



CITTA' DI PESCARA

Medaglia d'oro al Merito Civile

DIPARTIMENTO TECNICO

SETTORE LL.PP. PROGETTAZIONE STRATEGICA, MOBILITA' e VERDE

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI pervenute sul *Progetto di fattibilità tecnica ed economica "riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria"*

Nelle note che seguono si è inteso contro dedurre in modo analitico alle osservazioni pervenute, nella convinzione che gli apporti collaborativi alla formazione delle decisioni amministrative, anche quando come nel caso di specie perlopiù di segno critico, contribuiscano comunque a innalzare la qualità dei processi decisionali e l'imparzialità e il buon andamento dell'azione amministrativa. In particolare si è ritenuto opportuno prendere in esame anche gli argomenti di natura più squisitamente urbanistica o strategica o politico-amministrativa, anche quando il loro collegamento con eventuali impatti significativi dell'opera sull'ambiente fosse tenue o assente.

E' presumibile, peraltro, che diverse di queste osservazioni saranno riproposte nella più pertinente sede del procedimento di VAS che si sta svolgendo in parallelo con quello di assoggettabilità a VIA e che con questo è nei fatti fortemente integrato.

Sembra opportuno a questo proposito sottolineare in questa sede preliminare, in ordine a un profilo sollevato in diverse osservazioni, che secondo il codice dell'ambiente «la verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 19 può essere condotta, nel rispetto delle disposizioni contenute nel presente decreto, nell'ambito della VAS». Si tratta per l'appunto di una possibilità, non certo di un obbligo e nel caso di specie, anche a seguito di consultazione con l'autorità regionale, la circostanza che le autorità competenti (rispettivamente sulla VAS e sulla verifica di assoggettabilità a VIA) siano poste a livelli di governo differenti, ha consigliato di mantenere distinti i due procedimenti. La loro conduzione in parallelo e la decisione di redigere direttamente il rapporto ambientale per la valutazione ambientale strategica ne ha, in ogni caso, consentito un reciproco arricchimento, conducendo sul piano sostanziale a un livello di approfondimento dei profili ambientali, tanto in ordine al progetto di lavoro pubblico quanto alla variante urbanistica, inusuale in sede di verifica di assoggettabilità.

A seguire si inoltrano le considerazioni relative a ciascuna delle osservazioni pervenute.

- 1. Il progetto depositato dal Comune di Pescara per la procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. non è conforme al Piano Regolatore vigente e, a nostro avviso, non potrà essere esaminato dal Comitato V.I.A. pena una grave irregolarità nell'iter autorizzatorio. La logica e le norme prevedono che la pianificazione venga prima del progetto. Se il progetto non è conforme al Piano regolatore non si può realizzare.**

In via ordinaria i progetti di opere pubbliche conformi allo strumento urbanistico generale sono approvati dalla Giunta Comunale.

Nel caso in esame il progetto di fattibilità tecnica ed economica, non essendo conforme al PRG, sarà sottoposto al Consiglio Comunale per l'approvazione ai sensi dell'art. 19 del DPR n. 327/01 ss.mm.ii che così recita:

*"Art. 19. L'approvazione del progetto (L)
(articolo così sostituito dal d.lgs. n. 302 del 2002)*

1. Quando l'opera da realizzare non risulta conforme alle previsioni urbanistiche, la variante al piano regolatore può essere disposta con le forme di cui all'articolo 10, comma 1, ovvero con le modalità di cui ai commi seguenti. (L)

2. L'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del consiglio comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico. (L)

3. Se l'opera non è di competenza comunale, l'atto di approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte della autorità competente è trasmesso al consiglio comunale, che può disporre l'adozione della corrispondente variante allo strumento urbanistico. (L)

4. Nei casi previsti dai commi 2 e 3, se la Regione o l'ente da questa delegato all'approvazione del piano urbanistico comunale non manifesta il proprio dissenso entro il termine di novanta giorni, decorrente dalla ricezione della delibera del consiglio comunale e della relativa completa documentazione, si intende approvata la determinazione del consiglio comunale, che in una successiva seduta ne dispone l'efficacia. (L)"

Si evidenzia che l'art. 23 (Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi) c.5 bis del Codice appalti - D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. precisa che: "5-bis. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5."

Pertanto, è necessario che il Comitato V.I.A. si esprima sulla assoggettabilità o esclusione a VIA prima che il progetto sia sottoposto al Consiglio Comunale ai fini dell'adozione della Variante al PRG.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, il Consiglio Comunale, approvando il progetto di fattibilità tecnica ed economica, ne disporrà la conformità allo strumento urbanistico, consentendo all'Amministrazione comunale di poter avviare le procedure per l'esecuzione dell'opera pubblica.

- 2. L'intervento prevede, oltre ad una parte del verde inserita in sede di PRG, anche due palazzi alti fino a 25 metri che non sono presenti tra le previsioni urbanistiche.**

Premesso che l'esigenza di variare parzialmente il piano regolatore secondo il meccanismo illustrato al punto precedente non è elemento che di per sé incida sulla significatività dell'impatto ambientale (peraltro sotto il profilo della variante è in corso di svolgimento la VAS), per quanto concerne il merito dell'osservazione l'area oggetto dell'intervento (sottozona B7 - PP1 di PRG) prevede la possibilità di realizzare edifici per il tempo libero e attività culturali ma non edifici privati per residenze, commercio e servizi. Il progetto in esame vi 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.

Si precisa, comunque, che:

- l'altezza di 25 ml è la massima consentita dalle NTA del PRG vigente all'art. 8 comma 1 lett. h "altezza dell'edificio";
- lo strumento urbanistico generale ha una dotazione di standard urbanistici superiore ai 24 mq/ab (minimo previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) sufficienti a soddisfare l'insediamento dei nuovi abitanti e attività terziarie.

Inoltre, come meglio precisato nel rapporto ambientale redatto nell'ambito della procedura di VAS (par. 2.6 Analisi di coerenza esterna), l'intero intervento in esame è conforme alle previsioni della Variante normativa del PRG proposte dalla Giunta al Consiglio Comunale con Delibera n.194 del 31/03/2017.

Lo studio di fattibilità è peraltro dettagliato sugli aspetti che risultano significativi per il sito di specie in condizioni *ex ante*, ovvero lo stato di qualità delle matrici ambientali suolo e acque sotterranee: lo è a tal punto da proporre una Analisi di rischio sito specifica, con i dati storici disponibili e con un monitoraggio aggiornato delle acque sotterranee prodotto direttamente da ARTA.

La scelta di utilizzare tutti i dati disponibili sull'area, a prescindere dalla datazione, è assolutamente conservativa, nel senso che in questo modo il livello della contaminazione è sovrastimato rispetto allo stato di fatto: nel 2005 sono state riscontrati superamenti che, nei casi di ripetizione del dato nel 2017, mediante prelievo in zona di prossimità, non sono stati confermati.

L'Analisi di rischio rappresenta, come da All. 1 al titolo V del DLGS 152/06 e s.m.i, un supporto strategico alle scelte di pianificazione degli interventi di trasformazione urbanistica e riqualificazione ambientale di un'area, che può essere utilizzato in qualsiasi momento della procedura amministrativa competente ai siti contaminati o potenzialmente contaminati.

- 3. Pertanto è d'obbligo, come riconoscono gli estensori degli elaborati, una variante al P.R.G. che è soggetta a sua volta alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica. In questi casi la Direttiva comunitaria e la norma nazionale promuovono procedure integrate e coordinate V.A.S.-V.A. proprio per snellire e semplificare i procedimenti evitando doppioni nelle valutazioni. Non capiamo perché il comune di Pescara non abbia proceduto in tal senso, mantenendo separati i due procedimenti valutativi. In ogni caso, tenendoli su due binari, avrebbe comunque dovuto far precedere la variante al piano con la relativa V.A.S. rispetto al progetto e la relativa V.A. Insomma, vi è stata una inversione procedimentale.**

L'art. 10 c. 4 del D.lgs 152/06 ss.mm.ii. prevede la possibilità di integrare la procedura di VA nell'ambito del macro-procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS). Poiché i due procedimenti si svolgono in relazione a oggetti diversi (nello specifico la VAS tratta di piani e programmi, mentre lo screening VA di progetti preliminari), l'Amministrazione ha ritenuto opportuno avviare preliminarmente a Novembre 2016 la procedura di VAS (con la trasmissione del Rapporto Preliminare e relativi allegati all'autorità Competente del Comune di Pescara) e successivamente la procedura di VA con la pubblicazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica e dello Studio preliminare ambientale sul portare della Regione Abruzzo.

Si tratta di due procedure che coinvolgono autorità competenti distinte (Il Comune di Pescara per la VAS e La Regione Abruzzo per la VIA) e pertanto dal punto di vista organizzativo non risulta possibile riunire le due procedure in un unico procedimento, ferma restando che si è perseguita una sostanziale integrazione tra le due valutazioni in questione che andrà ad arricchire il processo decisionale finalizzato alla approvazione del progetto da parte del competente organo comunale. In particolare, lo Studio preliminare ambientale e gli elaborati di progetto hanno tenuto conto dei contributi fatti pervenire dai soggetti competenti in materia ambientale durante le consultazioni avviate a Dicembre 2016 nell'ambito della procedura di VAS.

Pertanto l'Amministrazione comunale non ha invertito i procedimenti ambientali ma, integrandoli e coordinandoli, ha osservato nello spirito e nella forma le norme comunitarie e nazionali.

4. *Infatti, ricordiamo che il comitato V.I.A. regionale non esaminò il progetto del taglio della diga foranea in V.A. finché non fu concluso l'iter del nuovo Piano regolatore portuale. Su questo aspetto, proprio richiamando quel procedimento, stigmatizziamo il fatto che per progetti riguardanti Pescara siano reiterate inversioni procedurali che, di fatto, cercano di porre i decisori davanti ad una forma di pressione, dovendo cioè esprimersi per fermare, nel caso, un progetto in corso che in parte è atteso (a grandi linee) dall'opinione pubblica. La correttezza dei tempi e delle procedure non è questione secondaria ed è, anzi, alla base di un corretto processo democratico.....questo errore che rischia comunque di avere conseguenze pesanti sulla regolarità della procedura e sui tempi...*

L'esempio non è pertinente e il rilievo si riferisce a una non meglio specificata inversione procedimentale che non si verifica nel nostro caso, come sopra osservato. Il presente progetto non riguarda, infatti, l'eventuale anticipazione (stralcio) di previsioni di un futuro piano, in ipotesi il piano regolatore portuale, ma la comune evenienza, prevista nel nostro ordinamento giuridico sin dagli anni '60, di opere pubbliche che per alcuni aspetti non sono conformi alla disciplina urbanistica in atto. Non è casuale, del resto, che le norme non facciano riferimento al tipo di atto (piano attuativo, programma integrato d'intervento, opera pubblica, etc.) e se questo sia o meno in variante al PRG, ma alla sostanza, vale a dire, nel caso di specie, a "progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari" indipendentemente dall'atto con cui siano definiti.

