statale adriatica. In realtà, come si accennava, l'ostacolo al prodursi delle trasformazioni previste sono individuabili in almeno 3 ordini di questioni: l'adeguatezza dello strumento prescritto per l'attuazione delle previsioni; la fattibilità di alcune previsioni infrastrutturali; l'opportunità di alcune scelte urbanistiche in merito sia al disegno generale di piano, sia alle prescrizioni normative, sia alle perimetrazioni di Zona.



Elaborato B2- Stato di attuazione delle previsioni urbanistiche e individuazione delle attività insediate

Per quanto riguarda la prima questione, si ritiene che l'inefficacia dello strumento individuato per l'attuazione delle previsioni di Piano sia conseguenza della conformazione frammentaria dei terreni e delle loro proprietà, nonché della presenza di manufatti residenziali già esistenti all'interno delle aree destinate a "Zona D3". Questi, in particolare, non solo hanno costituito un ostacolo alla costituzione dei consorzi previsti per l'attuazione dei comparti, ma con l'applicazione delle norme transitorie hanno anche determinato nel loro intorno una forma di ulteriore addensamento insediativo a carattere misto, favorito dalla presenza delle loro pur minime infrastrutture primarie.

La previsione di un sovrappasso che da via Ascolana avrebbe dovuto superare l'infrastruttura ferroviaria per congiungersi con via Verona ha di fatto compromesso la possibilità di un'attuazione razionale e fattibile delle previsioni riguardanti le aree a nord della Zona D3 ed il perseguimento di una soluzione alternativa e fattibile al sistema viario, con particolare riferimento ai vincoli che l'ANAS impone per gli innesti sulla Ss 16.

Infine, la mancanza di una attenta verifica dell'effettiva insediabilità delle potenzialità edificatorie determinabili sulla base degli indici e dei parametri fondiari da applicarsi nella definizione dello strumento attuativo ha per lungo tempo costituito un elemento di non chiarezza per i singoli proprietari, sia in merito alle aspettative edificatorie, sia in relazione alle doverose dotazioni infrastrutturali e di aree a standard che la Norma imputa agli stessi, con la conseguenza di una inconciliabilità delle rispettive posizioni.

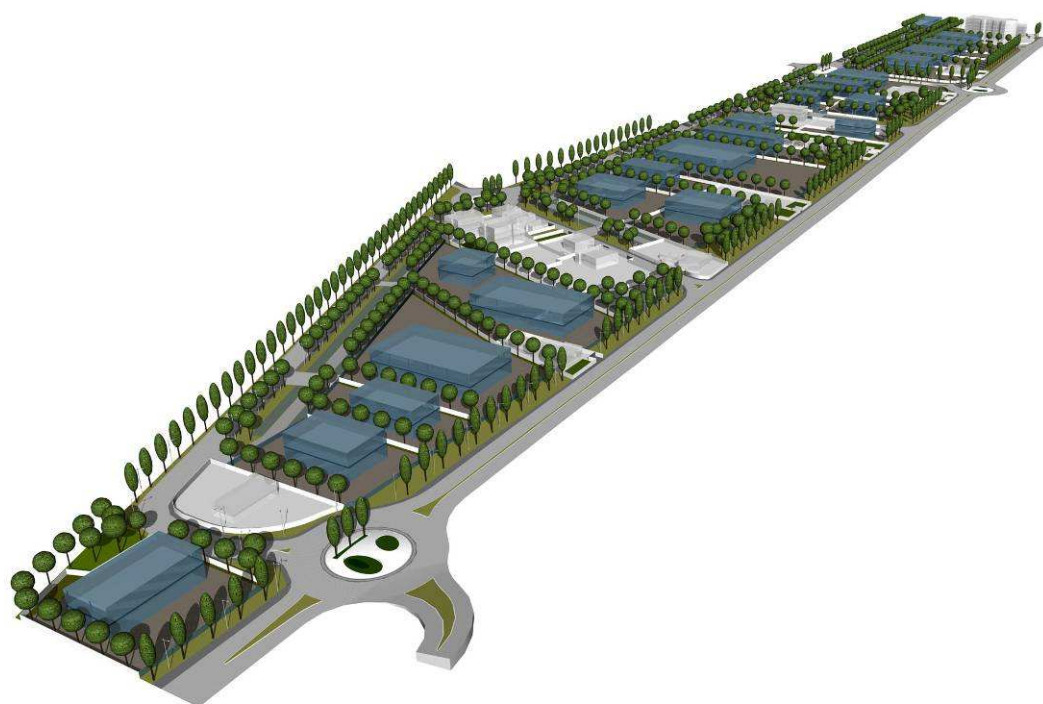
Nella medesima tavola B.2 è altresì quantificata la consistenza delle trasformazioni territoriali verificatesi nella Zona e la relativa incidenza rispetto alle previsioni di Piano, così come sinteticamente riportato nella tabella seguente.

<b>CONSISTENZA DELLE TRASFORMAZIONI TERRITORIALI</b>			
<b>aree insediate</b>	<b>aree libere</b>	<b>aree sottoposte a progetti unitari attivati ma non attuati</b>	<b>Superficie Territoriale della Zona D2</b>
<b>20 061,00</b>	<b>138 566,00</b>	<b>4 345,00</b>	<b>162 972,00</b>
0,12	0,85	0,03	1,00

Dalla lettura dei dati emerge che a fronte di una Superficie Territoriale di circa Ha 16.97 individuata dal vigente PRG in Zona D3, risultano insediate aree pari al 12%, mentre il 3% è interessato da un programma di intervento turistico approvato ma non attuato. Il restante 85% è invece costituito da aree assolutamente libere e attualmente destinate per la maggior parte all'uso agricolo. E' utile ribadire, tuttavia, che gli insediamenti presenti riguardano principalmente edifici esistenti alla data di approvazione del PRG o comunque derivanti dall'applicazione dei commi 8 e 9 dell'art. 34 delle NTA. Tali insediamenti sono nella gran parte destinati all'uso residenziale, anche se sono presenti alcuni edifici a carattere turistico-ricettivo. Usi quindi non immediatamente attinenti la specifica destinazione d'uso dei suoli prevista dal PRG per l'intera Zona Omogenea D3- Insediamenti commerciali, anche se con essa compatibili.

Da quanto sopra descritto appare evidente la condizione di assoluta anomalia del caso in oggetto rispetto a fenomeni analoghi verificatisi nei comuni costieri lungo la Ss 16. E' ormai generalmente condivisa, infatti, l'idea di una re-identificazione di questo importante asse stradale nazionale a carattere di strada-mercato, sia per la sua capacità di attrarre funzioni commerciali e terziarie di livello sovra comunale, sia per la sua vocazione a costituirsi quale una delle nuove dimensioni dello spazio pubblico contemporaneo.





## ▪ **PARTE TERZA: Il Progetto di Piano**

### ***3.1 Considerazioni generali***

Sulla base dei differenti profili emersi e di tutti gli elementi acquisiti ed elaborati, di seguito si illustra il progetto di Piano Particolareggiato in attuazione delle previsioni di PRG, utile a cogliere le opportunità di sviluppo presenti nell'ambito. A tal fine il progetto si muove all'interno della condizione pianificatoria attuale agendo su tre livelli strettamente correlati, che riguardano: l'adeguamento della perimetrazione e della conformazione dell'uso dei suoli allo stato dei luoghi, il disegno complessivo di Piano con la individuazione di sub-comprensori funzionali di attuazione utili allo snellimento dei processi di attuazione e la relativa strumentazione normativa e attuativa.

### ***3.2 Elementi del Piano Particolareggiato***

#### **3.2.a Ruolo dell'intervento pubblico**

Il problema urbano in esame rappresenta un caso tipico della difficoltà di attuazione di previsioni urbanistiche corrette, ma sganciate dalle condizioni reali dei luoghi e dalle dinamiche di attuazione. Infatti, se non vi è dubbio sulla iniziale correttezza della destinazione conferita dal PRG ai suoli di cui trattasi, altrettanto indubbia appare l'inefficacia della strumentazione fin qui individuata per attuare la trasformazione prevista. Ciò per le seguenti tre ragioni principali:

- La estensione complessiva dell'ambito, che per numero di soggetti coinvolti e dimensione degli investimenti necessari rende difficoltoso un intervento unitario;
- La frammentarietà della proprietà fondiaria, sia per la frammentazione proprietaria delle aree, sia per la diversità di interessi in campo, difficilmente riconducibili ad un disegno unitario se attuato per parti diverse e fasi successive. Cosa tra l'altro già prevista dalla normativa vigente, ma che evidentemente non ha prodotto alcuna proposta di piano di lottizzazione da parte dei proprietari.
- La ineffettualità di alcune previsioni normative in merito alle potenzialità edificatorie dei suoli che non trovano una adeguata e opportuna corrispondenza nella loro trasposizione in termini di progetto di suolo, con particolare riferimento alla corretta dotazione di aree a standard.

