



**CCR-VIA -- COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA
VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE**

Giudizio n° 3286 del 19/11/2020

Prot. n° 2020/311045 del 23/10/2020

Ditta Proponente: COMUNE DI PESCARA

Oggetto: Valutazione preliminare delle modifiche al progetto Parco Centrale –
Riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria

Comuni di Intervento: L'Aquila e Isola del Gran Sasso

Tipologia procedimento: Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs 152/06 e
ss.mm.ii.

Tipologia progettuale: pt.8 lett.t) All.IV D.Lgs 152/2006 e smi

Presenti (in seconda convocazione)

Direttore Dipartimento Territorio – Ambiente (Presidente)

Arch. Pierpaolo Pescara (Presidente)

Dirigente Servizio Valutazioni Ambientali

ing. Domenico Longhi

Dirigente Servizio Gestione e Qualità delle Acque

dott.ssa Sandrina Masciola (delegata)

**Dirigente Servizio Politica Energetica e Risorse del Territorio -
Pescara**

dott. Giovanni Cantone (delegato)

Dirigente Servizio Gestione Rifiuti e Bonifiche - Pescara

dott. Gabriele Costantini (delegato)

Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio

ing. Eligio Di Marzio (delegato)

Dirigente Servizio Foreste e parchi - L'Aquila

dott. Sabatino Belmaggio

Dirigente Servizio Opere Marittime

ASSENTE

Dirigente Servizio Genio Civile competente per territorio

ing. Vittorio Di Biase

Pescara

Dirigente del Servizio difesa del suolo - L'Aquila

dott. Luciano Del Sordo (delegato)

Dirigente Servizio Sanità Veterinaria e Sicurezza degli Alimenti

dott. Paolo Torlontano (delegato)

Direttore dell'A.R.T.A

ASSENTE

Esperti in materia Ambientale



REGIONE
ABRUZZO



GIUNTA REGIONALE

Dott. Paolo Torlontano (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

La Segretari Verbalizzante
dott.ssa Paola Pasta (segretaria verbalizzante)



| | | |
|---|---|--|
|  | Dipartimento Territorio e Ambiente Servizio Valutazioni Ambientali | |
| | Istruttoria Tecnica: | Verifica Preliminare ai sensi dell'art 6, comma 9 del D. Lgs 152/06 |
| | Progetto: | Comune di Pescara Valutazione preliminare delle modifiche al progetto Parco Centrale - riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria |

Oggetto

| | |
|----------------------------------|--|
| Titolo dell'intervento: | Valutazione preliminare delle modifiche al progetto Parco Centrale - riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria. |
| Descrizione del progetto: | Riduzione della volumetria residenziale e aumento delle superfici verdi e aumento dei posti auto in silos. |
| Azienda Proponente: | Comune di Pescara |

Localizzazione del progetto

| | |
|---------------------------|---------|
| Comune: | Pescara |
| Provincia: | PE |
| Altri Comuni interessati: | Nessuno |
| Numero foglio catastale: | 20 |
| Particella catastale: | 102 |

Contenuti istruttoria:

La presente istruttoria riassume quanto riportato nella relazione di VP e nei relativi allegati prodotti e firmati dall'Arch. Vespasiano Tommaso, iscritto all'Ordine degli Architetti della provincia di Pescara con num. matr. 952.

Per semplicità di lettura la presente istruttoria è suddivisa nelle seguenti sezioni:

- I. Anagrafica del progetto
- II. Sintesi della documentazione presentata.

Referenti della Direzione

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti



Gruppo di lavoro istruttorio:

Dott.ssa Serena Ciabò



[Digitare qui]





SEZIONE I ANAGRAFICA DEL PROGETTO

1. Responsabile Azienda Proponente

| | |
|----------------|--|
| Cognome e nome | Trisi Fabrizio |
| e-mail | trisi.fabrizio@comune.pescara.it |
| PEC | protocollo@pec.comune.pescara.it |

2. Estensore dello studio

| | |
|--------------------------------------|--|
| Cognome e nome | Vespasiano Tommaso |
| Albo Professionale e num. iscrizione | Ordine dei Architetti della Provincia di Pescara, matr. N. 952 |
| Telefono | 0854383736 |
| e-mail | vespasiano.tommaso@comune.pescara.it |
| PEC | protocollo@pec.comune.pescara.it |

3. Iter Amministrativo

| | |
|------------------------------|---|
| Acquisizione in atti domanda | Prot. n. 20/311045 23/10/2020 |
| Oneri istruttori versati | 50,00 € |
| Precedenti pareri CCR_VIA | 2833 del 05/10/2017 favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA con prescrizioni |

4. Elenco Elaborati

| Publicati sul sito - Sezione "Elaborati VA" (avvio della procedura) | Publicati sul sito - Sezione "Integrazioni" (integrazioni richieste) |
|---|---|
| Progetto Preliminare: Progetto TAV_06 TAV_07 Studio preliminare ambientale: VP_Relazione_Parco_Centrale Altri elaborati: Altri allegati 2018-BR-0051 modello_6_scheda_sintesi_valutazione_pr... | Integrazione 1: <hr/> |

5. Osservazioni

Non sono pervenute osservazioni.

Premessa

Il Comune di Pescara con protocollo in atti n. 311045 del 23/10/2020, ha attivato istanza di Verifica Preliminare, ai sensi dell'art 6 comma 9 del Dlgs 152/2006, per il progetto "Modifiche al Progetto Parco Centrale - riqualificazione dell'area di risulta dell'ex Stazione Ferroviaria" con il principale obiettivo di migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali relative al progetto precedentemente valutato dal CCR-VIA - con Giudizio 2283 del 5/10/2017 (prot. N. 2017191569 del 18/07/2017).

