



COMUNE DI PESCARA
PROVINCIA DI PESCARA

PROGETTO	Procedura semplificata per le operazioni di bonifica - Art. 242-bis D.Lgs. 152/06 STRALCIO 1A - EDIFICIO MULTIPIANO PARCHEGGI (silo) STRALCIO 1B - TERMINAL BUS Progetto definitivo-esecutivo
----------	---

COMMITTENTE	Comune di Pescara
UBICAZIONE	Area di risulta della ex stazione ferroviaria

ALLEGATO A.1	ELABORATO Relazione generale
------------------------	--

PROGETTISTA	Ing. G. Brandelli Via Delfino Spiga n. 16 65124 Pescara (PE) 	VISTI E AUTORIZZAZIONI
-------------	---	------------------------

Ottobre 2023 Progetto esecutivo
DATA DESCRIZIONE

0
REVISIONI SCALA

SOMMARIO

PREMESSA

- 1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE
- 2 DATI CATASTALI
- 3 DESCRIZIONE DEL PROGETTO
- 4 RELAZIONI SPECIALISTICHE
- 5 QUADRO ECONOMICO E COMPUTO METRICO ESTIMATIVO
- 6 VINCOLI DI PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA
- 7 AUTORIZZAZIONI

PREMESSA

La riqualificazione dell'area di risulta della ex stazione ferroviaria di Pescara è un obiettivo strategico, per la rivalutazione dello spazio urbano, determinante per il miglioramento degli standards di vivibilità e sostenibilità ambientale della Città, ambizioso, e da tempo al centro dell'Agenda dell'Amministrazione Comunale.

Il progetto è stato sottoposto a Verifica di assoggettabilità a VIA e ha conseguito un primo giudizio favorevole nel 2017 (n. 2833 del 05.10.2017), confermato successivamente nel 2020 (n. 3286 del 19.11.2020). A seguito di alcune modifiche è stato oggetto di verifica preliminare, con Presa d'atto della non significatività delle variazioni (cfr. giudizio del Comitato CCR-VIA n. 3786 del 01.12.2022).

La riqualificazione dell'area complessiva, in ragione delle risorse finanziarie disponibili, è suddivisa in n° 2 lotti funzionali: per il 1° lotto (con una superficie di circa 78.000 mq), è stato già approvato un progetto di riqualificazione dell'area, mentre il 2° lotto sarà oggetto di un successivo progetto di riqualificazione.

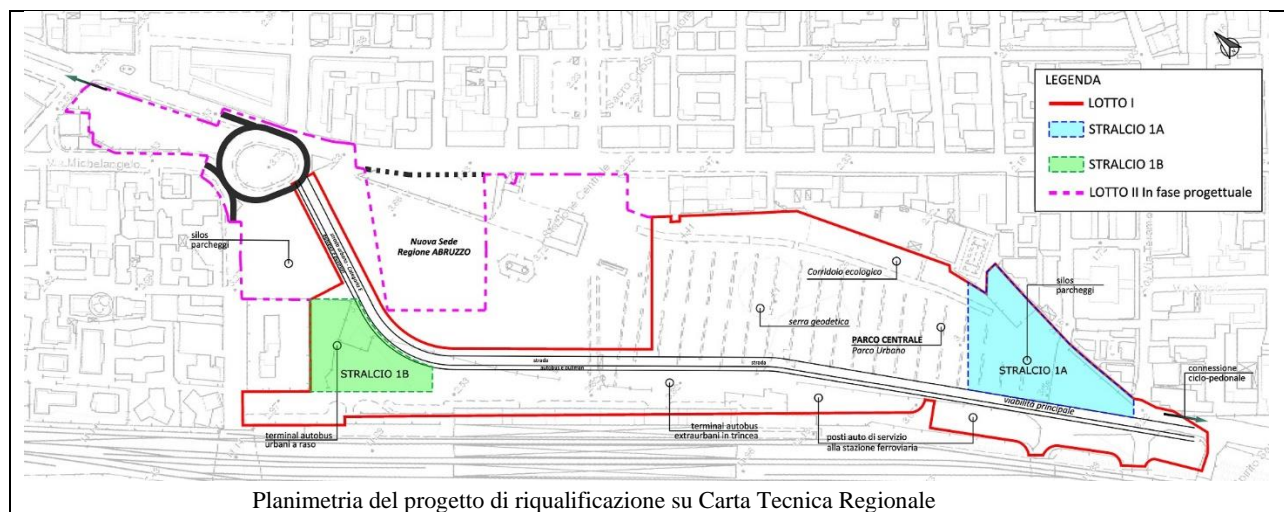
Il progetto di riqualificazione del 1° lotto si articola a sua volta in più stralci funzionali:

- Stralcio 1A: area destinata alla realizzazione di un edificio multipiano per parcheggi, in zona sud;
- Stralcio 1B: area destinata alla realizzazione di un terminal autobus, in zona nord;
- Parco Centrale: verde pubblico, nella zona centrale;
- viabilità e parcheggi.

Il presente Progetto rientra nel perimetro del Lotto 1 e interviene solo sulle zone denominate:

- **Area stralcio 1A** destinata alla realizzazione di edificio multipiano per parcheggi, di circa 8.600 mq
- **Area stralcio 1B** destinata alla realizzazione di un terminal bus circa 5.400 mq

come campite nella planimetria di seguito:



Planimetria del progetto di riqualificazione su Carta Tecnica Regionale

I presupposti di accesso alla procedura di cui al titolo V parte IV del DLGS 152/06 sono stati formati sulla base di indagini preliminari svolte in contraddittorio con ARTA.

Fermo restando l'unitarietà del procedimento tecnico- amministrativo del Primo Lotto, l'intervento in esame consiste nell'esecuzione della **bonifica alle concentrazioni soglia di contaminazione delle due aree distinte stralcio 1A e stralcio 1B, in attuazione dell'art 242 bis del DLGS 152/06 e bonifica con procedura ordinaria per il resto del Lotto 1.**

Il progetto operativo della procedura semplificata è composto di due sezioni complementari, denominate rispettivamente "PROGETTO DI BONIFICA STRALCIO 1A -EDIFICIO MULTIPIANO PARCHEGGI - redatto ai sensi dell'art. 242-bis del D.Lgs. 152/06 su iniziativa di soggetto non responsabile" e "PROGETTO DI BONIFICA STRALCIO 1B -TERMINAL BUS - redatto ai sensi dell'art. 242-bis del D.Lgs. 152/06 su iniziativa di soggetto non responsabile".

È preferibile la contestualità dei lavori sui due fronti, al fine di limitare la percezione dell'impatto complessivo dell'opera in termini sia ambientali che economici che di incidenza sul traffico urbano, ma sono previste misure compensative da adottare nel caso in cui i due interventi dovessero essere realizzati con sfasamento temporale. **L'intervento di bonifica in art 242 bis del DLGS 152/06 nelle due diverse aree di stralcio 1A e 1B del Lotto 1 è stato approvato, con prescrizioni, nella Conferenza di Servizi del 5 aprile 2023.** Le prescrizioni esecutive di ARTA, anticipate e discusse in Conferenza, sono state formalizzate con protocollo n. 17329 del 17.04.2023 e integralmente recepite nella progettazione esecutiva.

1 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Si riporta la localizzazione delle due aree 1A e 1B su foto satellitare:



Nell'ambito dell'intervento il PRG è stato oggetto di variante semplificata ex art. 19 del D.P.R. 327/01 attraverso le Deliberazioni di Consiglio Comunale n. 134 dell'11.12.2018 e n. 56 del 30.07.2020, rispettivamente di approvazione del progetto di fattibilità tecnico/economica denominato "Parco centrale - Riqualficazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria" e di presa d'atto dell'efficacia della Variante al PRG. La stessa area è stata successivamente oggetto di Accordo di Programma sottoscritto con la Regione Abruzzo in data 10 maggio 2023.

Allegati di riferimento:

- C.1 Piano Regolatore Generale
- C.4 Planimetria in Ortofoto

2 - DATI CATASTALI

Le due aree sono censite al catasto nel Foglio n. 20, particella n. 102 (parte).

