



COMUNE DI:

PROVINCIA:

ALBA ADRIATICA

TERAMO

PROGETTO:

VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE  
PER L'ATTUAZIONE DELLA "ZONA D2"

COMMITTENTE:

AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI ALBA ADRIATICA

OGGETTO:

Relazione generale dello stato di fatto e di variante

ELABORATO

A

DATA:

Novembre 2009

PROGETTISTA:

Il Tecnico incaricato

Collaboratori

Dott. Arch. Marco D'Annuntiis

Ing. Cinzia Pulcini



**Studio MdA**

architetti associati

VISTI:

Adottata con Determina del Commissario Prefettizio

n°15 del 25.03.2008

Approvata Definitivamente con Delibera Consiglio Comunale

n°48 del 30.11.2009



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

VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE  
PER L'ATTUAZIONE DELLA "ZONA D2"

RELAZIONE GENERALE  
DELLO STATO DI FATTO  
E DI VARIANTE

*Novembre 2009*



## 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 .....	11
1.4 Piani e programmi.....	15
▪ PARTE SECONDA: Ricognizione dello stato di fatto .....	19
2.1 Identificazione dell'ambito.....	19
2.2 Previsioni attuali .....	19
2.3 Stato di attuazione delle previsioni di P.R.G. ....	22
▪ PARTE TERZA: Il Progetto di Variante.....	25
3.1 Considerazioni generali.....	25
3.2 Elementi della variante al PRG .....	25
3.3 Opere pubbliche previste nel triennio.....	29
▪ PARTE QUARTA: Elaborati e allegati.....	33
4.1 Elaborati e allegati grafici.....	33



## ▪ Premessa

La presente relazione illustra il progetto di variante al P.R.G. vigente finalizzato a dare concreta attuazione delle previsioni di PRG relativamente alla *Zona D2 – Insediamenti artigianali e commerciali compatibili con la residenza*, attualmente regolamentata dall'art. 33 delle NTA allegate.

La variante consegue uno studio appositamente redatto per individuare le possibili soluzioni dei problemi che si frappongono alla completa attuazione di questo ambito urbanistico strategico per lo sviluppo dell'intero Comune.

Come vedremo, infatti, nonostante la loro felice localizzazione e l'interessante mix funzionale previsto, 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 di Variante, quindi, muovendo da una ricognizione dello stato dei luoghi e dell'attuazione delle previsioni di Piano, si propone 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 progetto di Variante:

La **prima** è relativa alla presentazione dell'ambito di studio e 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 riconfigurazione 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.



## ■ 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 oggetto di studio, desunta da indagini e previsioni già esistenti, utile a cogliere i diversi livelli di relazioni che lo coinvolgono nel sistema ambientale complessivo.

### ***1.2 Caratteri ambientali***

L'ambito territoriale oggetto di studio è 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.

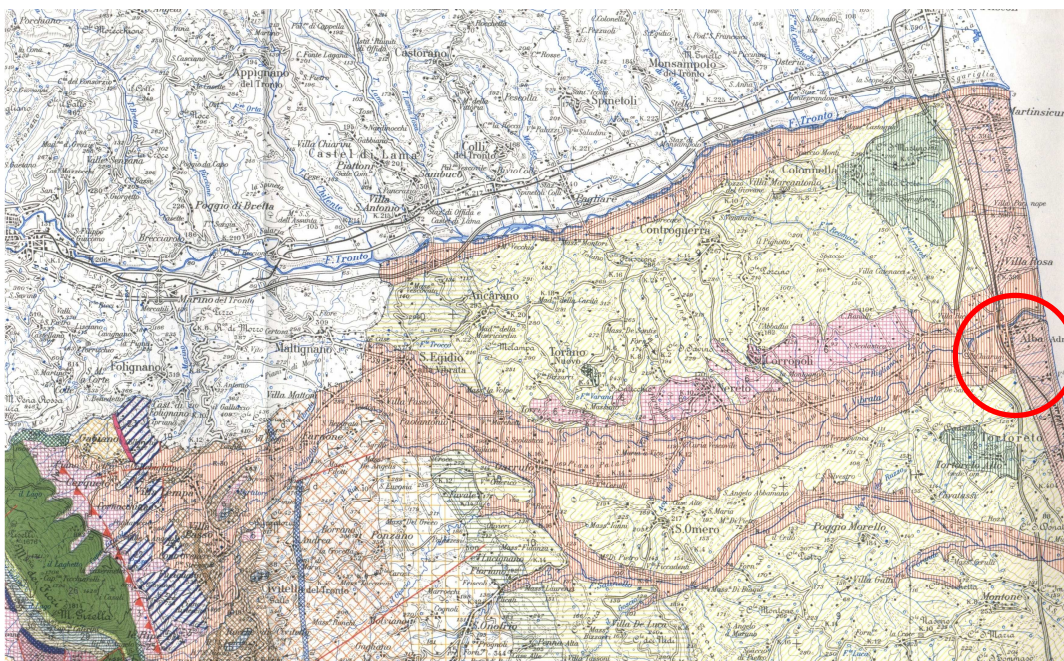
Nel complesso la Val Vibrata corrisponde ad un sottosistema, fortemente identificato caratterizzato da un certo grado di omogeneità che investe la struttura geomorfologica del territorio, le vicende storiche, l'organizzazione delle circoscrizioni politico-amministrative e il contesto economico e sociale. 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.



