



GIUNTA REGIONALE

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

Giudizio n° 2833 del 05/10/2017

Prot n° 2017191569 del 19/07/2017

Ditta proponente Comune di Pescara

Oggetto Riqualficazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria

Comune dell'intervento PESCARA **Località**

Tipo procedimento VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' AMBIENTALE ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. N° 152/2006 e ss.mm.ii.

Tipologia progettuale

Presenti (in seconda convocazione)

Direttore Dott. V. Rivera

Dirigente Servizio Tutela Val. Paesaggio e VIA ing. D. Longhi

Dirigente Servizio Governo del Territorio arch. B. Celupica

Dirigente Politica energetica, Qualità dell'aria

Dirigente Servizio Politiche del Territorio geom. Ciuca (delegato)

Dirigente Politiche Forestali:

Dirigente Servizio Affari Giuridici e Legali

Segretario Gen. Autorità Bacino

Direttore ARTA dott.ssa Di Croce (delegata)

Dirigente Servizio Rifiuti: dott. F. Gerardini

Dirigente delegato della Provincia.

Dirigente Genio Civile AQ-TE

Dirigente Genio Civile CH-PE

Esperti esterni in materia ambientale

avv. M. Pellegrini

ing. R. Brandi



Relazione istruttoria

si veda documentazione allegata

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta · Comune di Pescara
per l'intervento avente per oggetto:

Istruttore

ing. Galeotti



GIUNTA REGIONALE

Riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria
da realizzarsi nel Comune di PESCARA

IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio.
Preso atto della dichiarazione resa in sede di audizione di applicare per la gestione dei materiali derivanti dagli scavi e dalle attività di bonifica il dpr 120/2016,
Esaminate le osservazioni pervenute

ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

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.
- rivedere 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 limiti 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 dell'vento, e comunque nei periodi di fermo cantiere superiori ad un giorno.

Tale parere è condizionato dalla conclusione positiva del procedimento VAS in corso.

I presenti si esprimono all'unanimità

Dott. V. Rivera

ing. D. Longhi

arch. B. Celupica

geom. Ciuca (delegato)

dott. F. Gerardini

dott.ssa Di Croce (delegata)

avv. M. Pellegrini

ing. R. Brandi





GIUNTA REGIONALE

Dott.ssa M.Taranta

(segretario verbalizzante)

Il presente atto è definitivo e nei confronti dello stesso è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR entro il termine di 60 gg o il ricorso straordinario al capo dello Stato entro il termine di 120 gg. Il giudizio viene reso fatti salvi i diritti di terzi e l'accertamento della proprietà o disponibilità delle aree o immobili a cura del soggetto deputato.



Dichiarazioni rese in audizione, allegare al verbale del Giudizio n. 2833 del 5/10/2017 del Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Innanzi al Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione d'Impatto Ambientale, in qualità di

Assessore del Comune di Pescara

nella riunione del predetto CCR-VIA è presente alle ore del giorno

il, Sig. Stefano Di Cesare nato a

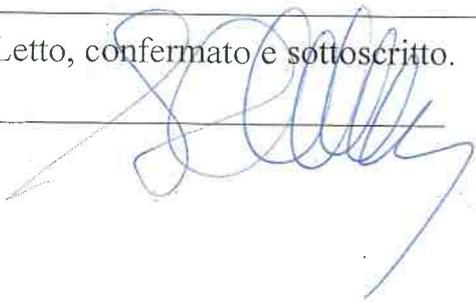
il .. identificato a mezzo ..

rilasciato il .. da .., che dichiara quanto segue:

Si affanno i chiarimenti richiesti dal Comitato in merito ai seguenti punti:

- rapporto tra procedimento di VA e di VAS, illustrando la autonomia tra gli stessi, ma anche la loro interdipendenza integrabile in via sostanziale;
- elementi previsti negli atti pianificatori comunali relativamente alle aree concernenti in modo da integrare il progetto con il contesto; si cita il DPR n. 120/2017
- Applicabilità della nuova normativa sulla gestione delle Terre e roccie di scavo che comunque consente la caratterizzazione dei terreni in opera di cui si chiede l'osservanza
- completezza degli elaborati progettuali, con permesso tutti i requisiti richiesti dalla legge per il progetto di fattibilità tecnico-economica;
- Chiarimenti sullo studio di impatto acustico

Letto, confermato e sottoscritto.

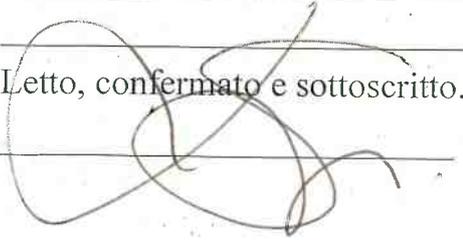


Dichiarazioni rese in audizione, allegate al verbale del Giudizio n. 2833 del 5/10/2017 del Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Innanzi al Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione d'Impatto Ambientale, _____ in _____ qualità _____ di _____

COMITATO REGIONALE
nella riunione del predetto CCR-VIA è presente alle ore5..... del giorno il Sig. W. PESTO S. SPER nato a il identificato a mezzo ~~DEP. 1128~~ C.P. rilasciato il da, che dichiara quanto segue:

ALLEGATO ILLUSTRAZIONE I CONTENUTI DELLE
OSSERVAZIONI GIÀ DEPOSITATE IN FASE
DI PUBBLICAZIONE -

Letto, confermato e sottoscritto.


Pescara, lì 25 Agosto 2017

Spett.le
DIPARTIMENTO OPERE PUBBLICHE
GOVERNO DEL TERRITORIO E POLITICHE AMBIENTALI
Tutela, Valorizzazione del paesaggio e Valutazione Ambientale
Via Leonardo Da Vinci – Palazzo Silone
L'AQUILA

Trasmessa a mezzo mail dall'indirizzo lorenzo.sospiri@crabruzzo.it agli indirizzi:

via@pec.regione.abruzzo.it
segreteriaCCR-VIA@regione.abruzzo.it
vincenzo.rivera@regione.abruzzo.it
dlonghi@regione.abruzzo.it

OGGETTO: Opere di riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria.

Spett.le Ufficio,

ai sensi dell'art. 30, comma 2, dello Statuto del Consiglio Regionale dell'Abruzzo, il sottoscritto Lorenzo Sospiri, in qualità di Consigliere Regionale, invia di seguito osservazioni in riferimento al progetto di cui in epigrafe e richiede di essere audito dalla Commissione CCR-VIA.

Il Consigliere Regionale


Lorenzo Sospiri

Al Comitato VIA della Regione Abruzzo

OSSERVAZIONI TECNICHE

Opere di riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria

Premesso che manca qualunque tipo di elemento che possa definire la proposta in esame "un progetto", resta difficile comprendere come sia stato possibile redigere lo "studio preliminare ambientale" in carenza di qualsivoglia indicazione progettuale; in evidente contrasto con i principi della Direttiva Europea in materia di V.I.A., nella parte in cui si riferisce a valutazioni di "progetti".

Premesso tutto ciò, a nostro avviso, le forti carenze ed incertezze contenute nello "studio preliminare ambientale" per l'assenza di qualunque grado di progettazione ci induce a richiedere un approfondimento progettuale almeno di "studio preliminare tecnico-economico" (come da Codice degli appalti) e conseguente studio di impatto ambientale da sottoporre al V.I.A. Regionale.

La rilevanza strategica e dimensionale che riveste l'idea urbanistica che l'Amministrazione comunale intende avviare con la proposta in oggetto e i risvolti sull'assetto urbanistico di un'area a forte densità demografica in assenza di qualsivoglia valutazione sulle ricadute ambientali, ma ancor di più sulla sicurezza urbana e sui rischi di incidente nel rispetto dei "Principi di precauzione in materia ambientale", ci induce a richiedere con determinazione il rinvio a V.I.A. Regionale.

In particolare:

- 1) Sistemi di monitoraggio ambientali: lo studio fa riferimento ad aspetti di carattere generale senza calarsi sulle questioni concrete dell'area in questione e non propone, con un minimo di dettaglio, i sistemi di monitoraggio che si intendono installare in considerazione dell'entità ed estensione degli impatti in un'area a forte densità demografica;
- 2) Manca qualunque tipo di verifica, anche in forma di dichiarazione, sulla microzonazione sismica;
- 3) PSDA: l'idea progetto in questione modifica significativamente le condizioni dell'area prevedendo interventi importanti sotto l'attuale quota dell'area di risulta (viabilità e terminal-bus) con conseguenti alterazioni delle quote di terreno, **è necessaria la verifica sul Piano Esondazioni** in quanto attualmente l'area di risulta non è interessata al PSDA perché ha una quota maggiore rispetto alle aree urbane circostanti, cambiando le condizioni al contorno, è dunque necessario lo **studio di compatibilità idraulica** (es: in generale, un'area protetta da un argine non è interessata dal PSDA, ma se l'argine di protezione viene eliminato è evidente che l'area deve essere soggetta di nuovo a verifiche di rischio esondazione);
- 4) Cumulo con altri progetti esistenti o approvati: l'area è terminale alla filovia Montesilvano-Pescara, inoltre il PUMS del Comune di Pescara, a pg. 32, prevede l'attraversamento dell'intera area per raggiungere Francavilla al Mare ed il collegamento con la filovia di Chieti lungo la Tiburtina, come previsto anche dal *Masterplan della Regione Abruzzo*. Inoltre l'area di risulta è strettamente funzionale al "centro commerciale naturale di Pescara" e al **nodo intermodale ferrovia TPL-BUS e mobilità sostenibile**, dei quali lo studio in questione non tiene assolutamente conto;
- 5) Nessun accenno è stato fatto all'aumento della produzione di rifiuti in fase operativa dell'intervento e le ricadute sui sistemi di raccolta degli stessi;

- 6) Nessun accenno o considerazione viene fatta sugli aspetti relativi alla **sicurezza urbana ed incolumità dei fruitori**;
- 7) Nessun accenno sui rischi di **gravi incidenti e/o calamità** attinenti l'idea progettuale in relazione al terminal e a viabilità interrata e al grande afflusso di migliaia di fruitori dello snodo intermodale che ha un bacino di utenza regionale;
- 8) Lo studio preliminare ambientale classifica la strada di attraversamento come "strada urbana di quartiere cat. E", in evidente contrasto con lo stato di fatto e con le previsioni future, in quanto si tratta di una strada urbana di scorrimento con carreggiate separate da spartitraffico "cat. D" perchè questo tratto si configura come raccordo di via De Gasperi (SS 16 bis) e via Silvio Pellico e quindi **opera sottoposta a V.I.A. Regionale (All. 3 punto a) f) bis - strade urbane di scorrimento)**.