Allegati di riferimento:

- C.3 Planimetria catastale

3 - DESCRIZIONE DEL PROGETTO DI BONIFICA

OBIETTIVI, CARATTERISTICHE GENERALI DEL PROGETTO DI BONIFICA E CRITERI OPERATIVI DI GESTIONE DEL CANTIERE

La bonifica consiste in attività di scavo selettive, per l'ottenimento di un fondo scavo conforme alle concentrazioni soglia di contaminazione di cui alla colonna B Tab 1 all. 5 al titolo V parte IV DLGS 152/06, nelle aree in cui la previsione urbanistica di riqualificazione disegna la costruzione del Edificio multipiano parcheggi nello Stralcio 1A e la realizzazione del terminal bus nello Stralcio 1B, e conformi alla colonna A nella sola porzione a verde della zona Terminal bus, in cui sono previsti percorsi pedonali e biglietteria.

Come da norma, a fine scavo, viene svolto un collaudo in contraddittorio con ARTA.

Il progetto non prevede generalmente lo scavo sino alla quota di sbancamento di realizzazione delle fondazioni dell'edificio multipiano parcheggio o del Terminal, bensì l'approfondimento dello scavo per la completa rimozione dei rifiuti organoletticamente identificati come "materiale antropico nero", la cui presenza è stata accertata nelle fasi di indagine preliminare e costituisce orizzonte di sorgente primaria. Obiettivo della bonifica è quindi la completa rimozione prima di tutto di sorgenti primarie, e quindi anche di sorgenti secondarie, nei limiti di fattibilità tecnica, che hanno costituito o costituiscono ancora rischio per la qualità della falda.

Sulla base delle informazioni sito specifiche disponibili (stratigrafie e accertamenti analitici) si prevede l'approfondimento dello scavo al massimo sino a 3 metri circa dal piano campagna in entrambe le zone.

Nelle stratigrafie è anche rintracciabile materiale antropico inerte (calcinacci, residui di demolizione usati come riempimento, materiale grossolano da cava), che è risultato generalmente conforme alle concentrazioni soglia di contaminazione e di eluizione, ma si trova prima di strati di materiale antropico nero. In alcuni casi il materiale antropico inerte è in matrice terrosa ed è stato classificato come "riporto". Ci sono interi orizzonti esclusivamente composti di materiale antropico inerte. Si evidenzia che la qualificazione delle matrici di riporto è stata effettuata con ARTA in cantiere nel 2022, prima della pubblicazione delle LG SNPA 41/23.

La riqualificazione urbanistica interviene con fondazione a 2 metri dal p.c. per l'area Edificio multipiano, e pacchetto di finitura a 0,5 metri dal p.c. per l'area Terminal. Pertanto mentre lo scavo 1A sarà solo livellato e completato in fase di realizzazione della fondazione dell'edificio multipiano secondo il disegno del progetto di costruzione, lo scavo 1B, dopo il collaudo, dovrà essere riempito con materiale certificato e compattato per adeguata portanza, sino a una quota ribassata di circa 0,5 metri dal piano campagna. Nel caso in cui la realizzazione della fondazione edificio multipiano non segue immediatamente il collaudo della bonifica dello scavo 1A è necessario allestire un telo di isolamento dello scavo e riempire lo scavo sino a 0,5 metri dal p.c. con materiale conforme, a fini di sicurezza del cantiere.

La gestione dei materiali di scavo, da differenziare in terreni contaminati, riporti, rifiuti neri e inerti di riporto, sarà selettiva e avverrà on site o off site a seconda delle caratteristiche organolettiche e chimiche accertate in opera, man mano che avanza il fronte di scavo. I flussi di terreni, riporti e rifiuti inerti debbono essere diversificati dai rifiuti costituiti da materiale antropico nero, dall'origine alla gestione finale. I rifiuti "neri" dovranno essere omologati e gestiti off site, limitando i tempi e i volumi di deposito in cantiere.

Terreni, riporti e rifiuti inerti sono invece gestiti on site.