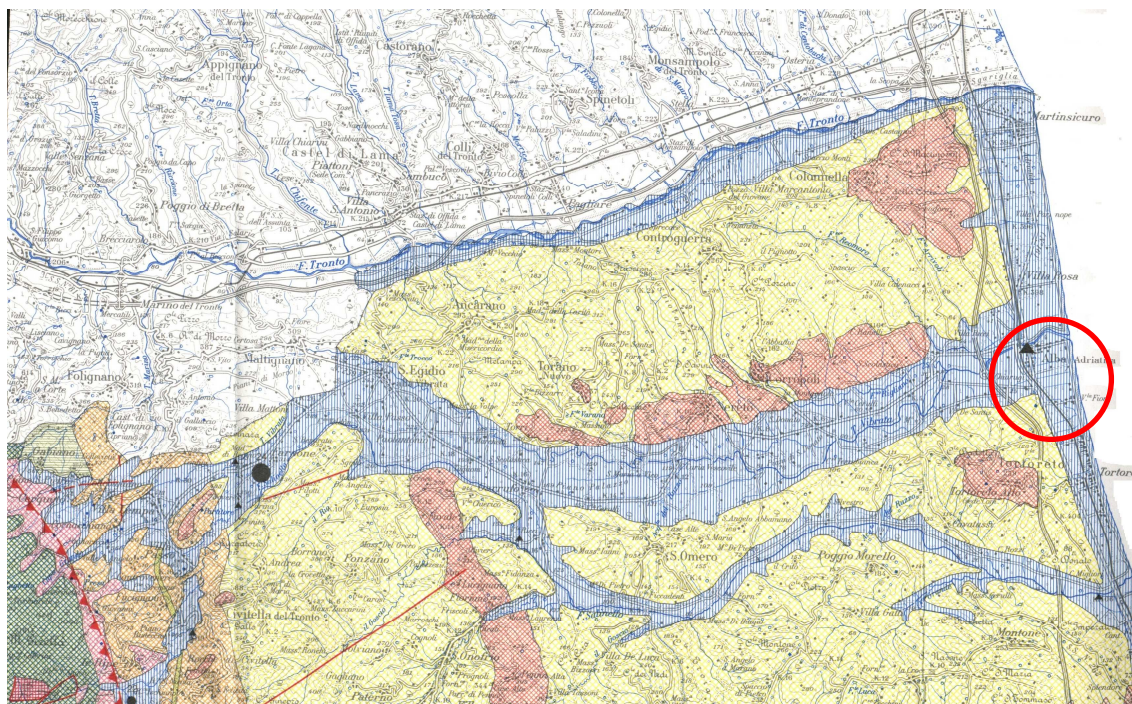
Carta geologica dell'ambito territoriale (tratta dal P.T.P. della Provincia di Teramo)

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.

### 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.

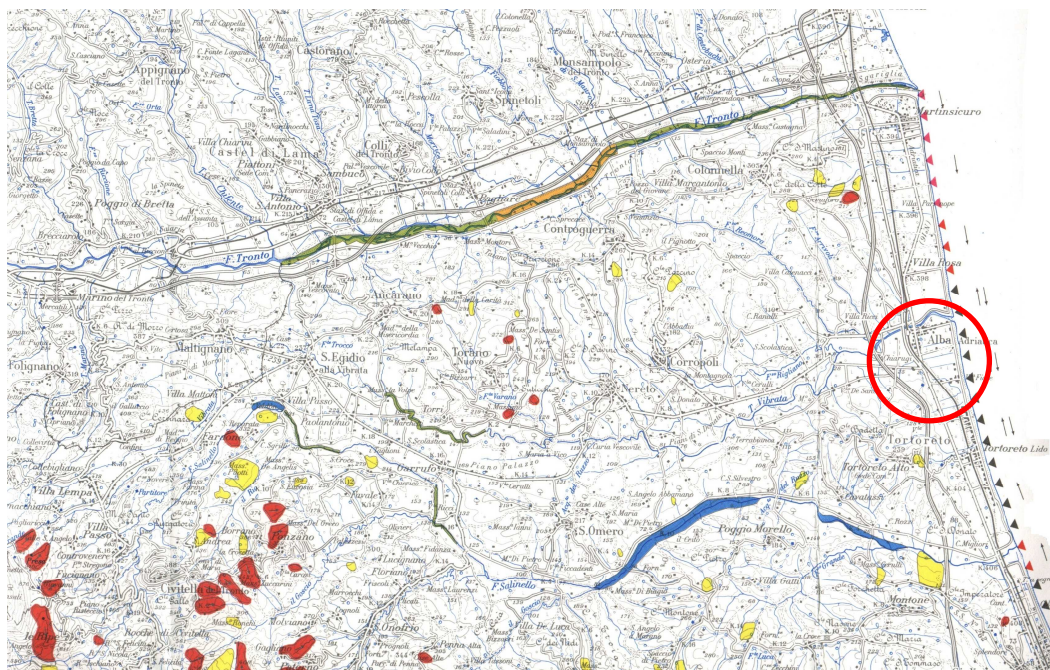


Carta idrogeologica dell'ambito territoriale (tratta dal P.T.P. della Provincia di Teramo)

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.

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 imponenti 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.



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

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 immediatamente a sud del T. Vibrata su cui sorge l'abitato di Alba Adriatica, esse ricadono in gran parte in ambiente geologico di spiaggia, frammisto a depositi alluvionali di foce.

Dal punto di vista geomorfologica 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.

### 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

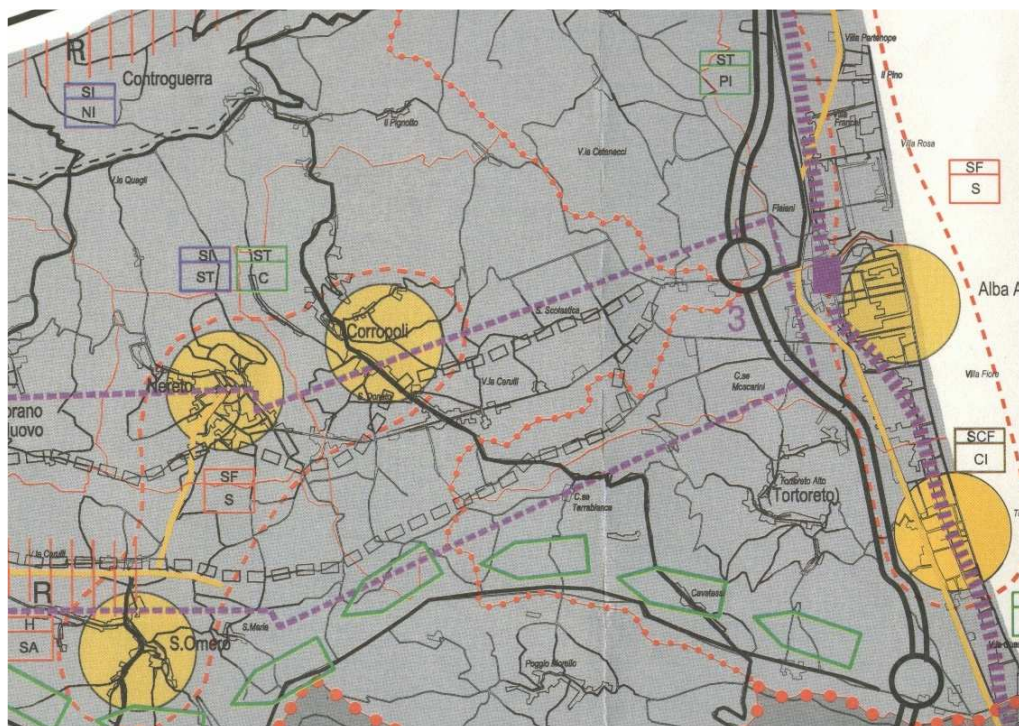
dell'urbanizzazione diffusa, la tendenza all'edificazione minuta lungo le strade, lo sviluppo veloce e dinamico dei territori costieri e dei fondovalle "industriali".