Via De Gasperi (SS 16 bis)



Via Silvio Pellico/Via Castellammare Adriatico/Tracciato Filovia

Il Consigliere Regionale
Lorenzo Sospiri



**Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali
Servizio Valutazioni Ambientali**

**Istruttoria Tecnica
Progetto**

**Verifica Assoggettabilità a VIA
RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI RISULTA DELL'EX STAZIONE FERROVIARIA**

Oggetto

Titolo dell'intervento:	RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI RISULTA DELL'EX STAZIONE FERROVIARIA
Descrizione sintetica del progetto fornita dal proponente	Riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria attraverso la realizzazione del "Parco Centrale", la riorganizzazione della sosta, dei terminal bus e della viabilità carrabile e ciclo/pedonale, nonché la realizzazione di due edifici privati di ridefinizione del tessuto urbano ai margini dell'intervento.
Azienda Proponente:	Comune di Pescara

Localizzazione del progetto

Comune:	PESCARA
Provincia:	PESCARA
Altri Comuni Interessati:	-
Località:	Area di risulta ex stazione ferroviaria di Pescara
Rif. catastali	Fogli numeri:20 – Particelle: 102

Definizione della procedura

L'intervento è sottoposto alla procedura di A.I.A. ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s. m. i.:	NO
L'intervento è sottoposto a Valutazione d'Incidenza Ambientale (VINCA):	NO
L'intervento VINCA è di competenza regionale?	-
La procedura prevede il N.O.BB.AA.:	NO
Il N.O.BB.AA. è di competenza regionale?	SI
Ricade in un'area protetta:	NO
È un'area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004:	NO
S.I.C.	NO
Z.P.S	NO
Categoria degli Allegati III e IV del D.Lgs. 152/2006	pt.7 lett.b) All.IV D.Lgs 152/2006 e smi

Referenti della Direzione

Titolare Istruttoria:

Ing. Erika Galeotti

Gruppo di lavoro istruttorio

Dott.ssa Serena Ciabò

Dott.ssa Alessandra Di Domenica





**Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali
Servizio Valutazioni Ambientali**

Istruttoria Tecnica
Progetto

Verifica Assoggettabilità a VIA
RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI RISULTA DELL'EX STAZIONE FERROVIARIA

SEZIONE I

ANAGRAFICA DEL PROGETTO

1. Responsabile Azienda Proponente

Cognome e nome	Rossi Giuliano
Telefono	
e-mail / PEC	protocollo@pec.comune.pescara.it

2. Estensore dello studio

Titolo	Architetto
Cognome e nome	Tommaso Vespasiano
Albo Professionale e N. iscrizione	Ordine Architetti n. 952
Telefono	0854383736
e-mail / PEC	vespasiano.tommaso@comune.pescara.it

3. Avvio della procedura

Avviso e acquisizione in atti domanda	14/07/2017
---------------------------------------	------------

4. Osservazioni pervenute

Nei termini di pubblicazione (45 giorni dall'avvio della procedura) sono pervenute 9 osservazioni:

Osservazioni a firma arch. Gianluigi D'Angelo	[Osservazioni a firma arch. Gianluigi D'Angelo del 29 agosto 2017]	1893 Kb		
Osservazioni a firma dell'Avv. Bernardino Fiorilli	[Osservazioni a firma dell'Avv. Bernardino Fiorilli e in nome e per conto dell'Associazione "Pescara Mi Piace"]	749 Kb		
Osservazioni a firma di Erika Alessandrini	[Osservazioni a firma di Erika Alessandrini, residente in un immobile ubicato nei pressi dell'area di risulta]	2287 Kb		
Osservazioni area di risulta Pescara.pdf	[Osservazioni del Consigliere Reg. L. Sospiri del 25 agosto 2017]	769 Kb		
Osservazioni da Fratelli d'Italia	[Osservazioni Fratelli D'Italia - An, a firma del Portavoce Provinciale Pescara Armando Foschi]	2681 Kb		
Osservazioni di Guerino Testa	[Osservazioni di Guerino Testa (cittadino residente nella città di Pescara)]	203 Kb		
Osservazioni Stazione Ornitologica Abruzzese del 21 agosto 2017 a firma Augus...	[Osservazioni Stazione Ornitologica Abruzzese del 21 agosto 2017 a firma Augusto De Sanctis] Pescara, 28/08/2017			
Lettere 2017-08-28 23:14	arch. Giampiero Lettere, arch. Francesco Nuvolari			
Lepore 2017-08-28 01:11	Città Sant'Angelo, li Arch. Anselmo Lepore			

Il Comune di Pescara ha pubblicato il documento di controdeduzioni in data 25/09/2017.
Le osservazioni e controdeduzioni saranno lette integralmente ai membri del CCR-VIA.





SEZIONE I DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Premessa

La riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria interessa uno spazio urbano dismesso di circa **130.000 mq**, situato a ridosso del centro urbano consolidato della Città di Pescara, recuperato in seguito alla riorganizzazione del sistema ferroviario pescarese, catastalmente identificato alle seguenti coordinate:

- Fg. 13; particelle: strada (parte) – Comune di Pescara;
- Fg. 15; particelle: 725; strada (parte) – Comune di Pescara;
- Fg. 20; particelle: 6 (parte); 28; 29; 30; 102 (parte); strada (parte) – Comune di Pescara;
- Fg. 22; particelle: 617, strada (parte) – Comune di Pescara;
- Fg. 20; particelle: 2 (parte) - RFI;
- Fg. 20; particelle: 103 – RFI (proprietà area) e TUA (proprietà superficaria);
- Fg. 22; particelle: 616 (parte) RFI;

In particolare, il progetto in esame è sottoposto al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA in quanto rientra tra le categorie di cui al pt.7 lett.b) All.IV D.Lgs 152/2006 e smi, "...progetto di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari; parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto."

Più precisamente, l'area è ubicata ad est della Stazione Ferroviaria, circoscritta dalla linea ferroviaria Bologna-Bari ad ovest e da una strada principale locale, Corso Vittorio Emanuele II, ad est. L'accesso all'area è possibile sia dalla piazza della vecchia stazione, quindi da Corso Vittorio, sia da via De Gasperi. Tale area proviene dalla dismissione dei sedimi ferroviari dovuta allo spostamento del tracciato ferroviario con la costruzione del nuovo impalcato e della stazione sopraelevata.

Nel 2001 l'Amministrazione comunale acquistò le aree dalla Società Metropolis (FFSS) ad un prezzo calmierato, condizionato dall'impegno a non realizzare per i successivi dieci anni alcuna attività immobiliare a carattere speculativo. Attualmente, l'area è utilizzata come snodo intermodale per i trasporti su ferro e per quelli su gomma, inoltre, l'area è caratterizzata dalla presenza di un parcheggio a raso, regolamentato e custodito, composto da circa 2.000 posti auto. Il progetto urbanistico rappresenta un'occasione per la riqualificazione urbana e ambientale di un'area strategica, di grande interesse per la Città di Pescara, e dell'area vasta circostante.

In particolare, il progetto di riqualificazione proposto sull'area di risulta ferroviaria comporta la necessità di una Variante Urbanistica (art.19 DPR 327/2001) al PRG vigente per procedura di realizzazione e funzioni previste: precisamente, se lo strumento urbanistico prevede come strumento attuativo il piano particolareggiato "Polo centrale - PP1" (art. 37 delle NTA di PRG, sottozona B7) attraversato dal "corridoio verde", nel caso in esame si procede con l'approvazione di uno specifico progetto di opera pubblica (le cui funzioni sono meglio di seguito evidenziate) che sarà realizzata e gestita da un soggetto privato, individuato attraverso la procedura di un appalto in concessione di lavori (art. 164 e seguenti del D.lgs n.50/16).

Per la variante in oggetto è stata avviata la procedura di VAS di cui all'art. 13 del D.lgs. 152/06. La consultazione preliminare si è conclusa con atto di *determinazione n. 90 del 25/07/2017* e la fase di consultazione ex art. 14 è stata avviata il 9 agosto 2017 e terminerà l'8 ottobre.



Caratteristiche del progetto

Nello specifico il progetto si compone dei seguenti interventi:

- un grande parco urbano a servizio della città;
- un'infrastruttura viaria di attraversamento a scala urbana;
- la realizzazione di edifici multipiano (fuori terra e interrati) per la sosta degli autoveicoli;
- aree per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee locali, nazionali e internazionali;
- una serie di piccoli manufatti e aree pertinenziali a servizio delle attività ricreative del nuovo Parco urbano, organizzabili con tipologie diffuse a padiglione;
- delle volumetrie di bordo a carattere prevalentemente residenziale;
- un percorso di attraversamento dedicato alla mobilità alternativa di riconnessione con e a completamento della rete esistente.





Il Parco urbano - L'area di risulta ferroviaria ad oggi è un area pianeggiante, di rilevanti dimensioni e di forma rettangolare, ricoperta di asfalto e collocata nel cuore della Città di Pescara.

Tale area sarà caratterizzata dall'impianto di un nuovo Parco il quale prevede la realizzazione di ampie zone rinaturalizzate con diverse tipologie di verde e che, tramite percorsi ciclabili e pedonali, sarà connesso funzionalmente con il centro cittadino e con il lungomare. **Il Parco Centrale si estenderà su una superficie minima di 6,7 ha, pari al 51% della superficie dell'area di risulta.** La maggior parte del Parco, un area non inferiore a 5 ettari, sarà contraddistinta da un evidente condizione naturalistica e riservata a vere e proprie operazioni di cosiddetta forestazione urbana (il Bosco Urbano). Ampie zone di questo Parco (non meno di 3 ettari) saranno, a loro volta, caratterizzate da una vegetazione di tipo forestale allocata su un unico corpo o distribuita in più nuclei boscati (verde arboreo).