5. *preoccupa il livello di contaminazione diffusa con superamenti dei limiti di legge riscontrati sia nei terreni (soprattutto Piombo, Idrocarburi e Idrocarburi Policiclici Aromatici oltre a Zinco e solventi clorurati) che nella falda (soprattutto Tetracloroetilene ma anche Cloruro di Vinile, Arsenico, Clorofornio e Boro).*

Lo stato di contaminazione riscontrato nell'area di risulta è l'esito di una indagine preliminare esperita nel 2005, e di alcuni approfondimenti mirati svolti da ARTA nel 2016 e 2017. Allo stato attuale la destinazione d'uso dell'area, quasi totalmente pavimentata, è assimilabile all'uso commerciale e produttivo, e quindi i limiti di riferimento sono quelli della col. B. della Tab 1 all. 5 del titolo V del decreto legislativo 152/06 e s.m.i. Rispetto a tali limiti i soli superamenti rilevati nei terreni risalgono al 2005, e sono localizzati in due punti, entrambi ricompresi nell'area nord: in un punto il superamento di piombo, rame e idrocarburi non è stato riconfermato nel 2017, e quindi l'assunzione della validità del dato prodotto nel 2005 è una scelta di prudenza, mentre nel secondo punto, in cui era stata rilevata la presenza di zinco, a oggi non è stato ancora realizzato un sondaggio di verifica. E' esattamente il passaggio alla nuova destinazione d'uso che determina l'imposizione dei limiti di conformità più restrittivi, competenti alle aree verdi e residenziali. Circa la metà dell'area presenta dei valori di concentrazione di metalli e idrocarburi compresi fra i limiti delle aree commerciali e quelli delle aree a verde per cui se si decide di realizzare il progetto del "bosco urbano" sarà necessario provvedere a rimuovere, dalle aree destinate a verde, i volumi di terreno con concentrazioni non conformi alla funzione. Circa lo stato di qualità delle acque sotterranee si evidenzia che i dati riscontrati nelle indagini preliminari del 2005 non hanno valore in quanto ottenuti con metodiche analitiche superate. In relazione al monitoraggio ARTA 2016 e 2017 è invece opportuno dare un ordine di grandezza del livello di contaminazione riscontrato: i metalli presentano concentrazioni compatibili con valori di inquinamento diffuso della Val Pescara, i solventi clorurati sono presenti con un tenore dello stesso ordine di grandezza dei limiti di potabilità delle acque (L 31/01). Di rilievo è la presenza di Arsenico, che comunque è spazialmente delimitato e correlato agli usi pregressi del sito. La realizzazione del progetto del Parco Centrale, con la rimozione di limitati volumi di suolo, che potrebbero costituire la sorgente secondaria della contaminazione, in particolare nella zona ex deposito locomotive, garantirebbe la bonifica indiretta della falda e la piena usabilità del sito alla nuova funzione, anche residenziale. Lo stato di qualità delle acque sotterranee e dei terreni non costituisce quindi un ostacolo, ma piuttosto un incentivo alla attuazione della proposta progettuale: la realizzazione del Parco Centrale, con interrimento delle funzioni infrastrutturali e restituzione dei 7 ettari alla funzione di verde pubblico si pone come un vero e proprio intervento di rigenerazione urbana, in linea con gli indirizzi del Legislatore e secondo i criteri dell'all. 3 al titolo V del DLGS 152/06 e s.m.i. in materia di sostenibilità delle bonifiche.

6. *L'analisi di rischio, come riconosce la stessa redattrice, ha importanti limiti dovuti al fatto che non è stata svolta una vera e propria caratterizzazione dell'area. Il documento si basa su dati non omogenei*

e preliminari. In ogni caso, pur escludendo problemi di esposizione a contaminanti in aree centrali oggi usate come parcheggio, evidenzia una criticità da risolvere proprio nel punto dove si dovrebbe costruire uno dei due palazzi.

L'intervento in esame rientra nella fattispecie di cui al par. 7 c. b all. IV alla parte II del DLGS 152/06 e s.m.i, 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. L'approccio è quindi congruente con la natura procedimentale della verifica di assoggettabilità a Studio di impatto ambientale, per cui la progettazione complessiva della verifica di assoggettabilità a studio di impatto ambientale non deve presentare i requisiti della definitività, come ben chiarito dal nuovo DLGS 104/17, ma deve contenere gli elementi per una verifica di fattibilità dell'opera. Lo studio di fattibilità è peraltro dettagliato sugli aspetti che risultano significativi per il sito di specie in condizioni *ex ante*, ovvero lo stato di qualità delle matrici ambientali suolo e acque sotterranee: lo è a tal punto da proporre una Analisi di rischio sito specifica, con i dati storici disponibili e con un monitoraggio aggiornato delle acque sotterranee prodotto direttamente da ARTA. La scelta di utilizzare tutti i dati disponibili sull'area, a prescindere dalla datazione, è assolutamente conservativa, nel senso che in questo modo il livello della contaminazione è sovrastimato rispetto allo stato di fatto: nel 2005 sono state riscontrati superamenti che, nei casi di ripetizione del dato nel 2017, mediante prelievo in zona di prossimità, non sono stati confermati. L'Analisi di rischio rappresenta, come da All. 1 al titolo V del DLGS 152/06 e s.m.i, un supporto strategico alle scelte di pianificazione degli interventi di trasformazione urbanistica e riqualificazione ambientale di un'area, che può essere utilizzato in qualsiasi momento della procedura amministrativa competente ai siti contaminati o potenzialmente contaminati.

- 7. È vero che la legge prevede dal 2014 la possibilità di realizzare progetti in aree potenzialmente contaminate con procedure particolari senza passare per tutta la trafila della caratterizzazione ma ci chiediamo come mai il Comune di Pescara, pur sapendo dal 2005 che l'area era contaminata, non ha rispettato le norme che impongono le procedure di caratterizzazione e bonifica. Su questo aspetto chiediamo che la Regione Abruzzo, competente nel coordinamento e nella supervisione delle procedure, proceda ai sensi di legge anche con segnalazione alle autorità competenti perché è una vera e propria omissione che dura da 12 anni!***

La documentazione relativa alla caratterizzazione delle aree di risulta redatta nell'anno 2005 è stata recuperata presso il Tribunale di Pescara dal Settore Avvocatura nei primi mesi dell'anno 2016 e trasmessa con nota prot.127852 del 28/09/2016 agli enti competenti in materia ambientale ai sensi dell'art. 244 del D.lgs n. 152/06 ss.mm.ii. Si precisa che la documentazione era stata acquisita dagli organi inquirenti nel procedimento penale denominato "housework".

- 8. Andando sul pratico, ci pare azzardato, vista l'estensione dell'intervento, non avere dati più precisi perché ci potrebbero essere brutte sorprese per quanto riguarda i costi di gestione dei terreni e di eventuali contaminanti in falda in sede di realizzazione dei progetti. In ogni caso, visto che le procedure si prevedono lunghe, consigliamo vivamente di dotarsi nel frattempo di una caratterizzazione adeguata.***

Il livello di definizione progettuale richiesto dall'osservatore è applicabile in un Piano di utilizzo in cui si dispone di un permesso di costruire o comunque di una progettazione definitiva, comprensiva degli esecutivi di sbancamento, e di dati di caratterizzazione del sito approvati e validati da ARTA. Il quadro normativo di riferimento per definire il livello di dettaglio delle informazioni da fornire per la gestione di terre e rocce da scavo in un intervento da sottoporre non a Valutazione di Impatto ma a Verifica di Assoggettabilità a studio di impatto ambientale e non su un sito contaminato, ma su un sito potenzialmente contaminato è invece non puntualmente disciplinato. Il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo è stato rimesso sulla base dei dati disponibili e prima dell'entrata in vigore del nuovo decreto 120/17, con gli elementi di norma introdotti dal DM 161/12 e dal 164/14, che disciplinano la procedura da attuare per opere soggette a valutazione di impatto e in siti contaminati o potenzialmente

contaminati. Il Piano di gestione da presentare nella procedura di valutazione di impatto ambientale, compatibilmente con la natura preliminare della progettazione, competente alla procedura di verifica di assoggettabilità, può consistere in un piano della caratterizzazione da attuare in opera (cfr all. 5 del DM 161/12). Quindi nel caso di specie, oltre a individuare i criteri del piano di caratterizzazione in opera, si produce una valutazione di massima dei volumi di sbancamento e riutilizzo in sito basata sugli esiti di indagini preliminari, e sulla progettazione urbanistica preliminare, derivanti da una elaborazione di tipo geostatistico, utile a quantificare un ordine di grandezza dei costi. Nell'elaborato "El_04 Calcolo sommario della spesa" i 3 ml di euro previsti per la bonifica del terreno, sono da ritenersi una previsione ampiamente cautelativa. Il grado di dettaglio della norma non migliora con il Nuovo Testo unico su Terre e rocce da scavo, che disciplina la procedura del Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo in interventi sottoposti a VIA all'art. 9 c. 1, senza il dettaglio dei progetti sottoposti alla sola Verifica di assoggettabilità - e in siti contaminati nell'art. 12. Nell'art. 12 si parla di siti *dichiarati contaminati*, ovvero in cui è stata completata una caratterizzazione ai sensi dell'art. 242, e sono state definite e superate le concentrazioni soglia di rischio, e non di siti *potenzialmente contaminati*, su cui sono state effettuate delle indagini preliminari e notifiche di potenziale rischio. Nell'art. 12 del Testo Unico su Terre e rocce da scavo è chiaro che il Piano di Utilizzo viene rimesso dopo la validazione da parte di ARTA della caratterizzazione e la definizione di Concentrazioni Soglia di Rischio, ma nel nostro caso la procedura di caratterizzazione in art. 242 è strettamente connessa alla trasformazione urbanistica. Infatti siamo su un sito *potenzialmente contaminato*, in cui la contaminazione dei terreni si configura se cambia la destinazione d'uso, e in cui per la contaminazione delle acque il Comune si è fatto carico di valutare che allo stato attuale non sussiste rischio sanitario. Quindi è opportuno partire proprio dalla valutazione dell'Analisi di rischio preliminare, che chiarisce che mentre allo stato attuale non ci sono elementi di rischio sanitario, per l'attuazione di una trasformazione del sito invece, con il cambio delle modalità di interazione fra recettori e l'ambiente e l'attivazione di nuove vie di esposizione, sono necessari interventi estesi di decorticazione dell'area e di rimozione di ridotti volumi di terreno, per il risanamento della falda. Una volta chiarita la fattibilità della trasformazione urbanistica, si potrà predisporre e realizzare in contraddittorio con ARTA un Piano di caratterizzazione mirato al nuovo tipo di fruizione del sito, comprensivo degli accertamenti integrativi in corso d'opera per la gestione delle terre e rocce da scavo, già contenuti nella documentazione in atti, e un puntuale Piano operativo di bonifica. Quindi il livello di dettaglio richiesto dall'Osservatore non è dovuto allo stato attuale dello studio di fattibilità di un intervento sottoposto a Verifica di Assoggettabilità a Studio di Impatto Ambientale e in un sito in cui deve essere ancora realizzata la caratterizzazione ai sensi dell'art. 242 del DLGS 152/06 e s.m.i. E' evidente che gli indirizzi di norma sulla sostenibilità delle bonifiche individuano nelle opere di rigenerazione urbana, esattamente come quella in esame, un'opportunità di intervento, in cui il miglioramento della qualità delle matrici ambientali è una leva strategica e mirata all'interesse pubblico. L'alternativa "zero" lascerebbe irrisolta una potenziale criticità.