Il suddetto Giudiziosi riferisce alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA il progetto "Riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria.", ricadente nella tipologia elencata nell'Allegato IV alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006" pt.7 lett. b) *progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari; progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari; costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al*



settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"; parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto" ed ha avuto un esito "FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA V.I.A. CON LE SEGUENTI PRESCRIZIONI:

In quanto l'intervento si configura come risanamento ambientale e riqualificazione urbanistica di un'area interessata da contaminazione ambientale (acqua e suolo), con riduzione delle aree impermeabilizzate e con un uso più propriamente naturalistico ("bosco urbano") rispetto all'attuale situazione, con le seguenti prescrizioni:

- *La realizzazione dei lavori esecutivi è subordinata alla conclusione del procedimento di bonifica ai sensi del titolo V del D.Lgs 152/2006.*
- *Aggiornare lo studio di impatto acustico adottando la corretta fascia di pertinenza acustica di Corso Vittorio Emanuele II.*
- *Rivisitare il piano di classificazione acustica comunale al fine di garantire una maggiore tutela acustica per le aree destinate a verde pubblico. Nel caso di esito di una classificazione acustica diversa dall'attuale e con valori limite più stringenti, lo studio di impatto acustico deve essere rivalutato e se necessario procedere ad interventi di mitigazione acustica.*
- *Integrare le misure di mitigazione previste per le fasi di cantiere con la copertura di cumuli nel caso in cui siano esposti all'azione del vento, e comunque nei periodi di fermo cantiere superiori ad un giorno.*
- *Tale parere è condizionato dalla conclusione positiva del procedimento VAS in corso.*

Il Comune di Pescara, con nota prot. n. 0312714/20 del 27/10/2020 ha chiesto "nel rispetto delle leggi pur tuttavia in considerazione di un'urgenza dichiarata, di fare in modo che il Comitato VIA esamini nel più breve tempo possibile la proposta presentata da questo Ente circa la riqualificazione delle aree della ex stazione ferroviaria".

SEZIONE II

Verifica delle Ottemperanze alle prescrizioni dettate con giudizio favorevole del CCR n.2283 del 5/10/2017

Riguardo alle prescrizioni inerenti il citato Giudizio del CCR VIA, il tecnico precisa che il Consiglio Comunale, con deliberazione di approvazione del progetto n.134/2018 ha ottemperato alle prescrizioni del giudizio come sotto riportato:

"Preso atto "delle prescrizioni emerse al termine della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA e della procedura di VAS, nonché delle condizioni dettate dalla soprintendenza archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo e del Genio Civile Regionale di Pescara...;"

- *Demandato il RUP "nelle fasi successive di progettazione, esecuzione e gestione, la verifica del rispetto delle prescrizioni e condizioni di cui al punto precedente da parte del concessionario" , riferendosi alla realizzazione dei lavori subordinata alla conclusione del procedimento di bonifica ai sensi del titolo V del D.Lgs 152/2006 (punto 1 delle prescrizioni), all'aggiornamento dello studio di impatto acustico adottando la corretta fascia di pertinenza acustica di Corso Vittorio Emanuele II in sede di progettazione definitiva (punto 2 prescrizioni),*

- *Dato mandato al Dirigente del Settore competente di "rivisitare il piano di classificazione acustica comunale al fine di garantire una maggiore tutela acustica per le aree destinate a verde pubblico" (punto 3 delle prescrizioni) in conformità a quanto prescritto nel parere del CCR-VIA n. 2833 del 05.10.2017 e successivamente all'approvazione del progetto esecutivo del "PARCO CENTRALE - RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI RISULTA DELL'EX STAZIONE FERROVIARIA";*





In ottemperanza all'ultima prescrizione di integrazione delle misure di mitigazione previste per le fasi di cantiere, si precisa che a pag. 47 dello Studio Preliminare Ambientale era già prevista la copertura di cumuli nel caso in cui siano esposti all'azione del vento, e integrata nel paragrafo 3.2.1 della presente relazione.

Come già evidenziato, la procedura di VAS richiamata nel Giudizio si è conclusa positivamente con Decisione finale (Det. BR n. 51/2018) allegata alla presente."

SEZIONE III SINTESI DELLA DOCUMENTAZIONE

1. Descrizione delle modifiche apportate al progetto di riqualificazione e obiettivi

Le modifiche apportate al progetto di riqualificazione, già positivamente valutato dal CCR con Giudizio 2283 del 5/10/2017 ed approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 134 del 11/12/2018, finalizzate a migliorare la continuità nelle relazioni con il tessuto urbano esistente e ridurre gli impatti, non comportano variante urbanistica al PRG, in quanto non vanno a modificare i parametri tecnico-urbanistici ma prevedono:

- **la riduzione della SUL residenziale, attraverso l'eliminazione dell'edificio a Nord dell'area di riqualificazione, e il contestuale incremento delle aree da destinare a verde** - Parco Urbano (ne consegue che la SUL da 7.000 mq si riduce a 4.900 mq, e 2.000 mq diventano di superficie a verde);

- **l'ampliamento dell'offerta dei parcheggi nei Silos, attraverso l'incremento di 300 posti auto e la realizzazione di 100 box-auto (da dividere tra il Silos parcheggi già previsti a Nord e a Sud dell'area)**, con lo scopo di fluidificare la circolazione veicolare del centro urbano, sempre più aggravata dal traffico cosiddetto "parassita" alla ricerca di posti auto per la sosta. Nello specifico, le modifiche che saranno apportate ai due silos per consentire l'aumento dei posti auto, rientrano nei parametri progettuali stabiliti dal progetto già valutato e approvato (H massima e aree di massimo sedime) e, soprattutto, non variano le destinazioni previste nel PRG del Comune di Pescara. Più in particolare, ai fini dell'aumento dei posti auto nei Silos, sono state studiate due diverse ipotesi progettuali:

1. per il parcheggio Nord, nell'ipotesi A, rispetto al progetto valutato ed approvato, si prevede il mantenimento della massima altezza consentita all'edificio (25 metri) e lo sviluppo sulla minor area di sedime possibile, consentendo di utilizzare anche il livello di copertura per posizionare i posti auto. Al piano terra (come in tutte le altre ipotesi) si prevede il posizionamento dei box auto. Tale ipotesi comporta un lieve aumento della superficie minima di ingombro, rispetto il progetto già valutato (da 3.500 mq a 4.000 mq). Nell'ipotesi B, altezza minima e massimo ingombro possibile (a parità di superficie occupata nel progetto già valutato e approvato), sono stati inseriti due livelli in più; lasciando però libero il livello di copertura;
2. per il parcheggio Sud, anche in questo caso, nell'ipotesi A, si prevede la possibilità di aggiungere posti auto anche sulla copertura, lasciando pressoché invariata l'area di sedime (in questo caso la superficie di sedime è pari a 4.800). Nell'ipotesi B, invece, l'ingombro massimo della planimetria dell'edificio è invariato rispetto al progetto già valutato (5.600 mq). Tale ipotesi comporta la necessità di aggiungere due ulteriori livelli di parcheggio, arrivando alla massima altezza possibile (25 metri), come nell'ipotesi A, lasciando però libero il livello di copertura.

Il tecnico precisa inoltre che, oltre le modifiche sopra descritte, il progetto approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 134/18, rispetto a quello valutato dal CCR-VIA n. 2833/2017, presenta due ulteriori variazioni.

La prima, così come indicato nell'allegata Decisione finale BR n.51/2018 in ottemperanza alle risultanze della procedura di VAS, riguarda la decisione di limitare il parcheggio interrato, di 400 posti auto collocato al centro dell'area di risulta, in corrispondenza dell'asse principale di Corso Umberto I, ad un solo livello di interrato anziché di due possibili livelli così come previsto nel progetto esaminato in sede di procedura di





**Dipartimento Territorio e Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali**

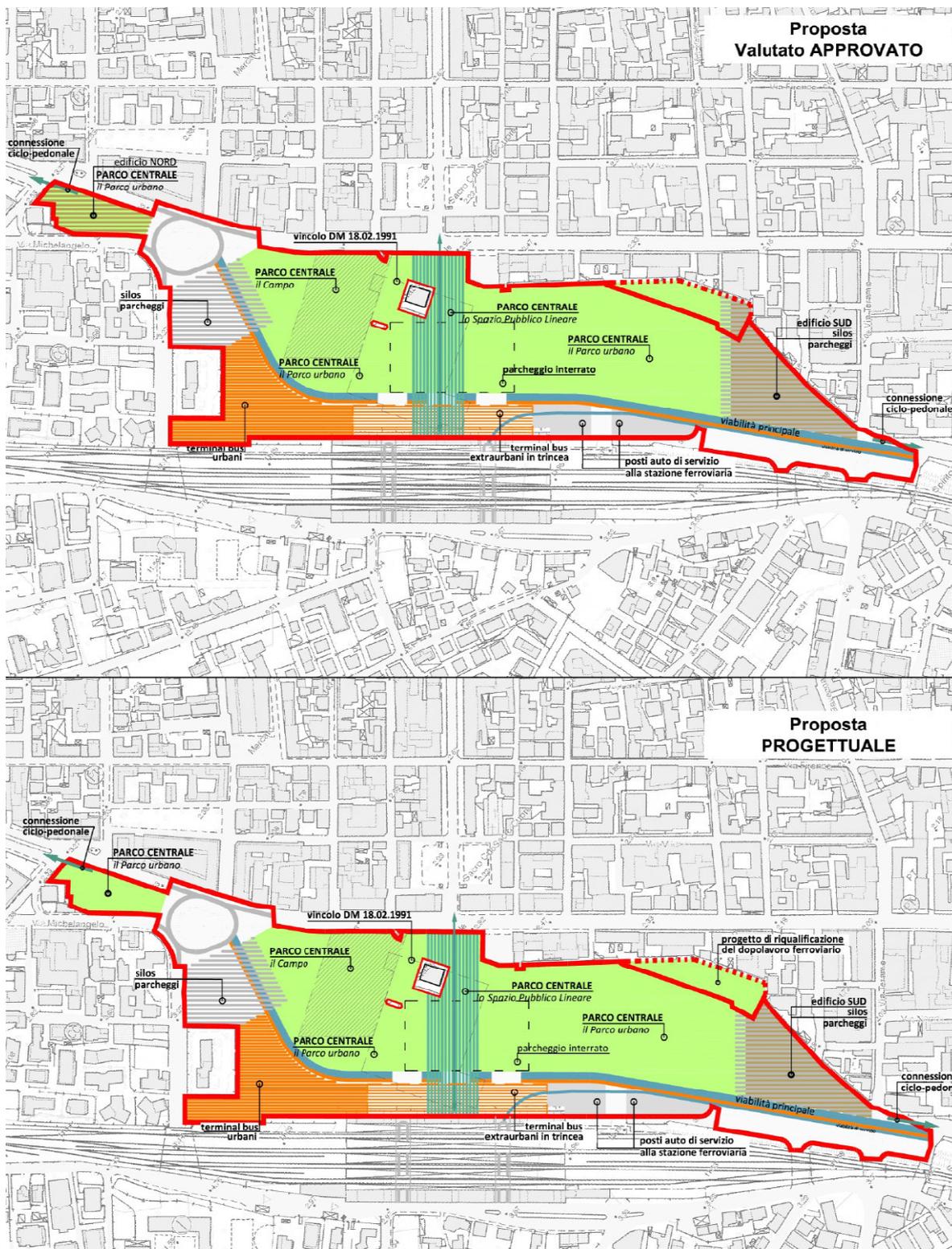
Istruttoria Tecnica: Verifica Preliminare ai sensi dell'art 6, comma 9 del D. Lgs 152/06

Comune di Pescara

Progetto: Valutazione preliminare delle modifiche al progetto Parco Centrale - riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria

VAS e VA; la seconda modifica, formale e non sostanziale, avvenuta in sede di approvazione da Consiglio Comunale, riguarda il rimando della riqualificazione dell'area verde sportiva del Dopolavoro Ferroviario (DLF), ad un progetto di riqualificazione in "armonia" con quello del Parco Centrale e che terrà conto dell'assetto definito dal progetto del Parco Centrale e della procedura di messa in sicurezza e bonifica che se sarà avviata. Tale area, facente parte del progetto di riqualificazione complessivo, sarà quindi valutata nella presente valutazione.