La nuova infrastruttura viaria di attraversamento - Per quanto riguarda la viabilità carrabile il progetto prevede la realizzazione di una strada di **Categoria E -Strada urbana di quartiere**, secondo la definizione della Norme funzionali e geometriche per la Costruzione delle Strade del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – DM 6792/01, posta a ridosso del limite fisico dell'area, rappresentato dall'impalcato ferroviario ed in diretta relazione con l'atrio della stazione ferroviaria. Proprio in corrispondenza di tale atrio, è previsto l'interramento in trincea del suddetto tratto centrale del fascio infrastrutturale, al fine di garantire la continuità dell'attraversamento pedonale alla quota del Parco, il transito dei veicoli e l'accessibilità al parcheggio interrato e alle aree di sosta dei bus extraurbani.

Edifici multipiano (fuori terra e interrati) per la sosta degli autoveicoli - Sono state individuate **tre diverse zone da adibire a parcheggio**: le prime due in corrispondenza dei limiti (settentrionale e meridionale) dell'area, attraverso la realizzazione di **strutture multipiano fuori terra di altezza massima pari a 25 ml**, per le quali non è consentita la realizzazione di piani interrati e/o seminterrati; la terza zona dedicata a parcheggio sarà collocata al centro dell'area, in corrispondenza dell'asse principale di Corso Umberto I, per la quale si prevede un volume interrato (sarà consentito realizzare il parcheggio su di un massimo di 2 livelli interrati).

Aree per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee - È previsto l'interramento in trincea anche delle corsie dedicate agli autobus extra-urbani, degli stalli per la loro sosta e delle banchine di sbarco ed imbarco dei passeggeri, al fine di separare le attività legate al traffico degli autobus da quelle previste all'interno del Parco. Il posizionamento a quota interrata della mobilità pubblica su gomma permetterà di posizionare la nuova banchina per i passeggeri dei pullman a ridosso della stazione ferroviaria, ricollegando direttamente e funzionalmente i flussi di passeggeri dei pullman con i servizi presenti all'interno del manufatto ferroviario.

La riqualificazione degli spazi della mobilità del nuovo Parco Centrale ha portato, inoltre, ad ipotizzare un'altra area per la sosta degli autobus urbani, a ridosso dell'infrastruttura viaria e dell'edificio parcheggio a nord dell'area. Tale superficie comprende le corsie di ingresso e di uscita dei mezzi, gli stalli per le fermate di 15 capolinea, gli spazi di attesa per i passeggeri, piccoli manufatti di servizio, biglietterie, banchine, passaggi coperti e di ricollegamento con l'edificio parcheggio e la stazione ferroviaria.

Un ampio spazio pubblico a completamento della sequenza di piazze - Il progetto di riqualificazione prevede al centro del Parco (nei 6,7 ettari) un grande spazio pubblico aperto e lineare che dalla stazione si riconnette con Piazza della Repubblica e con l'asse pedonale di Corso Umberto verso il mare. Quest'area, pensata come uno spazio di pregio in continuità con il Centro Commerciale Naturale, sarà attrezzata come una vera e propria piazza centrale che costituisce elemento importante e caratterizzante di tutto il progetto.

In accordo con il vincolo prospettico di inedificabilità della vecchia stazione, che verrà in essa inglobata e ricompresa, la piazza diventa il centro della composizione urbanistica del progetto.

Piccoli manufatti a servizio delle attività ricreative del nuovo Parco - Il progetto individua delle superfici all'interno dei 5 ettari di Bosco Urbano, sulle quali è possibile realizzare piccoli manufatti





Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali
Servizio Valutazioni Ambientali

Istruttoria Tecnica
Progetto

Verifica Assoggettabilità a VIA
RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI RISULTA DELL'EX STAZIONE FERROVIARIA

per un totale di circa 1000 mq, da utilizzare per attività ludiche, didattiche, di intrattenimento e di servizio al parco. Tali manufatti, che potranno avere un'altezza massima pari a 4,5 ml, una SUL massima di 200 mq per ogni manufatto e per i quali non è consentita la realizzazione di piani interrati e/o seminterrati, saranno collocati in continuità con il sistema di spazi pubblici del centro cittadino e attrezzati in modo da consentirne l'utilizzo durante tutto l'arco della giornata.

Le volumetrie proposte potranno consentire l'insediamento di nuove attività commerciali a servizio del Parco Centrale, così come dell'intero Centro Commerciale Naturale e della relativa Area Vasta di riferimento.

Volumetrie di bordo a carattere prevalentemente residenziale - A sud e a nord dell'area di intervento, è prevista la possibilità di realizzare degli edifici a destinazione residenziale, uffici e commerciale. La tipologia per tali edifici è quella a torre, utilizzeranno una superficie fondiaria massima di 2.000 metri quadrati nell'area a nord della rotatoria di piazza Michelangelo e massima 1.000 metri quadrati in corrispondenza dei tratti finali di via Teramo e via Pisa a sud. In queste aree che – così come i manufatti – saranno cedute al concessionario a titolo di prezzo, si potranno realizzare massimo 3.360 metri quadrati di Superficie Utile Lorda complessiva, destinata ad attività residenziale (da sviluppare su più livelli, non oltre un'altezza massima di 25 metri). È prevista la possibilità di realizzare all'interno dei volumi fuori terra sopra descritti (le strutture dei parcheggi multipiano e gli edifici residenziali) una quota per uffici/commerciale/servizi di massimo 2.640 metri quadrati di Superficie Utile Lorda. Ridistribuita o concentrata – in base alla tipologia di utilizzo prevista – la superficie eventualmente prevista nei silos verrà data in uso al gestore per tutta la durata della concessione e rimessa nella disponibilità dell'amministrazione pubblica al suo scadere – così come le restanti superfici dei parcheggi.

Percorso di attraversamento dedicato alla mobilità alternativa - Il progetto prevede, inoltre, una pista ciclabile a più corsie, percorsi pedonali e tracciati per il trasporto pubblico locale (TPL), sia all'interno che a ridosso del Parco centrale, l'idea fondamentale è quella di rendere l'area pedonale e ciclabile attraverso un sistema di mobilità alternativa che riconnetta il corridoio proveniente dalla cosiddetta Strada Parco a nord ed il tratto di pista ciclabile sul lato mare di via De Gasperi a sud, che si riconnetterà a sua volta con la pista ciclabile del Ponte di Ferro e del lungofiume.





SEZIONE II QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Piano Regionale Paesistico

L'area oggetto di riqualificazione si trova "Zona a Trasformazione a regime ordinario" (D), del PRP vigente.

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico

Le aree interessate dal progetto di riqualificazione in oggetto, si trovano in una parte del territorio non interessata da aspetti di pericolosità idrogeologica, rischi di frana o smottamenti idrogeologici, in riferimento al PAI vigente.

Piano Stralcio di Difesa Alluvioni (PSDA),

L'area oggetto dell'intervento è classificata in minima parte in pericolosità idraulica moderata P1 (una piccola area in prossimità della rotatoria di via Michelangelo e una parte dell'attuale piazza della Repubblica) e in pericolosità idraulica media P2 (le aree di Corso Vittorio Emanuele, comunque al di fuori dell'area di progetto). Il progetto prevede il mantenimento della viabilità già esistente e la realizzazione del grande Parco Urbano, a ridosso dell'area vincolata.

Piano di Tutela delle Acque (PTA),

Per quanto riguarda le acque superficiali, il tecnico dichiara che il progetto non è in contrasto con gli obiettivi del Piano, in quanto l'intervento:

- non altera i deflussi idrici naturali rispetto allo stato di fatto;
- non comporta la riduzione della disponibilità di risorse idriche superficiali;
- non causa/aggrava il degrado qualitativo delle acque superficiali interne

Per quanto riguarda le acque sotterranee, invece, l'area è caratterizzata dalla presenza di un falda di tipo freatico che, dall'indagine condotta da ARTA nel 2016, attesta un valore medio di soggiacenza di 2,5 metri dal p.c., con una direzione di flusso da Ovest verso Est. Durante la fase di sbancamento: si ipotizza l'allestimento di un sistema di emungimento per l'abbassamento della superficie piezometrica, per tutta la fase di realizzazione dell'interrato, con un sistema di trattamento conforme all'art. 243 DLGS 152/06 e s.m.i. per il rilancio alla fognatura o recettore di superficie. La rimozione delle sorgenti secondarie di contaminazione nel suolo porterà sicuramente al miglioramento della qualità della risorsa idrica sotterranea.

Piano di Tutela per la Qualità dell'Aria (PRTQA),

Nel Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria Regione Abruzzo, il comune di Pescara è inserito nella zona "IT1305 – Agglomerato Pescara-Chieti", che sono quelle zone in cui almeno un inquinante supera il limite più il margine di tolleranza fissato dalla legislazione. Il Piano per l'area interessata dal progetto, individua una serie di misure da adottare per la riduzione delle emissioni, che sono:

MT1

- Riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante l'istituzione (e l'estensione ove presenti) di zone a traffico limitato nelle aree urbane;
- Disincentivazione dell'uso del mezzo privato tramite introduzione/estensione delle zone di sosta a pagamento ed incremento del pedaggio;
- Riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante interventi di "car pooling" e "car sharing";
- Divieto di circolazione dei ciclomotori PRE ECE nelle aree urbane delle zone di risanamento;
- Effettuazione di uno studio e successivi interventi per la razionalizzazione della consegna merci mediante regolazione degli orari ed incentivo al rinnovo del parco circolanti orientandolo verso veicoli a basso (metano) o nullo (elettrico) impatto ambientale;
- Limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti all'interno nelle aree urbane ovunque sia possibile l'uso alternativo dell'autostrada.
- Riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante l'incremento delle piste ciclabili e di percorsi ciclopedonali; in questa misura va progettata lo sviluppo delle piste ciclabili urbane curando al massimo i parcheggi di scambio mezzo pubblico extraurbano - bicicletta;





MT4

- Mantenimento e sviluppo di trasporto elettrico o ibrido (elettrico + metano) urbano (SO_x, NO_x, CO, CO₂, PM₁₀) incrementando l'aumento dell'offerta di mobilità sui mezzi pubblici e vincolandolo all'acquisto esclusivamente di veicoli a basso o nullo impatto ambientale finanziando l'extracosto rispetto a bus tradizionali.

Il tecnico dichiara che il progetto risulta coerente rispetto alle azioni previste dal PRTQA contribuendo al raggiungimento degli obiettivi in merito al risanamento della qualità dell'aria. La realizzazione del Bosco Urbano previsto dal progetto, caratterizzato dall'impianto di alberi ad alto fusto, comporterà contributi depurativi sulla qualità dell'aria.

Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti

Il progetto proposto ha tra i suoi scopi anche la rimozione dei rifiuti e dei terreni contaminati dal sito ex area di risulta ferroviaria per ottenere un sito bonificato secondo quanto richiesto dal DM 471/1999. In questa direzione il progetto privilegia le tecniche che prevedono il trattamento nel sito di recupero o riduzione dei rischi derivati dal trasporto o smaltimento finale in discarica ed in linea con la LR 45/2007 e s.m.i..

Piano Regolatore Generale del Comune di Pescara (PRG)

L'area oggetto di riqualificazione ricade nel vigente PRG all'interno della sottozona B7- "trasformazione integrale" nel punto a) "POLO CENTRALE" – P.P. n. 1 (fig. 1), secondo il PRG (art. 37, punto a delle NTA) è "destinato alla creazione di un "nuovo luogo urbano" nella zona cerniera più centrale della città, alla integrazione formale e morfologica delle varie realtà urbane in esso incluse, alla realizzazione di un quadro organico della mobilità, alla necessità di una articolazione e gerarchizzazione degli spazi pubblici (vie e piazze) da pedonalizzare o attrezzare in un sistema di verde pubblico diffuso.

Comprende:

- l'area di risulta (ex stazione ferroviaria) ed i relativi impianti

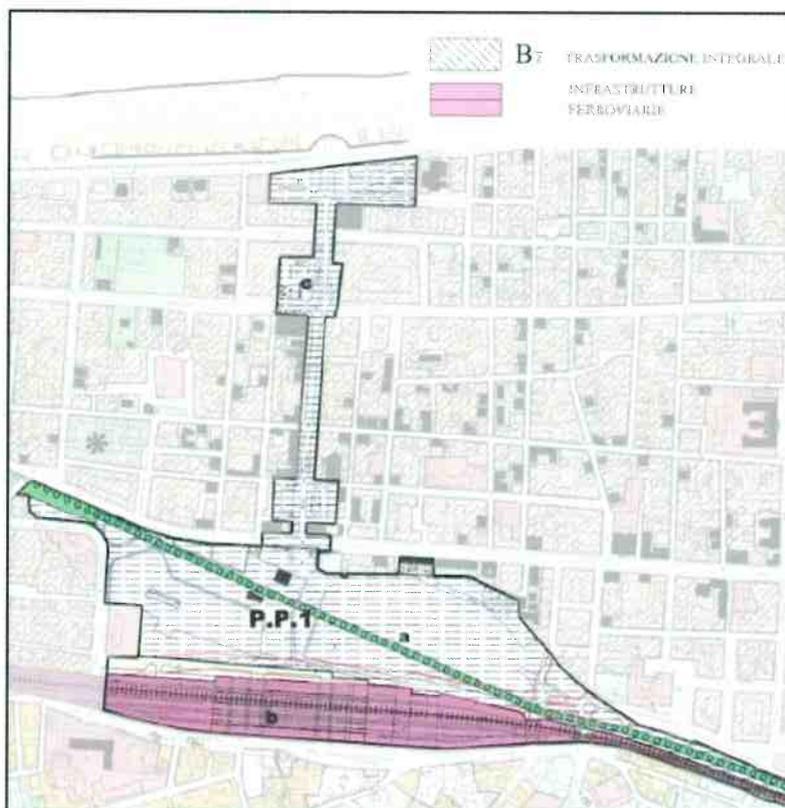


Fig.2: Stralcio zonizzazione PRG vigente

- le aree interessate dal rilevato ferroviario e quelle ad esso contigue fino al fiume

- l'asse di corso Umberto e le piazze dislocate lungo il suo percorso fino al mare

Con riferimento alle predette aree il P.R.G. ha individuato n. 3 sub ambiti di intervento:

- sub ambito a – area di risulta

- sub ambito b – aree sommerse

- sub ambito c – asse di corso Umberto

Essi potranno essere oggetto di un unico strumento urbanistico o più strumenti urbanistici con riferimento ai singoli sub ambiti individuati."

Il progetto sull'area di risulta ferroviaria comporta la necessità di una Variante Urbanistica Semplificata, art.19 DPR 327/2001, al PRG vigente. Il procedimento di variante





conferma gran parte delle indicazioni che il PRG vigente ha fissato ma ha come obiettivo quello di **limitare l'area trasformabile ad una parte dell'area dal PP1**, attraverso l'approvazione di uno specifico progetto di opera pubblica che sarà realizzata e gestita da un soggetto privato, individuato attraverso la procedura di un appalto in concessione di lavori (art. 164 e seguenti del D.lgs n.50/16).

Nel documento di controdeduzioni il tecnico chiarisce che *"Il P.R.G. vigente prevede la possibilità di realizzare edifici per il tempo libero e attività culturale ma non edifici privati per residenze, commercio e servizi. La variante aggiunge la realizzazione di edifici privati sia al fine di "ridefinire il margine urbano e garantire la qualità degli adiacenti spazi non edificati" e sia, ai sensi dell'art. 165 c.2 del D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. per conseguire il "raggiungimento dell'equilibrio economico/finanziario" del progetto."*

Vincolo archeologico

Adiacenti all'area di progetto, sebbene al di fuori di essa, si trovano quattro edifici vincolati ope legis in base al combinato disposto dell'art. 12, comma 1 e dell'art. 10, comma 1 del D.Lgs. n° 42 del 22.01.2004 (ex RD 1089/39): l'edificio dell'ex stazione ferroviaria (vincolato esplicitamente con Decreto Ministeriale del 17.11.1990), i vecchi serbatoi delle FFSS, la biglietteria d'angolo sull'attuale piazza della Repubblica e l'edificio dell'ex Ferrotel su corso Vittorio Emanuele II.

Al vincolo sugli edifici si aggiunge quello sulle aree pertinenziali dei fabbricati del vecchio impianto ferroviario (Decreto Ministeriale del 18.02.1991) che prevede la inedificabilità di oltre 14.000 metri quadrati coincidenti con le vecchie giaciture dell'impianto ferroviario originale. Questa area, definita di rispetto prospettico, deve essere lasciata libera da costruzioni in elevato, pur ammettendo la realizzazione di volumi interrati.

Il comune di Pescara ha inviato il parere della Soprintendenza archeologica favorevole con prescrizioni per quel che riguarda la verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del d.lgs. 50/2016.

SEZIONE III QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

ARIA

La centralina da traffico di Via Firenze rappresenta, insieme a quella di via Sacco, la concentrazione più elevata degli inquinanti alle quali la popolazione può trovarsi esposta in maniera diretta o indiretta.

La rete di monitoraggio della qualità dell'aria evidenzia che tutti gli inquinanti presentano un andamento analogo: i valori massimi vengono raggiunti nei primi e negli ultimi mesi dell'anno.

In **fase di cantiere** le emissioni in atmosfera saranno determinate soprattutto dall'utilizzo di apparecchiature di cantiere, escavatori, macchine di movimento terra, ecc., dei veicoli di approvvigionamento dei materiali e dal traffico veicolare indotto. Inoltre, il materiale di risulta degli scavi durante le fasi di carico sui mezzi che lo trasporteranno in discarica e i cumuli di deposito degli stessi potrebbero costituire, per azione del vento, una possibile fonte di diffusione di polveri nell'aria.

Si prevede quindi un impatto, in fase di cantiere, sulla qualità dell'aria, negativo ma di bassa entità e reversibile che interesserà sia i lavoratori del cantiere che i più vicini recettori costituiti dalla stazione e dagli edifici prospicienti il sito a carattere prevalentemente residenziale e commerciale. Al fine di mitigare l'impatto il progettista dichiara che saranno attuate delle procedure comportamentali in sito per rendere minima l'emissione in atmosfera degli inquinanti:

- verranno praticate, durante le demolizioni e gli scavi, frequenti bagnature, per impedire il sollevamento di polveri;





- sarà effettuata periodicamente la bagnatura delle aree di cantiere non pavimentate e degli eventuali stoccaggi di materiali inerti polverulenti, per evitare il sollevamento di polveri;
- sarà prescritto l'utilizzo di veicoli per la movimentazione degli inerti con apposito sistema di copertura;
- si doteranno gli ingressi e le uscite del cantiere, di postazioni per il lavaggio ruote dei mezzi.

In fase di esercizio:

- i posti auto, ricavati in due strutture multipiano fuori terra, e nel parcheggio interrato, funzionano come parcheggi scambiatori, permettendo di lasciare il veicolo al di fuori dell'area urbanizzata, con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti.
- la realizzazione della nuova pista ciclabile e dei percorsi pedonali previsti dal progetto, permetterà di ricucire l'estesa rete ciclabile che l'attuale Amministrazione sta sviluppando attraverso il progetto "Bici in rete". Il potenziamento dei percorsi ciclo-pedonali andrà inoltre a ridurre il contributo di traffico veicolare generato a livello locale, e ancora, la realizzazione del parco urbano comporterà un miglioramento della qualità dell'aria.
- la realizzazione della strada che, innestandosi sull'attuale tracciato di via De Gasperi, passa di fronte l'atrio della stazione ferroviaria, determina come conseguenza il raddoppiamento del tratto dell'asse viario Pedecollinare in corrispondenza di via Ezio Ferrari, attualmente principale sistema di attraversamento cittadino lungo la direttrice nord-sud. Questi elementi comportano un alleggerimento del traffico cittadino, oltre che la fluidificazione agli ingressi/uscite del parcheggio multipiano, che hanno come conseguenza la diminuzione delle emissioni inquinanti.
- Il parco urbano determina potenziali effetti positivi sulla qualità dell'aria, infatti, saranno realizzate grandi superfici a prato, giardini e spazi pedonali verdi: le specie arbustive ed arboree saranno individuate anche in base alle loro capacità di intercettare e rimuovere inquinanti atmosferici e intrappolare anidride carbonica.
- le volumetrie di bordo potranno generare un incremento dei flussi di traffico generati dall'ampliamento volumetrico proposto, si conviene che, nello stato attuale delle infrastrutture stradali e in riferimento ai nodi di accesso all'area di progetto, non si avrà un aggravio delle normali condizioni di fluidità e scorrevolezza del traffico e pertanto non si verificherà un incremento dell'inquinamento atmosferico.