9. ***In generale si ritiene che sia inconcepibile, dopo tanto parlare di consumo del suolo, continuare a prevedere nuovi palazzi in centro città, quando il Piano regolatore di molti anni fa aveva acquisito scelte più avanzate e oggi in linea con le risultanze del dibattito sulla necessità di rigenerare gli edifici esistenti senza aggiungerne di nuovi.***

Rilevato ancora che quella in questione appare più una valutazione di merito che un rilievo pertinente alla fase di verifica di assoggettabilità, in cui l'autorità competente esercita un potere di natura tecnica e non politico-discrezionale, si osserva che i due nuovi edifici sono urbanisticamente sostenibili grazie alla presenza di un extrastandard di PRG capace di soddisfare l'insediamento dei nuovi residenti e attività terziarie. Inoltre, come evidenziato nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della procedura di VAS gli edifici privati sono stati previsti per *"ridefinire il margine urbano e garantire la qualità degli adiacenti spazi non edificati, quale elemento di mediazione anche visiva fra spazio aperto e spazio costruito, in un area centrale caratterizzata da una naturale vocazione ad ospitare funzioni miste, e quello di creare nuove opportunità economiche anche in riferimento alla prevista ripresa del mercato immobiliare. La tipologia privilegiata per tali edifici è quella a torre. Inoltre, questi manufatti avranno il compito di rimettere in coerenza la maglia urbana esistente oltre che rappresentare le testate dell'ambito...Come detto, tali manufatti dovranno essere disposti in modo da ricostruire (compatibilmente con il perimetro dell'area di intervento) dei nuovi fronti urbani omogenei, indagando le possibilità e le opportunità di completare gli ultimi isolati della città consolidata. Per l'intervento in*

oggetto saranno perseguite e attuate strategie progettuali sostenibili e che sono orientate al risparmio energetico, consentendo di ottenere elevati benefici ambientali ed economici per l'intera comunità e rappresentando un corretto approccio metodologico alla progettazione. In questa direzione, sulla base di quanto richiesto dalle direttive europee, dagli indirizzi nazionali e dalla Regione, gli edifici saranno progettati in maniera tale da rispondere ai requisiti minimi di prestazione energetica, adoperando soluzioni rivolte all'efficienza energetica dell'involucro e alla produzione di energia da fonte rinnovabile, in modo da ottenere un elevato comfort interno, sia in termini acustici che di qualità indoor, una elevata efficienza energetica ed un uso di materiali e soluzioni tecnologiche il più possibile attenti a minimizzare l'impatto ambientale. Pur se gli edifici da realizzare saranno oggetto di specifica progettazione ed autorizzazione, si ritiene utile indicare come tecnologia più appropriata l'adozione di impianti autonomi centralizzati con sistema di riscaldamento/raffrescamento (quest'ultimo fondamentale per la deumidificazione degli ambienti) di tipo radiante. Inoltre, per contribuire al contenimento delle dispersioni termiche dovute ai processi di ventilazione, saranno utilizzati sistemi meccanici per il ricambio dell'aria.

Per quanto riguarda le fonti rinnovabili, gli edifici tenderanno ad essere provvisti sia di pannelli solari termici che di pannelli fotovoltaici al fine di ridurre i consumi di energia primaria non rinnovabile e la quantità di emissioni inquinanti emesse in atmosfera."

- 10. Per quanto riguarda i costi, pensiamo che si possano recuperare risorse consistenti dal Masterplan che disperde decine di milioni di euro in interventi inutili e spesso dannosi. La riqualificazione dell'area centrale della più popolosa città abruzzese non può venire dopo i 5 km della strada di platino da 190 milioni di euro, la Fondovalle Sangro, su cui la regione spende risorse proprie per ben 78 milioni di euro. In questo senso stupisce che il principale comune abruzzese per popolazione non sia capace, sull'area urbana a maggiore valenza strategica della regione, di stabilire priorità anche nei confronti degli enti sovraordinati (oppure nel proprio bilancio) richiamando una condizione su cui potrebbe in realtà incidere per auto-imporre un progetto non conforme all'attuale piano regolatore e favorevole ad interessi che, seppur legittimi, sarebbero di privati.**

L'Amministrazione non ha competenza sulla programmazione delle risorse previste nel Patto per il Sud - Masterplan Abruzzo.

- 11. Realizzare semplicemente quanto previsto attualmente dal Piano regolatore risolverebbe tutti i problemi senza dover passare per una variante.**

L'affermazione, che ancora una volta, impinge nel merito e non ha riferimenti a temi di carattere ambientale, è fortemente opinabile, non prendendo in alcuna considerazione un elemento che qualsiasi programmazione di opere pubbliche deve necessariamente considerare, vale a dire la loro fattibilità.

Il progetto tiene conto delle esigenze e delle aspettative dei cittadini in quanto prevede la sistemazione della maggior parte dell'area a verde pubblico e la riorganizzazione dei posti auto (in misura pari a quella attuale) a servizio del centro commerciale naturale e dei residenti. L'amministrazione non disponendo delle risorse economiche proprie in grado di finanziare l'intervento, ha ritenuto quindi opportuno programmare la riqualificazione dell'area di risulta attraverso un contratto di Partenariato Pubblico Privato, molto utilizzato in tutta Europa. Al fine del raggiungimento dell'equilibrio economico/finanziario del progetto l'Amministrazione ha inserito la concessione di un contributo pubblico e la cessione di beni immobili ove realizzare superfici edificabili. Gli edifici residenziali/ commerciali e per uffici saranno comunque localizzati ai margini dell'intervento, anche al fine di "ridefinire il margine urbano e garantire la qualità degli adiacenti spazi non edificati", lasciando libera la parte centrale dell'area destinata al parco centrale avente superficie minima pari a 6,7 ha.

La realizzazione dei padiglioni all'interno del parco è stata prevista anche per garantire la necessaria fruibilità del parco, indispensabile per renderlo "vivo" nell'arco dell'intera giornata e, quindi, più sicuro.

Per le motivazioni sopra riportare non è stato possibile seguire tutte le previsioni del PRG ma, allo stesso tempo, si evidenzia che l'intervento proposto, rispettando gli obiettivi principali dello strumento urbanistico generale, non ne altera le previsioni.

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”. Si richiede un approfondimento progettuale almeno di "studio preliminare tecnico-economico" (come da Codice appalti) e conseguente Studio di impatto ambientale da sottoporre al VIA Regionale.***

Il D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii. (artt. 23 c.3 e 216 c.4), fino all'entrata in vigore del decreto di definizione "dei contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali", rimanda alle disposizioni degli artt. 14-43 del DPR n.207/2010 ss.mm.ii. "Regolamento di attuazione del codice".

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esame risponde adeguatamente al livello di definizione di progetto preliminare di cui agli artt.17- 23 del Regolamento sia in termini di contenuti che di elaborati.

Si precisa che gli elaborati richiesti dalla Regione Abruzzo nella "guida per l'invio dei progetti per le valutazioni ambientali" nell'ambito di procedure di V.A. sono:

- Progetto preliminare (relazione illustrativa; relazione tecnica; indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche preliminari; planimetria generale e schemi grafici; calcolo sommario della spesa);
- Studio preliminare ambiente;
- Altri elaborati.

Il materiale oggetto della presente VA, di seguito elencato, è evidentemente di gran lunga più dettagliato di quello "minimo" richiesto dalla Regione Abruzzo, sia nei contenuti che nella definizione degli elaborati:

- Progetto preliminare (Cronoprogramma; relazione illustrativa; relazione tecnica; parametri progettuali; Calcolo sommario della spesa; quadro economico; relazione geologica e relative sezioni geologiche e litotecniche allegate; inquadramento territoriale; strumenti urbanistici e di tutela; stato di fatto; planimetria catastale; planimetria - opere e lavori da realizzare; schemi grafici: planimetria di progetto; schemi grafici: ipotesi di sezioni tipo;);
- Studio preliminare ambientale;
- Relazione tecnica - valutazione di impatto acustico previsionale;
- Analisi di rischio sito - specifica preliminare in attuazione dei criteri di cui in all. 1 al titolo V D.lgs 152/06 e s.m.i. nello stato di fatto e di progetto preliminare;
- All.SIA_Sintesi rapporti di prova;
- Piano di utilizzo terre e rocce da scavo nelle ipotesi progettuale preliminare.

In riferimento alle indagini *archeologiche preliminari*, si precisa che, nell'ambito della verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii., è stato inviato il progetto alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo e richiesto un parere circa l'esistenza interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione.

Si ricorda, inoltre, che nell'ambito della procedura di VAS sono stati pubblicati il Rapporto Preliminare, il Rapporto ambientale, la Sintesi non Tecnica, l'all_1_Esiti delle consultazioni avvenute in fase preliminare, l'all_2_Relazione di cantierizzazione; tali elaborati sono tutti consultabili sul sito istituzionale del comune di Pescara nella sezione "Urbanistica e Territorio/PRG e varianti" nonché sul sito della Provincia di Pescara.

- ***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.

Nell'ambito della procedura di VAS sono stati evidenziati gli aspetti di pianificazione urbanistica del progetto allo scopo di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali nel processo di pianificazione assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile. Di seguito si riportano le conclusioni del Rapporto Ambientale:

"Alla luce di quanto previsto dal D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. il presente Rapporto Ambientale è stato redatto tenendo conto delle consultazioni preliminari e della fase di Scoping concluse e definite attraverso la Determinazione del Comune di Pescara n°90 del 25/07/2017.

Dalle analisi e valutazioni effettuate emerge che il progetto di riqualificazione in variante urbanistica ai sensi dell'art.19 DPR 327/2001, non determina impatti negativi significativi sul sito, a fronte di evidenti vantaggi ambientali, paesaggistici e di innalzamento della qualità della vita, ma soprattutto di restituzione agli usi pubblici, di un'area attualmente degradata e con una fruibilità precaria. Dal quadro di riferimento programmatico è emerso che il progetto è coerente ed in linea con gli obiettivi di programmazione e pianificazione ai differenti livelli sovraordinati come in accordo con gli obiettivi di quello locale. Dall'analisi e dalla valutazione dei potenziali impatti ambientali è emerso inoltre che l'impatto ambientale residuo, a seguito della realizzazione dell'intervento, è minimo e limitato alla produzione di rifiuti, all'aumento dei consumi idrici ed ai consumi energetici, aspetti questi risolti attraverso misure di mitigazione, compensazione e monitoraggio. Di contro, diversi sono gli impatti positivi generati dalla riqualificazione dell'area nelle diverse componenti ambientali come l'aria, la qualità delle acque, il suolo e sottosuolo, l'ecosistema urbano, la mobilità urbana, la salute umana e il benessere, etc. La realizzazione del progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria a grande Parco urbano, rappresenta inequivocabilmente l'occasione per la rigenerazione di un'area centrale degradata, caratterizzata da problemi legati alla marginalità e alla sicurezza, che consentirà alla Città di Pescara e al suo territorio di aprirsi ad una nuova dimensione urbana, come sistema organico di riqualificazione di tutto il tessuto urbano e del sistema naturale presente.

Tenuto conto di quanto espresso nel presente documento e degli studi settoriali che sono diventati parte integrante del presente Rapporto Ambientale, è possibile affermare che il progetto di riqualificazione in oggetto risulta compatibile e sostenibile dal punto di vista ambientale strategico."

In merito alla sicurezza urbana, si precisa che l'intervento di riqualificazione e l'attuazione di misure di controllo e vigilanza (che il concessionario dovrà necessariamente garantire sulla base delle specifiche contenute nello schema di contratto e nel Capitolato prestazione), garantiranno standard di sicurezza pari a quelli delle aree centrali di altre città italiane ed europee.

Gli aspetti sui rischi di incidente sono ampiamente trattati nello Studio Preliminare Ambientale (par. 3.2.6 Rischio di incidenti) e negli elaborati specialistici allegati.

- 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.***

Sul livello di approfondimento del progetto si è ampiamente risposto nei punti precedenti, le misure di monitoraggio, come previsto dal D.lgs n.152/06 ss.mm.ii. (allegato VI della parte II), sono state abbondantemente approfondite nel Rapporto Ambientale redatto in ambito della procedura di VAS, al capitolo 6 - "misure di monitoraggio".

- 2. Manca qualunque tipo di verifica, anche in forma di dichiarazione, sulla microzonazione sismica.***

Gli aspetti riguardanti la microzonazione sismica sono approfonditi nella relazione geologica (capitolo 7 - "aspetti sismici", paragrafo - "microzonazione sismica") e nella relazione tecnica (capitolo 1 "caratterizzazione progettuale preliminare", paragrafo f) - 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.***

Nelle zone non interessate da potenziali esondazioni del Fiume Pescara la modifica delle quote del terreno è ininfluenza sul regime delle piene: la simulazione numerica alla base della carta della pericolosità idraulica regionale non viene influenzata, ovviamente, se si modifica la realtà fisica (con nuovi volumi, scavi, o modifiche della quota del piano campagna) al di fuori delle aree esondabili, come nel caso dell'area di risulta dell'ex tracciato ferroviario. Il PSDA detta norme urbanistico-edilizie che mirano alla migliore gestione idraulica delle zone soggette a possibili esondazioni (con diverso grado di probabilità, individuate nelle classi di pericolosità moderata, media, elevata e molto elevata), proprio per ridurre o almeno non aumentare la loro vulnerabilità idraulica (gli interventi consentiti non devono creare ostacolo al libero deflusso delle acque e, ove possibile, devono creare nuovi spazi per la libera laminazione delle piene). E' quindi previsto giustamente che nelle aree soggette a probabili esondazioni l'impatto idraulico di nuovi interventi debba essere verificato attraverso la verifica di compatibilità idraulica, proprio per ridurre, o almeno impedire che vengano estese, le aree soggette ad esondazione. Ne consegue che il livello di probabilità che l'area dell'ex tracciato ferroviario, già oggi al di fuori delle aree sottoposte al regime di tutela del PSDA, possa essere interessato da piene del fiume Pescara può, con la corretta applicazione delle norme del PSDA, solo diminuire.