Nella relazione si precisa che la stessa valuta il miglioramento conseguente sia alle modifiche apportate al progetto già valutato, sia alla realizzazione della struttura interrata da 400 posti auto di un solo piano (non lasciando la possibilità di realizzarne 2 a parità di posti auto) mantenendo invariata l'area del DLF la cui



**Dipartimento Territorio e Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali**

Istruttoria Tecnica: Verifica Preliminare ai sensi dell'art 6, comma 9 del D. Lgs 152/06

Comune di Pescara

Progetto: Valutazione preliminare delle modifiche al progetto Parco Centrale - riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria

realizzazione è solo demandata ad altro progetto di riqualificazione che terrà conto delle procedure di messa in sicurezza e bonifica che saranno avviate nella riqualificazione dell'area di risulta.

Infine, il progetto di riqualificazione dell'area, comprensivo delle modifiche oggetto di valutazione, si configura come un progetto di risanamento ambientale e urbanistico di un'area caratterizzata da contaminazioni ambientali (acqua, suolo e sottosuolo), con una ulteriore riduzione delle aree impermeabilizzate ed un uso più naturalistico rispetto, sia l'uso attuale dell'area, sia al progetto già valutato (positivamente).

In particolare il tecnico dichiara che le modifiche apportate al progetto di riqualificazione, consentono di rispondere in maniera ancora più incisiva alle questioni inerenti la sostenibilità ambientale verso quella che si può definire una transizione ecologica dell'area da riqualificare, cui la Città di Pescara ambisce, attraverso la realizzazione del Parco Centrale.

Il progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria, comprensivo delle modifiche sopra descritte ed oggetto della presente relazione, è caratterizzato da otto interventi progettuali puntuali che prevedono:

- un grande parco urbano a servizio della città;
- una infrastruttura viaria di attraversamento a scala urbana;
- aree per la realizzazione di edifici multipiano (fuori terra e ad un unico livello interrato) per la sosta degli autoveicoli;
- aree per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee locali, nazionali e internazionali;
- un ampio spazio pubblico a completamento della sequenza di piazze attualmente disposte lungo l'asse mare-monti;
- una serie di piccoli manufatti e aree pertinenziali a servizio delle attività ricreative del nuovo Parco urbano, organizzabili con tipologie diffuse a padiglione;
- volumetria di bordo (a sud dell'area) a carattere prevalentemente residenziale;
- un percorso di attraversamento dedicato alla mobilità alternativa di riconnessione con e a completamento della rete esistente.

Il progetto in esame realizza le previsioni del Progetto di Fattibilità tecnico/economica "Parco Centrale – riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria" approvato con Del. C.C: 134 del 11/12/2018. In particolare, i parametri progettuali e le regole edificatorie sono quelle allegate al progetto approvato e prevedendo la realizzazione di un insieme di opere riferibili a diverse tipologie ed attività, come sopra descritte: parco urbano, padiglioni commerciali, edifici residenziali, uffici e servizi, silos parcheggio, oltre la sistemazione della viabilità, ecc.

Il Progetto di riqualificazione già approvato, è caratterizzato come segue in termini di SUL:

| | SUL | | SLP | | SCom | |
|---|------------|-------|------------|-------|-------------|-------|
| Edificio Nord - Residenziale | 2.100 | 3.360 | 3.000 | 4.800 | 2.400 | 3.840 |
| Edificio Sud - Residenziale | 1.260 | | 1.800 | | 1.440 | |
| Padiglioni Parco - Commerciale/Servizio al verde | 1.000 | 3.640 | 1.430 | 5.200 | 1.140 | 4.160 |
| Silos Parcheggio/Edificio Sud - uffici, commerciale, servizi | 2.640 | | 3.770 | | 3.020 | |

Il proponente, attraverso le modifiche progettuali presentate, intende diminuire la superficie residenziale attraverso l'eliminazione dell'edificio residenziale posto a nord, e incrementare il numero dei parcheggi all'interno dei silos per i quali la superficie di massimo ingombro dedicata, così come l'altezza massima, resterà invariata.





| | SUL | | SLP | | SCom | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Edificio Sud - Residenziale | 1.260 | 1.260 | 1.800 | 1.800 | 1.440 | 1.440 |
| Padiglioni Parco - Commerciale/Servizio al verde | 1.000 | 3.640 | 1.430 | 5.200 | 1.140 | 4.160 |
| Silos Parcheggi/Edificio Sud - uffici, commerciale, servizi | 2.640 | | 3.770 | | 3.020 | |

2. Modifiche dei parametri

I parametri che saranno variati conseguentemente alle modifiche progettuali sopra descritte, tenendo conto anche del progetto di riqualificazione del Dopolavoro Ferroviario (DLF), il quale mantiene la destinazione a verde sportivo, sono i seguenti:

1. Il "**Parco Centrale**" si estende su di una superficie minima di 6,9 ettari pari al 52,6 % dell'ambito d'intervento

- L'estensione minima del "Parco urbano" è pari a 5,2 ettari

2. È possibile realizzare un massimo di 4.900 **mq Superfici Utili Lorde (SUL)** di cui:

- massimo 1.260 mq di residenziale realizzabile nell'edificio sud;

3. Silos parcheggi:

- struttura nord: 850 posti auto;
- struttura sud : 1050 posti auto;
- struttura nord e sud: totale di 100 box auto.

4. Per la definizione dei restanti parametri si rimanda al PRG vigente alla data di approvazione del Progetto di fattibilità tecnico/economica "Parco Centrale-riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria" con Del. C.C. n. 134 del 11/12/2018.

3. Movimenti di terra

Il volume stimato di sbancamento è, nella "peggiore delle ipotesi", di circa 2.500 mc in meno, e nella "migliore delle ipotesi", di circa 4.400 mc, rispetto al progetto precedentemente valutato ed approvato.