Qualità delle acque superficiali e sotterranee

Nello scenario di cantiere, con rimozione del suolo insaturo e saturo sino all'approfondimento di 7 metri dal p.c. e con esposizione diretta alla falda, con i livelli di contaminazione riscontrati il tecnico evidenzia che non sussiste rischio sanitario on site/off site per la contaminazione della falda, considerando che vengono rimossi, con lo sbancamento, i picchi di contaminazione puntuale. In questo senso, lo sbancamento costituisce una vera e propria bonifica: il rischio cumulativo on site e off site, sia per i recettori che per la risorsa idrica, diminuisce grazie alla rimozione della sorgente nel suolo insaturo superficiale e ai picchi corrispondenti all'area a ridosso del fabbricato via Michelangelo e della Nuova stazione ferroviaria.

Come descritto nel Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo, il progetto prevede nelle zone a sondaggio 6, 4 e 4 bis, la sola scarifica e rifacimento della pavimentazione e nel sondaggio 7 la rimozione di 80/100 cm, dal p.c., di suolo superficiale per la realizzazione del grande Parco Urbano. Solo la zona del sondaggio 7 quindi vedrà un cambio di funzione e si passerà da area pavimentata e schermata ad un'area a verde permeabile.



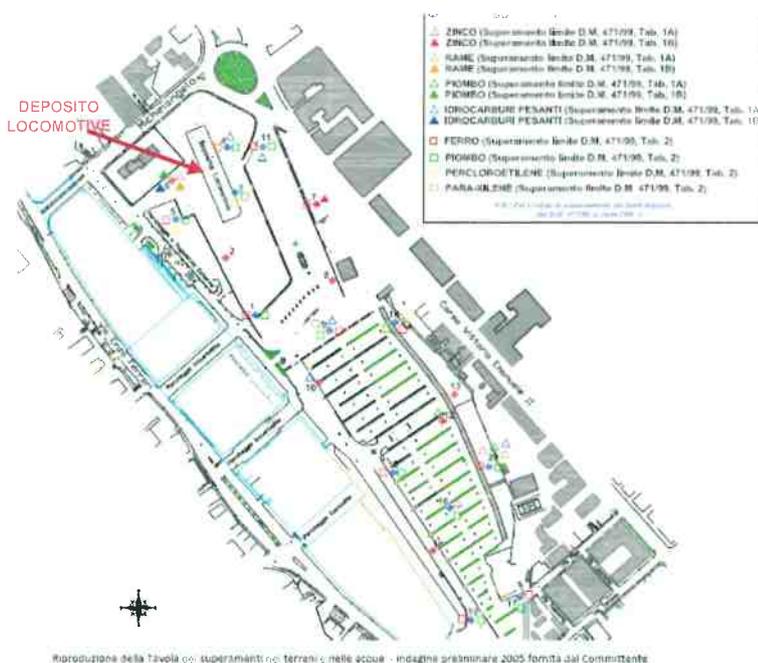


Poiché nel caso del sondaggio 6 e 7 si tratta di contaminazione dei terreni accertata nel 2005 – e non confermata nel 2017 – e soprattutto senza effetti sulla falda acquifera, la necessità di opere di approfondimento dello scavo, per la rimozione delle sorgenti secondarie, deve essere valutata sulla base dei dati effettivi di fondo scavo e quindi in corso d'opera. Il volume sotteso ai sondaggi 4 e 4bis – dove comunque i valori di contaminanti riscontrati è conforme alla Col. B applicabile alla destinazione d'uso considerando che si tratta di aree di parcheggio senza variazione di funzione – ha effetto sulla qualità delle acque di falda. La rimozione della sorgente secondaria potrebbe costituire una misura di bonifica della falda.

Le interferenze principali del progetto in fase di realizzazione riguardano inoltre la deviazione locale e temporanea della falda acquifera. La realizzazione dello sbancamento richiederebbe quindi l'allestimento di un sistema di aghi (well-point) per il barrieramento idraulico dello scavo. **L'acqua sotterranea emunta verrà trattata in impianto mobile di filtrazione a carboni attivi** e inviata al sistema di raccolta delle acque bianche in quanto conforme allo scarico del recettore di superficie, senza generare impatto sul sistema del depuratore attuale. Il manufatto è già esistente e corre parallelamente alla stazione ferroviaria da via Michelangelo a via Gran Sasso. L'intero scavo verrà realizzato in più lotti con l'allestimento progressivo di paratie e il consolidamento dello scavo, a step nelle diverse fasi.

Sempre in fase di cantiere (ad esempio quando si trivella), si porrà particolare attenzione a non versare olii inquinanti, acidi ed altre sostanze inquinanti aventi effetti dannosi nei riguardi della falda, mettendo in atto le necessarie misure di mitigazione per non inquinare e non impattare la stessa.

Inoltre, per quanto riguarda l'alterazione delle acque superficiali si prevede la realizzazione di sistemi di convogliamento e raccolta delle acque meteoriche al canale esistente di via Ferrari (che confluisce direttamente al fiume), al fine di proteggere le superfici da eventuali fenomeni di ristagno o impaludamento che si registrano in occasione degli eventi meteorologici più intensi, con lo scopo anche di limitare al massimo lo sviluppo di insetti.



In fase di esercizio, invece, il tecnico ritiene necessario prevedere un sistema di drenaggio delle acque meteoriche con condotta separata e rilancio agli attuali sistemi di sfioro. Inoltre, dichiara che sarà necessario prevedere un adeguato sistema di pompaggio nel caso in cui l'acqua piovana o di falda dovesse penetrare nell'interrato, che rimandi alla rete pubblica di smaltimento delle acque bianche. Infine, sempre in fase di esercizio, relativamente agli scarichi idrici, le acque reflue domestiche dei nuovi manufatti saranno convogliate nella rete fognaria di C.so Vittorio Emanuele II.

Suolo e sottosuolo

Nel sito è stata attivata una procedura di cui al Titolo V del DLGS 152/06 in quanto il Comune di Pescara ha accertato un inquinamento storico nel sito e, con ordinanza n. 191 del 19.10.16, ha imposto il divieto di emungimento di acque sotterranee nell'area dell'ex tracciato Ferroviario.

Il tecnico chiarisce che non si dispone di una caratterizzazione rimessa ai sensi dell'art. 242 o 244 o 245 DLGS 152/06 e s.m.i, che dovrà essere svolta, anche ai sensi dell'art. 34 c. 8 L 164/14,





unitamente all'integrazione delle indagini sui materiali di scavo, come previsto dall'all. 8 del DM 161/12, e proposta di seguito nel Presente Piano di utilizzo, dall'appaltatore.

Il volume stimato di sbancamento è di circa **160.000 mc**, ripartito come in figura

I volumi di sbancamento sono caratterizzati, sulla base delle stratigrafie disponibili, da significative percentuali di riporti antropici, legati alla dismissione dell'ex tracciato ferroviario e manutenzione del fondo.

L'elaborato "Piano di Utilizzo" pubblicato sullo S.R.A. propone una stima dei quantitativi di terreno potenzialmente riutilizzabili in sito e al di fuori del sito e del quantitativo di materiali da gestire come rifiuti speciali da scavo, che verranno prodotti nell'attuazione del progetto di trasformazione urbana, a partire da una base di dati attualmente disponibili.

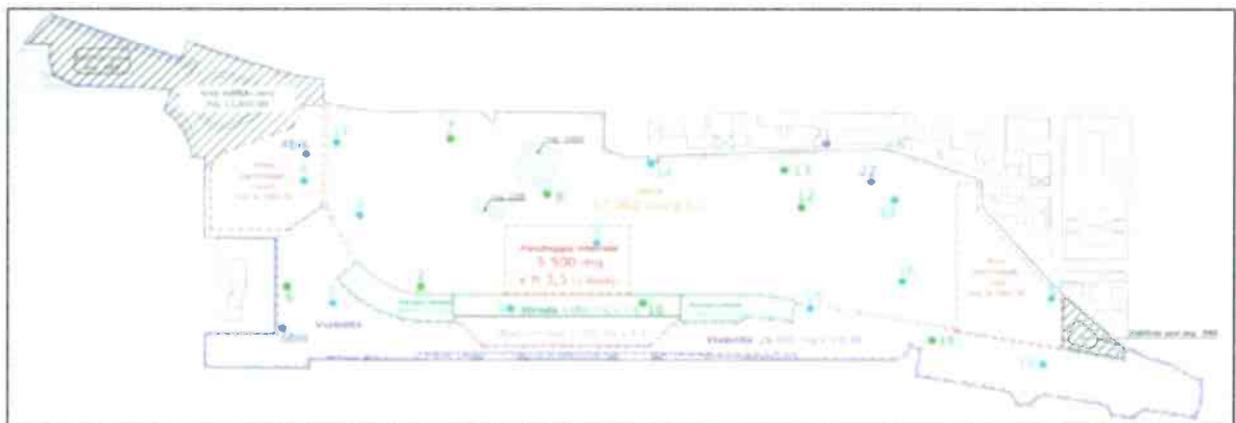
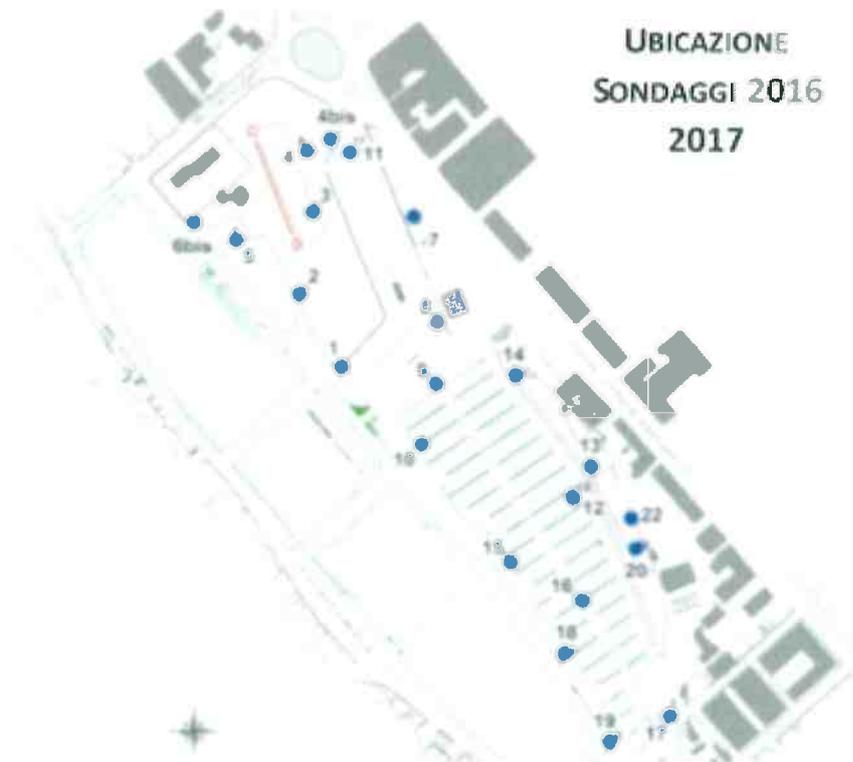