### 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".



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

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.

### **3.2 a 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. Le infrastrutture, infatti, non solo si configurano attualmente come interventi settoriali, sconnessi dai piani urbanistici e territoriali, ma appaiono sempre più separate dal controllo qualitativo e dall'identità dei suoli. Da ciò deriva la crescente convergenza sull'idea secondo la quale la qualità del territorio dipende sempre di più dall'efficienza del suo sistema infrastrutturale, delle sue reti di comunicazione e dei suoi nodi, misurata sulla capacità di interagire con le specificità contestuali.

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 assommano 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;*

Va ribadito che il principale asse territoriale vallivo, la strada statale 259 della Val Vibrata, è oggetto di previsioni per la ristrutturazione ed il potenziamento da parte di molteplici strumenti di

programmazione regionale e provinciale (Quadro di Riferimento Regionale, Piano Regionale di Sviluppo, Piano Territoriale della Provincia di Teramo, PRUSST Abruzzo-Marche). Il programma di potenziamento della statale prevede la realizzazione di tratti in variante all'attuale tracciato.

Lo strumento di programmazione provinciale, nonché il PRUSST Abruzzo-Marche, prevedono inoltre il completamento della cosiddetta Mezzina, strada di collegamento longitudinale tra il fiume Tordino e il fiume Tronto. Tale programma consiste nella realizzazione di un nuovo tracciato (Villa Camera – Garrufo – Ancarano – Castel di Lama) che trova continuità d'azione verso Nord, ove le previsioni del PTP della provincia di Ascoli prevedono un radicale rafforzamento di tali collegamenti, con specifico e importante ruolo territoriale.

### **3.2 b 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, Martinsicuro 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 della nuova zona artigianale di Alba Adriatica e la previsione della Zona artigianale -commerciale oggetto del presente studio, tutte poste in prossimità della SS 259, delineano un sistema insediativo continuo caratterizzato da una forte integrazione tra usi residenziali, produttivi e commerciali.

## **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:

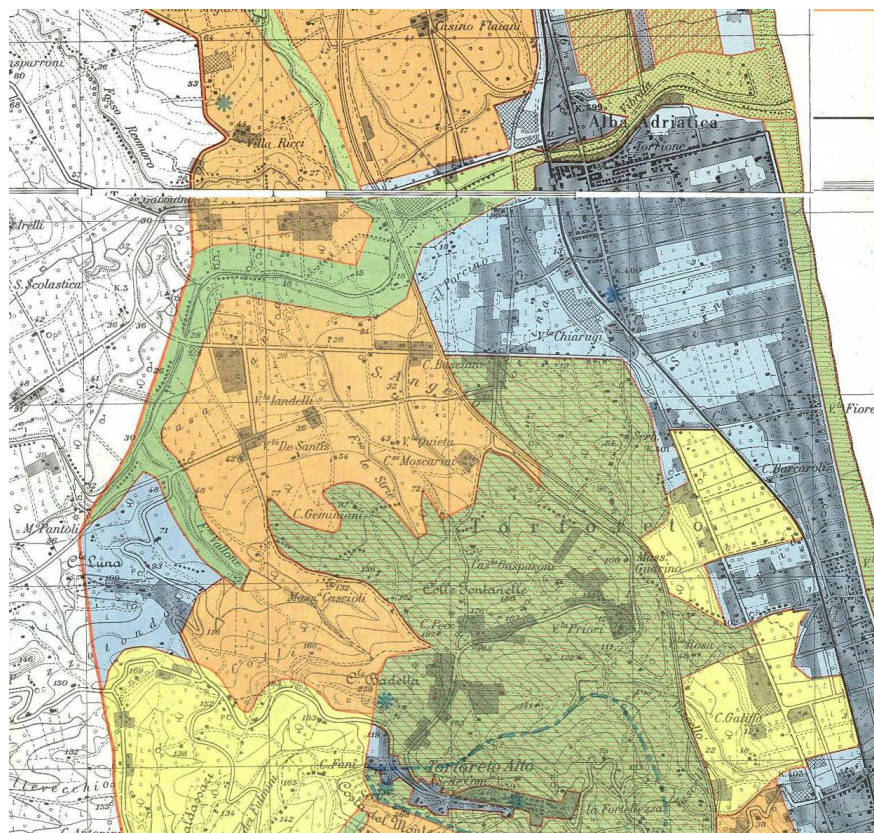
- *La tutela dell'ambiente;*
- *L'efficienza dei sistemi urbani;*

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;*
- *miglioramento delle direttrici viarie S. Egidio alla Vibrata - Alba Adriatica;*
- *potenziamento dei sistemi insediativi minori;*
- *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 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 classificazione di Zona D Trasformabilità a regime ordinario che rinvia alla regolamentazione degli usi e delle trasformazioni previste dagli strumenti urbanistici ordinari. A tal proposito è opportuno rilevare che con DPGR n°19 del 08.02.2000 è stato rettificato il recepimento del P.R.P. in ordine alla perimetrazione del Progetto Unitario Zona D2 Comparto 5b in via Veneto-Via 1°maggio.

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:

- 
- 16

- 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.