4. ***Cumulo con altri progetti esistenti o approvati: manca l'analisi del 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.***

Gli aspetti legati alla coerenza con altri progetti e piani sono stati ampiamente approfonditi nello Studio preliminare Ambientale e nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della procedura di VAS.

In particolare gli aspetti riguardanti la mobilità ed anche il rapporto con il Centro Commerciale Naturale, sono approfonditi:

- nello Studio preliminare Ambientale al capitolo 5 "quadro di riferimento Ambientale" - paragrafo 5.8 "Mobilità e traffico veicolare";
- nella relazione tecnica al capitolo 2 "scelte tecniche di progetto" al paragrafo c) Viabilità e Sosta
- nella relazione illustrativa nei capitoli 1 - "scelta delle alternative 1 lett.a) le funzioni esistenti: parcheggi, autolinee, centro commerciale naturale" e 2 - "descrizione del progetto della soluzione selezionata" - lett.c) "le caratteristiche architettoniche, funzionali ed interrelazionali degli elementi di progetto" e lett.g "gli indirizzi per la redazione del Progetto Definitivo";
- nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della VAS paragrafo 2.4 "la proposta progettuale", 3.2 "ambito di influenza ambientale: descrizione dello stato attuale e individuazione di tendenze in atto - mobilità e traffico veicolare".

Il PUMS, in particolare a pg.32, ripercorre la cronistoria del progetto del trasporto metropolitano veloce ma, facendo riferimento anche ai finanziamenti del Patto per il Sud - Masterplan Abruzzo, assolutamente non prevede l'attraversamento dell'area del Parco Centrale; al contrario, facendo riferimento al documento di indirizzi strategico "versopescara2027" approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 26 del 20/02/2017, precisa che "tutta la dorsale della città costituita dall'asse Corso

Vittorio Emanuele - V.le Marconi sarà servita da un sistema di trasporto collettivo su sede riservata o segregata, comunque indipendente in modo significativo dal resto del traffico", così come meglio evidenziato nell'elaborato TAV.01b - trasporto pubblico in sede propria.

La citata documentazione è consultabile agli indirizzi:

<http://versopescara2027.comune.pescara.it/pums/>

<http://versopescara2027.comune.pescara.it/documento-strategico/>

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.*

Il tema dei rifiuti è stato approfondito esaurientemente nello Studio Preliminare Ambientale al capitolo 5 - "Quadro riferimento ambientale" paragrafo 5.7 - "rifiuti".

Nel Rapporto Ambientale di VAS, il tema dei rifiuti è stato ampiamente sviluppato considerato che è stato individuato come uno degli obiettivi specifici del progetto di riqualificazione, in particolare nel paragrafo 4.2 "effetti ambientali attesi - rifiuti".

6. *Nessun accenno o considerazione viene fatta sugli aspetti relativi alla sicurezza urbana ed incolumità dei fruitori.*

Premesso che, così come evidenziato nello Studio preliminare Ambientale, il miglioramento della qualità e della sicurezza urbana è uno degli obiettivi del progetto di riqualificazione in esame, si precisa che il tema è stato approfondito nel capitolo 5 "quadro di riferimento Ambientale" - paragrafo 5.9 "Salute e benessere"; nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della VAS paragrafo 4.2 "salute e benessere".

In merito alla sicurezza urbana si rimanda al secondo punto della premessa.

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;*

Il progetto in esame prevede la realizzazione di opere e strutture già presenti in altre realtà cittadine e non incrementa il rischio di "gravi incidenti e/o calamità", anzi favorisce una migliore organizzazione dell'uso degli spazi per i viaggiatori e gli altri utenti e di conseguenza un migliore controllo dell'intera area.

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" perché 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).*

L'art. 2 del Nuovo Codice della strada classifica le strade "... riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali..." e definisce:

- la strada urbana di scorrimento D come "strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate";
- la strada urbana di quartiere E come "strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata".

Appare quindi indubbio che nel territorio comunale, l'unica strada che abbia le caratteristiche di una viabilità urbana di scorrimento cat. D è sicuramente la strada DIR SS16/C il cosiddetto "asse attrezzato". E' quindi evidente che via De Gasperi e via Silvio Pellico sono da considerarsi "viabilità urbana di quartiere" principale e secondaria (come riconosciuto anche dal Piano Regolatore vigente), in quanto viabilità di rango inferiore alla categoria D e, funzionalmente, di distribuzione e penetrazione dei flussi di traffico provenienti dalla stessa.

Si precisa, inoltre, che in sede di progettazione definitiva della nuova viabilità il progettista dovrà necessariamente attenersi alle indicazioni dell'elaborato "parametri progettuali", tra le quali è contenuta la previsione di una "strada urbana di quartiere cat. E" con le caratteristiche tecniche e funzionali individuate dal cosiddetto Decreto Lunardi (larghezza delle corsie, velocità di progetto, spazi per la sosta, regolazione del traffico pedonale, regolazione dei mezzi pubblici ecc.).

La nuova viabilità, in continuità con Via Silvio Pellico o e Via De Gasperi (il cui tracciato non coincide la prosecuzione in ambito urbano della SS16) sarà funzionalmente di rango inferiore all'Asse attrezzato e dovrà evidentemente assolvere alla funzione di distribuzione al parcheggio interreato e al terminal bus extraurbani.

osservazione presentata da: Anselmo Lepore - architetto

- 1. *Poca chiarezza dell'iter procedurale (PRG-VAS). Senza una variante dichiarata al PRG, tale progetto di riqualificazione non potrà essere realizzato. Inoltre il tipo di intervento di riqualificazione urbana - significativamente impattante sull'ambiente - potrebbe dover richiedere una Valutazione Ambientale Strategica (VAS).***

In via ordinaria i progetti di opere pubbliche conformi allo strumento urbanistico generale sono approvati dalla Giunta Comunale.

Nel caso in esame il progetto di fattibilità tecnica ed economica, non essendo conforme al PRG, sarà sottoposto al Consiglio Comunale per l'approvazione ai sensi dell'art. 19 del DPR n. 327/01 ss.mm.ii che così recita:

*"Art. 19. L'approvazione del progetto (L)
(articolo così sostituito dal d.lgs. n. 302 del 2002)*

1. Quando l'opera da realizzare non risulta conforme alle previsioni urbanistiche, la variante al piano regolatore può essere disposta con le forme di cui all'articolo 10, comma 1, ovvero con le modalità di cui ai commi seguenti. (L)

2. L'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del consiglio comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico. (L)

3. Se l'opera non è di competenza comunale, l'atto di approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte della autorità competente è trasmesso al consiglio comunale, che può disporre l'adozione della corrispondente variante allo strumento urbanistico. (L)

4. Nei casi previsti dai commi 2 e 3, se la Regione o l'ente da questa delegato all'approvazione del piano urbanistico comunale non manifesta il proprio dissenso entro il termine di novanta giorni, decorrente dalla ricezione della delibera del consiglio comunale e della relativa completa documentazione, si intende approvata la determinazione del consiglio comunale, che in una successiva seduta ne dispone l'efficacia. (L)"

Si evidenzia che l'art. 23 (Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi) c.5 bis del Codice appalti - D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. precisa che: "5-bis. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5."

Pertanto, è necessario che il Comitato V.I.A. si esprima sulla assoggettabilità o esclusione a VIA prima che il progetto sia sottoposto al Consiglio Comunale ai fini dell'adozione della Variante al PRG. Alla luce di quanto sopra evidenziato, il Consiglio Comunale, approvando il progetto di fattibilità tecnica ed economica, ne disporrà la conformità allo strumento urbanistico, consentendo all'Amministrazione comunale di poter avviare le procedure per l'esecuzione dell'opera pubblica.

L'art. 10 c. 4 del D.lgs 152/06 ss.mm.ii. prevede la possibilità di integrare la procedura di VA nell'ambito del macro-procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS). Poiché i due procedimenti si svolgono in relazione a oggetti diversi (nello specifico la VAS tratta di piani e programmi, mentre lo screening VA di progetti preliminari), l'Amministrazione ha ritenuto opportuno avviare preliminarmente a Novembre 2016 la procedura di VAS (con la trasmissione del Rapporto Preliminare e relativi allegati all'autorità Competente del Comune di Pescara) e successivamente la procedura di VA con la pubblicazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica e dello Studio preliminare ambientale sul portale della Regione Abruzzo.

Si tratta di due procedure che coinvolgono autorità competenti distinte (Il Comune di Pescara per la VAS e La Regione Abruzzo per la VIA) e pertanto dal punto di vista organizzativo non risulta possibile riunire le due procedure in un unico procedimento, ferma restando che si è perseguita una sostanziale integrazione tra le due valutazioni in questione che andrà ad arricchire il processo decisionale finalizzato alla approvazione del progetto da parte del competente organo comunale. In particolare, lo Studio preliminare ambientale e gli elaborati di progetto hanno tenuto conto dei contributi fatti pervenire dai soggetti competenti in materia ambientale durante le consultazioni avviate a Dicembre 2016 nell'ambito della procedura di VAS.

2. *Lo studio della viabilità appare poco approfondito nel suo complesso, ed in particolare nella zona sud in prossimità dei sotto passaggi della stazione ferroviaria che permettono di collegarsi alle vie che portano alla zona ovest della città di Pescara – via Enzo Ferrari e via del Circuito. Come anche il collegamento ciclo-pedonale con la strada parco e il futuro “parco centrale”;*

La viabilità prevista nel progetto sostituisce l'attuale Via Bassani-Pavone che collega via Alcide De Gasperi con Via Michelangelo apportando senza dubbio dei miglioramenti sulla viabilità degli autoveicoli e delle utenze deboli (pedoni e ciclisti) in quanto in corrispondenza dell'ingresso principale della stazione l'interramento della strada separerà in maniera netta tutte le componenti di traffico esistenti (pedoni, biciclette, TPL e veicoli privati) al fine di eliminare le conflittualità dei diversi livelli dei flussi di traffico.

I sottopassaggi posti in corrispondenza di Via Rigopiano e Via del Circuito attualmente utilizzati come parte della maxi rotonda non saranno interessati dal progetto.

La disciplina della viabilità del sistema viario esistente e integrato con la nuova infrastruttura stradale, verrà ridefinito nell'ambito dei piani di settore riguardanti la mobilità.

Per quanto concerne la viabilità dei due forconi adiacenti l'ingresso principale della stazione, nella relazione illustrativa, al paragrafo g) “indirizzi per la redazione del progetto definitivo”, sono definite le funzioni che in essi dovranno essere presenti.