Il progetto implementa il DM 152/22, in quanto prevede il recupero in cantiere dei rifiuti da scavo costituiti da materiale antropico di natura inerte (frazione prevalente), riporti e terreni, che potranno essere classificati come CER 170504 e trattati mediante selezione granulometrica con produzione di materiali certificati per la formazione di rilevati. I materiali certificati derivanti dallo scavo 1A potranno essere impiegati per riempire lo scavo dell'area 1B se i cantieri sono contestuali. Se i cantieri sono temporalmente sfasati i materiali certificati derivanti dallo scavo 1A saranno impiegati per riempire lo stesso scavo dell'edificio multipiano 1A, sino all'inizio dei lavori di realizzazione dell'edificio multipiano, e lo scavo del materiale 1B sarà riempito con materiale certificato acquistato appositamente.

Lo scavo selettivo deve garantire:

1. la rimozione di tutto il materiale antropico nero anche oltre la quota di sbancamento del progetto urbanistico dell'edificio multipiano parcheggi (0,5 metri dal p.c. o 2 metri dal p.c. a seconda del disegno) con caratterizzazione come rifiuto con CER 170504, sulla base degli esiti analitici di non pericolosità già acquisiti in fase di indagine preliminare, e degli ulteriori dati da acquisire in fase esecutiva, con un campionamento di omologa almeno ogni 1000 metri cubi, ma preferibilmente ogni 500 metri cubi o per lotti ancora inferiori, e invio a gestione off – site, ovvero in impianti autorizzati.
2. la rimozione del materiale di riporto o del materiale antropico inerte solo fino alla quota di sbancamento di progetto dell'edificio multipiano parcheggi (0,5 metri dal p.c. o 2 metri dal p.c. a seconda del disegno), ma anche al di sotto della quota di progetto nei punti in cui è funzionale alla rimozione di tutto il materiale antropico nero. Questo significa che se il materiale di riporto o il materiale antropico inerte si trova al di sotto della quota di sbancamento prevista nel progetto delle fondazioni ma è seguito nella successione stratigrafica da uno strato di materiale antropico nero, il materiale di riporto o il materiale antropico inerte debbono essere escavati comunque, per consentire la completa rimozione di cui al punto 1. Si chiarisce che nel riconoscimento delle matrici solide fatto in contraddittorio con ARTA nel 2022 è stato impiegato un approccio conservativo, e maggiormente severo rispetto a quello di cui alle sopravvenute LG SNPA 41/23 per la qualificazione del materiale di riporto nei procedimenti di bonifica.

Il collaudo deve accertare:

1. la conformità di pareti e fondo scavo, con campionamento e analisi dei terreni e dei riporti alla quota di scavo di progetto, a fronte dei limiti di conformità della col. B “Siti ad uso industriale e commerciale” (All 5 P. IV D.Lgs. 152/06) per entrambe le aree, al netto della sola porzione a verde dell'area 1B, in cui sono previsti percorsi pedonali e la struttura della biglietteria, che saranno collaudate a fronte dei limiti di cui alla col. A “Siti ad uso verde e residenziale”. Tutti i campionamenti di collaudo del fondo scavo dovranno essere effettuati in contraddittorio con Arta. Gli eventuali scostamenti rispetto alle CSC rinvenuti nel collaudo di fondo scavo imporranno l'accesso alla procedura ordinaria, con analisi di rischio sito specifica per lo scenario di utilizzo previsto dalla riqualificazione urbanistica approvata (pavimentazione completa, uso commerciale on site e residenziale off – site).
2. la conformità dei materiali recuperati per singole frazioni granulometriche, ai requisiti analitici di prodotto di cui all'allegato tecnico 1 del DM 152/22, tab 2 e 3 e ai requisiti prestazionali di cui alla UNI EN 13242 per aggregati da impiegare in opere di ingegneria civile e costruzione strade, ovvero con idoneità tecnica verificata a fronte della UNI EN 1531- a prospetto 4a.

Il recupero rifiuti inerti on site deve essere conforme al DM 152/22:

il materiale di riporto e materiale antropico inerte verrà sottoposto a recupero sul posto con impianto mobile di trattamento rifiuti, con la fase interconnessa di vagliatura e selezione granulometrica, autorizzato ai sensi dell'art. 208 D.Lgs. 152/2006. La verifica dei requisiti per la cessazione della qualifica di rifiuto deve avvenire secondo il DM 152/2022 sulle singole frazioni separate per granulometria, per il riutilizzo come riempimento nell'area stralcio 1B Terminal bus (ubicata nella zona nord dell'area di risulta). Per il materiale non conforme ai requisiti del DM 152/2022, si prevede una gestione off – site. Si precisa che per il materiale conforme ai requisiti del DM 152/22 ad eccezione del test di cessione deve essere considerato un utilizzo diverso dal riempimento ma sempre inquadrato nel decreto EoW (es. produzione calcestruzzo). Per il materiale totalmente non conforme ai requisiti del DM 152/2022 si prevede una gestione off – site, ovvero in R5/R13 in impianto autorizzato in procedura ordinaria ex art. 208 D.Lgs. 152/06, o se non ammissibile, in D1 in discarica autorizzata, sempre con criteri di minimizzazione degli impatti ambientali del cantiere e della sostenibilità anche economica dell'intervento di bonifica. Particolare tempestività è richiesta per gli esiti di omologa, dal

momento che con l'acquisizione della conformità analitica alla destinazione off- site vengono meno i presupposti della permanenza del cumulo caratterizzato in cantiere.

Non si prevede l'escavo dei riporti al di sotto della quota di sbancamento di progetto, atteso che essi risulteranno matrice solida assimilata al terreno per le verifiche di collaudo di fondo scavo.

Il ripristino degli scavi dopo il collaudo:

Il ripristino dello scavo dopo il collaudo deve avvenire con materiale certificato secondo la norma UNI EN 13242 per aggregati da impiegare in opere di ingegneria civile e costruzione strade, ovvero con idoneità tecnica di cui alla UNI EN 1531 - a prospetto 4a, come previsto dal DM 152/22 allegato tecnico 1. Lo scavo 1B deve essere riempito sino a 0,5 metri dal p.c. Lo scavo 1A deve essere riempito sino a 0,5 metri dal p.c. solo se il cantiere di realizzazione dell'edificio multipiano non è immediatamente successivo al collaudo della bonifica, a fini di sicurezza.

Il completamento degli scavi per l'opera urbanistica dell'edificio multipiano in area 1A:

Il terreno che risulterà ancora da escavare per raggiungere le quote di progetto dell'edificio multipiano deve seguire l'art. 26 c. 1 del DPR 120/2017 che rimanda all'art. 242 c. 7 del D.Lgs. 152/06, per il riutilizzo in sito (area parco centrale Lotto 1). In recepimento della prescrizione Arta n. 11, il terreno verrà caratterizzato in cumuli di massimo 1.000 metri cubi con campioni formati da almeno 10 incrementi dei quali cinque prelevati all'esterno del cumulo (sommità e pareti) e cinque prelevati all'interno dello stesso, da analizzare con riferimento ai limiti della tab. 1 col. A "siti ad uso verde e residenziale"; il campionamento verrà effettuato in contraddittorio con Arta.

PROGETTO DI BONIFICA DELL'AREA STRALCIO 1A - EDIFICIO MULTIPIANO PARCHEGGI

Il progetto di bonifica prevede:

1. lo scavo e la rimozione di tutto il materiale antropico nero anche oltre la quota di sbancamento di progetto del silo parcheggi, atteso che si procederà con edificazione, sino ai limiti della fattibilità tecnica – da accertare mediante perizia in opera -, con omologa di caratterizzazione come rifiuto con CER 170504 – non pericoloso sulla base delle evidenze analitiche disponibili a oggi – e di quelle da acquisire in cantiere con un campionamento di omologa almeno ogni 1000 metri cubi, ma preferibilmente ogni 500 metri cubi o per lotti ancora inferiori per l'opportuna individuazione degli impianti autorizzati di destino finale. Il rifiuto deve essere gestito nel criterio della minimizzazione degli impatti ambientali del cantiere e della sostenibilità anche economica dell'intervento di bonifica, per cui sulla base degli esiti analitici
 - solo se non è analiticamente consentito il recupero in procedura semplificata si verifica l'ammissibilità al recupero in procedura ordinaria,
 - solo se non è analiticamente consentito il recupero in procedura ordinaria va selezionata una discarica con il criterio della minimizzazione del trasporto su gomma
 - per il conferimento a discarica su gomma va preliminarmente dimostrata la non applicabilità del trasporto intermodale.