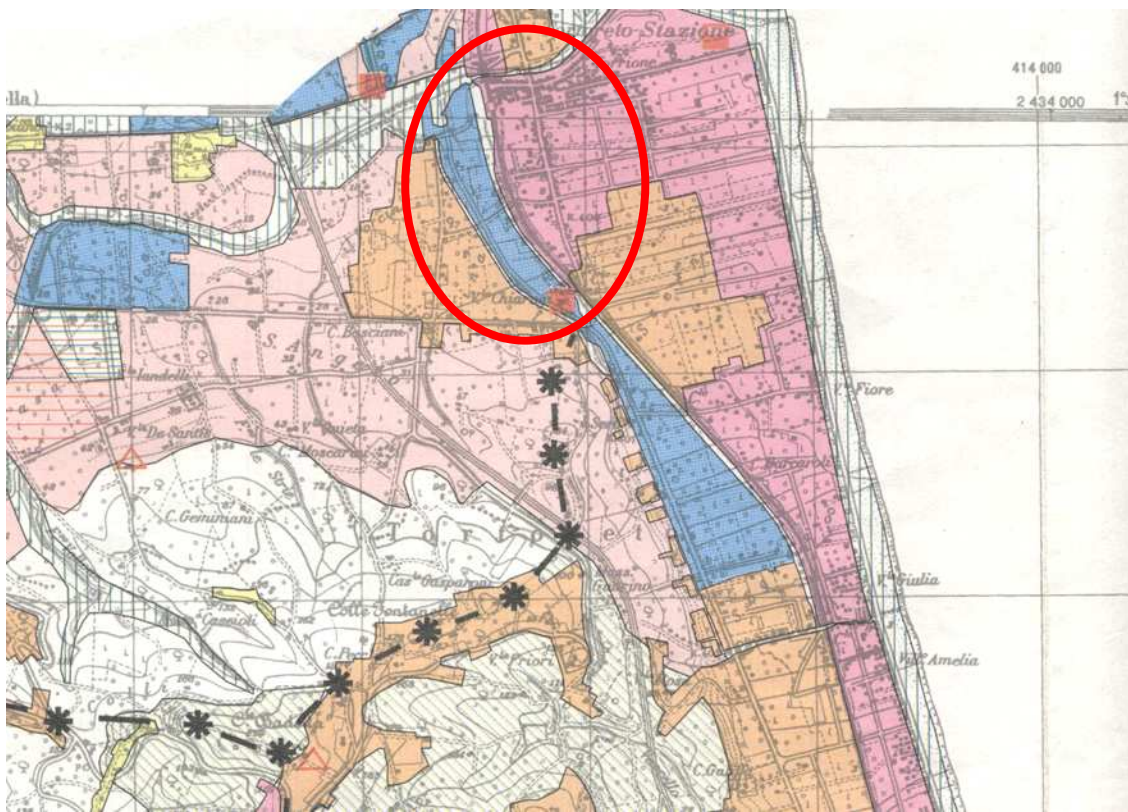
In particolare, il P.T.P della Provincia di Teramo individua le aree di interesse in Zona "INSEDIAMENTI MONOFUNZIONALI" sottoposta all'art. 19 delle allegate N.A.

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.*

*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.*



*Stralcio del P.T.P. della Provincia di teramo*

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.

## ▪ 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.

### 2.2 Previsioni attuali

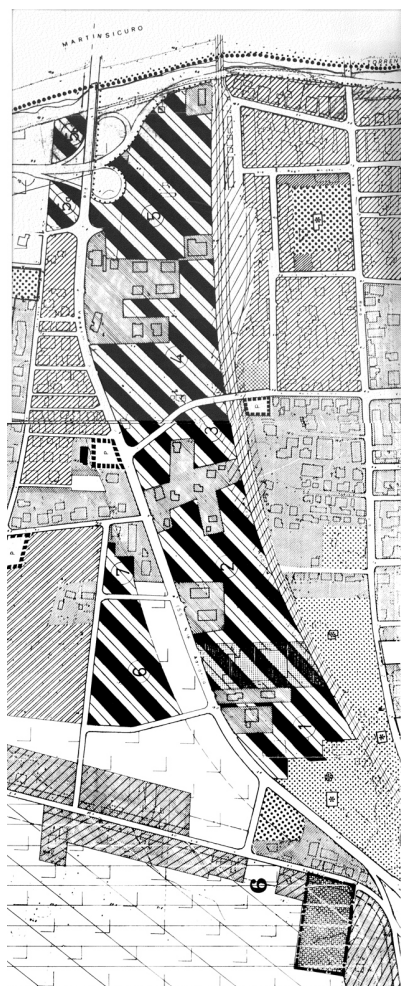
L'ambito sottoposto a variante è localizzato lungo la S.s. Adriatica nel tratto che va dal Fiume Vibrata all'innesto con via Ascolana. Si estende su una superficie territoriale di circa 13 ettari, in gran parte compresi tra la ferrovia adriatica a la strada statale e per circa 2,5 ha ad ovest della SS adriatica.

In particolare, le aree destinate a "Zona D2" si presentano frammentate e compresibili in una fascia irregolare arcuata con il lato maggiore di circa 1 km disposto in senso nord-sud ed i lati minori coincidenti a nord con la sponda del fiume Vibrata per circa ml. 230 e a sud con aree agricole ed una villa monumentale per circa ml. 340.

Il territorio presenta una morfologia sostanzialmente pianeggiante.

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

Per quanto riguarda l'aspetto relativo ai collegamenti, come si diceva, l'ambito risulta particolarmente infrastrutturato essendo dislocato lungo la Strada Statale Adriatica, all'incrocio di questa con la "viabilità primaria provinciale" costituita dalla S.s. 259, in prossimità del nodo autostradale Val Vabrata e contermina alla stazione ferroviaria di Alba Adriatica.



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

### 2.2.1 Destinazione d'uso dei suoli

L'attuale destinazione delle aree a Zona D2- Insediamenti Artigianali e Commerciali Compatibili con la residenza è regolata dalle prescrizioni dell'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione allegate al PRG.

In particolare il suddetto art. 33 prescrive quanto segue:

#### **art.33**

#### **Zona D2 – Insediamenti artigianali e commerciali compatibili con la residenza**

[33.1] Il PRG individua comparti d'intervento che potranno essere attuati mediante:

- Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica;
- Progetto Edilizio Unitario.

[33.2] Nella realizzazione dei comparti occorre definire:

- la suddivisione dei lotti;
- la viabilità di accesso (concordata con l'Amministrazione Comunale nel caso di iniziativa privata);
- i parcheggi pubblici (PP) nella quantità del 10% della superficie territoriale di ogni comparto (concordati con l'Amministrazione Comunale nel caso di iniziativa privata).