Fig.3: estensione areale delle opere di scavo desunta dall'ipotesi di sviluppo del progetto preliminare





Il tecnico chiarisce che la base di dati disponibili è eterogenea, stratificata nel tempo e non esaustiva, comunque tale da rappresentare uno stato di contaminazione, a suo parere, sovrastimato, a causa dell'utilizzo di metodiche analitiche superate oppure della esiguità di campioni rispetto all'estensione del sito, ma accettabile per gli scenari di esposizione sanitaria dei recettori attuali. Il sito è infatti caratterizzato da riporti antropici uniformi, legati alla dismissione dell'ex tracciato e manutenzione del fondo, da evidenze puntuali di contaminazione storica da metalli nei terreni in corrispondenza dell'area "deposito locomotive" e dalla presenza, francamente diffusa in area vasta, di ferro, manganese e solventi clorurati nelle acque sotterranee. I dati relativi ai terreni sono stati prodotti in una indagine preliminare di parte che risale a ottobre 2005; i dati relativi alle acque sono stati prodotti da ARTA a Novembre 2016, nell'ambito del monitoraggio richiesto dal Comune di Pescara, come misura di prevenzione contestuale all'ordinanza n. 191 del 19.10.16. Nel Maggio 2017 vengono effettuati dei sondaggi integrativi, per individuare un monte- valle di contaminazione della falda, e verificare la rintracciabilità e la consistenza della contaminazione riscontrata a carico dei terreni nel 2005, a supporto della proposta progettuale di riqualificazione.

L'analisi storiografica del sito e le stratigrafie disponibili consentono di individuare **due zone critiche**, correlate a potenziali sorgenti storiche di contaminazione e sicuramente classificabili oggi come sorgenti secondarie: il deposito locomotive, nella porzione nord, e l'ex tracciato ferroviario. Il deposito locomotive, caratterizzato con i sondaggi 4 e 3 nel 2005, ha probabilmente determinato una contaminazione da idrocarburi e percloroetilene, accertata nel 2005 sino ad una profondità di frangia capillare (circa 3 metri dal p.c.), a carico sia del terreno insaturo superficiale che del terreno insaturo profondo, con concentrazioni comunque conformi alla col. B Tab 1 all. 5 tit. V DLGS 152/06 e s.m.i.

In relazione alla persistenza degli idrocarburi – le cui metodiche di determinazione analitica sono cambiate rispetto al 2005 e che soprattutto sono soggetti ad attenuazione naturale – si osserva che gli accertamenti integrativi effettuati nel 2017 in contraddittorio con ARTA sui terreni, prelevati nel nuovo sondaggio, prossimo all'area locomotive, oltre a confermare il rispetto dei limiti di cui alla destinazione d'uso attuale, ne riducono la concentrazione assoluta. In relazione ai solventi clorurati i dati 2017 ne confermano la presenza, sempre in concentrazioni inferiori ai limiti di destinazione d'uso attuale, e in concentrazioni assolute minori rispetto al 2005, ma solo nello strato intermedio e non su tutta la colonna stratigrafica. Pertanto il tecnico deduce che il plume della contaminazione, migrando in direzione di falda, si assottiglia. L'intermedio è lo strato in corrispondenza dello spessore 0,8 dal p.c. – 1,7 dal p.c., ovvero al di sotto di riporti antropici e prima della quota di falda, e che non sarà oggetto di scavo.

Nello stesso spessore si rilevano comunque tracce di IPA (idrocarburi policiclici aromatici) che sembrano molto più specificatamente correlati alla natura della sorgente. Gli IPA infatti sono molecole contenute nel creosoto, insieme a fenoli, cresoli e gruppi metilici.

La presenza in falda di solventi clorurati, rilevata nel 2016 e nel 2017, e in concentrazioni dello stesso ordine di grandezza dei limiti, è probabilmente correlata alla persistenza di queste sorgenti secondarie nell'intermedio: pertanto anche se il progetto non prevede lo sbancamento in **queste aree è opportuno ipotizzare un intervento di rimozione circoscritto all'areale 4-4bis, al fine del risanamento della falda.**

Lo stato della contaminazione è così schematizzabile:

- Un impatto localizzato da metalli nell'area nord/via Michelangelo, e in particolare piombo nell'hot spot S6, non confermato nel 6 bis che, pur superando i limiti di col B, non produce effetti nell'area di valle idrogeologico, e che non è oggetto di intervento di sbancamento o variazione di funzione.
- Un impatto localizzato da solventi clorurati e IPA nella verticale di sondaggio della zona ex deposito locomotive, in corrispondenza del punto 4, e limitato allo strato intermedio nel punto 4 bis, e comunque conforme alla col. B, che non è oggetto di intervento di sbancamento o variazione di funzione, ma incide sulla qualità della falda.
- Un superamento dei valori di col. B del solo parametro zinco su tutta la verticale di sondaggio del punto 7, e un superamento dei limiti di col. A nel punto 16, che rientreranno nell'area Parco Centrale,





che non ha effetti sulla falda

- Un superamento dei limiti di col A ma non di col. B nei sondaggi 9 e 11 per il parametro idrocarburi, che comunque rientreranno nel Parco Centrale.
- Un superamento dei limiti di col A ma non di col. B nel sondaggio 20, per metalli e idrocarburi, su tutta la verticale, che comunque rientrerà nel Parco Centrale.
- Un superamento dei limiti di col A ma non di col. B nel sondaggio 22, per idrocarburi, su suolo superficiale e intermedio ma non nel profondo e cloruro di vinile nel solo profondo, che comunque rientrerà nel Parco Centrale.
- Un superamento nelle acque in uscita dal sito per i parametri percloroetilene (11), triclorometano (14) arsenico e cloruro di vinile (20) e antimonio (22), e il solo triclorometano nel 21 (esterno al sito).
- Un picco di contaminazione delle acque in corrispondenza del punto 15, che è di monte e coincide con l'ex tracciato ferroviario, in cui si rilevano anche arsenico, boro e solventi clorurati.



Nella relazione dell'analisi di rischio si riporta, in conclusione, che, rispetto alla destinazione d'uso attuale e considerando le analisi sia del 2005 che del 2017, i soli superamenti della col. B Tab 1 All. 5, tit. V D.Lgs. 152/06 e s.m.i. sono quelli relativi a piombo, rame e idrocarburi nel sondaggio 6 e allo zinco nel sondaggio 7. I dati di contaminazione vengono comunque considerati contenuti, perché storicamente degradati per natural attenuation, e dello stesso ordine di grandezza dei limiti tabellari. Si evidenzia, inoltre, che la superficie è attualmente completamente pavimentata e che quindi, allo stato attuale, non sussiste alcun rischio immediato per i ricettori on site e off site, mentre sussiste rischio per la risorsa idrica.

Per quanto riguarda lo scenario di progetto, nell'area di Parco, senza alcun intervento di rimozione delle sorgenti secondarie impattate da tetracloroetilene, il tecnico conclude che sussisterebbe rischio





residuo per gli ambienti indoor on site, ovvero per le volumetrie di bordo, mentre a livello interrato, nella porzione destinata alle nuove infrastrutture per la mobilità, vanno calibrate le condizioni di aerazione e di tempi di permanenza.

L'ipotesi di gestione delle terre e rocce da scavo assume come dato di input un quadro di contaminazione sicuramente sovrastimato, e che la qualità del suolo insaturo verrà ridefinita con gli ulteriori sondaggi previsti dalla caratterizzazione del sito.

Relativamente alla soggiacenza della falda l'indagine geologica del 2005 attesta un valore medio di soggiacenza di 3 m dal p.c mentre Il rilievo ARTA 2016 attesta un valore medio di 2,5, metri dal p.c.

Il progetto preliminare prevede delle opere di sbancamento come di seguito specificate:

1) lo sbancamento a 3,5 metri su areale 11.000 metri quadri, nella zona di interrimento dei parcheggi nel caso di un unico livello, e a 7 metri su areale di 5.500 nel caso di doppio livello interrato, per volume complessivo di circa **38.500 metri cubi** sia nel primo che nel secondo caso.

2) lo sbancamento nella fascia infrastrutturale nella porzione antistante all'atrio centrale, con approfondimento massimo a 6 metri, allestimento della stazione bus, asse viario interrato con rampe e adeguamento di pendenza su areale di 20.000 metri quadri e per un complessivo di circa **61.000 metri cubi**.

3) la rimozione di pavimentazione e materiale di riporto su tutta la superficie a verde del Parco Centrale, per circa 80 centimetri dall'attuale piano campagna (materiale che si ipotizza non avere caratteristiche conformi all'All. 9 del DM 161/12 e che quindi sarebbe da gestire come rifiuto), su areale 67.000 metri quadri, da considerare però al netto delle strutture esistenti che si conservano, e della superficie già computata nello sbancamento dell'interrato, per circa 50.000 metri cubi, che può diventare decorticazione di 100 cm a seconda della matrice superficiale rinvenuta, per un volume di **60.000 metri cubi**.

4) La rimozione di pavimentazione e materiale di riporto su tutta la superficie a verde del Parco Nord, per circa 80 centimetri dall'attuale piano campagna, su areale 10.800 metri quadri, per circa 8.000 metri cubi di sbancamento. In questa zona non sono peraltro disponibili indagini.

5) lo sbancamento fondazioni fabbricato edificio nord, su areale 850 metri per circa 3000 metri cubi.

6) lo sbancamento fondazioni fabbricato edificio sud, su areale 350 metri per circa 1300 metri cubi.