Come meglio evidenziato nella relazione illustrativa, al paragrafo sopra citato, “*Tutto il nuovo parco dovrà essere attraversato da un percorso ciclabile che dovrà riconnettere il tratto proveniente dalla cosiddetta Strada Parco con quello di via De Gasperi e del successivo Ponte di ferro.*”

3. *La posizione della viabilità di progetto in un unico fascio centrale, rispetto all'area disponibile, risulta più un'ulteriore barriera fisica come quella dell'attuale ferrovia, costringendo ancor di più il “centro commerciale naturale” rispetto alla zona ovest della città e la stazione ferroviaria stessa. Con l'aggravio della congestione urbana e dell'inquinamento associato per tutte le attività future previste in progetto del “parco centrale”, che saranno ubicate in vicinanza;*

Ferma restando l'opportunità di prevedere un potenziamento della viabilità esistente lungo l'asse nord-sud della città, al paragrafo 2.4 della Proposta di Rapporto Ambientale viene chiaramente precisato che la realizzazione di questa infrastruttura determina come conseguenza il potenziamento delle connessioni

con il sistema di relazioni viabilistiche connesse al potenziamento dell'accessibilità veicolare (nord-sud e ovest), soprattutto in relazione alla "strada canale" di via Enzo Ferrari, attualmente principale sistema di attraversamento cittadino lungo la direttrice nord-sud, e secondo quanto previsto nel Documento Strategico Pescara 2027, destinata a diventare asse viario strategico di collegamento conseguentemente l'apertura del Nuovo Ponte sul fiume Pescara, in corrispondenza di via Gran Sasso (all'imboccatura della stessa via Ferrari), che consentirà il collegamento diretto con gli assi viari di Pescara Porta Nuova (parte sud della città) e con l'Asse Attrezzato di penetrazione trasversale dalla costa alle aree interne della Val Pescara.

L'attuazione di tale opportunità di ampliare la portata dell'attuale via Enzo Ferrari, così come sopra argomentata, è stata immaginata attraverso un fascio infrastrutturale compatto, proprio per ridurre al minimo l'occupazione delle superfici dell'area di intervento. Inoltre, in un'ottica di ancora maggiore mitigazione dell'impatto di tale infrastruttura è stato previsto l'interramento (in trincea) del tratto di strada, considerando (sempre nel succitato paragrafo 2.4) come lo sfalsamento dei piani risulti vantaggioso rispetto ad una possibile alternativa di realizzazione della stessa a raso, in quanto insiste sull'area in maniera più "leggera", mitigando in parte l'impatto paesaggistico dell'asse stradale dal contesto del Parco urbano, anche con riferimento alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Come meglio evidenziato nella Relazione Tecnica al Capito 2 -paragrafo c - "viabilità" e sosta", nello Studio preliminare ambientale al Capitolo 5 - paragrafo 5.8 - "mobilità e traffico veicolare", la realizzazione della nuova viabilità, la riorganizzazione della sosta e dei terminal per il trasporto pubblico locale, rispetto allo stato attuale, sicuramente determineranno la fluidificazione del traffico veicolare.

- 4. *Non sembra approfondita la razionalizzazione degli spazi in base alle funzioni. A solo titolo di esempio, l'area riservata alle linee bus appare poco analizzata, il relativo layout non presenta studi né ottimizzazioni degli stessi che tengano conto dell'effettivo numero di mezzi e dei relativi ingombri giornalieri. È infine poco vantaggioso l'uso della trincea per le linee di trasporto.***

Per quanto attiene gli studi e le ottimizzazioni richiesti, l'attuale fase di progettazione preliminare dell'opera non poteva che rinviare alla successiva fase definitiva in cui, in base alle previsioni complessive del progetto e dell'intorno immediato alla stazione dei bus, così come delle strategie compositive che verranno definite in fase di gara dagli offerenti, potranno essere coerentemente ed efficacemente determinati nel loro dettaglio.

In questa fase, nel rispetto delle successive progettazioni, si è definita la localizzazione all'interno del perimetro d'intervento, la sua quantità in termini di superficie (ca. 4.500 mq) e l'ordine di grandezza dei flussi previsti (15 capolinea).

- 5. *Non vi sono particolari riferimenti ai manufatti esistenti e il relativo riuso post intervento***

Nella relazione illustrativa al Capitolo 1 paragrafo a) - "l'area di risulta ferroviaria" è precisato che è prevista la demolizione delle piccole strutture esistenti e marginali (biglietteria bus, servizi e struttura in concessione al dopolavoro ferroviario), previsione chiaramente desumibile anche dagli elaborati grafici.

- 6. *I nuovi edifici residenziali previsti dal progetto rischiano di produrre speculazione edilizia ovvero di consumo di suolo non appropriato e non sostenibile. A maggior chiarimento, si pensi al prezzo di mercato, considerata la posizione, i servizi esistenti e quelli di progetto per la riqualificazione della zona;***

Come meglio evidenziato nella relazione illustrativa al Capitolo "Descrizione del progetto della soluzione selezionata" paragrafo c) " *Gli edifici fuori terra previsti alle due estremità dell'area sono stati proposti e posizionati anche in ragione della necessità di realizzare delle quinte prospettive del tessuto urbano della città circostante e, soprattutto, dell'intero Parco Centrale, definendo nuovi assetti figurativi dell'area che, al pari del prospetto della stazione ferroviaria, possano candidarsi in un futuro più o*

meno prossimo a incarnare nuove identità urbane alla scala della città." Inoltre, la realizzazione di edifici privati è stata introdotta 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.

In riferimento alla sostenibilità urbanistica di tale previsione si precisa che il PRG vigente è dotato di una quantità di standard urbanistici pro capite pari a 25,34 mq/ab, superiore al minimo previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale pari a 24 mq/ab, sufficienti a soddisfare l'insediamento dei nuovi abitanti e attività terziarie.

La realizzazione di due edifici (per i quali, tra l'altro, è favorito lo sviluppo in altezza) su di un' area ad oggi impermeabilizzata deve essere analizzata nell'ambito della riqualificazione dell'ex area di risulta che, ricordiamo, prevede la rinaturalizzazione di una superficie di circa 6 ettari, ad oggi impermeabilizzata.

- 7. *Non vi è alcun accenno a studi di sostenibilità come ad esempio l'impatto e la riduzione della CO2, importante criticità dell'area oggetto di riqualificazione come riportato in tutti i dati storici ed attuali sulla qualità dell'aria, né proposta di soluzioni innovative a basso impatto o addirittura a impatto negativo.***

Il progetto in esame è corredato da studi specialistici tesi a verificare la sostenibilità ambientale dello stesso (Studio preliminare ambientale, Relazione tecnica - valutazione di impatto acustico previsionale; Analisi di rischio sito - specifica preliminare in attuazione dei criteri di cui in all. 1 al titolo V D.lgs 152/06 e s.m.i. nello stato di fatto e di progetto preliminare; All.SIA_Sintesi rapporti di prova e Piano di utilizzo terre e rocce da scavo nelle ipotesi progettuali preliminare). Gli aspetti riguardanti la qualità dell'aria sono in particolare affrontati nello Studio preliminare ambientale al Capitolo 5 - paragrafo 5.1 "qualità dell'aria".

- 8. *Considerando le criticità idrauliche della zona e la vicinanza del fiume Pescara, non si intravede un efficace valore aggiunto nel perseguire i parcheggi interrati.***

Nelle zone non interessate da potenziali esondazioni del Fiume Pescara la modifica delle quote del terreno è ininfluente sul regime delle piene: la simulazione numerica alla base della carta della pericolosità idraulica regionale non viene influenzata, ovviamente, se si modifica la realtà fisica (con nuovi volumi, scavi, o modifiche della quota del piano campagna) al di fuori delle aree esondabili, come nel caso dell'area di risulta dell'ex tracciato ferroviario. Il PSDA detta norme urbanistico-edilizie che mirano alla migliore gestione idraulica delle zone soggette a possibili esondazioni (con diverso grado di probabilità, individuate nelle classi di pericolosità moderata, media, elevata e molto elevata), proprio per ridurre o almeno non aumentare la loro vulnerabilità idraulica (gli interventi consentiti non devono creare ostacolo al libero deflusso delle acque e, ove possibile, devono creare nuovi spazi per la libera laminazione delle piene). E' quindi previsto giustamente che nelle aree soggette a probabili esondazioni l'impatto idraulico di nuovi interventi debba essere verificato attraverso la *verifica di compatibilità idraulica*, proprio per ridurre, o almeno impedire che vengano estese, le aree soggette ad esondazione. Ne consegue che il livello di probabilità che l'area dell'ex tracciato ferroviario, già oggi al di fuori delle aree sottoposte al regime di tutela del PSDA, possa essere interessato da piene del fiume Pescara può, con la corretta applicazione delle norme del PSDA, solo diminuire.

Per quanto riguarda il concetto più generale di "criticità idrauliche della zona" evidenziato dall'osservante, la progettazione preliminare sin qui prodotta ha voluto porre in evidenza come il tema dell'impatto sul regime idrogeologico locale è tutt'altro che sottovalutato. Sia nella relazione geologica preliminare che nello studio preliminare ambientale vengono messe in risalto le problematiche che devono essere risolte con la progettazione definitiva. A titolo esemplificativo si riporta un brano dello studio preliminare ambientale:

"Tuttavia, risulta comunque necessario che la progettazione degli interventi tendi a minimizzare quanto più possibile lo sbarramento al libero deflusso sotterraneo della falda. In questo senso è auspicabile che i piani interrati previsti dal progetto di riqualificazione, oltre ad essere progettati e realizzati prevedendo che rimangano perennemente immersi in falda, siano progettati in maniera tale da mantenere una luce sufficiente e disponibile al deflusso sotterraneo. Dato che la permeabilità primaria

del corpo sabbioso ghiaioso della porzione di area nord è relativamente elevata, mentre nella porzione sud, all'interno del cuneo alluvionale, se ne prevede una diminuzione, sarebbe opportuno verificare, con uno specifico studio in sede di progettazione definitiva, l'influenza degli interrati sul deflusso sotterraneo, con la definizione dei parametri idraulici."

E' quindi corretto verificare, con il dimensionamento che solo una progettazione definitiva può fornire, quali siano i collettori di destinazione delle acque bianche o miste (esistenti, da adeguare o da realizzare) sufficienti a recepire le acque meteoriche che non possono invadere i locali interrati. E' già fissata l'indicazione che i piani interrati debbano essere progettati e realizzati per rimanere perennemente sottofalda, ovvero non possono essere realizzate pompe sommerse (se non nella fase di apertura degli scavi e comunque con l'autorizzazione del gestore della rete di destinazione delle acque emunte) che in caso di avverse condizioni meteorologiche vadano a gravare ulteriormente sulla rete comunale delle acque nere. Se è vero che quindi la realizzazione dei piani interrati produrrà uno sforzo progettuale ed un impegno economico rilevante ma risolvibile, è indubbio il beneficio che l'importante recupero di superfici permeabili a discapito dell'attuale pavimentazione impermeabile apporterà al bilancio idrogeologico locale, in termini assolutamente positivi (verrà aumentato il tempo di corrivazione, la capacità di infiltrazione, la capacità di trattenimento dell'acqua nel suolo, di evapotraspirazione per le nuove aree verdi). Anche in questo caso solo la progettazione definitiva può dimensionare quantitativamente l'apporto migliorativo.

9. Nel progetto non vi è la proposta di una piazza, un luogo di incontro urbanisticamente identitario, o di elementi che rappresentino il mondo dell'architettura e dei suoi interventi, dato anche lo spazio a disposizione.

Come chiaramente descritto al paragrafo 02.c) 02.g) della Relazione Illustrativa del progetto, l'opportunità di prevedere uno spazio pubblico destinato ad attività collettive è stato il riferimento generale della progettazione dell'intero Parco Centrale. All'interno della sua superficie è stata identificata un'area di circa 8.000 mq (chiaramente denominata Spazio pubblico lineare) posta al centro dell'intervento, a completamento dell'asse mare monti esistente, dal mare alla stazione ferroviaria.

10. Considerato il livello preliminare della progettazione e l'incertezza che ne consegue "Il calcolo sommario di spesa" non risulta sufficientemente conservativo, considerando in particolare la previsione delle eventuali strutture interrate destinate per i posti auto.

Come riportato al paragrafo 03.a) della Relazione illustrativa del progetto, proprio in virtù del carattere preliminare del progetto i prezzi sono stati individuati su base parametrica, desunti da costi standardizzati e parametrizzati in interventi similari realizzati.