La viabilità e i parcheggi pubblici, una volta realizzati, dovranno essere ceduti gratuitamente al Comune prima del rilascio del certificato di abitabilità/agibilità del primo fabbricato realizzato.

[33.3] Nel caso d'inerzia nell'attuazione dei comparti per oltre un quinquennio, su richiesta dei proprietari di aree accorpate con superficie minima di mq. 10.000, la Giunta Comunale può approvare la formazione di sub-comparti una volta verificata l'attuabilità della parte residua del comparto (anche inferiore a mq. 10.000). Per l'attuabilità delle aree residue a seguito di sub-compartimentazione, una volta definito e garantito quanto previsto al precedente comma [33.2] (viabilità e parcheggi pubblici oltre ad altre eventuali opere di urbanizzazione necessarie), si intende la possibilità di individuare almeno un lotto regolare capace di contenere una costruzione con una SC di almeno mq. 200.

[33.4] Nella zona sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

- attività artigianali;
- attività commerciali;
- residenze e uffici strettamente connessi alle predette destinazioni d'uso.

[33.5] La SE complessiva delle residenze e degli uffici all'interno del comparto o del sub comparto non potrà essere superiore al 30% della SE totale di progetto.

[33.6] Per gli edifici esistenti con le relative aree di pertinenza determinate dividendo la SE esistente per l'indice 0,9 si applicano le norme del precedente art. 22 (Zona A - Struttura urbana: adeguamento e ristrutturazione - Disciplina degli interventi all'interno della struttura urbana su edifici esistenti).

[33.7] Per l'attuazione dei comparti ed eventuali sub comparti si applicano i seguenti indici e parametri:

a) In presenza di:	ATTIVITÀ ARTIGIANALI; ATTIVITÀ COMMERCIALI CLASSIFICABILI COME "ESERCIZI DI VICINATO" (EV); ATTIVITÀ ARTIGIANALI E COMMERCIALI CLASSIFICABILI COME "ESERCIZI DI VICINATO":
UF	0,7 – Sono escluse dal computo della SE le cabine elettriche e di decompressione del metano
IO	0,50
H	m. 7,50
DF	m. 10
DC	m. 5
P	Parcheggi di pertinenza: <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 commerciali: 50% della SE complessiva delle attività commerciali</li> <li>- per le attività artigianali: 50% della SE complessiva delle attività artigianali</li> </ul>

b) Per l'intero intervento in presenza di:	ATTIVITÀ COMMERCIALI CLASSIFICABILI COME "MEDIE STRUTTURE DI VENDITA" (MS)
RC	Rapporto di copertura = 40% della SF
H	m. 7,50
DC	m. 10,00
P	a) Parcheggi di pertinenza attività commerciale - esclusi quelli al servizio della struttura per carico e scarico merci, personale, ecc., che dovranno essere opportunamente dimensionati: <ul style="list-style-type: none"> <li>- mq. 1 per ogni mq. di superficie di vendita per interventi fino a 1.000 mq. di SV;</li> <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> b) Parcheggi di pertinenza altre destinazioni d'uso: <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: 50% della SE complessiva delle attività artigianali</li> </ul>
Accessi	dalla viabilità principale: nel rispetto del codice della strada e comunque lontani da incroci e da punti nevralgici della viabilità; 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).

### **2.2.2 Urbanizzazioni**

In considerazione dello strumento del Comparto prescritto per l'attuazione delle previsioni di Zona D2- Insediamenti Artigianali e Commerciali compatibili con la residenza, il P.R.G. vigente non prevede all'interno delle aree individuate opere di urbanizzazione di competenza pubblica, tranne che di due tratti di nuova viabilità di connessione con gli insediamenti residenziali ad ovest della Ss 16. Per quanto riguarda la viabilità di carattere territoriale, invece, si rileva a nord delle aree di interesse la previsione di uno svincolo sulla Ss 16 di una nuova Ss 259, in prossimità del Vibrata, nonché il tracciato del sovrappasso ferroviario.

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

Gli elaborati B.2 ( Analisi territoriale dello stato dei luoghi: verifica dello stato di realizzazione delle opere di urbanizzazione) e B.3 (Ricognizione dello stato di fatto: 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 dell'attività insediativa.

### **2.3.1 Stato di infrastrutturazione delle aree**

Dalla ricognizione effettuata è stato verificato che nessuna delle pur limitate opere pubbliche previste dal P.R.G. sono state realizzate.

In particolare:

- *lo svincolo della nuova Ss259 sulla Ss16 è stato già sostituito da una rotatoria all'innesto della attuale Ss.259, stando a significare la cancellazione dalla programmazione territoriale dello svincolo in oggetto;*
- *le due strade di connessione tra la ss.16 e le aree residenziali a sud-ovest delle aree artigianali, pur se ormai indispensabili, non sono ancora oggetto di alcun programma di investimento comunale.*

Tuttavia, è stato altresì riscontrato che all'interno delle aree costituenti la Zona D2 è presente un livello minimo di urbanizzazione dovuto alla frammistione di tali aree con le zone di completamento residenziale che hanno favorito nuovi insediamenti serviti mediante il prolungamento delle reti esistenti ad opera dei singoli privati.

Da quanto detto deriva un quadro dello stato di infrastrutturazione delle aree in zona D2 non razionale, generalmente insufficiente, disarticolato e frammentario, che necessita di un progetto unitario che ridefinisca completandolo il disegno delle opere a rete attraverso la previsione di nuove e di adeguamenti a quelle esistenti.

Tale progetto di riassetto infrastrutturale della Zona D2 affronta e risolve le seguenti questioni:

- *la definizione di una viabilità interna alternativa alla Ss. 16 capace di ricucire le strade esistenti;*
- *l'adeguamento delle urbanizzazioni esistenti necessario a raggiungere un sufficiente standard funzionale e qualitativo;*
- *la definizione di una soluzione adeguata all'innesto della viabilità proveniente dal nuovo quartiere residenziale ad ovest della Ss 16, attraverso alcune aree in Zona D2;*
- *eliminazione del tracciato della variante alla Ss 259, resosi inutile a seguito delle nuove previsioni e realizzazioni di livello sovracomunale.*

### 2.3.2 Stato di attuazione delle previsioni insediative

Lo stato di attuazione delle previsioni insediative riguardanti la Zona D2 oggetto del presente studio ha riguardato tre aspetti principali:

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

Nella tavola B.3 sono individuate le aree già insediate, quelle non insediate e due ambiti interessati da progetti unitari di intervento approvati ma non ancora attuati. Dalla lettura della mappa risulta evidente come le attività insediate si siano localizzate in prossimità delle infrastrutture esistenti a servizio delle zone di completamento residenziale, configurando un singolare mix funzionale. Al contrario, la maggior parte delle aree prospicienti la Ss 16 ad una prima lettura risultano stranamente non insediate, se considerate rispetto ai tipici fenomeni localizzativi lungo tale infrastruttura generalmente identificati nella forma della strada-mercato assunta in tempi recenti dalla statale adriatica.