Particolare tempestività è richiesta per gli esiti di omologa, dal momento che con l'acquisizione della conformità analitica alla destinazione off- site vengono meno i presupposti della permanenza del cumulo caratterizzato in cantiere. Non si prevede l'escavo dei riporti al di sotto della quota di sbancamento, atteso che essi risulteranno matrice solida assimilata al terreno per le verifiche di collaudo di fondo scavo.

2. lo scavo e la rimozione del materiale di riporto e materiale antropico inerte fino alla quota di sbancamento di progetto del silo parcheggi, e fino alla quota di escavo necessaria alla rimozione di tutto il materiale antropico nero, con lavorazione sul posto in impianto mobile autorizzato al trattamento rifiuti, con la fase interconnessa di vagliatura e selezione granulometrica, ai sensi dell'art. 208 D.Lgs. 152/2006. Sui prodotti di recupero è prevista la verifica dei requisiti per la cessazione della

qualifica di rifiuto secondo il Dm 152/2022 delle frazioni separate per granulometria, per il riutilizzo come riempimento nell'area stralcio 1B Terminal bus (ubicata nella zona nord dell'area di risulta); per il materiale non conforme ai requisiti del Dm 152/2022, invio a gestione off – site. Si precisa che per il materiale conforme ai requisiti del DM 152/22 ad eccezione del test di cessione deve essere considerato un utilizzo diverso dal riempimento ma sempre inquadrato nel decreto EoW (es. produzione calcestruzzo). Per il materiale totalmente non conforme ai requisiti del DM 152/2022 si prevede una gestione off – site, ovvero in R5/R13 in impianto autorizzato in procedura ordinaria ex art. 208 D.Lgs. 152/06, o se non ammissibile, in D1 in discarica autorizzata, sempre con criteri di minimizzazione degli impatti ambientali del cantiere e della sostenibilità anche economica dell'intervento di bonifica. Particolare tempestività è richiesta per gli esiti di omologa, dal momento che con l'acquisizione della conformità analitica alla destinazione off- site vengono meno i presupposti della permanenza del cumulo caratterizzato in cantiere. Non si prevede l'escavo dei riporti al di sotto della quota di sbancamento, atteso che essi risulteranno matrice solida assimilata al terreno per le verifiche di collaudo di fondo scavo.

3. collaudo del fondo scavo, con campionamento e analisi dei terreni e dei riporti alla quota di scavo di progetto, e i cui limiti di conformità sono quelli della col. B “Siti ad uso industriale e commerciale” (All 5 P. IV D.Lgs. 152/06). Tutti i campionamenti di collaudo del fondo scavo dovranno essere effettuati in contraddittorio con Arta. Gli eventuali scostamenti rispetto alle CSC rinvenuti nel collaudo di fondo scavo imporranno l'accesso alla procedura ordinaria, con analisi di rischio sito specifica per lo scenario di utilizzo previsto (pavimentazione completa, uso commerciale on site e residenziale off – site. Il terreno che risulterà ancora da escavare per raggiungere le quote di progetto del silo, nell'ambito di una gestione del materiale per riempimenti all'interno del sito (ai sensi dell'art. 26 c. 1 del DPR 120/2017 che rimanda all'art. 242 c. 7 del D.Lgs. 152/06), in recepimento della prescrizione Arta n. 11, verrà caratterizzato in cumuli di massimo 1.000 metri cubi con l'esecuzione di almeno 10 incrementi (da unire per la formazione di un campione rappresentativo) dei quali cinque all'esterno del cumulo (sommità e pareti) e cinque all'interno dello stesso, da analizzare con riferimento ai limiti della tab. 1 col. A “siti ad uso verde e residenziale”; il campionamento verrà effettuato in contraddittorio con Arta.