A titolo informativo, potrebbe essere utile prendere in considerazione la circostanza in cui il parcheggio interrato risulta in realtà un volume semi-interrato in quanto uno dei suoi due lati principali corrisponde alla parete dello scavo della trincea infrastrutturale (computata separatamente), così come la copertura dello stesso parcheggio corrisponde allo Spazio Pubblico Lineare (la piazza), anch'essa completamente e separatamente computata.

11. Il progetto non rappresenta uno schema chiaro della nuova immagine dell'area oggetto di riqualificazione. In particolare il "parco centrale" non è dettagliato a sufficienza.

Il D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii. (artt. 23 c.3 e 216 c.4), fino all'entrata in vigore del decreto di definizione "dei contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali", rimanda alle disposizioni degli artt. 14-43 del DPR n.207/2010 ss.mm.ii. "Regolamento di attuazione del codice".

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esame risponde adeguatamente al livello di definizione di progetto preliminare di cui agli artt.17- 23 del Regolamento sia in termini di contenuti che di elaborati.

Si precisa che gli elaborati richiesti dalla Regione Abruzzo nella "guida per l'invio dei progetti per le valutazioni ambientali" nell'ambito di procedure di VA sono:

- Progetto preliminare (relazione illustrativa; relazione tecnica; indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche preliminari; planimetria generale e schemi grafici; calcolo sommario della spesa);
- Studio preliminare ambiente;
- Altri elaborati.

Il materiale oggetto della presente VA, di seguito elencato, è evidentemente di gran lunga più dettagliato di quello "minimo" richiesto dalla Regione Abruzzo, sia nei contenuti che nella definizione degli elaborati:

- Progetto preliminare (Cronoprogramma; relazione illustrativa; relazione tecnica; parametri progettuali; Calcolo sommario della spesa; quadro economico; relazione geologica e relative sezioni geologiche e litotecniche allegate; inquadramento territoriale; strumenti urbanistici e di tutela; stato di fatto; planimetria catastale; planimetria - opere e lavori da realizzare; schemi grafici: planimetria di progetto; schemi grafici: ipotesi di sezioni tipo;);
- Studio preliminare ambientale;
- Relazione tecnica - valutazione di impatto acustico previsionale;
- Analisi di rischio sito - specifica preliminare in attuazione dei criteri di cui in all. 1 al titolo V D.lgs 152/06 e s.m.i. nello stato di fatto e di progetto preliminare;
- All.SIA_Sintesi rapporti di prova;
- Piano di utilizzo terre e rocce da scavo nelle ipotesi progettuale preliminare.

Si ricorda, inoltre, che nell'ambito della procedura di VAS sono stati pubblicati il Rapporto Preliminare, il Rapporto ambientale, la Sintesi non Tecnica, l'all_1_Esiti delle consultazioni avvenute in fase preliminare, l'all_2_Relazione di cantierizzazione; tali elaborati sono tutti consultabili sul sito istituzionale del comune di Pescara nella sezione "Urbanistica e Territorio/PRG e varianti" nonché sul sito della Provincia di Pescara.

Si evidenzia che l'art. 23 (Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi) c.5 bis del Codice appalti - D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. precisa che: "5-bis. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5."

....si allega una proposta realizzata che tenga conto delle osservazioni qui sopra espresse.

Nell'osservazione pubblicata non vi è alcuna proposta allegata.

osservazione presentata da: Giampiero Lettere e Francesco Nuvolari - architetti

1. Aspetto Ambientale

- *Dal punto di vista strettamente ambientale, lo studio proposto non prende in considerazione diversi aspetti, soprattutto per ciò che riguarda la Verifica Preventiva riguardo all'Interesse Archeologico, assente e neanche menzionata.*

In riferimento alle indagini *archeologiche preliminari*, si precisa che, nell'ambito della verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii., è stato inviato il progetto alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo e richiesto un parere circa l'esistenza interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione.

- ***Anche le previste Diagnosi Energetiche delle opere da realizzare non sono state affrontate, mancando di conseguenza le misure di compensazione e mitigazione di impatto ambientale, così come previsto al comma 6 dell'Art. 23 del DLgs 50/2016.***

Il D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii. (artt. 23 c.3 e 216 c.4), fino all'entrata in vigore del decreto di definizione "dei contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali", rimanda alle disposizioni degli artt. 14-43 del DPR n.207/2010 ss.mm.ii. "Regolamento di attuazione del codice".

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esame risponde adeguatamente al livello di definizione di progetto preliminare di cui agli artt.17- 23 del Regolamento sia in termini di contenuti che di elaborati.

- ***La valutazione preliminare della progettazione della Sicurezza nei Cantieri è stata omessa e non risulta nell'elenco degli elaborati. Mi chiedo come possa essere stata considerata tale delicatissima Fase, soprattutto per la Bonifica del Piazzale, sia per la presenza degli inquinanti, come evidenziato avanti, sia per le Fasi lavorative relative alla costruzione della viabilità interrata, soprattutto per ciò che riguarda lo stoccaggio temporaneo delle terre movimentate, potenzialmente inquinanti.***

Si precisa che gli elaborati richiesti dalla Regione Abruzzo nella "guida per l'invio dei progetti per le valutazioni ambientali" nell'ambito di procedure di V.A. sono:

- *Progetto preliminare (relazione illustrativa; relazione tecnica; indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche preliminari; planimetria generale e schemi grafici; calcolo sommario della spesa)*
- *Studio preliminare ambiente*
- *Altri elaborati*

e quindi le "prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza" di cui all'art. 17 c.1 let. f) e c.2 del DPR n.207/2010 ss.mm.ii., non sono state presentate per la valutazione del progetto in esame ma faranno parte del progetto completo che sarà sottoposto al Consiglio Comunale per l'approvazione.

Ad ogni modo il rischio di incidenti è stato analizzato nello Studio preliminare ambientale al Capitolo 3 - paragrafo 3.2.6 "Rischio di incidenti".

La gestione delle materie movimentate (sinonimo), è stata ampiamente analizzata nella relazione tecnica al Capitolo 1 - paragrafo j. "piano di gestione delle materie", nello Studio preliminare ambientale al Capitolo 5 - paragrafo 5.7 "gestione dei rifiuti" e nell'elaborato " "Piano di utilizzo terre e rocce da scavo nelle ipotesi progettuale preliminare".

- ***Considerando pure che verrà modificata la viabilità del centro città e soprattutto realizzata una nuova strada urbana di scorrimento, in parte interrata, il progetto presentato va necessariamente sottoposto a V.I.A., passaggio invece non avvenuto e decisamente auspicabile.***

L'art. 2 del Nuovo Codice della strada classifica le strade "... riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali..." e definisce:

- la strada urbana di scorrimento D come "strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate";
- la strada urbana di quartiere E come "strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata".

Appare quindi indubbio che nel territorio comunale, l'unica strada che abbia le caratteristiche di una viabilità urbana di scorrimento cat. D è sicuramente la strada DIR SS16/C il cosiddetto "asse attrezzato".

Si precisa, inoltre, che in sede di progettazione definitiva della nuova viabilità il progettista dovrà necessariamente attenersi alle indicazioni dell'elaborato "parametri progettuali", tra le quali è contenuta la previsione di una "strada urbana di quartiere cat. E" con le caratteristiche tecniche e funzionali individuate dal cosiddetto Decreto Lunardi (larghezza delle corsie, velocità di progetto, spazi per la sosta, regolazione del traffico pedonale, regolazione dei mezzi pubblici ecc.).

La nuova viabilità, in continuità con Via Silvio Pellico o e Via De Gasperi sarà funzionalmente di rango inferiore all'Asse attrezzato e dovrà evidentemente assolvere alla funzione di distribuzione al parcheggio interreato e al terminal bus extraurbani.

2. ***Le soluzioni progettuali analizzate. Le scelte progettuali analizzate e prese in considerazione per la Soluzione definitiva proposta sono state selezionate senza alcun criterio tecnico ma arbitrariamente. Non si individua un filo logico, un Tema fondamentale, ma viene sostanzialmente redatto un collage, prendendo spunto da alcuni aspetti dai relativi Progetti, una sorta di copia e incolla, trascurando completamente il punto di vista del progettista della singola proposta e non chiamandolo tantomeno come interlocutore. Almeno il Copyright viene garantito? Si sceglie quindi la Soluzione dell'arch. Monestiroli, stravolgendo però il suo Progetto, cambiandone il senso e le finalità, mantenendo il bosco come elemento cardine. Almeno, è stato avvertito il professionista o chiesto il suo parere?***

Ciò che viene definito *collage* corrisponde in verità ad una sintesi delle numerose proposte redatte negli ultimi venti anni per quest'area. La volontà di tenere nella dovuta considerazione tali proposte è stata fortemente auspicata dalla committenza, nel rispetto dei lunghi dibattiti confronti, ed elaborazioni fatti nella città negli scorsi decenni.

Per quanto attiene la scelta dell'ipotesi 03 fatta al paragrafo 01.c) della Relazione Illustrativa del progetto, va precisato che non si tratta affatto della *Soluzione dell'arch. Monestiroli*, bensì dei risultati delle *indicazioni provenienti dal concorso di progettazione bandito dall'Amministrazione Comunale nel 2004*. Il riferimento al concorso è stato fatto in termini programmatici e strategici; certamente non in rapporto agli aspetti formali di cui – del resto – il progetto attuale rimanda la compiuta definizione alla successiva fase di progettazione definitiva. Appare davvero avventuroso il riconoscimento di un progetto piuttosto che di un altro nelle indicazioni fin qui elaborate. In questa occasione, le richieste del bando dell'epoca sono state verificate e, laddove possibile, confermate nella loro impostazione generale, definendo l'evidenza di alcuni elementi prioritari.

3. ***Relazione - l'aspetto procedurale***

Nella relazione del progetto, considerata la presenza di un'estesa falda di tipo freatico, si dà molta importanza all'aspetto realizzativo in molte sue diverse fasi, partendo dalla preparazione corretta del terreno, al trattamento delle sue superfici e del fondo per garantirne il suo drenaggio e la sua stabilità. Visto che gli eventuali piani interrati intermetteranno di sicuro la superficie piezometrica, occorrerà ben impermeabilizzare tutte le opere interrate. Se l'acqua piovana o di falda dovesse penetrare nell'interrato non ci sarebbe possibilità di evacuazione se non, con un adeguato sistema di pompaggio, che andrebbe a gravare sulla capacità ricettiva della rete pubblica di smaltimento delle acque bianche. Particolare attenzione dovrà porsi alla regolamentazione delle acque superficiali ed alle acque di piazzale, verificando la capacità ricettiva del sistema di smaltimento della rete pubblica esistente. Come si legge da questi stralci le raccomandazioni risultano fin troppo chiare, ma non sono invece definite le eventuali responsabilità penali e civili dei progettisti, dell'impresa e del ruolo che nei loro confronti l'Amministrazione assumerebbe. Non capisco perché su determinate procedure c'è uno studio molto attento mentre per le responsabilità sopra citate non si fa nessun cenno.

Per meglio rispondere alle esigenze di comprensione del progetto in esame, potrebbe essere utile fare riferimento alla normativa vigente che definisce chiaramente la natura e i contenuti degli elaborati da produrre nelle diverse fasi progettuali.

Le *raccomandazioni* tecniche sono – in fase preliminare – utili a stabilire tipologia, esigenze e consistenze degli elementi tecnologici da prevedere nelle successive fasi di approfondimento progettuale. Le responsabilità penali e civili degli inadempienti potranno essere, invece, materia di approfondimento dei Capitolati speciali di appalto, degli Schemi di contratto del progetto preliminare vero e proprio che saranno prodotti in occasione della redazione del progetto completo che verrà sottoposto al Consiglio

Comunale per l'approvazione (si ricorda che quella attuale è una fase di *Valutazione Ambientale* nell'ambito di procedure di V.A.). In generale comunque, la definizione delle responsabilità di progettisti, costruttori e attuatori è chiaramente affidata alla vigente giurisprudenza civile e penale.