Le modifiche previste prevedono infatti che:

- non sarà più realizzato l'edificio a nord, è quindi non verranno più effettuati sbancamenti per le fondazioni su areale 850 metri per circa 3000 mc;
- gli sbancamenti per le fondazioni delle soluzioni progettuali A e B, ai fini dell'aumento dei posti auto nei silos, sono da computarsi, rispettivamente, all'area massimo sedime.

Si riporta sotto una tabella esemplificativa dei dati relativi agli sbancamenti secondo le due ipotesi progettuali.



| PROGETTO SILOS | SILOS NORD | | SILOS SUD | |
|--------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | IPOTESI A mc di sbancamento | IPOTESI B mc di sbancamento | IPOTESI A mc di sbancamento | IPOTESI B mc di sbancamento |
| PROGETTO VALUTATO | 3.500 mc | 5.850 mc | 4.800 mc | 7.000 mc |
| PROPOSTA DI MODIFICA | 4.000 mc | 5.850 mc | 4,800 mc | 5.600 mc |
| Volume stimato di sbancamento | + 500 | 0 mc | 0 mc | - 1.400 mc |

La soluzione A e B sono da considerarsi corrispondenti, rispettivamente a quella con la massima altezza e a quella con il massimo sedime. In sede di progettazione definitiva e di dettaglio, il concessionario potrà prevedere e poi realizzare soluzioni intermedie tra le due.

4. Superfici Permeabili

A progetto realizzato, la percentuale di suolo permeabile sarà superiore a quella presente nel progetto approvato.

Richiamato che l'area di intervento ha una superficie pari a circa 130.000 mq, si riportano i dati relativi alle superfici permeabili EX-ANTE, EX-POST progetto approvato, EX-POST progetto modificato.

| FASE | Superficie permeabile (mq) | Superficie impermeabile (mq) | % di suolo permeabile sull'intera area |
|--|----------------------------|------------------------------|--|
| Situazione EX-ANTE, ad oggi | c.a. 9.020,00 | c.a. 121.695,00 | 7 % |
| Situazione EX-POST, progetto valutato | c.a. 60.000,00 | c.a. 70.000,00 | 46 % |
| Situazione EX-POST. Proposta di modifica | c.a. 62.000,00 | c.a. 68.000,00 | 47,7 % |

DESCRIZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI

5. Descrizione della fase di cantiere

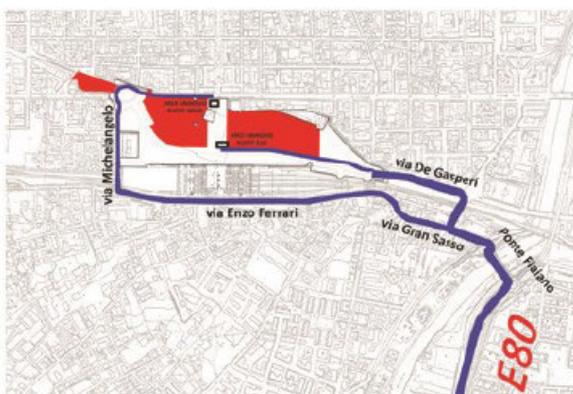
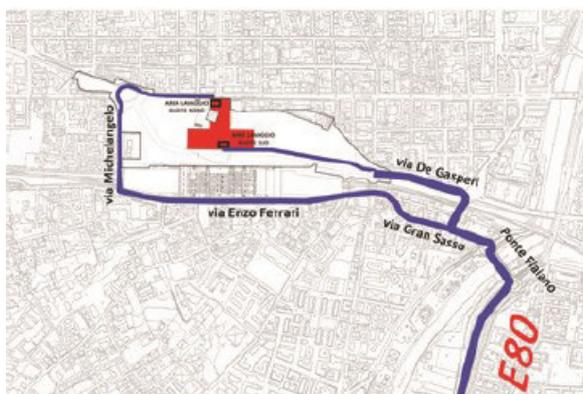
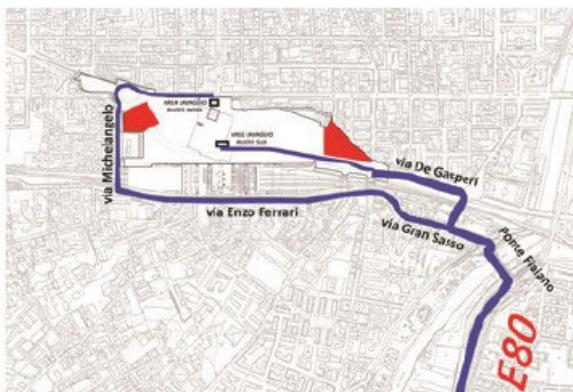
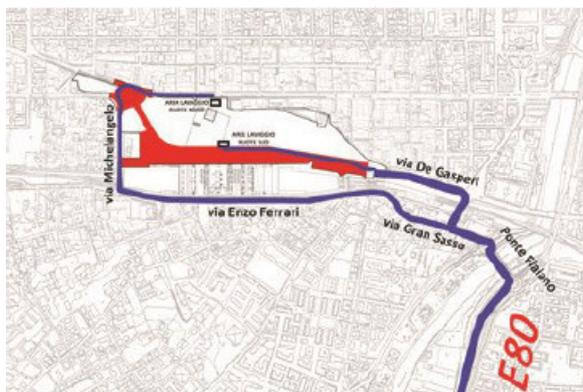
Il programma dei lavori inerenti il progetto di riqualificazione modificato, prevede che le attività di realizzazione si concludano sempre in 36 mesi (da maggio 2022 ad aprile 2025)

| | Magg. Ago. | Sett. Dic. | Genn. Apr. | Magg. Ago. | Sett. Dic. | Genn. Apr. | Magg. Ago. | Sett. Dic. | Genn. Apr. |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Lavori di Bonifica | | | | | | | | | |
| Infrastruttura viaria | | | | | | | | | |
| Stazioni autobus | | | | | | | | | |
| Residenziale | | | | | | | | | |
| Parcheggi multipiano | | | | | | | | | |
| Parcheggio interrato | | | | | | | | | |
| Spazio pubblico lineare | | | | | | | | | |
| Parco urbano e attrezzature | | | | | | | | | |