PROGETTO DI BONIFICA DELL'AREA STRALCIO 1B - TERMINAL BUS

Il progetto di bonifica prevede:

1. lo scavo e la rimozione di tutto il materiale antropico nero anche oltre la quota di sbancamento di progetto del terminal bus, atteso che in tutti i campioni analizzati sono stati rilevati superamenti nel test di cessione per i parametri arsenico e piombo, e anche eventualmente in falda, i tal caso con l'ausilio di dispositivi locali di emungimento, con caratterizzazione come rifiuto con CER 170504– non pericoloso sulla base delle evidenze analitiche disponibili a oggi - e di quelle da acquisire in cantiere con un campionamento di omologa almeno ogni 1000 metri cubi, ma preferibilmente ogni 500 metri cubi o per lotti ancora inferiori per l'opportuna individuazione degli impianti autorizzati di destino finale. Il rifiuto deve essere gestito nel criterio della minimizzazione degli impatti ambientali del cantiere e della sostenibilità anche economica dell'intervento di bonifica, per cui sulla base degli esiti analitici
 - solo se non è analiticamente consentito il recupero in procedura semplificata si verifica l'ammissibilità al recupero in procedura ordinaria,
 - solo se non è analiticamente consentito il recupero in procedura ordinaria va selezionata una discarica con il criterio della minimizzazione del trasporto su gomma
 - per il conferimento a discarica su gomma va preliminarmente dimostrata la non applicabilità del trasporto intermodale.

Particolare tempestività è richiesta per gli esiti di omologa, dal momento che con l'acquisizione della conformità analitica alla destinazione off- site vengono meno i presupposti della permanenza del cumulo caratterizzato in cantiere. Non si prevede l'escavo dei riporti al di sotto della quota di

sbancamento, atteso che essi risulteranno matrice solida assimilata al terreno per le verifiche di collaudo di fondo scavo.

2. lo scavo e la rimozione del materiale di riporto e materiale antropico inerte sino alla quota di sbancamento di progetto del terminal bus e fino alla quota di escavo necessaria alla rimozione di tutto il materiale antropico nero. Su queste tipologie è prevista lavorazione sul posto con impianto mobile autorizzato al trattamento rifiuti, con la fase interconnessa di vagliatura e selezione granulometrica, ai sensi dell'art. 208 D.Lgs. 152/2006. Sui prodotti di recupero è prevista la verifica dei requisiti per la cessazione della qualifica di rifiuto secondo il Dm 152/2022 delle frazioni separate per granulometria, per il riutilizzo come riempimento nella stessa area stralcio 1B Terminal bus; per il materiale non conforme ai requisiti del Dm 152/2022, invio a gestione off – site. Si precisa che per il materiale conforme ai requisiti del DM 152/22 ad eccezione del test di cessione deve essere considerato un utilizzo diverso dal riempimento ma sempre inquadrato nel decreto EoW (es. produzione calcestruzzo). Per il materiale totalmente non conforme ai requisiti del DM 152/2022 si prevede una gestione off – site, ovvero in R5/R13 in impianto autorizzato in procedura ordinaria ex art. 208 D.Lgs. 152/06, o se non ammissibile, in D1 in discarica autorizzata, sempre con criteri di minimizzazione degli impatti ambientali del cantiere e della sostenibilità anche economica dell'intervento di bonifica. Particolare tempestività è richiesta per gli esiti di omologa, dal momento che con l'acquisizione della conformità analitica alla destinazione off- site vengono meno i presupposti della permanenza del cumulo caratterizzato in cantiere. Non si prevede l'escavo dei riporti al di sotto della quota di sbancamento, atteso che essi risulteranno matrice solida assimilata al terreno per le verifiche di collaudo di fondo scavo.
3. collaudo del fondo scavo, con campionamento e analisi dei terreni e dei riporti alla quota di scavo di progetto, e i cui limiti di conformità sono quelli della col. B “Siti ad uso industriale e commerciale” (All 5 P. IV D.Lgs. 152/06) per l'area autobus, e la col. A “Siti ad uso verde e residenziale” per le aree a verde con all'interno percorsi pedonali e la struttura della biglietteria. Tutti i campionamenti di collaudo del fondo scavo dovranno essere effettuati in contraddittorio con Arta. Gli eventuali scostamenti rispetto alle CSC rinvenuti nel collaudo di fondo scavo imporranno l'accesso alla procedura ordinaria, con analisi di rischio sito specifica per lo scenario di utilizzo previsto (pavimentazione completa, uso commerciale on site e residenziale off – site).
4. Ripristino dello scavo, dopo il collaudo, con riutilizzo delle frazioni inerti recuperate in sito secondo il DM 152/22, ovvero con materiale certificato secondo la norma UNI EN 13242 per aggregati da impiegare in opere di ingegneria civile e costruzione strade, e idoneità tecnica di cui alla UNI EN 1531- a prospetto 4a.