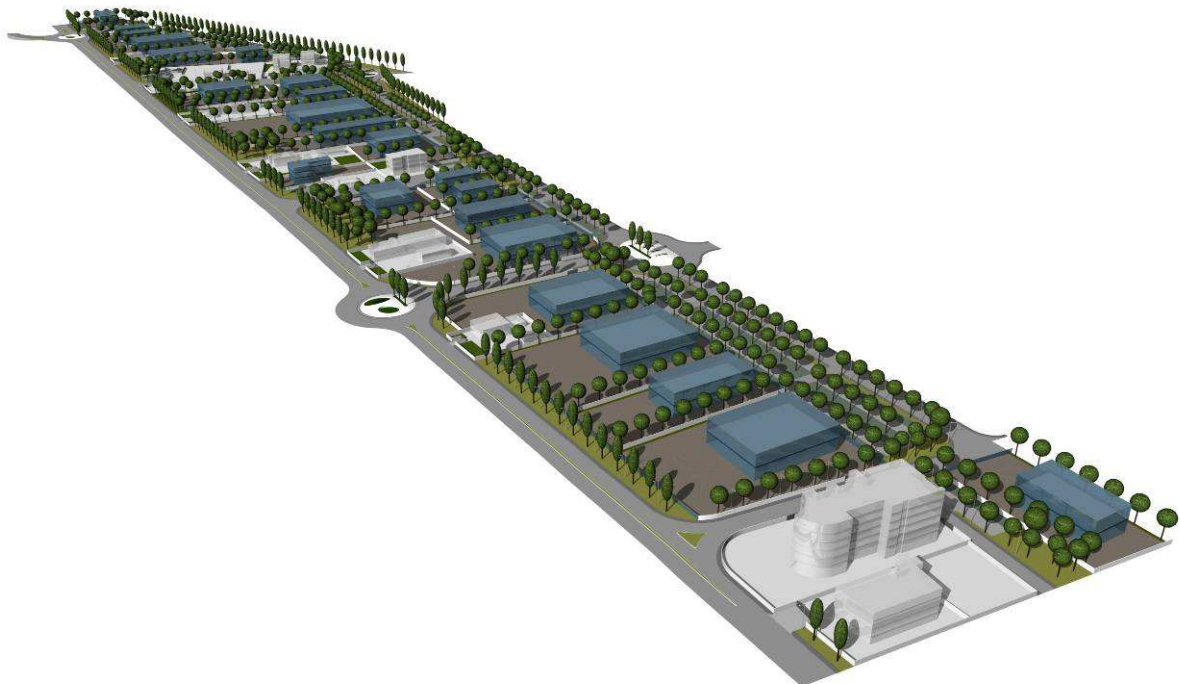
Pur non sottacendo la difficoltà ormai decennale della Pubblica Amministrazione di governare i processi di trasformazione del territorio attraverso l'intervento diretto, nella situazione specifica

si ritiene che non basti la rendita ad innescare le trasformazioni previste. Per dare piena attuazione alle previsioni di sviluppo dell'area, infatti, è necessario creare le pre-condizioni utili agli investimenti mediante un programma di iniziativa pubblica capace da un lato di dotare l'ambito della necessaria infrastrutturazione e dall'altro di costituirsi quale terreno di mediazione e condivisione tra interessi diversi e spesso tra loro divergenti.

Il progetto di Piano particolareggiato, quindi, si basa su tre elementi principali:

- il disegno del sistema infrastrutturale complessivo, con particolare riferimento alle connessioni dell'ambito di Piano con i principali elementi di relazione urbana e territoriale, come le immissioni sulla la Ss16, l'incrocio di via Ascolana e l'accessibilità obbligata agli insediamenti costieri attraverso i sottopassi ferroviari esistenti in via Abruzzi e via degli Oleandri;
- il disegno urbanistico unitario delle aree costituenti la Zona D3 con la individuazione di porzioni di territorio che in maniera indipendente possano consentire l'attuazione delle previsioni generali mediante interventi edificatori compiuti e ben correlati con il contesto, sia dal punto di vista urbanistico, sia da quello infrastrutturale.
- Alcuni adeguamenti perimetrali e normativi necessari a chiarire sia fattibilità delle previsioni infrastrutturali in termini di impegno di spesa e assunzione dei relativi oneri mediante opportuni obblighi convenzionali; sia a chiarire il rapporto tra superfici fondiari, potenzialità edificatorie e aree pubbliche.

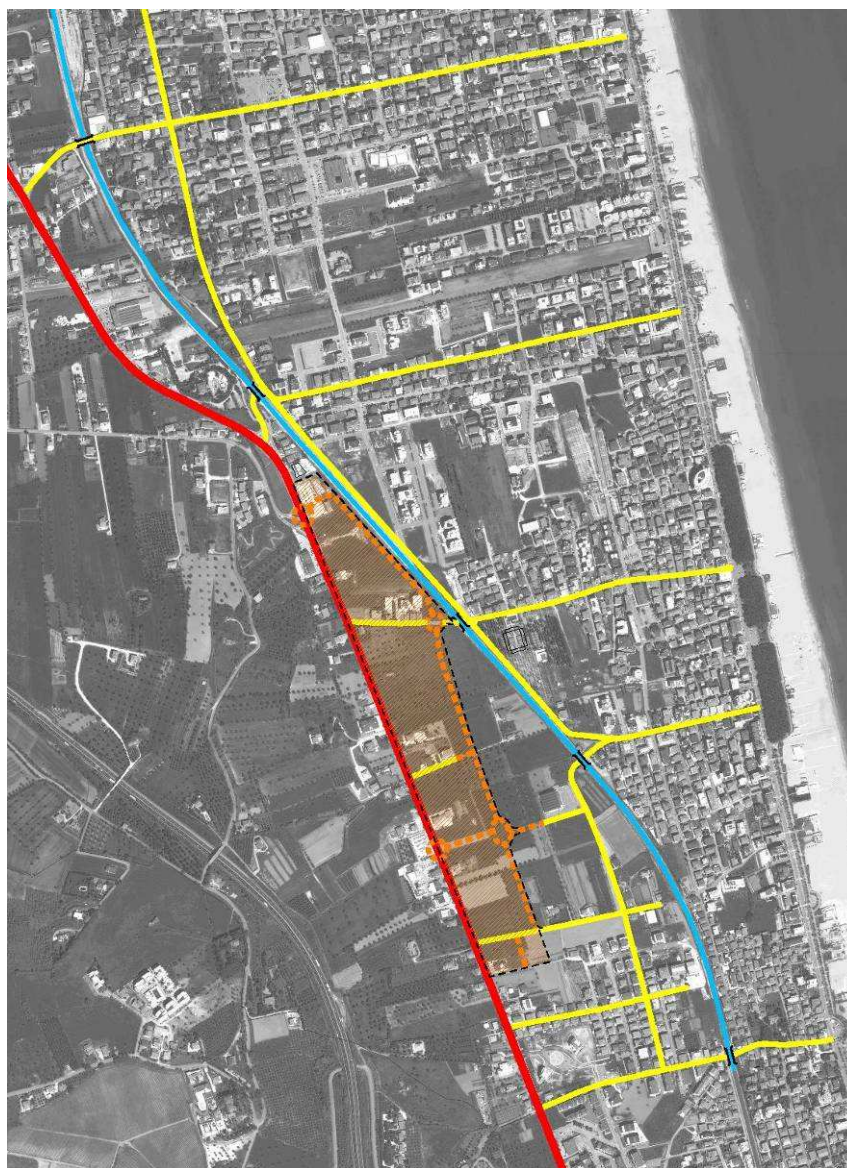
Si ritiene che le previste variazioni urbanistiche rientrano nei limiti stabiliti dall'art.20 L.R. 18/83 nel testo vigente, inerenti al comprensorio oggetto del presente Piano Particolareggiato.





### 3.3 Il disegno di Piano Particolareggiato

Il progetto planimetrico di un'area di così rilevante interesse urbano e territoriale non può che muovere da un'adeguata considerazione al sistema dell'accessibilità alle nuove aree commerciali. In tal senso il primo aspetto che si è inteso affrontare è stato quello delle connessioni dell'ambito con i principali elementi di relazione urbana e territoriale ponendo attenzione ai punti di contatto tra il sistema urbano e l'infrastruttura territoriale di riferimento costituita dalla Ss16 Adriatica.



Stralcio della Tav. B3 – Studio della viabilità: Viabilità di Piano Particolareggiato

In particolare il sistema delle trasversali è stato ridefinito attraverso la sistematizzazione e razionalizzazione delle principali arterie perpendicolari alla Ss16, gerarchizzandole in base alla lo-

ro capacità di penetrazione e collegamento la strada litoranea. In tale prefigurazione particolare rilevanza assume il nuovo tratto stradale che unisce trasversalmente la Ss 16 con il sottopasso ferroviario di via degli Oleandri – unico in questa zona con caratteristiche dimensionali adeguate ad assumere un ruolo urbano – che si propone quale principale asse di accesso da sud non solo alla zona commerciale, ma anche al sistema turistico del lungomare. La sistemazione di questo nuovo asse prevede la soluzione degli innesti sulla ss16 e sulla nuova strada di distribuzione interna, parallela alla prima, mediante due rotonde.

Il sistema dei parcheggi e le aree a verde pubblico sono state distribuite uniformemente nell'intero ambito, avendo tuttavia l'accortezza di garantirne l'adeguata funzionalità, sia in termini dimensionali che di accessibilità.