4. Inquinamento del suolo e smaltimento .

È previsto il trattamento di suolo contaminato (nel territorio sotterraneo dell'area di risulta sono presenti: idrocarburi pesanti, paraxilene, percloroetilene, materiali che sono presenti fino a tre metri di profondità dal piano di calpestio, in alcune zone sono presenti anche zinco e piombo). Anche se il progetto non prevede in queste aree lo sbancamento, sarebbe consigliabile, ipotizzare un intervento di rimozione circoscritto, per risanare la falda in modo definitivo. A tal proposito, poco è stato scritto sulle modalità di intervento di bonifica e dei relativi costi. Una parte però dell'area, e non di piccole dimensioni, sarà oggetto di scavo per ospitare alcune infrastrutture:

- 1) La via di attraversamento dall'attuale rotonda di Viale Michelangelo alla Stazione;*
- 2) la realizzazione sempre interrata, accanto all'attuale Stazione ferroviaria, di strutture e aree per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee locali, nazionali e internazionali che comporteranno un ampio scavo previsto a ridosso dell'impalcato ferroviario di circa quaranta metri di larghezza.*
- 3) Sulla prosecuzione dell'asse di Corso Umberto verso l'attuale entrata della Stazione, al centro dell'area di intervento, è previsto un parcheggio completamente interrato per 400 posti auto.*
- 4) Per la costruzione degli edifici residenziali a nord e a sud è consentita la realizzazione di piani interrati e/o seminterrati.*
- 5) La realizzazione di edifici multipiano (fuori terra e interrati) per la sosta degli autoveicoli, per uffici, residenze lungo i bordi; e attività commerciali.*

L'insieme dei lavori comporterà uno sbancamento previsto di almeno 100.000 metri cubi. Chi può sapere esattamente quanti di questi metri cubi di terreno non saranno contaminati? La discarica autorizzata dove sarà portato il terreno contaminato non è stata ancora individuata. Come verrà gestita la viabilità, considerando i numerosi e quotidiani Camion carichi di terre in giro per la Città? Si parla solo di rimozione di limitati volumi di suolo, del loro riutilizzo in loco e per il resto gestiti come rifiuti speciali. Vengono date troppe poche informazioni per un problema così delicato.

Il livello di definizione progettuale richiesto dall'osservatore è applicabile in un Piano di utilizzo in cui si dispone di un permesso di costruire o comunque di una progettazione definitiva, comprensiva degli esecutivi di sbancamento, e di dati di caratterizzazione del sito approvati e validati da ARTA.

Il quadro normativo di riferimento per definire il livello di dettaglio delle informazioni da fornire per la gestione di terre e rocce da scavo in un intervento da sottoporre non a Valutazione di Impatto ma a Verifica di Assoggettabilità a studio di impatto ambientale e non su un sito contaminato, ma su un sito potenzialmente contaminato è invece non puntualmente disciplinato.

Il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo è stato rimesso sulla base dei dati disponibili e prima dell'entrata in vigore del nuovo decreto 120/17, con gli elementi di norma introdotti dal DM 161/12 e dal 164/14, che disciplinano la procedura da attuare per opere soggette a valutazione di impatto e in siti contaminati o potenzialmente contaminati.

Il Piano di gestione da presentare nella procedura di valutazione di impatto ambientale, compatibilmente con la natura preliminare della progettazione, competente alla procedura di verifica di assoggettabilità, può consistere in un piano della caratterizzazione da attuare in opera (cfr all. 5 del DM 161/12).

Quindi nel caso di specie, oltre a individuare i criteri del piano di caratterizzazione in opera, si produce una valutazione di massima dei volumi di sbancamento e riutilizzo in sito basata sugli esiti di indagini preliminari, e sulla progettazione urbanistica preliminare, derivanti da una elaborazione di tipo geostatistico, utile a quantificare un ordine di grandezza dei costi. Nell'elaborato "El_04 Calcolo sommario della spesa" i 3 ml di euro previsti per la bonifica del terreno, sono da ritenersi una previsione ampiamente cautelativa.

In relazione alla *visione* dei camion in città si evidenzia che il Piano di Utilizzo è tale da limitare la movimentazione extra sito e lo studio di compatibilità ambientale ha previsto i sistemi di mitigazione delle polveri, con bagnatura delle ruote in ingresso e in uscita dal cantiere.

Il grado di dettaglio della norma non migliora con il Nuovo Testo unico su Terre e rocce da scavo, che disciplina la procedura del Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo in interventi sottoposti a VIA all'art. 9 c. 1, senza il dettaglio dei progetti sottoposti alla sola Verifica di assoggettabilità - e in siti contaminati

nell'art. 12. Nell'art. 12 si parla di siti *dichiarati contaminati*, ovvero in cui è stata completata una caratterizzazione ai sensi dell'art. 242, e sono state definite e superate le concentrazioni soglia di rischio, e non di siti *potenzialmente contaminati*, su cui sono state effettuate delle indagini preliminari e notifiche di potenziale rischio. Nell'art. 12 del Testo Unico su Terre e rocce da scavo è chiaro che il Piano di Utilizzo viene rimesso dopo la validazione da parte di ARTA della caratterizzazione e la definizione di Concentrazioni Soglia di Rischio, ma nel nostro caso la procedura di caratterizzazione in art. 242 è strettamente connessa alla trasformazione urbanistica. Infatti siamo su un sito *potenzialmente contaminato*, in cui la contaminazione dei terreni si configura se cambia la destinazione d'uso, e in cui per la contaminazione delle acque il Comune si è fatto carico di valutare che allo stato attuale non sussiste rischio sanitario.

Quindi è opportuno partire proprio dalla valutazione dell'Analisi di rischio preliminare, che chiarisce che mentre allo stato attuale non ci sono elementi di rischio sanitario, per l'attuazione di una trasformazione del sito invece, con il cambio delle modalità di interazione fra recettori e l'ambiente e l'attivazione di nuove vie di esposizione, sono necessari interventi estesi di decorticazione dell'area e di rimozione di ridotti volumi di terreno, per il risanamento della falda.

Una volta chiarita la fattibilità della trasformazione urbanistica, si potrà predisporre e realizzare in contraddittorio con ARTA un Piano di caratterizzazione mirato al nuovo tipo di fruizione del sito, comprensivo degli accertamenti integrativi in corso d'opera per la gestione delle terre e rocce da scavo, già contenuti nella documentazione in atti, e un puntuale Piano operativo di bonifica.

Quindi il livello di dettaglio richiesto dall'Osservatore non è dovuto allo stato attuale dello studio di fattibilità di un intervento sottoposto a Verifica di Assoggettabilità a Studio di Impatto Ambientale e in un sito in cui deve essere ancora realizzata la caratterizzazione ai sensi dell'art. 242 del DLGS 152/06 e s.m.i.

E' evidente che gli indirizzi di norma sulla sostenibilità delle bonifiche individuano nelle opere di rigenerazione urbana, esattamente come quella in esame, un'opportunità di intervento, in cui il miglioramento della qualità delle matrici ambientali è una leva strategica e mirata all'interesse pubblico. L'alternativa "zero" lascerebbe irrisolta una potenziale criticità.

Come riportato al paragrafo 03.a) della Relazione illustrativa del progetto, proprio in virtù del carattere preliminare del progetto *i prezzi sono stati individuati su base parametrica, desunti da costi standardizzati e parametrizzati in interventi similari realizzati.*

Nello Studio preliminare ambientale al capitolo 3 - paragrafo 3.2.1- "fase di cantiere" e nell'all.2 al rapporto Ambientale di VAS "relazione di cantierizzazione" sono stati studiati percorsi privilegiati per ridurre al minimo l'impatto che potrebbe essere dovuto alla presenza di mezzi pesanti.

5. Il Bosco urbano

Date le premesse atte a giustificare la realizzazione di un nuovo Bosco Urbano, nella relazione si dice che non esiste oggi a Pescara un'offerta di spazi pubblici (parco urbano attrezzato) paragonabile per dimensioni e tipologia a quella potenzialmente realizzabile nell'area di risulta. Se andiamo a vedere in maniera meno superficiale queste aree, notiamo che la Pineta Dannunziana, oggi riserva naturale, che si estende su una superficie di 53 ettari, da sola la pineta garantirebbe ad ogni abitante 4,4 mq di superficie (a Milano, ad esempio, nel 2008 il rapporto verde fruibile/procapite era di 18,9 metri quadrati per abitante), tale coefficiente però è solo teorico perché buona parte della Pineta non è ancora praticabile ed è abbandonata a sé stessa. Si parla di scarsa qualità urbana di questa o di quell'area, ma se uno cammina per la città subito si rende conto dell'incuria e dell'indifferenza generalizzata nei confronti del patrimonio botanico, della sua scarsa salute e diffuso degrado.

Si parla di servizi, ma le attività proposte restano solo genericamente: ludiche, didattiche e ricreative. Si parla di divertimento (non si capisce in che modo verrebbe organizzato questo divertimento), ma non si parla della Città, non si parla della sua storia eppure ci troviamo nel suo centro, da dove partono e arrivano migliaia di persone. Si parla di didattica, ma non si specifica quale didattica ed in che modo verrebbe erogata, non lo sappiamo. Saranno i gestori, ma non è scritto come saranno scelti. Si parla di 5 nuovi padiglioni progettati senza un coordinamento, senza un indirizzo progettuale, ma lasciati alla discrezionalità del singolo gestore.

Le funzioni e le attività proposte nel presente progetto sono state definite in modo da escludere proposte arbitrarie e non conformi con quanto auspicato dalla committenza, in linea con le esperienze maturate e attese negli ultimi decenni. Per quanto concerne dettagli e organizzazione, va precisato che – certo più che per superficialità – il loro livello di definizione è stato calibrato in modo da riservare le scelte operative e particolari (così come previsto dalla legge) alla successiva fase di progettazione – per l'appunto – definitiva che, a sua volta, sarà oggetto di gara e, sicuramente, discriminante rispetto all'aggiudicazione della futura concessione

Ogni riferimento ai *gestori* fatto nel progetto è relativo al concessionario (dell'esecuzione delle opere e della loro gestione) che sarà selezionato con le modalità descritte dal D.Lgs 50/2016. Lo stesso concessionario (attraverso le strutture di progettazione che vorrà associare), non solo dovrà occuparsi dell'indirizzo e del coordinamento progettuale di tutte le opere (parco, spazi pubblici, giardini, padiglioni...), ma sarà selezionato proprio in ragione della qualità di questa sua attività che – lo si ricorda – sarà svolta in occasione della progettazione definitiva richiesta dal futuro bando di *Concessione Lavori*. Il progetto sarà realizzato dall'operatore economico che sarà individuato mediante gara per l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. uu) e parte III - artt. n. 164 e seguenti del D.Lgs. n. 50/2016 ss.mm.ii.

6. *Il Campo*

Da collocarsi nella parte nord-orientale del Parco su un'area di 9.000 mq, una superficie piana, forse un prato, per ospitare degli eventi collettivi speciali. Perché invece non inserire una moderna Biblioteca regionale? Un'importante opera pubblica (Teatro) era già stata prevista nella soluzione alternativa 4; anche nell'attuale relazione si parla di realizzare in questo sito un'opera pubblica, ma non si specifica quale e quando farla.

Come specificato in conclusione del paragrafo 01.b) della Relazione Illustrativa al progetto, la realizzazione di un grande edificio a carattere pubblico – data la contingente assenza di risorse pubbliche impiegabili – dovrebbe, giocoforza, essere realizzato con l'intervento di capitale privato. *Naturalmente, l'incremento del livello di complessità di un'ipotesi in cui si prevedesse un tale allargamento delle misure finanziarie collegate a operatori privati, oltre a una inesplorata stagione di confronto e condivisione con l'opinione pubblica locale, implicherebbe il confronto con un mercato caratterizzato – soprattutto in questa fase contingente – da una altissima aleatorietà e una caratterizzazione estremamente sfidante dal punto di vista di una possibile risposta, oltre alla necessità di impiegare risorse pianificatorie e revisionali complesse e articolate, in termini amministrativi, gestionali, contrattuali, partecipativi, culturali.*

Ciononostante, in attesa di disponibilità economiche future (sia pubbliche, sia di finanza cosiddetta etica), si è scelto di dare comunque avvio alla trasformazione dell'area, prevedendo la possibilità (lo spazio) per intervenire con ulteriori programmazioni e/o proposte progettuali.