In realtà, 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, cioè il Comparto; la fattibilità di alcune previsioni infrastrutturali; l'opportunità di alcune scelte urbanistiche sia in merito alle destinazioni d'uso, sia in merito alle perimetrazioni di Zona.

- Per quanto riguarda la prima questione, si ritiene che l'inefficacia dello strumento scelto per l'attuazione delle previsioni di Piano sia conseguenza della conformazione disarticolata e frammentaria delle aree e delle loro proprietà, nonché della presenza di manufatti residenziali già esistenti all'interno delle aree destinate a "Zona D2". Questi, in particolare, non solo hanno costituito un ostacolo alla costituzione dei consorzi previsti per l'attuazione dei comparti, ma 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 questione della previsione di uno svincolo della ipotizzata nuova Ss 259 ha di fatto compromesso la possibilità di un'attuazione razionale e fattibile delle previsioni riguardanti le aree a nord della Zona D2, site in prossimità del T. Vibrata.
- Infine, la previsione di un'ampia fascia a destinazione agricola posta ad ovest della Ss 16, presumibilmente a segnare le distanze utili al rispetto stradale, ha reso funzionalmente inaccessibili i terreni destinati in questa parte a Zona D2.

Nella medesima tavola B.3 è quantificata la consistenza delle trasformazioni territoriali attuate 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>55.738,00</b>	<b>62.727,00</b>	<b>9.992,00</b>	<b>128.457,00</b>
0,43	0,49	0,08	1,00

Dalla lettura dei dati emerge che a fronte di una Superficie Territoriale di circa 13 ettari le previsioni di Piano sono state attuate al 43% e per la restante parte di circa 7,3 ettari solo 10 Ha circa sono ancora interessate da programmi privati di intervento unitario, comunque ad oggi non ancora attuati. Un'ulteriore considerazione va rivolta alla configurazione eccessivamente sfrangiata delle aree che determina l'esistenza di aree libere a carattere interstiziale difficilmente insediabili senza un opportuno ridisegno complessivo delle aree e delle urbanizzazioni necessarie.

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, per la sua capacità di attrarre funzioni commerciali e terziarie di livello sovracomunale e di costituirsi quale una delle nuove dimensioni dello spazio pubblico contemporaneo.

Infine, dalla lettura del carattere funzionale e d'uso delle attività insediate - restituito sempre nella tavola B3 - appare evidente come l'ambito sia andato assumendo una forte connotazione commerciale ad integrazione di quella residenziale preesistente. Sono infatti limitate ad alcune unità le attività artigianali presenti, anch'esse comunque dotate di spacci aziendali.

## ▪ PARTE TERZA: Il Progetto di Variante

### **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 variante finalizzato a dare efficacia alle previsioni di PRG e cogliere le opportunità di sviluppo presenti nell'ambito. A tal fine la variante si muove all'interno della condizione pianificatoria attuale agendo su due livelli strettamente correlati, che riguardano una più adeguata conformazione dell'uso dei suoli e la relativa strumentazione normativa.

### **3.2 Elementi della variante al PRG**

#### **3.2.1 Ruolo dell'intervento pubblico**

Il problema urbano in esame rappresenta un caso tipico dell'uso improprio di uno strumento di attuazione delle previsioni urbanistiche quando sganciato dalle condizioni reali dei luoghi. Infatti, se non vi è dubbio sulla iniziale correttezza della destinazione conferita dal PRG ai suoli interessati dallo studio; altrettanto indubbia appare l'inefficacia dello strumento del Comparto per dare loro attuazione. Ciò sia per la frammentarietà della proprietà fondiaria, sia per la configurazione disarticolata e disomogenea delle aree, difficilmente comprensibili all'interno di un disegno unitario, se programmato e attuato per parti e fasi successive. In tal senso, pur non sottovalutando 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 edilizie previste. Per dare piena attuazione alle previsioni di sviluppo dell'area, infatti, è necessario creare le pre-condizioni utili agli investimenti mediante un programma pubblico capace di superare il deficit infrastrutturale esistente. La variante al PRG si basa quindi su tre elementi principali:

- il ridisegno delle aree costituenti la Zona D2 con la razionalizzazione del sistema infrastrutturale interno ed alcune modifiche ed integrazioni nelle modalità d'uso dei suoli;
- la conseguente modifica dell'art. 33 delle NTA;
- la definizione di un programma di opere pubbliche da inserire nel triennale comunale.

#### **3.2.2 Proposta di variante all'uso dei suoli**

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, alle urbanizzazioni realizzate e quelle previste ma ormai non più realizzabili, alla configurazione delle aree attualmente libere, all'esistenza di alcuni programmi di attuazione avviati ma non ancora attuati.

In particolare le variazioni planimetriche proposte consistono in:

- o ridefinizione dei perimetri di Zona sulla base dell'effettivo stato dei luoghi, delle condizioni al contorno, delle infrastrutture esistenti e dei programmi attuativi avviati;
- o articolazione dell'attuale "Zona D2" in tre sub-zone- di Tipo "A", "B" e "C" – ognuna corrispondente al livello di omogeneità dello stato di attuazione delle previsioni;
- o ridisegno del sistema infrastrutturale sulla base delle opere di urbanizzazione esistenti, con l'eliminazione del tracciato della variante alla Ss. 259 non più necessaria per la realizzazione della nuova rotatoria e delle nuove previsioni infrastrutturali di livello territoriale

### 3.2.2 Modifica della normativa

La variante prevede una modifica della Norma prescritta dall'art. 33 delle NTA allegate al vigente P.R.G. del Comune di Alba Adriatica finalizzata ad una regolamentazione più aderente allo stato dei luoghi delle aree comprese in "Zona D2" e che presentano diverse condizioni di completamento.