Coerentemente con gli obiettivi individuati, quindi, il disegno di Piano individua di 3 ambiti funzionali di attuazione sulla base delle specifiche situazioni contestuali, delle condizioni al contorno e di opportune soglie dimensionali utili a garantire l'equa ripartizione delle cessioni di aree pubbliche e degli oneri relativi alla realizzazione delle previste opere di urbanizzazione. In tal senso il disegno di Piano ha individuato, per quanto possibile, le aree di cessione dovute in base alle potenzialità edificatorie dei singoli compendi immobiliari all'interno delle rispettive proprietà, agevolando così la conclusione degli accordi necessari all'attuazione unitaria delle previsioni. Gli ambiti individuati, attuabili su iniziativa privata mediante apposito convenzionamento, possono tuttavia acquisire anche valore di comparti di attuazione ai sensi dell'art. 26 della L.R. 18/83 nel testo vigente, a seguito di deliberazione di Giunta Comunale e apposito avviso pubblico.

Nella trasposizione su base catastale delle previsioni di P.R.G. ed in considerazione dell'effettivo stato dei luoghi, si sono rese necessarie alcune variazioni del perimetro del Piano particolareggiato come di seguito meglio descritte.



*Planivolumetrico*

### 3.3.a Variazioni planimetriche

La tavola C.1 propone una ridefinizione dell'uso dei suoli sulla base degli elementi acquisiti in fase ricognitiva relativamente alla consistenza degli insediamenti esistenti e programmati, alle urbanizzazioni realizzate e quelle previste, alla configurazione delle aree attualmente libere e alle condizioni al contorno. In particolare le variazioni planimetriche proposte consistono in:

- ridefinizione del perimetro di Zona sulla base dell'effettivo stato dei luoghi, delle condizioni al contorno, delle infrastrutture e degli insediamenti esistenti e previste;
- articolazione dell'attuale "Zona D3" in tre ambiti funzionali di attuazione denominati "Ambito\_A", "Ambito\_B" e "Ambito\_C", all'interno delle quali i terreni sono identificati in tre sub-zona "D3.a" "D3.b" e "D3.c", ognuna corrispondente al livello di omogeneità delle aree e degli insediamenti esistenti, nonché delle previsioni di PRG;
- ridisegno del sistema infrastrutturale sulla base degli insediamenti e delle opere di urbanizzazione esistenti, nonché della riconsiderazione delle connessioni sulla Ss 16 Adriatica, con l'eliminazione del sovrappasso ferroviario in proseguimento di via Ascolana, e la realizzazione di nuove rotatorie in occasione degli innesti individuati nelle nuove previsioni infrastrutturali d'ambito.

Si precisa, in particolare, che per quanto riguarda il punto b) l'individuazione di una specifica sub-zona D3 di Tipo C: Insediamenti di completamento, ad attuazione diretta è derivata dalla opportunità di regolamentare quegli insediamenti verificatisi in applicazione dell'art. 34.9 delle NTA vigenti che recita:

*[34.9] Nelle more dell'approvazione di detto PP o PdL, per gli edifici e le relative aree di pertinenza - nel limite di mq 1.000 - risultanti da progetti regolarmente approvati valgono le norme dell'art. 22.*

Ed inoltre, che la necessità di comprendere nel processo attuativo unitario il previsto asse di distribuzione interna parallelo alla Ss16, escluso dalla Zona D3 nel vigente PRG, ha comportato un sensibile incremento della superficie territoriale interessata dal piano particolareggiato. Tale maggiore estensione della Zona, tuttavia, non implica un maggior carico insediativo rispetto a quanto precedentemente previsto, essendo riferibile ad un asse viario già presente nello strumento urbanistico generale ed ora compreso nel disegno del Piano Particolareggiato per permetterne l'attuabilità e l'efficacia delle previsioni.

### 3.3.b Articolazione della superficie territoriale in sub-ambiti funzionali di attuazione

A seguito delle variazioni planimetriche previste e sopra indicate, le aree comprese nel nuovo perimetro della Zona D3 si estendono su una superficie territoriale di circa Ha 17.28.82 e risultano articolate in tre sub-ambiti, come di seguito dimensionati:

AMBITO	Superfici territoriali
	mq
<b>A</b>	60.954,00
<b>B</b>	65.282,00
<b>C</b>	46.646,00
<b>SUPERFICIE TERRITORIALE TOTALE</b>	<b>172.882,00</b>

### 3.4 Modifica della normativa

Il Piano Particolareggiato prevede una specifica normativa che presenta alcune variazioni rispetto alla Norma prescritta dall'art. 34 delle NTA allegate al vigente P.R.G. del Comune di Alba Adriatica, finalizzate ad una regolamentazione più aderente allo stato dei luoghi delle aree comprese in "Zona D3" e a conferire effettualità alle potenzialità edificatorie previste.

In particolare, avendo come riferimento la nuova carta dell'uso dei suoli (Tav. C1), per quanto riguarda l'aspetto normativo il Piano Particolareggiato riscrive la norma dettata dall'art.34 nei seguenti aspetti:

- rapporto di copertura: dal 30% al 50%;
- H max: da ml. 10,00 a ml. 11,50;
- If: 0,5 mq/mq, di cui per residenze max 30% della Superficie Edificabile ammissibile, escluse le superfici destinate a magazzini posti al piano terra, comunque nei limiti del rapporto di copertura massimo, e le cabine elettriche e di decompressione del metano.

Per quanto riguarda l'aspetto normativo, quindi, l'attuazione del "Piano Particolareggiato Ss.16" è subordinata alle prescrizioni del nuovo articolo, *art.34 bis*, integrato alle NTA vigenti ed al suddetto art. 34 con l'approvazione dello stesso P.P. secondo la seguente definizione:

#### **art. 34 bis: Zona D3 - Insediamenti commerciali: Piano Particolareggiato Ss16**

*[34bis.1] In attuazione di quanto previsto dal precedente art.34, il Piano Particolareggiato Ss16 individua con apposita perimetrazione tre ambiti funzionali di attuazione destinati all'insediamento di attività commerciali ed altri usi compatibili.*

*All'interno di tali ambiti l'edificazione è regolamentata attraverso la seguente distinzione dei suoli:*

- o **D3 di Tipo A:** Insediamenti di nuova realizzazione, ad attuazione convenzionata;
- o **D3 di Tipo B:** Insediamenti di recente formazione, ad attuazione convenzionata;
- o **D3 di Tipo C:** Insediamenti di completamento, ad attuazione diretta.

*Nei suddetti ambiti di Zona sono altresì individuate le aree destinate alla viabilità e all'uso pubblico, sottoposte alle prescrizioni delle NTA, nonché quelle sottoposte a progetto unitario di intervento di cui all'art. 36.10 delle medesime NTA.*

*[34bis.2] La realizzazione degli interventi ricadenti nelle aree individuate in Zona D3 di "Tipo A - Insediamenti di nuova realizzazione ad attuazione convenzionata" è subordinata alla stipula di apposita convenzione per l'assunzione da parte dei proprietari degli obblighi relativi alla realizzazione e cessione delle urbanizzazioni e delle relative aree, come previste dal Piano Particolareggiato Ss16.*

*La suddetta convenzione dovrà interessare aree corrispondenti ad almeno ogni singolo ambito funzionale di attuazione individuato sugli elaborati del Piano Particolareggiato.*

*Sono altresì consentiti interventi su sub-ambiti della estensione pari ad almeno mq.10.000, che completino funzionalmente l'insediamento mediante la realizzazione di tutti i sottoservizi a rete previsti per il rilascio dell'abitabilità/agibilità, anche se questi dovessero ricadere in aree esterne al sub-ambito individuato.*

*L'attuazione, anche quando si realizza per sub-ambiti, avviene sempre nel rispetto del disegno urbanistico preordinato che in modo prescrittivo individua le aree destina-*

te alla realizzazione delle urbanizzazioni poste a totale carico dei privati e le aree destinate a verde pubblico, entrambe da cedersi gratuitamente al Comune una volta terminate le opere.

Nel caso di inerzia da parte dei proprietari delle aree ricadenti all'interno dei diversi ambiti nell'attuazione degli stessi, il Comune con Delibera di Giunta potrà disporre per gli ambiti perimetrati la formazione di comparti, al fine di assicurare il rispetto delle esigenze unitarie nella realizzazione degli interventi, nonché l'equa ripartizione degli oneri e dei benefici tra i proprietari interessati. A tal fine si applicheranno le disposizioni della L.R. 18/83 nel testo vigente, art. 26-Comparto, intendendo per "comparto" l'insieme delle aree ubicate all'interno dei singoli perimetri d'ambito definiti nella tavola C1, oltre a quelle necessarie per il completamento funzionale degli stessi, cioè la possibilità di poter realizzare tutte le opere occorrenti al rilascio delle agibilità dei manufatti.

[34bis.3] L'attuazione delle aree individuate e perimetrare in Zona D3 di Tipo B è subordinata alla stipula di apposita convenzione per l'assunzione da parte dei proprietari degli obblighi relativi alla realizzazione e cessione delle urbanizzazioni e delle relative aree, come previste dal Piano Particolareggiato Ss16 entro l'apposita perimetrazione di sub-ambito.