Le fasi di cantiere restano suddivise in stralci funzionali e fruibili delle opere previste al fine di garantire in ciascuna fase di cantiere, un livello minimo di funzionalità dell'area e delle sue attività attuali (parcheggi, stazione dei pullman...). Gli stralci funzionali restano quattro, così distribuiti:

- 1° stralcio – Realizzazione dell'infrastruttura viaria (durata prevista: circa 8 mesi)

- 2° stralcio – Realizzazione parcheggi fuori terra e dell'edificio residenziale (durata prevista: circa 13 mesi); Area di cantiere: bordi sud-orientale (via Teramo, via Pisa) e nord-occidentale (via Michelangelo) del perimetro d'intervento (10.900 metri quadrati).
- 3o stralcio – Parcheggio interrato e spazio pubblico lineare (durata prevista: circa 10 mesi) Area di cantiere: fascia trasversale centrale dell'area (17.000 mq).
- 4o stralcio – Bosco Urbano e padiglioni (durata prevista: circa 6 mesi); Area di cantiere: area a sud e area a nord della piazza centrale (48.100 mq)



Si prevede, per ogni fase, la realizzazione di baracche di cantiere per le varie necessità, la realizzazione di impianto idrico provvisorio, di un impianto fognario per le baracche di cantiere e per le acque di drenaggio dello scavo, di un impianto elettrico di cantiere e l'allestimento di un impianto per il confezionamento del calcestruzzo nel sedime dell'area.

Nell'ambito del cantiere, per ogni fase e per tutta la durata dei lavori non è previsto il deposito di materiali inquinanti o a rischio di inquinamento, né la loro utilizzazione.

Per le fasi di scavo si prevede di utilizzare: ruspa e pala meccanica, camion.

Per la fase di costruzione in c.a. si prevede l'utilizzo di autopompe e gru fisse di cantiere.

La preparazione dei ferri, con taglio, eventuali piegature, legature per ferri per travi, colonne ed armature in genere, sarà eseguita, almeno in parte, a piè d'opera.

Si prevede quindi nell'ambito dell'organizzazione di cantiere un'area magazzino, di supporto alle attività previste. Per queste attività si prevede una stazione fissa con macchina tagliaferro e piegaferri. E' altresì ipotizzabile la messa in opera di silos temporanei per le malte e gli intonaci.

Per le finiture e le opere di urbanizzazione entro il comparto si possono prevedere le seguenti attività: sistemazione o compattazione degli strati ghiaiosi sottostanti, realizzazione di massetti in c.a., stesure degli asfalti. Riguardo le attrezzature si può prevedere l'impiego delle seguenti: Autobetoniere; Autocarri con gru;



Autocarri leggeri; Autocarri pesanti da trasporto; Bobcat; Dumper; Escavatori; Fresatrice per asfalti; Gru; Pala meccanica; Rullo compressore; Ruspe; Vibrofinitrice

Per il rifornimento dei materiali da costruzione e per l'accesso dei mezzi al cantiere si utilizzerà la viabilità esistente. In particolare, data l'entità di traffico in gioco, per quanto riguarda le strade e i percorsi interessati sono stati individuati dei tracciati di transito dei mezzi, per i quali si prevede che:

- tutti i collegamenti extraurbani all'area (sia in entrata che in uscita) saranno garantiti attraverso la Strada provinciale E80 - Asse Attrezzato - che, a ovest, collega direttamente il centro di Pescara con le due autostrade A14 (Bologna-Taranto) e A25 (Pescara-Roma), intersecando anche la Strada Statale 16 - la Circonvallazione - che si snoda lungo la direttrice nord-sud;
- l'Asse Attrezzato si collega direttamente alle aree di cantiere attraverso il nuovo ponte Flaiano che, sbarcando sulla riva nord del fiume, di fronte via Gran Sasso, permette la riconnessione con l'ultimo tratto di via Alcide De Gasperi (lato est dell'impalcato ferroviario) o con via Enzo Ferrari (lato ovest);
- da queste due vie parallele a senso unico inverso, percorrendo piccoli tratti di via Bassani-Pavone (il proseguimento di via De Gasperi a sud) e via Michelangelo (a nord), si raggiungono, rispettivamente, i punti di accesso e di uscita di tutte le aree di cantiere previste.
- ciascun ingresso e/o uscita, sarà dotato di postazioni per il lavaggio ruote dei mezzi, dotate di un sistema per la depurazione ed il riutilizzo delle acque e trattamento fanghi, per evitare la dispersione di polveri sulle le strade urbane utilizzate dai mezzi veicoli di ausilio al cantiere. In generale, le acque di lavaggio contenenti
- i detriti asportati verranno convogliate a trattate in vasche di dissabbiatura, disoleazione, decantazione e successivamente potranno essere raccolte e riutilizzate per il lavaggio.

6. Descrizione dei possibili impatti sulle diverse matrici

Di seguito si riporta una sintesi delle valutazioni effettuate dal tecnico sulle diverse matrici ambientali nelle fasi di cantiere e di esercizio.

Suolo e sottosuolo

IN FASE DI CANTIERE

- la riduzione degli sbancamenti (conseguente all'eliminazione dell'edificio residenziale a Nord) determina un sicuro effetto positivo rispetto le componenti suolo e sottosuolo: gli interventi di sbancamento, soprattutto su suolo contaminato, possono indurre alla produzione di terre ed inerti da dover smaltire; nel caso analizzato avremmo una riduzione dei volumi di sbancamento;
- limitare il parcheggio interrato ad un solo piano determinerà effetti migliorativi alla componente acque superficiali e sotterranee: in relazione agli scavi contenuti in circa 3,5 metri (anziché i 7 metri previsti nel progetto valutato e approvato) e del valore medio di soggiacenza della falda a 3 metri dal p.c., l'intervento comporterà tempistiche di esecuzione più ristrette e richiederà un all'allestimento del sistema di aghi (well-point) per il barrieramento idraulico dello scavo ridotto.
- Nella relazione si segnala tuttavia che *“Sulla base delle considerazioni contenute nella relazione sull'Analisi di Rischio, nello scenario di cantiere, in cui abbiamo la rimozione del terreno insaturo superficiale dei primi 80/100 cm su tutta l'area, e profondo nell'area di interramento sino a 3,5 metri dal p.c., e in ipotesi di abbassamento della falda mediante well-point, i lavoratori sono esposti direttamente all'inalazione vapori outdoor da falda e direttamente all'ingestione di suolo e al contatto dermico ma per 8 ore al giorno”*.