7) Il mero rifacimento della pavimentazione nelle aree residuali di parcheggio nord (6.500 metri quadri) parcheggio sud (6.500 metri quadri), viabilità (26.000 metri quadri), che però determina produzione di scarifica di asfalto (CER 170302), al di fuori del campo di applicazione del Piano di utilizzo, per circa 20.000 metri cubi.

Per un complessivo volume stimato di sbancamento di circa **160.000 metri cubi**, sia nel singolo che nel doppio livello interrato, al netto delle scarifiche stradali.

Nel progetto urbanistico non è ancora considerato una possibile misura di approfondimento dello scavo nella zona Parco, in corrispondenza del sondaggio 7 che risulta impattato a livello intermedio, per la rimozione dello strato insaturo, sino alla falda, e in corrispondenza del punto 6, che risulta impattato da metalli, secondo le indagini 2005. Viene invece quantificata **una possibile misura di bonifica della falda**, con rimozione della sorgente secondaria potenziale in corrispondenza dei punti 4 e 4bis, che ricadono nell'area Parcheggio nord e presentano valori conformi alle CSC col. B ma di fatto potrebbero contribuire al rilascio di solventi clorurati in falda, all'uscita del sito.

Si assume un fabbisogno di ripristino nelle aree a verde e residenziali di 70.000 metri cubi, che potrà essere in parte soddisfatto da materiale di scavo conforme alla col A del Tab 1 all. 5 Tit. V DLGS 152/06 e s.m.i. e un fabbisogno di ripristino di 30.000 metri cubi, nelle aree della viabilità e quindi ancora commerciali che potrà essere soddisfatto sia da materiale di scavo conforme alla col A del Tab 1 all. 5 Tit. V DLGS 152/06 e s.m.i che da materiale di scavo conforme alla col B del Tab 1 all. 5 Tit. V DLGS 152/06.

La seguente tabella rappresenta la stima dei volumi da gestire all'interno del sito e al di fuori del sito come terreno da riutilizzo e dei volumi di rifiuto prodotta sulla base dei dati disponibili di concentrazione dei contaminanti e della accuratezza del livello di progettazione urbanistica acquisito.



RIEPILOGO	AREA	VOL. SCAVO	VOL scarifica CER 170302 da verificare	TERRENI Conformi alla col. "A" Verde e residenziale	TERRENI Conformi alla col. "B" Ind.le e commerciale	TERRENI sorgente secondaria potenziale valutare ADR	RIPORTO da caratterizzare e gestire a rifiuto	RIPORTO Da analizzare ai sensi Circ. Min. 13338/14	TERRENI da scavo da caratterizzare	NOTE	
ZONA NORD	11.650	11.640							11.640	<p>1- si tratta di aree in cui l'indagine 2005/2017 ha attestato superamenti di CSC col A, ma che possono determinare impatto sulla falda e rischio per l'uso residenziale.</p> <p>2 - il dato si riferisce alla stima dei volumi impattati su 4 e 4BIS. L'ADR elaborata sui dati di caratterizzazione determinerà la necessità di approfondimento dello scavo per la rimozione dell'insaturazione nelle aree 6 e 7.</p> <p>3- L'areale del Parco è calcolato al netto delle strutture esistenti e dell'impronta di fondazione dell'interrato Liv. 1.</p> <p>4 - a seconda degli esiti analitici sui terreni della zona nord e sui riporti da gestire con Circ. Min. 13338/14 è probabile la ulteriore copertura del fabbisogno di terreno col. B di ripristino delle quote, per 20.000 metri cubi.</p> <p>5- a seconda della mineralogia del terreno, conforme alla col. A si valuterà di instradare fuori il terreno col A in esubero e conferire terreno vegetale certificato nell'area Parco o minimizzare i trasporti in uscita e in entrata dal sito.</p>	
EDIFICIO SUD	1.000	1.550		980			325	245			
AREE NON CONFORMI ¹	5.000										
PARCO CENTRALE al netto ²	60.300	49.360	6.500	3.920	1.660	12.425 ³	43.780				
PARCHEGGIO NORD/SUD	13.000										
PARCHEGGIO INTERR 1 LIV	11.000	38.500		16.860	8.680		9.690	3.270			
PARCHEGGIO INTERR 2 LIV	5.500	38.500		13.510	19.530		4.290	1.170			
STRADA, RAMPE, STALLO BUS	20.000	61.075		35.755			17.320	8.100			
VIABILITA'	26.000		13.000								
TOTALE CON INTERRATO 1 LIV	131.950	162.125	19.500	57.515	10.340	12.425	21.015	11.615	11.640		
TOTALE CON INTERRATO 2 LIV	131.950	162.125	19.500	54.165	21.190	12.425	65.615	9.515	11.640		
FABBISOGNO IN SITO PER IL RIPRISTINO DELLE QUOTE				70.000	30.000						
RIUTILIZZO NEL SITO CON INTERRATO 1 LIV				26.105	10.340 + 19.660 col. A						
FABBISOGNO DI TERRENO VEGETALE DI APPORTO CON INTERRATO 1 LIV ⁴				43.895	N.A.						
GESTIONE EXTRA SITO CON INTERRATO 1 LIV				11.750	N.A.						
RIUTILIZZO NEL SITO CON INTERRATO 2 LIV				21.190	21.190 + 8.810 col. A						
FABBISOGNO DI MATERIALE CERTIFICATO DI APPORTO CON INTERRATO 2 LIV				40.000	N.A.						
GESTIONE EXTRA SITO CON INTERRATO 2 LIV				24.165 ⁵	N.A.						



SUPERFICI PERMEABILI

Richiamato che l'area di intervento ha una superficie pari a circa 130.000 mq, si riportano i dati relativi alle superfici permeabili.

Pertanto, a progetto realizzato, la percentuale di suolo permeabile sarà superiore a quella presente nella situazione ad oggi.

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, di progetto	c.a. 60.000,00	c.a. 70.000,00	46 %

Produzione di rifiuti

I rifiuti derivati dalle attività di cantiere saranno smaltiti secondo la normativa specifica, in base alla redazione di specifico documento da sottoporre alle competenti autorità prima dell'inizio lavori.

Per quanto riguarda le terre e le rocce da scavo il Piano di utilizzo propone la caratterizzazione in opera dei volumi di sbancamento, con allestimento del materiale di scavo in cumuli da sottoporre a campionamento rappresentativo ogni 1000 metri cubi.

I cumuli conformi alle concentrazioni soglia di utilizzo in aree verdi e residenziali (CSC di Col. A) non costituiscono fonte di contaminazione e saranno riutilizzati in sito nelle aree del Parco Centrale e zone residenziali; i cumuli conformi alle concentrazioni soglia di contaminazione dei siti industriali e commerciali (CSC di Col. B) saranno utilizzati in sito nelle aree a destinazione commerciale e viabilità.

In caso di conformità alle concentrazioni soglia di rischio tabellari di cui alla col. A dell'all. 5 al titolo V DLGS 152/06 e s.m.i, e in esubero rispetto al fabbisogno di ripristino, il terreno verrà reimpiegato come ripristino delle quote delle aree a destinazione commerciale e di viabilità all'interno del sito. In caso di superamento delle concentrazioni soglia di rischio tabellari di cui alla col. A dell'all. 5 al titolo V DLGS 152/06 e s.m.i, ma conformità ai limiti tabellari di cui alla Col. B, e di esubero rispetto al fabbisogno di ripristino delle quote nelle aree a destinazione commerciale e di viabilità all'interno del sito, sarà oggetto di riutilizzo presso altri siti con destinazione d'uso compatibile. La gestione extra sito prevede un limitato riutilizzo dei materiali col. A in sito e l'instradamento dei materiali in esubero conformi alla col. A, con mineralogia non idonea al ripristino delle quote del Parco Centrale, in cave autorizzate al ripristino con materiale di prestito a matrice argillosa, ghiaiosa o sabbiosa localizzate in prossimità del cantiere (Città- S. Angelo, Cappelle, Montesilvano, Loreto Aprutino) e in aree industriali munite di titoli abilitativi al ripristino delle quote con sabbiosa sono in località Montesilvano. I cumuli non conformi ai limiti tabellari di cui alla Col. B, verranno gestiti come rifiuti speciali.

Per quanto concerne la fase di esercizio, la produzione di rifiuti è totalmente riconducibile a urbani e assimilabili agli urbani, dai residui organici derivanti da operazioni colturali di carattere ordinario e/o straordinario sulle componenti del verde.

Il tecnico evidenzia che in fase di progettazione esecutiva deve essere prodotto il Piano di caratterizzazione del sito, di cui al titolo V del DLGS 152/06 e ai sensi dell'art. 34 c 8 L 164/14, ovvero con le caratteristiche dell'intervento urbanistico e la sezione relativa alla caratterizzazione in opera del piano di Utilizzo.

Il documento "Piano di Utilizzo" pubblicato nello SRA contiene i criteri di caratterizzazione in opera richiamati dal DM 161/12.

Considerando che i dati disponibili sono per la maggior parte prodotti nel 2005 e che quelli prodotti nel 2017 in contraddittorio con ARTA sono insufficienti a supportare la caratterizzazione di cui al DM 161/12 per un'area di 13 ettari, e una previsione di sbancamento di almeno 140.000 metri cubi, è evidente la necessità della caratterizzazione in corso d'opera.

L'opera verrà realizzata per lotti. In ciascun lotto di intervento sarà necessario individuare una zona di "collaudo dei materiali di scavo", in cui verranno allestiti i cumuli di materiali. La dimensione e il numero dei cumuli deve essere compatibile con la logistica di cantiere, definita per il lotto in





lavorazione. Vanno altresì adottate tutte le misure di contenimento delle emissioni diffuse da permanenza dei cumuli in cantiere, come anche le coperture provvisorie, le bagnature, il lavaggio ruote dei mezzi d'opera.

Considerata la presenza dei riporti, si assume che la caratterizzazione in opera avverrà come di seguito:

- in ciascun lotto di sbancamento verranno realizzati dei cumuli separati del materiale organoletticamente identificabile come riporto e dei terreni. Al termine del lotto di scavo verrà valutata complessivamente la percentuale di riporti rispetto al quantitativo del volume di scavo (rapporto 1:5 per i riporti).