L'edificazione avverrà mediante progettazione e attuazione unitaria e sarà regolamentata dalle prescrizioni generali per gli interventi in ambito SUAR B di cui all'art. 22 delle NTA.

In alternativa è possibile ricorrere alle prescrizioni per gli interventi in ambito D3 di Tipo A, limitatamente alle superfici fondiari individuate. Intendendo con ciò che le superfici a standard e strade previste nell'ambito di intervento a progettazione unitaria convenzionato sono da intendersi già destinate all'uso pubblico e pertanto non computabili nella definizione del nuovo intervento.

[34bis.4] L'attuazione diretta delle aree individuate in Zona D3 di Tipo C può avvenire nel rispetto delle prescrizioni generali per gli interventi in ambito SUAR B di cui all'art. 22 e all'art.30 delle NTA.

[34bis.5] Nella realizzazione degli interventi sulle aree edificabili di Tipo A individuate dal Piano Particolareggia Ss.16 si applicano i seguenti parametri:

RC	Rapporto di copertura: 50% della superficie fondiaria
H	H max < 11,50
DS	- distanza dalla S.S. 16 Adriatica: m. 20,00 - distanza da strade comunali: m. 10,00
DC	H/2 con minimo di ml. 5,00
P	a) Parcheggi di pertinenza attività commerciali: - quantità necessaria al servizio della struttura per il carico e scarico merci, per il personale, ecc. e in aggiunta: o mq. 1 per ogni mq. di superficie di vendita per interventi fino a 1.000 mq. di SV ;



	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ mq. 1,1 per ogni mq. di superficie di vendita per interventi da mq. 1.001 a mq. 1.500 di SV;</li> <li>○ mq. 2,0 per ogni mq. di superficie di vendita per interventi superiori a mq. 1500 di SV</li> </ul>
	<p>b) Parcheggi di pertinenza altre destinazioni d'uso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per le residenze: 30% della SE delle residenze</li> <li>- per gli uffici: 50% della SE complessiva degli uffici</li> <li>- per le attività artigianali: 20% della SE complessiva delle attività artigianali</li> </ul>
Accessi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dalla viabilità principale: nel rispetto del codice della strada e comunque lontani da incroci e da punti nevralgici della viabilità;</li> <li>- distanza minima tra accessi e uscite veicolari dalle aree di parcheggio e viabilità principale: m. 15 per ogni 60 posti auto (ricavati dalla superficie del parcheggio diviso per 14 mq. per auto).</li> </ul>
Vp	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50% della SU commerciale</li> <li>- 15% della SU destinata a tutti gli altri usi, compresi quelli tecnici</li> </ul> <p><u>(Dotazione prevista, ai sensi dell'art.34.3 delle N.T.A., nel progetto di Piano Particolareggiato Ss16 dell'intera Zona D3 e già verificata, pertanto non dovuta nell'attuazione dei singoli interventi)</u></p>

- Al fine del rispetto delle distanze dalle strade Ds non vengono considerate le cabine elettriche e del gas a servizio dell'azienda che possono essere inglobate nella recinzione e comunque nel rispetto di ulteriori disposizioni di legge. Inoltre, per i lotti non in collegamento con la viabilità generale di PRG, il progetto edilizio dovrà contenere e garantire le previsioni d'accesso e di manovra funzionali al lotto.
- Le recinzioni non possono superare i m. 2,00 di altezza; esse non devono occludere la vista dall'esterno e non possono essere interrotte da costruzioni.
- Le destinazioni d'uso ammesse sono:
  - attività commerciali classificate come esercizi di media distribuzione nei limiti stabiliti dall'art.35 delle presenti N.T.A.;
  - n. 1 struttura della grande distribuzione, per accorpamento o concentrazione di esercizi di vicinato e medie strutture di vendita esistenti. L'insediamento deve essere compatibile con i criteri della L.R. 11/2008 e con le norme più generali di salvaguardia e di valutazione d'impatto ambientale vigenti nel contesto dell'area d'insediamento. L'assenso dell'Amministrazione comunale è soggetta al parere favorevole della Conferenza dei servizi di cui all'art. 9 comma 3 del D.Lgs. 114/98.
  - attività commerciali all'ingrosso con superficie totale maggiore di mq. 400;
  - uffici di rappresentanza e amministrativi, magazzini e depositi in misura strettamente connessa all'attività svolta;
  - residenze strettamente connesse alle predette destinazioni d'uso per un massimo del 30% della superficie edificabile ammessa;
  - strutture ricettive turistiche e per il tempo libero;
  - centri per esposizioni e congressi.



[34bis.6] In tutti i casi in cui è prescritta la realizzazione e/o cessione di aree destinate a viabilità e parcheggi pubblici, queste, una volta realizzate, dovranno essere cedute gratuitamente al Comune a cura e spese della proprietà privata prima del rilascio del permesso di costruire relativo al primo intervento edificatorio privato, oppure in ottemperanza ai termini contenuti nell'eventuale convenzione stipulata, qualora previsto. Comunque, tutte le aree destinate alla realizzazione di opere pubbliche sono sottoposte a regime espropriativo fin dall'approvazione definitiva del Piano Particolareggiato Ss.16, anche in assenza della prevista convenzione.

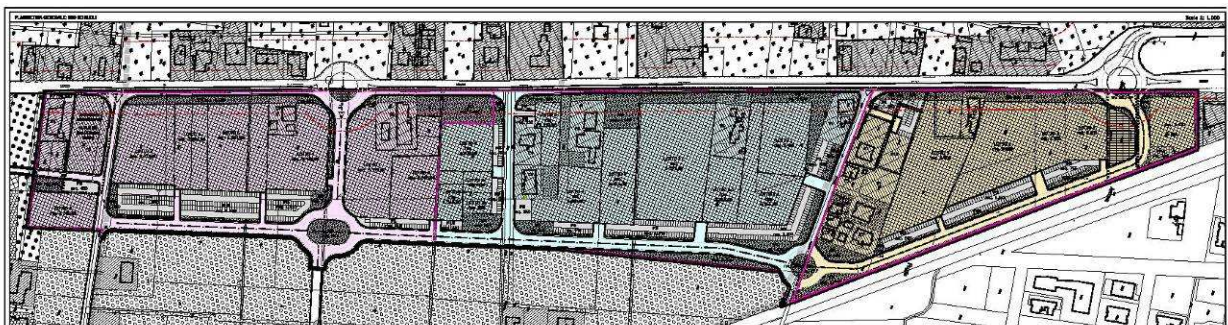
[34bis.7] Le aree comprese nel P.P. eventualmente soggette ad esproprio potranno essere cedute dal Comune in diritto di superficie oneroso e per durata non superiore agli anni cinque. Contestualmente all'atto di concessione dell'area tra il Comune e il concessionario viene stipulata una convenzione per atto pubblico con cui vengono disciplinati gli oneri a carico del concessionario e le sanzioni per la loro inosservanza.

[34bis.8] Sono in ogni caso fatte salve le enucleazioni ai sensi dell'art.34 delle NTA del PRG vigente derivanti da richieste inoltrate all'Ufficio Urbanistica e Territorio nella fase di formazione del Piano Particolareggiato Ss16, fino all'approvazione definitiva dello stesso.

[34bis.9] Comunque, tutti gli interventi dovranno rispettare i parametri edilizi previsti dal D.M. 1444/68 e, nel caso di insediamenti commerciali relativi alle medie e grandi strutture di vendita, va applicata la L.R. 11/08, come recepita nell'art.35 delle N.T.A. del vigente P.R.G.

### 3.5 Dati di previsione

A seguito dell'applicazione delle nuove previsioni e prescrizioni la zona commerciale avrà i seguenti parametri, come risultanti dall'articolazione in 3 ambiti funzionali di attuazione, distinti per superfici destinate ad urbanizzazioni ed aree destinate ad interventi privati.



Elaborato C1 - Uso dei suoli

QUADRO DI SINTESI											
AMBITO	AREE PER URBANIZZAZIONI					INSEDIAMENTI PRIVATI					
A	Strade	Standard Reperiti				Verde Privato	Superficie Fondiaria	Superficie Edificabile		Standard dovuti	
		Parcheggi	Verde e Attrezzature	Verde Pertinenza strdale	strade			Commerciale	Residenziale		
	11 657,00	6 737,00	6 320,00	0,00	11 657,00	535,00	35 705,00	9 825,55	D3	4 210,95	13 019,25
		13 057,00		0,00	11 657,00				D4	2 038,40	
									SuarB	3 304,00	
					9 553,35						
SUPERFICIE TERRITOR. 60 954,00 mq.											
SUPERFICIE FONDIARIA		Edificabile			35 705,00 mq.	36 240,00 mq.					
		Verde Privato			535,00 mq.						
STANDARD		Parcheggi			6 737,00 mq.	13 057,00 mq.					
		Verde Pubblico e Attrezz			6 320,00 mq.						
Verde Pertinenza strdiale					0,00 mq.	0,00 mq.					
STRADE					11 657,00 mq.	11 657,00 mq.					
CESSIONI						24 714,00 mq.					