Allegati di riferimento:

- B.1 Progetto di bonifica stralcio 1A Edificio multipiano parcheggi, approvato in C.d.S. del 5 aprile 2023
- B.2 Progetto di bonifica stralcio 1B Terminal bus, approvato in C.d.S. del 5 aprile 2023
- C.5 Planimetria e sezioni opere di progetto - Stralcio 1A Edificio multipiano parcheggi
- C.6 Planimetria e sezioni opere di progetto - Stralcio 1B Terminal bus

4 - RELAZIONI SPECIALISTICHE

Le relazioni specialistiche inerenti il progetto sono:

- B.1 Progetto di bonifica stralcio 1A Edificio multipiano parcheggi, approvato in C.d.S. del 5 aprile 2023
- B.2 Progetto di bonifica stralcio 1B Terminal bus, approvato in C.d.S. del 5 aprile 2023

5 - QUADRO ECONOMICO E COMPUTO METRICO ESTIMATIVO

Si rimanda agli allegati:

- F.1 - Computo metrico estimativo
- F.2 - Quadro economico

6 - VINCOLI DI PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

La realizzazione di campagne di recupero rifiuti con impianti mobili in art. 208 c. 15, peraltro con attività già prevista nel progetto di bonifica, sono esonerate dalla verifica dei vincoli di localizzazione individuati dal vigente Piano Regionale di Gestione Rifiuti. Nell'allegato C.2 sono comunque riportati graficamente i vincoli sovraordinati presenti nell'area di progetto, di cui si riporta di seguito l'elenco:

VINCOLO	FONTE	VERIFICA
Vincolo idrogeologico (R.D.L. n. 3267/1923)	Geoportale Abruzzo	Non presente
Piano stralcio difesa alluvioni – PSDA	Geoportale Abruzzo	Nella perimetrazione dell'area stralcio 1A ricade una piccola porzione in pericolosità P1 moderata. Tale porzione rientra nella fascia di sicurezza di 10 metri in cui l'approfondimento degli scavi viene eseguito con il supporto di perizia tecnica di dettaglio
Piano per l'assetto idrogeologico – PAI	Geoportale Abruzzo	Vincolo non presente
Zone di interesse archeologico (D.Lgs. 42/04)	Geoportale Abruzzo	Vincolo non presente
Vincoli paesaggistici (D.lgs. 42/04)	Geoportale Abruzzo	Vincolo non presente
Aree naturali protette e siti Rete Natura 2000	Geoportale Abruzzo	Vincolo non presente
Piano Regionale Paesistico	Geoportale Abruzzo	Zona D trasformazione a regime ordinario. Compatibile

Allegati di riferimento:

- C.2 Vincolistica sovraordinata

7 - AUTORIZZAZIONI

La Conferenza di Servizi del 5 aprile 2023 ha espresso parere favorevole su entrambi i progetti operativi di bonifica, redatti ai sensi dell'art. 242 – bis DLGS 152/06 su iniziativa del soggetto non responsabile, sia per lo STRALCIO 1A - EDIFICIO MULTIPIANO PARCHEGGI che per lo STRALCIO 1B - TERMINAL BUS, con prescrizione di adeguamento sia al parere tecnico di ARTA, che alle ulteriori indicazioni della ASL. Le prescrizioni esecutive di ARTA, anticipate e discusse in Conferenza, sono state formalizzate con protocollo n. 17329 del 17.04.2023 e integralmente recepite nella progettazione esecutiva. Le prescrizioni esecutive ASL verbalizzate in Conferenza sono relative in particolare al contenimento di polveri e rumore in fase di esercizio dell'impianto mobile di recupero rifiuti e dovranno essere recepite nella comunicazione di campagna che sarà a carico della ditta esecutrice e calibrata sulle caratteristiche dell'impianto autorizzato impiegato in cantiere. Il Progetto di bonifica è stato approvato con Determina del Comune di Pescara n. 92 del 09/09/2023 (del Registro settoriale delle determinazioni) e n. 1178 del 09/06/2023 (del Registro generale delle determinazioni).