In particolare, avendo come riferimento la nuova carta dell'uso dei suoli (Tav. C1) illustrata in precedenza, per quanto riguarda l'aspetto normativo la variante modifica il suddetto art.33 riscrivendolo nel modo seguente:

#### **art.33**

#### **Zona D2 – Insediamenti artigianali e commerciali compatibili con la residenza**

**[33.1]** Il PRG individua con apposita perimetrazione ambiti destinati all'insediamento di attività artigianali e commerciali compatibili con la residenza suddivisi in:

*Tipo A: Insediamenti di recente formazione, ad attuazione diretta.*

*Tipo B: Insediamenti di completamento, ad attuazione diretta e condizionata.*

*Tipo C: Insediamenti a progettazione unitaria che potranno essere attuati mediante:*

*- Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica;*

*- Progetto Edilizio Unitario;*

*All'interno dei suddetti ambiti di Zona sono altresì individuate le aree destinate alla viabilità e all'uso pubblico, sottoposte alle prescrizioni dalle NTA.*

**[33.2]** Nella zona sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

- attività artigianali;
- attività commerciali;
- uffici e altre attività terziarie;
- residenze strettamente connesse alle predette destinazioni d'uso.

**[33.3]** La SE complessiva delle residenze all'interno dei singoli interventi non potrà essere superiore al 30% della SE totale di progetto.

**[33.4]** Per l'attuazione di tutti gli interventi si applicano i seguenti indici e parametri:

<b>a) In presenza di:</b>	- ATTIVITÀ ARTIGIANALI; - ATTIVITÀ COMMERCIALI CLASSIFICABILI COME "ESERCIZI DI VICINATO" (EV); - ATTIVITÀ ARTIGIANALI E COMMERCIALI CLASSIFICABILI COME "ESERCIZI DI VICINATO"; - UFFICI:
UF	0,7 – Sono escluse dal computo della SE le cabine elettriche e di decompressione del metano
IO	0,50
H	m. 12,50
DF	m. 10
DC	m. 5
P	Parcheggi di pertinenza: <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 commerciali: 50% della SE complessiva delle attività commerciali</li><li>- per le attività artigianali: 50% della SE complessiva delle attività artigianali</li></ul>

<b>b) Per l'intero intervento in presenza di:</b>	- ATTIVITÀ COMMERCIALI CLASSIFICABILI COME "MEDIE STRUTTURE DI VENDITA" (MS)
RC	Rapporto di copertura = 40% della SF
H	m. 10,50
DC	m. 10,00
P	a) Parcheggi di pertinenza attività commerciale - esclusi quelli al servizio della struttura per carico e scarico merci, personale, ecc., che dovranno essere opportunamente dimensionati: <ul style="list-style-type: none"> <li>- mq. 1 per ogni mq. di superficie di vendita per interventi fino a 1.000 mq. di SV;</li> <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>
	b) Parcheggi di pertinenza altre destinazioni d'uso: <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: 50% della SE complessiva delle attività artigianali</li> </ul>
Accessi	- dalla viabilità principale: nel rispetto del codice della strada e comunque lontani da incroci e da punti nevralgici della viabilità; - 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).

**[33.5]** 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.

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.

La dotazione di parcheggi privati e privati di uso pubblico è prescritta dalle presenti norme.

**[33.6]** L'attuazione diretta delle aree individuate in Zona D2 di Tipo A può avvenire nel rispetto delle prescrizioni generali per gli interventi in ambito D2 di cui ai precedenti commi 33.2; 33.3; 33.4; 33.5.

**[33.7]** L'attuazione delle aree individuate in Zona D2 di Tipo B può avvenire nel rispetto delle prescrizioni generali per gli interventi in ambito D2 di cui ai precedenti commi 33.2; 33.3; 33.4; 33.5 alle seguenti condizioni:

- gli interventi nelle zone insediate di nuova costruzione o che comportano il raddoppio della Se esistente, i proprietari devono realizzare e cedere alla AC un'area a parcheggi o verde attrezzato non inferiore al:
  - o 20% dell'intera SF per l'uso artigianale
  - o 30% dell'intera SF per l'uso residenziale e direzionale
  - o 40% dell'intera SF per gli usi commerciali
- l'area di cui sopra, comunque utile alla determinazione della capacità edificatoria, è da reperirsi in adiacenza di sedi viarie o di altre aree di uso pubblico con dimensione lineare minima pari a m. 3, in forma non frammentata di facile accesso ed utilizzo, realizzata e ceduta gratuitamente al comune a cura e spese del titolare dell'intervento. Comunque, prioritariamente e alle medesime condizioni, devono essere cedute le aree di proprietà che gli strumenti urbanistici già destinano a strade della "Zona D2". Nel caso di cessione di aree a destinate strade, queste potranno essere computate nel limite del 50% delle aree complessivamente dovute, mentre la rimanente parte dovrà essere destinata obbligatoriamente a parcheggi.

**[33.8]** *La realizzazione degli interventi a progettazione e realizzazione unitaria previsti per l'attuazione delle aree individuate in Zona D2 di Tipo C, qualora non attuati nei modi e nei tempi previsti dagli strumenti attuativi già approvati, dovrà interessare una superficie minima di mq. 3.000 la quale sarà necessario definire:*

- *la superficie fondiaria, eventualmente suddivisa in lotti;*
- *la viabilità di accesso (concordata con l'Amministrazione Comunale nel caso di iniziativa privata);*
- *i parcheggi pubblici (PP) e le aree a standards nelle quantità minime e nelle modalità indicate nel precedente comma 33.7.*

**[33.9]** *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.*

**[33.10]** *Per gli edifici esistenti interamente destinati ad uso residenziale, con le relative aree di pertinenza determinate in misura della maggiore estensione tra un lotto minimo di mq. 600 o quello risultante dividendo la SE esistente per l'indice di 0,5, si applicano le norme del precedente art. 22 (Zona A - Struttura urbana: adeguamento e ristrutturazione - Disciplina degli interventi all'Interno della struttura urbana su edifici esistenti).*

**[33.11]** *Comunque, tutti gli interventi dovranno rispettare i parametri edilizi previsti dal D.M. 1444/68 e, nel caso di insediamenti commerciali, anche i parametri urbanistici ed edilizi di cui alla L.R. 11/08 ed in particolare quelli dettati dall'art. 1, comma 3, lettera e) e comma 38 .*

### 3.3 Opere pubbliche previste nel triennio

Ai sensi dell'art. 12, comma 6, della L.R. 18/83 nel testo vigente, l'Amministrazione Comunale deve articolare il proprio intervento per la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria con riferimento ad un quinquennio.