AMBITO	LOTTE	URBANIZZAZIONI				INSEDIAMENTI PRIVATI							
						Parametri Urbanistici							
						Verde privato	Sup. Fondiaria	Sup. Coperta	Utilizz. Fondiaria				standard dovuti
									D3		D4	SuarB	
									IF= 0,50		IF	IF	
									di cui commerciale		di cui residenziale	turistico	residenziale
									0,50		70,00%	30,00%	0,70
									mq		mq	mq	mq
B	ZONA	n°	mq	mq	mq	mq	mq	mq	mq	mq	mq	mq	mq
	D3	1						3 465,00	1 732,50	1 212,75	519,75		1 250,87
		2a						3 855,00	1 927,50	1 349,25	578,25		1 391,66
		2b						2 315,00	1 157,50	810,25	347,25		835,72
		2c						8 575,00	4 287,50	3 001,25	1 286,25		3 095,58
		3						3 425,00	1 712,50	1 198,75	513,75		1 236,43
		4						3 005,00	1 502,50	1 051,75	450,75		1 084,81
		5						1 350,00	675,00	472,50	202,50		487,35
		6						2 605,00	1 302,50	911,75	390,75		940,41
		7a						620,00	310,00	217,00	93,00		223,82
		7b						620,00	310,00	217,00	93,00		223,82
		8						1 310,00	655,00	458,50	196,50		472,91
	ENUCLEATI	1						1 427,00	713,50			998,90	539,41
		2					450,00	1 854,00	927,00			1 297,80	700,81
		3					1 132,00	2 090,00	1 045,00			1 463,00	790,02
		4						1 130,00	565,00			791,00	427,14
		5					510,00	1 000,00	500,00			700,00	378,00
	V	1				295,00							
		2			1 165,00								
		3			205,00								
		4			575,00								
		5			695,00								
		6			262,00								
		7			365,00								
		8			2 048,00								
		9			1 678,00								
		10			300,00								
		11			1 225,00								
	P	1		517,00									
		2		2 273,00									
		3		1 345,00									
		4		440,00									
		5		360,00									
		6		130,00									
		7		95,00									
		8		440,00									
		9		380,00									
		10		220,00									
	Strade		9 531,00										
	TOTALI			6 200,00	8 518,00		2 092,00	38 646,00	19 323,00	10 900,75	4 671,75	0,00	5 250,70
			9 531,00		14 718,00	295,00		40 738,00			20 823,20		14 078,72
					24 544,00								

QUADRO DI SINTESI											
AMBITO	AREE PER URBANIZZAZIONI					INSEDIAMENTI PRIVATI					
B	Parcheggi	Standard Repenti	Verde pertinenza stradale	Strade		Verde Privato	Superficie Fondiaria	Superficie Edificabile			Standard dovuti
		Verde e Attrezzature						Commerciale	Residenziale		
	6 200,00	8 518,00	295,00	9 531,00		2 092,00	38 646,00	10 900,75	D3	4 671,75	14 078,72
				D4					0,00		
		14 718,00	295,00	9 531,00					SuarB	5 250,70	
								9 922,45			
SUPERFICIE TERRITORIALE											65 282,00 mq.
SUPERFICIE FONDIARIA		Edificabile				38 646,00 mq.					40 738,00 mq.
		Verde Privato				2 092,00 mq.					
STANDARD		Parcheggi				6 200,00 mq.					14 718,00 mq.
		Verde Pubblico e Attrezz				8 518,00 mq.					
Verde Pertinenza Stradale						295,00 mq.					295,00 mq.
STRADE						9 531,00 mq.					9 531,00 mq.
CESSIONI											24 544,00 mq.

AMBITO	LOTTI		URBANIZZAZIONI				INSEDIAMENTI PRIVATI						
			Standard			Verde Rispetto Stradale	Verde privato	Sup. Fondiaria	Sup. Coperta	Parametri Urbanistici			
			Strade	Parcheggi	Verde e Attrezz.					Utilizz. Fondiaria			
									D3	D4	SuarB		
								IF= 0,50	IF	IF			
								di cui commerciale	di cui residenziale	turistico	residenziale		
								0,50	70,00%	30,00%	0,70	0,70	
	ZONA	n°	mq	mq	mq	mq	mq	mq	mq	mq		mq	
C	D3	1					2.420,00	1.210,00	847,00	363,00		873,62	
		2					2.400,00	1.200,00	840,00	360,00		866,40	
		3					1.960,00	980,00	686,00	294,00		707,56	
		4					5.850,00	2.925,00	2.047,50	877,50		2.111,85	
		5					6.900,00	3.450,00	2.415,00	1.035,00		2.490,90	
	ENUCLEATI	1					0,00	1.450,00	725,00			1.015,00	548,10
		2					167,00	756,00	378,00			529,20	285,77
		3					0,00	1.560,00	780,00			1.092,00	589,68
		4					0,00	1.000,00	500,00			700,00	378,00
		5					0,00	625,00	312,50			437,50	236,25
		6					545,00	1.000,00	500,00			700,00	378,00
		7						870,00	435,00			609,00	328,86
		8						410,00	205,00			287,00	154,98
		9						402,00	201,00			281,40	151,96
		10						970,00	485,00			679,00	366,66
	V	1				70,00							
		2			425,00								
		3			1.446,00								
		4				197,00							
		5			1.365,00								
		6			1.070,00								
		7			165,00								
		8			655,00								
		9			282,00								
		10			320,00								
		11			305,00								
	P				425,00								
		1		1.130,00									
		2		645,00									
		3		1.675,00									
		4		755,00									
	Strade		6.431,00										
	TOTALI			4.205,00	6.458,00	267,00	712,00	28.573,00	14.286,50	6.835,50	2.929,50	6.330,10	10.468,58
		6.431,00			267,00		29.285,00			16.095,10		10.468,58	
			17.361,00										

QUADRO DI SINTESI											
AMBITO	AREE PER URBANIZZAZIONI					INSEDIAMENTI PRIVATI					
C	Strade	Standard Reperti				Verde Privato	Superficie Fondiaria	Superficie Edificabile		Standard dovuti	
		Parcheggi	Verde e Attrezzature	Verde pertinenza Stradale	Strade			Commerciale	Residenziale		
	6.431,00	4.205,00	6.458,00	267,00	6.431,00	712,00	28.573,00	6.835,50	D3	2.929,50	10.468,58
		10.663,00		267,00	6.431,00				D4	0,00	
									Suab	6.330,10	
									9.259,60		
SUPERFICIE TERRITORIALE										46.646,00 mq.	
SUPERFICIE FONDIARIA		Edificabile				28.573,00 mq.			29.285,00 mq.		
		Verde Privato				712,00 mq.					
STANDARD		Parcheggi				4.205,00 mq.			10.663,00 mq.		
		Verde Pubblico e Attrezz				6.458,00 mq.					
Verde Pertinenza Stradale					267,00 mq.				267,00 mq.		
STRADE					6.431,00 mq.				6.431,00 mq.		
CESSIONI										17.361,00 Mmq.	

Come si diceva, quindi, seguito dell'applicazione delle nuove previsioni e prescrizioni l'ambito sottoposto a Piano Particolareggiato avrà i seguenti parametri territoriali, articolati per ambiti funzionali di attuazione:

AMBITO	AREE PER URBANIZZAZIONI			Verde di pertinenza stradale	INSEDIAMENTI PRIVATI							standard dovuti	Superfici territoriali		
	Strade	Standard			verde privato	superficie fondiaria	Superficie Edificabile								
		<i>parcheggi</i>	<i>verde e attrezz.</i>				<i>commerciale</i>	<i>turistica</i>	<i>residenziale</i>						
								Enucleati (D4)	in D3	Enucleati (SUAR B)	Totale				
A	11.657,00	6.737,00	6.320,00	0,00	535,00	35.705,00	9.825,55	2.038,40	4.210,95	3.304,00	7.514,95	13.019,25	60.954,00		
B	9.531,00	6.200,00	8.518,00	295,00	2.092,00	38.646,00	10.900,75	0,00	4.671,75	5.250,70	9.922,45	14.078,72	65.282,00		
C	6.431,00	4.205,00	6.458,00	267,00	712,00	28.573,00	6.835,50	0,00	2.929,50	6.330,10	9.259,60	10.468,58	46.646,00		
TOTALI	27.619,00	17.142,00	21.296,00	562,00	3.339,00	102.924,00	27.561,80	2.038,40	11.812,20	14.884,80	26.697,00	37.566,55	172.882,00		
	27.619,00	38.438,00		562,00	56.297,20										
Tot. Aree Pubbl.	66.619,00														
Tot. Ins. Priv.					106.263,00										
St	172.882,00														

Pertanto, il Piano particolareggiato per l'attuazione della Zona D3 – Insediamenti commerciali prevede la seguente articolazione delle superfici territoriali:

○ **St** = mq. 172.882,00

○ **Aree pubbliche** = mq. 66.619 di cui:

- Strade = mq. 27.619,00
- Parcheggi = mq. 17.142,00
- Verde pubblico e attrezz.= mq. 21.296,00
- Verde di pertinenza stradale mq. 562,00

○ **Sup. int. Priv.** = mq. 106.263,00 di cui:

- verde privato = mq. 3.339,00
- superficie fondiaria = 102.924,00

○ **Superficie edificabile** = mq. 56.297,20 di cui:

- Commerciale = mq. 27.561,80
- Turistica = mq. 2.038,40
- Residenziale = mq. 26.697,00 di cui:
  - mq. 11.812,20 in D3 (30% Se ammissibile)
  - mq. 14.884,80 in aree enucleate (If = 0,7 mq/mq)

### 3.6 Verifica degli standard

Sulla base dei parametri sopra indicati, di seguito si effettua la verifica del rispetto delle previsioni al fabbisogno insediativo di aree a standard.