- Nel caso in cui il quantitativo di riporto sia superiore al 20% del lotto di sbancamento verrà effettuata una caratterizzazione media del riporto a fini di gestione a rifiuto speciale, prelevando almeno un campione ogni 1000 metri cubi, applicando i criteri della quartatura sui campioni formati per incrementi dai cumuli (UNI 10802)

- Nel caso in cui il quantitativo di riporto sia inferiore al 20% del lotto di sbancamento verrà prelevato un campione medio di ogni 1000 metri cubi di riporto, applicando i criteri della quartatura sui campioni formati per incrementi dai cumuli (UNI 10802), per procedere agli accertamenti previsti dalla Circ. Min 13338 del 14.05.14, per l'assimilazione alla matrice suolo, ovvero la verifica del rispetto delle CSC applicabili alla destinazione d'uso sul campione tal quale e il test di cessione del DM 186/06 con riferimento ai limiti delle acque sotterranee.

- Il solo riporto conforme al protocollo di prova Ministeriale potrà essere assimilato alla gestione del terreno, ovvero ai criteri di riutilizzo di seguito specificati.

- Il terreno escavato verrà allestito in cumuli in sito, sottoposto a indagine analitica con prelievo di almeno un campione ogni 1000 metri cubi e formando campioni rappresentativi, ovvero costituiti da incrementi prelevati dai e sui cumuli e risultanti dall'applicazione del criterio della quartatura (UNI 10802).

Rumore

Durante la fase di cantiere, per ridurre al minimo il disturbo generato dai mezzi meccanici presso i ricettori, già sottoposti alle sorgenti acustiche, saranno impiegati mezzi e macchine tecnologicamente adeguate e gli interventi più rumorosi saranno limitati negli orari diurni lavorativi. Per quanto riguarda la fase di esercizio, lo scenario analizzato dalla Valutazione di Impatto Acustico risulta essere caratterizzato dalla creazione di un'importante strada di accesso interna all'ex area di risulta su cui confluirà tutto il traffico interessato all'uso sia dell'area terminal interrata, che del parcheggio centrale interrato che dei silos posti a Nord e a Sud dell'area. Nel progetto è inoltre previsto l'inserimento di alcune attività ricreative e commerciali all'interno dell'area, che prevedono delle superfici dedicate ed attrezzate per accogliere attività di intrattenimento, servizi al parco, piccola ristorazione. Queste attività saranno posizionate al centro dell'area Sud e nella zona a nord nei pressi del edificio silos, e si considera, per quelle ricreative, un funzionamento anche notturno delle attività.

Gli effetti delle nuove sorgenti acustiche che saranno introdotte nello scenario di progetto sono stati calcolati sia in forma areale come grafici che in forma puntuale sui singoli ricettori in forma numerica.

I ricettori sensibili particolari più vicini risultano essere tre scuole poste non direttamente in contatto con l'area di risulta e schermate quasi totalmente dalle emissioni sonore derivanti dal traffico a lei connesse dal primo fronte di edifici presenti sulla Via della Ferrovia (Edificio della stazione Ferroviaria di Pescara) e dal Corso Vittorio Emanuele II.

S1: Istituto tecnico statale "Tito Acerbo" – Via Pizzoferrato 150 m dal confine dell'area;

S2: Scuola Pubblica "G. Pascoli" – Via Roma 41 – 165 m dal confine dell'area;

S3: Scuola Pubblica "Ignazio Silone" – Via Milano 58 – 120 m dal confine dell'area;





Nel caso in esame, l'intera zona è identificabile, in base al Piano Comunale di Classificazione Acustica di Pescara approvato con atto 186 del 23 novembre 2010, come appartenente a "CLASSE IV", i cui valori limite sono i seguenti:

VALORI DI CALCOLO SCENARIO STATO DI PROGETTO

Name	Usage	Floor	Lp(1h max) dB(A)	Ld dB(A)	Ln dB(A)
P1	GR	1. Floor	58.3	57.7	53,8
P2	GR	1. Floor	63.0	62,5	58,7
P3	GR	1. Floor	64.7	64,1	60,0
P4	GR	1. Floor	67.4	66,8	63,3
P5	GR	1. Floor	65.2	64,5	60,5
P6	GR	1. Floor	58.4	58,3	55,0
R1	GR	1. Floor	67.2	66,5	62,5
R2	GR	1. Floor	64.4	63,8	60,4
R3	GR	1. Floor	65.2	64,5	60,4
R4	GR	1. Floor	64.4	63,7	59,6
R5	GR	1. Floor	48.5	48,2	45
R6	GR	1. Floor	53.8	53	49,1
R7	GR	1. Floor	54.4	53,1	51
R8	GR	1. Floor	57.9	57,4	55

Al fine di caratterizzare il clima acustico Ante Operam del sito, il Tecnico Competente in Acustica Ambientale, Ing. Andrea Del Barone, ha effettuato una serie di rilievi fonometrici nell'intorno orientati all'identificazione dei contributi specifici delle emissioni sonore provenienti dalle infrastrutture veicolari presenti. La fascia oraria presa in esame è stata duplice, dalle 9 alle 12 e dalle 16 alle 19, considerata come rappresentativa della situazione media di rumore da traffico stradale per il tempo di riferimento diurno.

L'estensione temporale dei rilievi si è attestata sui 45 minuti.

I punti scelti per la caratterizzazione delle varie infrastrutture stradali presenti sono stati i seguenti:

VALORI LIMITE	Periodo Diurno (6.00 : 22.00)	Periodo Notturno (22.00 : 6.00)
IMMISSIONE	65 dBA	55 dBA
EMISSIONE	60 dBA	50 dBA
DIFFERENZIALE	5	3

P1: in prossimità della zona Nord di Via della Ferrovia;

P2: Sulla mezzeria della Via della Ferrovia, in prossimità del varco di ingresso centrale al parcheggio pubblico;

P3: in prossimità della zona Sud di Via della Ferrovia all'incrocio con Via Teramo;

P4: in prossimità della mezzeria di Via Michelangelo;

P5; al confine dell'area di risulta sul Corso Vittorio Emanuele II;

è stato inoltre effettuato un rilievo all'interno dell'area di risulta lungo le vie di transito interne al parcheggio per la verifica delle emissioni dello stesso:

P6: punto interno all'area di parcheggio;

Nello stato di progetto è stato considerato l'inserimento delle nuove sorgenti acustiche sopra riportate alle quali si sono aggiunti i corpi di fabbrica previsti nell'area oggetto di intervento, caratterizzandoli con un coefficiente di riflessione superficiale pari a 1.

Si riportano a seguire, i valori dei livelli di pressione sonora calcolati ai ricettori nelle condizioni di massima emissione sonora oltre ai livelli equivalenti nel periodo Diurno e Notturno. Da essi si desumeranno i valori assoluti da confrontare con i limiti di legge.

Il tecnico competente in acustica conclude che i rilievi fonometrici effettuati, e le successive elaborazioni di calcolo consentono di affermare che le attività e le sorgenti previste nel progetto preliminare di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria nel comune di Pescara, con le caratteristiche sopra descritte, risultano essere in via previsionale conformi ai valori limiti stabiliti dalle vigenti leggi in materia di inquinamento acustico ambientale.





Il tecnico afferma che con la realizzazione del progetto, l'area beneficerà per lo più di una riduzione delle emissioni sonore rispetto alla situazione attuale, raggiungendo i migliori risultati in corrispondenza dell'area centrale interessata dal passaggio pedonale in asse con il Corso Umberto I, grazie soprattutto al progetto del grande Parco Urbano. Le zone invece che subiranno un lieve incremento dei livelli di pressione sonora saranno quelle interessate dalla realizzazione dei Silos per la sosta sia a Nord che a Sud, la zona Sud inoltre, nel periodo notturno, sarà parzialmente influenzata anche dalle attività ricreative previste. La maggiorazione dei livelli di pressione sonora presso i ricettori vicino alle zone Nord e Sud sarà comunque contenuta e, in via previsionale, si manterrà inferiore al valore dei 3 dBA sia nel periodo notturno che diurno.

TRAFFICO

Durante la fase di cantiere, la gestione del traffico veicolare avverrà di pari passo con l'organizzazione degli stralci di realizzazione del progetto. Le attuali attività del parcheggio, così come quelle legate al traffico dei pullman, durante questa fase non subiranno particolari disagi o limitazioni, potendo prevedersi una corsia provvisoria nella restante porzione di parcheggio ovvero l'utilizzazione di via Ferrari. Nel secondo stralcio, che prevede la realizzazione dei parcheggi su silos e degli edifici ai terminali dell'area, la viabilità di servizio e di accesso al parcheggio a raso esistente sarà garantita dalla viabilità, realizzata nel precedente stralcio funzionale. Durante la fase di realizzazione del parcheggio interrato, le attività oggi presenti in questa porzione dell'area saranno, riallocate nei manufatti realizzati nei precedenti stralci. Nonostante l'occupazione di ampia parte dell'attuale parcheggio a raso, una quota parte degli stalli rimanenti potrà continuare a essere operativo, ai due lati del cantiere, a ridosso dei nuovi edifici multipiano.

A realizzazione conclusa, la mobilità alternativa e l'interscambio tra le modalità di trasporto, risultano perfettamente in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale. In particolare, la realizzazione e il potenziamento della mobilità lenta e la disincentivazione dell'uso dell'automobile, favoriscono il decongestionamento e la fluidificazione del traffico veicolare aumentando la connettività complessiva da e verso la città. Attraverso la progettazione di percorsi dedicati alla mobilità sostenibile si facilitano gli spostamenti interni alla città, riducendo la percorrenza dei mezzi privati che attraversano il territorio cittadino. In definitiva, gli interventi proposti dal progetto di riqualificazione dell'ex area di risulta ferroviaria, hanno lo scopo di agire, in maniera determinante, sui diversi livelli di circolazione, incidendo sulla mobilità dolce e il trasporto pubblico come alternativa all'uso dell'auto e, nel contempo, consentono di avviare a soluzione il problema della sosta nel centro cittadino.

Infine, come già evidenziato, il progetto non comporterà alcun incremento del traffico veicolare: nonostante l'ampliamento volumetrico proposto ai bordi nord e sud dell'area, 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. Inoltre, la realizzazione della nuova infrastruttura viaria e la riorganizzazione della sosta, comporteranno la fluidificazione del traffico veicolare e la riduzione del traffico parassita.

Referenti della Direzione

Titolare Istruttoria:

Ing. Erika Galeotti

Gruppo di lavoro istruttorio

Dott.ssa Serena Ciabò

Dott.ssa Alessandra Di Domenico