IN FASE DI ESERCIZIO



- riduzione della SUL residenziale attraverso l'eliminazione dell'edificio a Nord e il contestuale aumento di superficie fondiaria da destinare a verde (2000 mq) comporta una maggiore permeabilità del suolo e dunque sicuramente un effetto positivo

PRODUZIONE DI SOSTANZE NOCIVE PER LA SALUTE UMANA O PER L'AMBIENTE

IN FASE DI CANTIERE

- La riduzione degli scavi, conseguente all'eliminazione dell'edificio residenziale a Nord comporta una riduzione dei volumi di sbancamento e dunque meno produzione di terre e inerti da dover smaltire, determinando quindi un effetto positivo rispetto la componente rifiuti.

IN FASE DI ESERCIZIO

- L'eliminazione dell'edificio a nord comporterà una riduzione di circa il 65% del carico urbanistico nell'area (meno numero di abitanti) e dunque una sostanziale riduzione dei rifiuti rispetto il progetto valutato, comportando un effetto migliorativo

PRODUZIONE RIFIUTI SOLIDI

IN FASE DI CANTIERE

- La riduzione degli scavi, conseguente all'eliminazione dell'edificio residenziale a Nord comporta una riduzione dei volumi di sbancamento e dunque meno produzione di terre e inerti da dover smaltire, determinando quindi un effetto positivo rispetto la componente rifiuti.

IN FASE DI ESERCIZIO

- L'eliminazione dell'edificio a nord comporterà una riduzione di circa il 65% del carico urbanistico nell'area (meno numero di abitanti) e dunque una sostanziale riduzione dei rifiuti rispetto il progetto valutato, comportando un effetto migliorativo.

EMISSIONI IN ATMOSFERA

IN FASE DI CANTIERE

- L'eliminazione dell'edificio a nord determina effetti migliorativi, in quanto attraverso la riduzione del volume degli scavi, rispetto il progetto già valutato, si ridurrà anche la quantità di polveri derivanti dai materiali movimentati e delle polveri di scarico delle macchine e dei mezzi utilizzati per le operazioni di scavo. Inoltre, l'inquinamento atmosferico derivante dal transito e dall'attività dei mezzi, pesanti e meccanici, durante l'attività di cantiere viene considerato dal tecnico lieve, comunque non significativo rispetto al progetto già valutato ed approvato.

IN FASE DI ESERCIZIO

- La scelta di realizzare 300 posti auto in più nelle due strutture multipiano fuori terra, permettendo di ridurre la sosta dei veicoli nel centro urbano, consentirà una riduzione delle emissioni inquinanti nell'area urbanizzata; inoltre, l'incremento dei flussi di traffico generati dall'aumento dei posti auto, in riferimento allo stato attuale delle infrastrutture stradali e dei nodi di accesso all'area di progetto, non comporterà un aggravio delle normali condizioni di fluidità e scorrevolezza del traffico urbano e pertanto non si verificherà un incremento dell'inquinamento atmosferico.
- l'eliminazione dell'edificio a nord e il cambio di destinazione della Sf, che da edificabile diventerà verde, comporterà effetti migliorativi della qualità dell'aria in quanto l'aumento delle superfici a verde saranno in grado di ridurre inquinanti atmosferici e intrappolare anidride carbonica, e ridurre l'isola di calore urbana.



RUMORI, VIBRAZIONI, RADIAZIONI ELETTROMAGNETICHE, EMISSIONI LUMINOSE O TERMICHE

IN FASE DI CANTIERE

L'eliminazione dell'edificio a nord comporta un minor transito dei mezzi pesanti ed una minore attività dei mezzi meccanici determinando effetti migliorativi per la componente rumore.

IN FASE DI ESERCIZIO

lieve incremento dei livelli di pressione sonora in corrispondenza dei silos, generati dall'aumento dei flussi veicolari come conseguenza dell'aumento dei parcheggi, che verranno mantenute comunque sotto al valore dei 3dBA e saranno compensate dall'aumento della superficie a verde sulla quale si prevede la realizzazione di specie arboree.

L'eliminazione dell'edificio a Nord, comporterà una riduzione sostanziale dei rumori in quanto si ridurrà il numero di residenti e fruitori e dunque meno auto che sosterranno e gireranno nell'area.

CORPI IDRICI SUPERFICIALI E/O SOTTERRANEI E ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEI

IN FASE DI CANTIERE

limitare il parcheggio interrato ad un solo piano determinerà effetti migliorativi alla componente acque superficiali e sotterranee: in relazione agli scavi contenuti in circa 3,5 metri (anziché i 7 metri previsti nel progetto valutato e approvato) e del valore medio di soggiacenza della falda a 3 metri dal p.c., l'intervento comporterà tempistiche di esecuzione più ristrette e richiederà un all'allestimento del sistema di aghi (*well-point*) per il barrieramento idraulico dello scavo ridotto.

IN FASE DI ESERCIZIO

la realizzazione del parcheggio interrato ad un solo piano richiederà un minore sistema di pompaggio nel caso in cui l'acqua piovana o di falda dovesse penetrare nell'interrato (3,5 metri anziché i 7 metri previsti nel progetto) determinando effetti migliorativi alla componente.

l'eliminazione dell'edificio residenziale a nord determina una riduzione di circa il 65% del carico urbanistico nell'area e quindi una conseguente riduzione scarichi idrici e acque reflue domestiche convogliate nella rete fognaria di C.so Vittorio Emanuele II.