#### 3.6.a Verifica dotazione standard di cui al DM 1444/68

VERIFICA STANDARD DM 1444/68							
AMBITO	STANDARD DOVUTI		STANDARD REPERITI	diff	Verde pertinenza stradale	STRADE e Percorsi Pedonali	AREE PUBBLICHE
	mq		mq	mq		mq	mq
	(a)		(b)	(b-a)			
<b>A</b>	13.019,25	<	13.057,00	37,75	0,00	11.657,00	24.714,00
<b>B</b>	14.078,72	<	14.718,00	639,28	295,00	9.531,00	24.544,00
<b>C</b>	10.468,58	<	10.663,00	194,42	267,00	6.431,00	17.361,00
<b>TOTALI</b>	<b>37.566,55</b>		<b>38.438,00</b>	<b>871,45</b>	<b>562,00</b>	<b>27.619,00</b>	<b>66.619,00</b>

Dalla lettura dei dati sopra riportati si evince che a fronte di un fabbisogno complessivo di standard pari a mq. 37.566,55, il progetto individua aree a destinazione pubblica, escluse le strade, per mq. 38.438,00, con un delta positivo pari a mq. 871,45. Si può ritenere pertanto che la verifica urbanistica abbia avuto un esito positivo essendo la dotazione minima di aree a standard pienamente soddisfatta, anche valutando separatamente i singoli sub-ambiti funzionali di attuazione.

#### 3.6.b Verifica dotazione Verde Pubblico (Vp) di cui all'art. 34 bis, comma 5

Un'ulteriore verifica va condotta in relazione a quanto prescritto dall'art. 34bis.5 in merito alla dotazione minima di aree da destinarsi a Verde Pubblico (Vp) pari al 50% della SU commerciale ed il 15% della SU destinata a tutti gli altri usi, compresi quelli tecnici, e pertanto:

VERIFICA V.P. di cui all'art. 34 bis, comma 5, delle NTA				
AMBITO	S.U.		%	V.P dovuto
	uso	mq		mq
<b>A</b>	comm	9825,55	50%	4.912,78
	altri usi	9553,35	15%	1.433,00
<b>B</b>	comm	10900,75	50%	5.450,38
	altri usi	9922,45	15%	1.488,37
<b>C</b>	comm	6835,5	50%	3.417,75
	altri usi	9259,6	15%	1.388,94
<b>TOTALE FABBISOGNO VERDE PUBBLICO</b>				<b>18.091,21</b>



AMBITO	AREE PER URBANIZZAZIONI			
	Strade	Standard		Verde di pertinenza stradale
		Parcheggi	Verde Pubblico e Attrezzato	
A	11.657,00	6.737,00	6.320,00	0,00
B	9.531,00	6.200,00	8.518,00	295,00
C	6.431,00	4.205,00	6.458,00	267,00
TOTALI	27.619,00	17.142,00	21.296,00	562,00
	27.619,00	38.438,00		562,00
Tot. Aree Pubbl.	66.619,00			

Pertanto, come si evince dalla tabella sopra riportata relativa alla previsione di aree ad uso pubblico, essendo prevista una dotazione di Verde Pubblico ed Attrezzato di complessivi mq.21.296,00, anche la verifica ai sensi dell'art. 34 bis, comma 5, può considerarsi soddisfatta.

Complessivamente, infine, considerando anche l'incidenza delle cessioni relative alle strade pari a circa mq. 27.619,00 ed al verde di rispetto stradale pari a mq. 562,00, l'attuazione del Piano Particolareggiato determinerà l'acquisizione da parte del Comune di Alba Adriatica di circa mq.66.619,00 di aree destinate all'uso pubblico.

### **3.7 Opere pubbliche previste per l'attuazione della Zona D3-Insediamenti commerciali**

La previsione di spesa relativa alle opere di urbanizzazione previste, da realizzarsi nell'arco dei dieci anni di validità dello strumento di pianificazione, generalmente comporta ai fini del programma quinquennale un impegno finanziario a carico dell'Ente Comunale da soddisfare con mezzi propri, con finanziamenti della Cassa Depositi e Prestiti ed altre leggi vigenti in materia. Tuttavia, come già sottolineato, la redazione del presente Piano particolareggiato è stata orientata alla definizione di strumenti normativi in grado di integrare gli interventi pubblici necessari a conferire una qualità complessiva al sistema insediativo con interventi privati che prevedono la partecipazione di risorse private (cessioni di terreni e realizzazione diretta) per realizzare le opere di urbanizzazione necessarie.

#### **3.7.a Programma opere pubbliche**

Per quanto detto, a livello preliminare, il programma delle opere pubbliche da realizzarsi a seguito dell'approvazione del Piano Particolareggiato, prevede la realizzazione delle opere pubbliche e di urbanizzazione specificate nel seguente Programma di Opere Pubbliche, coordinato con le previsioni dell'Ufficio Tecnico comunale.

Tipologia	lunghezza	superficie	n°
	ml	mq	
Strade da realizzare / adeguare		22.524,00	
Parcheggi pubblici		17.142,00	
Pubblica Illuminazione	2.445,00		
Rete fognante acque nere	1.485,00		
rete fognante acque bianche	2.280,00		
Rete gas metano	1.675,00		
Rete idrica	1.560,00		
Rete telefonica	1.560,00		
Rete energia elettrica	1.620,00		
Marciapiedi e piste ciclopeditoni		5.095,00	
Verde Pubblico e di pertinenza stradale		21.858,00	

Si evidenzia che in via preliminare tra le opere da realizzarsi a carico dei proprietari non saranno computati gli oneri per la realizzazione delle due rotatorie previste sulla Ss.16 che, per la rilevanza di queste sulla sicurezza stradale, si ritiene essere di competenza dell'ANAS.

Inoltre, che il Piano Particolareggiato non prevede la realizzazione di opere di urbanizzazione secondaria, secondo la classificazione del DM 1444/68, in considerazione della caratterizzazione delle attività previste, prevalentemente ad uso commerciale, nonché per la presenza nelle immediate vicinanze di impianti sportivi e attrezzature di interesse comune di livello territoriale.

### 3.7.b Descrizione delle opere di urbanizzazione primarie da realizzare

#### Rete di smaltimento acque reflue

Il sistema di smaltimento delle acque reflue previsto è del tipo separato, con la distinzione in due reti delle acque nere e delle acque meteoriche. In particolare:

#### **- Rete acque nere**

La rete delle acque nere sarà realizzata con l'utilizzo di tubazioni in materiale plastico (PEAD ad alta densità), che garantiscono ottima resistenza alle azioni chimiche e meccaniche e perfetta tenuta, aventi diametri variabili tra i mm. 250 per i rami secondari ed i mm. 315 per quelli principali. Le pendenze saranno superiori al 3% in modo tale da garantire per le portate ordinarie previste velocità superiori a 50 cm/sec in grado di trasportare le parti solide presenti nei liquami. I pozzetti saranno in calcestruzzo semplice o armato in relazione alla loro profondità e ubicati ad una distanza tra loro non superiore a ml.30. I chiusini saranno in ghisa sferoidale, avente caratteristiche di leggerezza e resistenza alle azioni meccaniche e alle aggressioni chimiche. In considerazione dell'estensione della rete e dei notevoli dislivelli da superare, valutabili in circa ml. 1,40, sono previsti due impianti di sollevamento dei liquami provvisti di pompe sommerse.

Nel calcolo delle portate del sistema di smaltimento è stata assunta la quantità di 150 mc/ha x giorno, sulla base di studi sulle zone commerciali effettuati negli USA che concordano sostan-

zialmente con autori europei che derivano tali portate dalle zone residenziali, fissandole al 30% della dotazione idrica giornaliera per abitante. Conseguentemente, nel caso del collettore principale relativo agli ambiti a sud di via Abruzzo, confluyente nel collettore di via degli Oleandri, si ottiene una portata pari a circa 40 l/sec; mentre nel caso di circa 25 l/sec. Portate che, in presenza di pendenze superiori al 3%, possono essere adeguatamente smaltite con le tubazioni previste per i collettori principali. Per gli altri, invece, il diametro assunto risulta esuberante rispetto alle portate previste, ma funzionale a ridurre gli investimenti di manutenzione per intasamento.

#### - Rete acque meteoriche

In considerazione del fatto che i canali di deflusso delle acque di pioggia confluiscono tutti in cavate e/o condotte molto superficiali, al fine di mantenere alti i livelli dei fondi di fogna il sistema di raccolta delle acque meteoriche sarà realizzato con tubazioni di due tipi: con tubazioni circolari in cemento, con opportuni rinfianchi in cls, fino al diametro di cm. 100; con scatolari in cls gettato in opera dell'altezza massima di cm. 100 per portate maggiori. I collettori posti in direzione nord-sud avranno una pendenza superiore al 2%, mentre quelli in direzione ovest-est seguiranno quella naturale dei terreni.