La previsione di spesa relativa al necessario incremento di opere di urbanizzazione 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 della presente variante è stata guidata da due principi basilari. Il primo è stato di delimitare le possibilità insediative all'interno di un ambito territoriale ormai generalmente urbanizzato e di prevedere gli insediamenti lungo le direttrici già completamente urbanizzate o in via di completamento. In tal senso la variante ha fatto propri gli schemi infrastrutturali delle urbanizzazioni presenti, integrandoli e completandoli al fine di assicurare la razionalizzazione funzionale degli stessi e dell'utilizzo delle risorse economiche. Il secondo, resosi opportuno per le particolari condizioni degli insediamenti esistenti, è stato quello di definire 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 superare il deficit complessivo di opere di urbanizzazione.

Pertanto, in via preliminare, il primo programma triennale delle opere pubbliche da realizzarsi nel quinquennio successivo all'adozione della variante, prevede nell'ambito di variante la realizzazione delle opere pubbliche e di urbanizzazione primaria e secondaria specificate nel seguente Programma Triennale di Opere Pubbliche, coordinato con le previsioni dell'Ufficio Tecnico comunale.

TIPOLOGIA				
	LUNGHEZZA (ml)		SUPERFICI (mq)	
STRADE DA COMPLETARE	55,00		226,00	
	86,00		428,00	
	150,00		1.520,00	
	134,00		1.064,00	
	33,00		755,00	
	458,00		3.993,00	
STRADE NUOVE	250,00		2.544,00	
	130,00		1.520,00	
	112,00		910,00	
	425,00		4.815,00	
	500,00		6.406,00	
	121,00		1.331,00	
	1.538,00		17.526,00	
PARCHEGGIO	160,00		1.227,00	
VERDE	152,00		163,00	
	740,00		622,00	
	892,00		785,00	

### 3.3.1 Previsione di massima delle spese per l'attuazione del piano

Per quanto riguarda la previsione della spesa che occorre affrontare per la realizzazione degli interventi previsti dalla variante 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 variante si è fatto riferimento a costi parametrizzati, determinati secondo le tipologie di intervento facendo riferimento ai prezzi unitari applicati nella Regione Abruzzo, desunti dal prezzario informativo delle opere edili pubblicato dalla Consulta Regionale Costruttori Edili Abruzzesi edizione 2000 come adeguato dalla DGR n° 1060 del 05.11.2007 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.

Per quanto sopradescritto, oltre alle spese di esproprio, si hanno le seguenti costi unitari parametrizzati per tipologia di opera, comprensivi sia delle spese per lavori a base d'asta, sia delle somme a disposizione della stazione appaltante:

opera	Unità di misura	costo parametrizzato in Euro
Strade da completare	mq	€ 30,00
Strade da realizzare	mq	€ 60,00
Parcheggi pubblici	mq	€ 60,00
Pubblica Illuminazione	ml	€ 100,00
Rete fognante acque nere	ml	€ 150,00
rete fognante acque bianche	ml	€ 130,00
Rete gas metano	ml	€ 75,00
Rete idrica	ml	€ 50,00
Rete telefonica	ml	€ 20,00
Rete energia elettrica	ml	€ 20,00
Marciapiedi e piste ciclopedonali	ml	€ 165,00
Verde Pubblico	mq	€ 15,00

### 3.3.2 Programma delle opere pubbliche previste nel triennio

Di seguito si riporta l'elenco delle opere pubbliche previste nel triennio articolate per costi. E' opportuno rilevare che le previsioni di variante a fronte di un'ampia e capillare azione di riqualificazione dell'ambiente urbano non comportano un grande impegno finanziario ai fini del programma quinquennale.

PROGRAMMA DELLE OPERE PUBBLICHE PREVISTE NEL TRIENNIO						
id	Urbanizzazioni per attuazione della Variante		Opere	Spese		COSTO TOTALE delle opere pubbliche
n°			quantità	Costo unitario	Costo realizzazione	
		unità di misura		euro	euro	euro
1	Strade da completare	mq	3.993,00	€ 30,00	€ 119.790,00	<b>€ 119.790,00</b>
2	Strade da realizzare	mq	17.526,00	€ 60,00	€ 1.051.560,00	<b>€ 1.051.560,00</b>
3	rete acque bianche	ml	1.964,00	€ 130,00	€ 255.320,00	<b>€ 255.320,00</b>
4	rete acque nere	ml	1.126,00	€ 150,00	€ 168.900,00	<b>€ 168.900,00</b>
5	marciapiedi	ml	1.864,00	€ 165,00	€ 307.560,00	<b>€ 307.560,00</b>
6	parcheggi	mq	1.227,00	€ 60,00	€ 73.620,00	<b>€ 73.620,00</b>
7	rete metano	ml	594,00	€ 75,00	€ 44.550,00	<b>€ 44.550,00</b>
8	rete idrica	ml	567,00	€ 50,00	€ 28.350,00	<b>€ 28.350,00</b>
9	rete pubblica illuminazione	ml	2.107,00	€ 100,00	€ 210.700,00	<b>€ 210.700,00</b>
10	verde pubblico	mq	785,00	€ 15,00	€ 11.775,00	<b>€ 11.775,00</b>
<b>Totali</b>						<b>€ 2.272.125,00</b>



## ▪ PARTE QUARTA: Elaborati e allegati

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

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

- Elaborato A: Relazione Generale dello stato di fatto e di variante
- Elaborati B: Analisi territoriale e dello stato dei luoghi
  - B1. Inquadramento territoriale e urbanistico
  - B2. Verifica dello stato di realizzazione delle opere di urbanizzazione
  - B3. Stato di attuazione delle previsioni urbanistiche e Individuazione delle attività insediate
- Elaborati C: Progetto di Variante
  - C1. Destinazione d'uso dei suoli
  - C2. Schemi grafici delle opere di urbanizzazione



il tecnico  
**arch. Marco d'Annuntiis**