7. Conclusioni

Secondo le considerazioni effettuate dal tecnico sulla base delle caratteristiche delle modifiche apportate al progetto già valutato ed approvato, e delle pressioni ambientali valutate sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, le modifiche all'opera determinano impatti generali non significativi sull'ambiente rispetto al progetto già valutato, ma possono essere considerati positivi.

In particolare, in fase di cantiere, la riduzione degli sbancamenti (nella "peggiore delle ipotesi", di circa 2.500 mc, e nella "migliore delle ipotesi", di circa 4.400 mc) conseguente all'eliminazione dell'edificio residenziale a Nord determina un sicuro effetto positivo rispetto le componenti suolo e sottosuolo - gli interventi di sbancamento, soprattutto su suolo contaminato, possono indurre alla produzione di terre ed inerti da dover smaltire; nel caso analizzato avremmo una riduzione dei volumi di sbancamento - e dei rifiuti. Inoltre, la decisione di limitare il parcheggio interrato ad un solo piano determinerà, anche in questo caso, effetti migliorativi alla componente acque superficiali e sotterranee, sempre nella fase di cantiere: in relazione agli scavi contenuti in circa 3,5 metri (anziché i 7 metri previsti nel progetto valutato e approvato) e del valore medio di soggiacenza della falda a 3 metri dal p.c., l'intervento comporterà tempistiche di esecuzione più ristrette e richiederà un all'allestimento del sistema di aghi (*well-point*) per il barrieramento idraulico dello scavo ridotto. L'eliminazione dell'edificio a nord determina effetti migliorativi anche rispetto



*Dipartimento Territorio e Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali*

Istruttoria Tecnica: Verifica Preliminare ai sensi dell'art 6, comma 9 del D. Lgs 152/06

Comune di Pescara

Progetto: Valutazione preliminare delle modifiche al progetto Parco Centrale - riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria

la componente aria, in fase di cantiere, in quanto attraverso la riduzione del volume degli scavi, rispetto il progetto già valutato, si ridurrà anche la quantità di polveri derivanti dai materiali movimentati e delle polveri di scarico delle macchine e dei mezzi utilizzati per le operazioni di scavo. Inoltre, l'inquinamento atmosferico e rumoroso derivante dal transito e dall'attività dei mezzi, pesanti e meccanici, durante l'attività di cantiere può essere considerato lieve e comunque non significativo rispetto al progetto già valutato ed approvato. Infine, sempre in riferimento alla riduzione degli scavi conseguente all'eliminazione dell'edificio previsto a Nord dell'area, e alla conseguente riduzione della produzione e dello smaltimento dei rifiuti, si avrà una riduzione del traffico legata al passaggio di mezzi pesanti entro l'area di cantiere e dunque, anche se lieve, un effetto migliorativo.

In **fase di esercizio**, per quanto riguarda la componente acque superficiali e sotterranee, ci sarà un miglioramento degli effetti, relativamente alla riduzione scarichi idrici e acque reflue domestiche convogliate nella rete fognaria di C.so Vittorio Emanuele II, conseguente all'eliminazione dell'edificio residenziale previsto a nord. La riduzione della SUL residenziale attraverso l'eliminazione dell'edificio a Nord e il contestuale aumento di superficie fondiaria da destinare a verde (2000 mq) comporta una maggiore permeabilità del suolo e dunque sicuramente un effetto positivo sulla componente suolo e sottosuolo. Inoltre, l'eliminazione dell'edificio a nord e il cambio di destinazione della Sf, che da edificabile diventerà verde, comporterà effetti migliorativi anche alla componente aria in quanto l'aumento delle superfici a verde saranno in grado di ridurre l'isola di calore urbano, gli inquinanti atmosferici e intrappolare anidride carbonica, garantendo impatti positivi anche alla vegetazione e all'ecosistema urbano.

L'ampliamento dell'offerta dei parcheggi nei Silos, attraverso l'incremento di 300 posti auto e la realizzazione di 100 box-auto, genererà un aumento dei flussi veicolari, che comporta un lieve incremento dei livelli di pressione sonora che verranno comunque mantenuti sotto al valore dei 3dBA e saranno compensati dall'aumento della superficie a verde sulla quale si prevede la realizzazione di specie arboree. Inoltre, l'eliminazione dell'edificio a Nord, comporterà una riduzione sostanziale dei rumori in quanto si ridurrà il numero di residenti e fruitori e dunque meno auto che sosterranno e gireranno nell'area.

L'eliminazione della volumetria residenziale a nord comporterà effetti migliorativi relativamente la qualità percettiva del paesaggio. Inoltre, sempre l'eliminazione dell'edificio a nord comporterà una riduzione di circa il 65% del carico urbanistico residenziale nell'area (meno numero di abitanti) e dunque una sostanziale riduzione dei rifiuti rispetto il progetto valutato, comportando un effetto migliorativo.

In riferimento all'ampliamento dell'offerta dei parcheggi nei Silos, attraverso l'incremento di 300 posti auto e la realizzazione di 100 box-auto, che genera l'aumento dei flussi veicolari si conviene che, nello stato attuale delle infrastrutture stradali e in riferimento ai nodi di accesso all'area di progetto, non si andrà a modificare in maniera sostanziale il bacino di utenza dell'area e non si avrà un aggravio delle normali condizioni di fluidità e scorrevolezza del traffico veicolare.

Infine il progetto di forestazione urbana (Bosco Urbano), caratterizzato dall'impianto di alberi ad alto fusto, insieme all'aumento delle superfici a verde derivanti dal cambio di destinazione d'uso dell'area di ingresso a nord (da residenziale a verde), diventerà strumento per miglioramento la qualità della vita in termini di ossigeno, abbattimento delle polveri, mitigazione dell'isola di calore urbano e miglioramento delle condizioni ambientali.

Referenti della Direzione

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti

Gruppo di lavoro istruttorio:

Dott.ssa Serena Ciabò