I pozzetti di ispezione saranno anch'essi in cls, con chiusini in ghisa sferoidale, e posti tra loro ad una distanza non superiori ai ml.40.

Il dimensionamento dei canali è stato effettuato in base alle portate delle acque di pioggia determinate utilizzando la formula:  $u = C \times \psi \times J_{15} / 0,36 \text{ l/s} \times ha$

in cui:

- u = coeff. Udometrico: rappresenta la portata da smaltire in l/s per ogni ettaro di bacino
- C = valore tabellato in funzione di parametri quali superficie di bacino, volume dei piccoli invasi, intensità di pioggia, ecc.
- ψ = coefficiente di deflusso
- J<sub>15</sub> = intensità di pioggia corrispondente alla durata di 15' in mm/ora

Mediante tale formula, proposta da G. De Martino e valida per invasi fino a Ha 30, e adottando un coefficiente di deflusso prudenziale di 0,7, una pendenza media pari al 10%, una intensità oraria di 100 mm/h per piogge di 15 minuti ed il coefficiente per piccoli invasi ω<sub>2</sub> pari a 30, si ottiene un valore di coefficiente Udometrico pari a circa 130 l/e ed i seguenti valori delle portate di pioggia in funzione dell'area tributaria di ogni singolo collettore:

AREA BACINO TRIBUTARIO	PORTATA
Ettari	l/s
0,5	65
1,0	130
1,5	195
2,0	260
2,5	325
3,0	390
3,5	455
4,0	520
4,5	585
5,0	650

Utilizzando la formula di Kutter per determinare la portata e fissando la pendenza minima pari al 1% e un coeff. Di scabrezza pari a 0,35, si ottengono i seguenti valori di portata massima per i diversi diametri di tubazioni circolari in calcestruzzo:

- $\Phi 60 = 0,237 \text{ mc/s}$
- $\Phi 80 = 0,543 \text{ mc/s}$
- $\Phi 100 = 1,02 \text{ mc/s}$

Alle portate di pioggia originate nel comparto vanno aggiunte inoltre quelle relative alle cavate provenienti dai versanti collinari posti ad ovest della Ss 16ed in particolare del fosso in prossimità dell'incrocio di via Cervino che raccogliendo le acque meteoriche provenienti anche dall'autostrada A14 raggiunge valori considerevoli.

#### Rete idrica

La rete di distribuzione dell'acqua potabile sarà realizzata a cura dell'A.C.A.R. che rimarrà sua proprietaria. Tuttavia, al fine di evitare oneri derivanti da successivi interventi sul manto stradale, si è ritenuto opportuno predisporre in fase di realizzazione della viabilità le linee di alimentazione degli insediamenti conformate ad anello, a partire da via Abruzzo. Esse saranno costituite da tubazioni in polietilene AD PN25 di diametro adeguato alle portate di acqua da erogare, e dalle necessarie apparecchiature quali: saracinesche, manicotti diramazioni alle utenze con tubi del  $\Phi 25$  o  $\Phi 75$  nel caso sia necessario alimentare la rete antincendio interna, pozzetti di ispezione realizzati in cls delle dimensioni interne di cm. 120x120 con chiusini in ghisa carrabile, conformi a quelli adottati dall'Ente gestore. La profondità di posa delle tubazioni sarà superiore a cm. 120 ed il cavo riempito di sabbione o stabilizzato, come prescritto dall'Ente gestore del servizio. Si evidenzia la non sussistenza di particolari problemi di approvvigionamento per il fabbisogno idrico necessario in quanto il serbatoio di alimentazione dell'intera idrica del territorio di Alba Adriatica è ubicato sulle colline poste ad ovest della zona commerciale, in posizione ad esso baricentrica.

#### Rete di distribuzione energia elettrica

La rete di distribuzione dell'energia elettrica sarà realizzata a cura dell'ENEL che rimarrà sua proprietaria. Tuttavia, al fine di evitare oneri derivanti da successivi interventi sul manto stradale, si ritiene opportuno in fase di realizzazione della viabilità predisporre le linee principali che, derivate dalla linea in media tensione (20.000 V) ubicata in prossimità di via Abruzzo e della linea ferroviaria, alimenteranno le cabine di trasformazione della corrente in media/bassa tensione e da queste porteranno l'energia in bassa tensione agli utilizzatori finali.

Le tubazioni portacavi saranno in PVC corrugato del diametro minimo di cm. 16, poste ad una profondità superiore a ml. 0,80 in presenza di basse tensioni e ml. 1,10 nelle medie, tutte opportunamente rinfiancate con sabbia.

I pozzetti di ispezione, realizzati in cls, avranno dimensioni interne di cm. 100x100, saranno ubicati tra loro ad una distanza non superiore a ml. 50 e dotati di chiusi di ghisa carrabile.

Le cabine di trasformazione serviranno aree poste nel raggio di circa ml. 300 ed occuperanno uno spazio di ml.2,50 x 5,00 x 2,60 (h). Complessivamente sono previste in n°3 di cui 2 negli ambiti a sud di via Abruzzo ed 1 in quello a nord, salvo diverse esigenze che potrebbero in futuro emergere. Esse saranno posizionate nelle aree destinate a verde attrezzato debitamente

mimetizzate. Gli insediamenti privati le cui esigenze dovessero superare i 200 kw dovranno dotarsi di propria cabina di trasformazione da ubicarsi all'interno delle rispettive aree di pertinenza.

#### Rete di distribuzione gas

La realizzazione della rete per la distribuzione del gas metano sarà effettuata dalla società ITALGAS, concessionaria del servizio nel Comune di Alba Adriatica, che rimarrà sua proprietaria. L'erogazione anche di elevati quantitativi di metano è resa possibile da fatto che essendo la linea principale ubicata lungo la Ss. 16 Adriatica, nelle sue vicinanze è possibile realizzare una cabina di decompressione, all'incirca nella posizione indicata nella planimetria.

#### Rete telefonica e trasmissione dati

Come già accennato, nelle vicinanze dell'area è presente oltre alla rete telefonica, di proprietà di TELECOM Italia, anche una dorsale di linea a fibre ottiche posta lungo la Ss 16.

#### Viabilità e parcheggi

Il sistema interno della viabilità e dei parcheggi è costituito da un'asse principale parallelo alla Ss 16 e ad est della stessa, ed una serie di strade trasversali di collegamento.

Le carreggiate stradali saranno costituite da un sottofondo di misto di cava dello spessore di cm. 30 e da uno strato di stabilizzato di cm. 15 su cui saranno realizzati cm. 6 di binder in conglomerato bituminoso a masse aperte e cm. 3 di tappetino di usura in conglomerato bituminoso a masse chiuse.

I marciapiedi saranno realizzati con cordoli in travertino della sezione di cm. 15 x 25 posti su apposita fondazione in cls, sottofondo in stabilizzato da cm. 15, massetto in cls dello spessore di cm. 15 e pavimentazione in porfido ad opera incerta.

I parcheggi pubblici ubicati lungo le strade sul lato adiacente alle aree interessate dagli insediamenti avranno le stesse caratteristiche della sezione stradale e gli stalli avranno le dimensioni canoniche di ml. 2,50 x 5,00.

Per garantire un'adeguata funzionalità del sistema viario sono previste due rotatorie di innesto sulla Ss 16 adriatica: una in sostituzione dell'attuale incrocio di via Ascolana, una all'innesto del principale asse di collegamento ovest-est di nuova previsione, in corrispondenza del palazzetto dello sport. Entrambe le rotatorie avranno le seguenti caratteristiche minime:

- raggio interno di ml. 15,00 ed esterno di ml. 25;
- corsie con una larghezza di ml. 10,00;
- marciapiedi laterali con una larghezza di ml.150 e con altezza superiore a cm.20;
- raccolta di acque piovane realizzata mediante apposite bocche di lupo ricavate sui cordoli del marciapiede con pozzetti di ispezione e griglie poste sul piano di calpestio del marciapiedi e coperti con chiusino di ghisa carrabile;
- zanella di cm. 50 posta tra il bordo del ciglio bitumato ed il marciapiede, con pendenza di cm. 5 verso l'interno del marciapiede stesso;
- corona interna con larghezza di ml.1,50 ed altezza massima di cm.5 dal piano viabile;
- area interna decorosamente sistemata ed illuminata;
- impianto di pubblica illuminazione eseguito con corpi illuminanti su pali installati sul marciapiede esterno, lontano dal piano viabile.

### Pubblica illuminazione

L'impianto di pubblica illuminazione sarà realizzato utilizzando pali in acciaio zincato a caldo, rastremati dritti, dell'altezza fuori terra variabile da ml. 10 a ml. 12 a seconda della larghezza della strada servita, fissati su blocchi di fondazione in cls delle dimensioni di ml. 1,00x1,00x1,00 e posti tra loro ad una distanza non superiore a ml. 25 in modo da garantire una uniformità di illuminamento ne rispetto delle norme. Le armature stradali saranno del tipo cut-off chiuso con coppa in polycarbonato e corpo in alluminio pressofuso e lampada al sodio ad alta pressione da 250 w, completa di tutti gli accessori quali: accenditori, condensatori, ecc.

Le linee elettriche di alimentazione di tipo trifase o monofase saranno realizzate con cavi unipolari o multipolari in rame, isolati in gomma con guaina in PVC. La linea di terra sarà in corda di rame nudo elettrolitico della sezione minima di mmq 16 posta entro tubazione rigida o flessibile in PVC del diametro minimo di mm. 63 e pozzetti in cls posti in corrispondenza di ogni palo e nei cambiamenti di direzione della linea. All'interno di questi saranno posti i picchetti di terra in acciaio ramato o zincato e realizzate le derivazioni di alimentazione dei singoli pali, isolate nei punti di giunzione con le linee principali mediante muffole.

I quadri elettrici saranno posizionati in punti baricentrici e dotati di interruttori automatici differenziali e magnetotermici di adeguata portata e sensibilità, in grado di interrompere la corrente in caso di funzionamenti anomali (cortocircuiti, sovraccarichi, ecc.) e garantire la sicurezza degli utenti in caso di contatti diretti o indiretti con parti in tensione. Le linee alimentate dovranno avere una lunghezza massima e sezioni tali da causare una caduta di tensione massima inferiore al 5%. Conformemente a quanto raccomandato dal C.I.E. per la determinazione delle altezze e delle interdistanze dei pali e di tipo e potenza delle lampade, considerata la destinazione commerciale della zona, si è assunto un livello di illuminamento minimo sul piano stradale pari a 15-20 lux e un grado di uniformità pari a 0,4 utilizzando la seguente formula:

$$\Phi = \frac{E \times H \times L}{\eta_u \times \eta_m}$$

in cui:

$\Phi$  = flusso della lampada in lumen

E = illuminamento medio in lux

H = altezza fuori terra del palo in metri

$\eta_u$  = coefficiente di utilizzazione

$\eta_m$  = coefficiente di manutenzione

Pertanto, ponendo indicativamente L = 25, H = 12, E = 20lux,  $\eta_u = 0,3$  e  $\eta_m = 0,85$ , si ottiene un flusso  $\Phi = 23.530$  ottenibile con una lampada da 250 w a vapori al sodio ad alta pressione.

### Verde pubblico e attrezzato, e di pertinenza stradale

Le aree a verde pubblico e attrezzato e quelle di pertinenza stradale presenti nella zona commerciale saranno realizzate a cura del privati e successivamente cedute gratuitamente al Comune. Esse saranno attrezzate con essenze arboree autoctone, panchine, cestini portarifiuti e lampioni di illuminazione, oltre a percorsi ciclopedonali.

Si precisa che le aree a verde (Vn) previste lungo le sedi stradali, sono aggiuntive rispetto ai marciapiedi compresi nella sezione stradale e destinate alla realizzazione del sistema di piste ciclopedonali a servizio dell'intero ambito. Pertanto le stesse sono state computate quali aree a standard di previsione.



### **3.8 Previsione di massima dei costi per la realizzazione degli interventi**

Per quanto riguarda la previsione della spesa che occorre affrontare per la realizzazione degli interventi previsti dalla variante nell'apposito elaborato D3\_Programma Opere Pubbliche si è operato un calcolo sommario con valutazione riferita ai costi presunti in fase di immediata attuazione che andranno necessariamente aggiornati o adeguati in ragione del tasso ufficiale di sconto della Banca d'Italia a partire dalla data di adozione della stessa.

Nel dimensionamento generale del fabbisogno finanziario per l'attuazione delle previsioni di Piano Particolareggiato si è fatto riferimento a costi parametrizzati, determinati secondo le tipologie di intervento facendo riferimento ai prezzi unitari applicati nella Regione Abruzzo, desunti dal prezziario informativo delle opere edili pubblicato dalla Consulta Regionale Costruttori Edili Abruzzesi e, per le voci in questo non comprese, sulla base di specifiche indagini di mercato che hanno tenuto conto anche di interventi analoghi già realizzati.

La predisposizione del quadro economico delle opere di urbanizzazione è stata rapportata al livello di progettazione preliminare ed alla specifica tipologia e categoria degli interventi.

E' bene ribadire che l'attuazione del Piano Particolareggiato Ss16 " Zona D3 – Insediamenti Commerciali" è demandato in primo luogo all'iniziativa dei soggetti proprietari privati, che a tal fine sono deputati ad assumere a proprio carico tutte le spese necessarie alla realizzazione delle opere pubbliche previste. Pertanto, gli importi delle opere e delle lavorazioni determinati per singolo ambito sono utili a stabilire le adeguate garanzie di una puntuale e corretta attuazione del programma in sede di stipula della convenzione prevista.

Nel caso in cui, invece, il Comune di Alba Adriatica fosse chiamato a realizzare le suddette opere in via sostitutiva, per la qual cosa si renderà necessaria l'approvazione del Disciplinare del Piano Particolareggiato d'Ufficio con il quale si disporranno le modalità di attuazione dello stesso, l'elaborato D3\_Programma Opere Pubbliche prevede appositi Quadri economici, per ambiti e complessivo, che comprendono tutte le spese e gli oneri relativi al perseguimento delle finalità, coerenti con la rilevanza dell'intervento costruttivo.

Come si diceva, quindi, sulla base delle spese per la realizzazione degli interventi è stato determinato il seguente Quadro Tecnico Economico riassuntivo, comprensivo delle somme a disposizione della stazione appaltante per far fronte alle spese generali e agli oneri connessi.

QUADRO ECONOMICO GENERALE			
		Importi parziali	Importi totali
		in EURO	in EURO
<b>A</b>	<b>Lavori</b>		
A1	Importo per l'esecuzione dei lavori	€ 2.461.573,50	
A2	Importo per l'attuazione dei piani di sicurezza	€ 129.556,50	
	<b>Importo dei lavori</b>	€ 2.591.130,00	<b>€ 2.591.130,00</b>
<b>B</b>	<b>Somme a disposizione della stazione appaltante</b>		
B1	Lavori in economia, esclusi dall'appalto (2%)	€ 0,00	
B2	Rilievi, accertamenti e indagini (1% di A)	€ 25.911,30	
B3	Allacciamenti	€ 12.955,65	
B4	Imprevisti (2% di A)	€ 51.822,60	
B5	Acquisizione aree o immobili	€ 666.190,00	
B6	Accantonamento art.92 DLgs 163/2006 (1% di A)	€ 25.911,30	
B7	Spese tecniche e generali (10% di A+B1+B4)	€ 264.295,26	
B8	Spese per piani e coordinamento sicurezza (DM 44/91) (3%)	€ 79.288,58	
B9	Spese per attività di consulenza o di supporto (0,3%)	€ 7.773,39	
B10	Spese per commissioni giudicatrici (0,2%)	€ 5.182,26	
B11	Spese per pubblicità e per opere artistiche (1%)	€ 25.911,30	
B12	Spese per accertamenti, verifiche tecniche, collaudi (0,5%)	€ 12.955,65	
B13	Contributi previdenziali (4% di B2+B7+B8)	€ 14.779,81	
B14	I.V.A. sui lavori ( 10% di A+B1+B4)	€ 264.295,26	
B15	I.V.A. sulle competenze (21% di B2+B7+B8+B9+B10+B12+B13)	€ 86.139,11	
	<b>Importo somme a disposizione</b>	€ 1.543.411,47	<b>€ 1.543.411,47</b>
<b>C</b>	<b>IMPORTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO</b>	€ 4.134.541,47	<b>€ 4.134.541,47</b>

Pertanto, l'importo onnicomprensivo delle OPERE PUBBLICHE utili all'attuazione dell'intera Zona Commerciale oggetto del presente Piano Particolareggiato è stimabile in:

**€ 4.134.541,47**

## ▪ PARTE QUARTA: Elaborati e allegati

### ***4.1 Elaborati e allegati grafici***

Di seguito si riporta l'elenco degli elaborati cartografici fuori dal presente testo:

- Elaborato A: Relazione Generale e Norme Tecniche di esecuzione
- Elaborati B: Analisi territoriale e dello stato dei luoghi
  - o B1. Inquadramento territoriale e urbanistico
  - o B3. Stato di attuazione delle previsioni urbanistiche e individuazione degli insediamenti esistenti
  - o B3. Studio della viabilità
  - o B4. Individuazione catastale delle proprietà comprese nel P.P.
- Elaborati C: Progetto di Piano
  - o C1. Suddivisione delle aree in sub-comparti funzionali di attuazione e destinazione d'uso dei suoli
  - o C2. Schema planivolumetrico
- Elaborati D: Urbanizzazioni
  - o D1. Individuazione catastale delle aree pubbliche
  - o D2. Schemi grafici delle urbanizzazioni
    - D2.a\_ Rete viaria e pubblica illuminazione
    - D2.b\_ Reti fognanti
    - D2.c\_ Reti sottoservizi ( idrica, elettrica, telefonica e gas)
    - D2.d\_ Particolari delle reti
  - o D3. Programma Opere Pubbliche e Calcolo sommario della spesa



**Studio MDA Architetti Associati**

arch. Lucrezia SCIOSCIA