7. *Nuovi manufatti edilizi*

Se il tema del parco è stato affrontato in maniera generica e superficiale la stessa disinvoltura è stata seguita per cementificare nuove e appetibili aree urbane, realizzando all'esterno del Parco, a sud e a nord dei due lati brevi dell'area di intervento, due nuovi manufatti edilizi con destinazione residenziale.

Nella relazione del progetto queste aree residenziali sono descritte come opere rese necessarie, per ridisegnare il profilo di contorno e di affaccio sull'area, per ricostruire i fronti urbani, per rammagliare il disomogeneo e discontinuo tessuto urbano circostante. A tal proposito, però, nulla viene detto riguardo al recupero visivo più importante: relativo al tratto interno di Corso Vittorio Emanuele II: i cui edifici, per un tratto lungo 460 metri, si affacciano con le loro disordinate corti interne sull'aerea di progetto. L'architettura in molte città, ma non a Pescara, è stata e continua ad essere un'opportunità per riqualificare e promuovere socialmente, culturalmente ed economicamente un territorio.

La qualità delle proposte, sia dal punto di vista architettonico che da quello dell'inserimento urbanistico, sarà oggetto di valutazione in sede di gara attraverso la successiva fase di offerta e di progettazione definitiva.

8. I parcheggi

Sul lato sud è prevista una struttura su più livelli, anche di diverse metrature, con un'altezza non superiore ai 25 metri dove ospitare 900 posti auto a pagamento. Una seconda struttura destinata a parcheggio su più livelli, con altezza sempre non superiore a 25 metri, è prevista a nord dell'area, accanto all'edificio del G-Hotel recentemente ristrutturato. Al suo interno ci saranno ulteriori 700 posti auto. L'altezza interna minima sarà pari a 3 ml; non è consentita la realizzazione di piani interrati e/o seminterrati.

La loro presenza servirà anche per realizzare delle nuove quinte prospettive del tessuto urbano prospiciente il Parco Centrale, definendo così nuovi assetti figurativi dell'area. Sarà quindi molto importante la cura delle loro facciate. In tal senso, la progettazione degli elementi costruttivi degli edifici, in particolare per quanto riguarda le facciate, dovrà assumersi l'onere di ricercare e – all'occorrenza – di sperimentare soluzioni tecnologiche e morfologiche innovative. Ma invece di realizzare questi due edifici fortemente impattanti e vincolanti visivamente, perché invece non pensare alla progettazione di parcheggi interrati come quello già previsto nella parte centrale? Infatti un'altra area destinata a parcheggio è infine prevista in corrispondenza dell'asse di corso Umberto, al centro dell'area di intervento, dovrà essere posizionato un parcheggio completamente interrato, organizzabile anche su di un solo livello. (...) in cui andranno ricavati 400 posti auto. È prevista la possibilità di farlo anche a due livelli interrati. Realizzare due silos è troppo impattante e l'unico scopo di realizzarli è la successiva conversione in edifici commerciali, una volta realizzati dei parcheggi di scambio de localizzati. Troppo per il già devastato Commercio del quadrilatero centrale!

La scelta di non realizzare la totalità dei parcheggi in interrato è dovuta alla necessità di minimizzare quanto più il possibile lo sbarramento al libero deflusso sotterraneo della falda oltre – naturalmente – a contenere i costi totali di costruzione, a fronte dei quali – è bene tenerlo sempre a mente – si sarebbero dovuti prevedere adeguati ricavi per il concessionario cui si richiede di intervenire.

A titolo esplicativo, si ricorda che il costo di costruzione di un posto auto interrato è valutato più del doppio di quello in silos.

9. Piazza della stazione

Al centro dell'area è previsto l'allestimento di un grande spazio pubblico aperto di 8000 mq. Uno spazio che dalla stazione si riconnette visivamente con l'attuale piazza della Repubblica, con l'asse pedonale di Corso Umberto fino al mare. Pensato come un luogo di pregio in continuità con il CCN diventerà una superficie urbana attrezzata per attività di socializzazione, culturali e commerciali. Al suo interno si realizzeranno dei piccoli manufatti a padiglione da utilizzare per lo svolgimento di attività ludiche, didattiche o di intrattenimento, genericamente definibili commerciali e/o di servizio al Parco.

Esistono dei concorsi pubblici nei quali si invitano le professionalità più accreditate per lasciare un segno tangibile del nostro presente per il futuro. Siamo in Italia il Paese in cui sono nati i giardini storici progettati da architetti e mai da agronomi. Perché sul cartiglio delle tavole progettuali non appare la figura di un architetto paesaggista? Nel nucleo di progettazione invece per quanto riguarda il verde, vediamo che è presente solo la figura di un agronomo. I giardini storici all'italiana hanno influenzato tutta l'Europa ed il Mondo Occidentale. Basta andare a Tivoli, a Bagnaia, per rendersi conto di come sono stati affrontate progettualmente quelle aree. Ovvio che non si vuole riproporre lo stesso stile, ma una loro continuità sì, come ad esempio i giardini di Carlo Scarpa, di Gae Aulenti e di Pietro Porcinai. Nessuno di loro era un agronomo. Pensare allora ad un luogo dedicato alla Bellezza, quella espressa da Ovidio fino a d'Annunzio, rappresentata nelle sue diverse forme e declinazioni, un luogo fatto non per divertire, ma per educare le persone ad apprezzare la tipicità dell'Italia, e con essa Pescara e l'Abruzzo e la bellezza che il Mondo ci invidia.

Come detto, al presente progetto preliminare seguirà una fase di gara in cui ci si auspica la partecipazione delle migliori energie e capacità progettuali, locali, nazionali ed internazionali. Come notoriamente avviene nei concorsi infatti, la scelta del concessionario per la realizzazione e gestione del Parco Centrale sarà fatta in base alla sua capacità di proporre – oltre i dovuti e realistici equilibri economico-finanziari – soluzioni di qualità dal punto di vista architettonico, urbanistico e paesaggistico.

Tanta importanza viene attribuita a questo aspetto che in questa fase – ‘preliminare’ – non si è intervenuti con prefigurazioni o indicazioni specifiche di dettaglio (di competenza della prossima fase ‘definitiva’), se non indicando superfici minime e massime e macro-tipologie di verde. È evidente che questo tipo di strategia, in questa fase del progetto, avesse necessità di avvalersi di una professionalità tecnica quale quella di un agronomo capace di proporre scelte tecniche legate agli aspetti ambientali e naturalistici.

osservazione presentata da: Armando Foschi portavoce provinciale "Fratelli d'Italia Alleanza nazionale"

1. la documentazione presentata non è conforme a quanto prescritto dall'art. 23 del D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii. che, non prevede lo studio, ma il progetto di fattibilità" e che prevede l'individuazione di soluzioni alternative, non contemplate dallo studio presentato.

Il D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii. (artt. 23 c.3 e 216 c.4), fino all'entrata in vigore del decreto di definizione "dei contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali", rimanda alle disposizioni degli artt. 14-43 del DPR n.207/2010 ss.mm.ii. "Regolamento di attuazione del codice".

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esame risponde adeguatamente al livello di definizione di progetto preliminare di cui agli artt.17- 23 del Regolamento sia in termini di contenuti che di elaborati. Si precisa che gli elaborati richiesti dalla Regione Abruzzo nella "guida per l'invio dei progetti per le valutazioni ambientali" nell'ambito di procedure di V.A. sono:

- Progetto preliminare (relazione illustrativa; relazione tecnica; indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche preliminari; planimetria generale e schemi grafici; calcolo sommario della spesa);
- Studio preliminare ambiente;
- Altri elaborati.

Il materiale oggetto della presente VA, di seguito elencato, è evidentemente di gran lunga più dettagliato di quello "minimo" richiesto dalla Regione Abruzzo, sia nei contenuti che nella definizione degli elaborati:

- Progetto preliminare (Cronoprogramma; relazione illustrativa; relazione tecnica; parametri progettuali; Calcolo sommario della spesa; quadro economico; relazione geologica e relative sezioni geologiche e litotecniche allegate; inquadramento territoriale; strumenti urbanistici e di tutela; stato di fatto; planimetria catastale; planimetria - opere e lavori da realizzare; schemi grafici: planimetria di progetto; schemi grafici: ipotesi di sezioni tipo;);
- Studio preliminare ambientale;
- Relazione tecnica - valutazione di impatto acustico previsionale;
- Analisi di rischio sito - specifica preliminare in attuazione dei criteri di cui in all. 1 al titolo V D.lgs 152/06 e s.m.i. nello stato di fatto e di progetto preliminare;
- All.SIA_Sintesi rapporti di prova;
- Piano di utilizzo terre e rocce da scavo nelle ipotesi progettuale preliminare.

In riferimento alle indagini *archeologiche preliminari*, si precisa che, nell'ambito della verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii., è stato inviato il progetto alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo e richiesto un parere circa l'esistenza interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione.

Si ricorda, inoltre, che nell'ambito della procedura di VAS sono stati pubblicati il Rapporto Preliminare, il Rapporto ambientale, la Sintesi non Tecnica, l'all_1_Esiti delle consultazioni avvenute in fase preliminare, l'all_2_Relazione di cantierizzazione; tali elaborati sono tutti consultabili sul sito istituzionale del comune di Pescara nella sezione "Urbanistica e Territorio/PRG e varianti" nonché sul sito della Provincia di Pescara.

Si evidenzia che l'art. 23 (Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi) c.5 bis del Codice appalti - D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. precisa che: "5-bis. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5."

Le ipotesi progettuali analizzate sono state ampiamente descritte nella relazione illustrativa capitolo 1 "scelte alternative" paragrafo b. "Le soluzioni progettuali analizzate" e nel Rapporto Ambientale di VAS Studio preliminare ambientale al Capitolo 2 "inquadramento del contesto ambientale e territoriale di riferimento" paragrafo 2.3 "illustrazione delle alternative individuate".

2. la proposta presentata non è stata preliminarmente sottoposta al necessario processo di partecipazione previsto dall'art. 22 del D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii

Il citato art. 22 (Trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e dibattito pubblico) del D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii al comma 2 demanda l'individuazione dei progetti da sottoporre al processo di partecipazione al "decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente codice, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro per i beni e le attività culturali, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti"; con tale decreto "sono fissati i criteri per l'individuazione delle opere di cui al comma 1, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per le quali è obbligatorio il ricorso alla procedura di dibattito pubblico, e sono altresì definite le modalità di svolgimento e il termine di conclusione della medesima procedura." Al comma 3 lo stesso articolo precisa che "L'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore proponente l'opera soggetta a dibattito pubblico indice e cura lo svolgimento della procedura esclusivamente sulla base delle modalità individuate dal decreto di cui al comma 2."

Pertanto finché il citato Decreto non individuerà le opere da sottoporre al processo di partecipazione e le modalità di svolgimento dello stesso, le amministrazioni non sono nelle condizioni di attivare tale processo ai sensi dell'art. 22 del Codice appalti.

Ad ogni modo il processo di partecipazione è ampiamente garantito nell'ambito dei procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale (VA) e Variante al Piano Regolatore Generale.

3. La logica e le norme prevedono che la pianificazione venga prima del progetto. Se il progetto non è conforme al Piano regolatore non si può realizzare.

In via ordinaria i progetti di opere pubbliche conformi allo strumento urbanistico generale sono approvati dalla Giunta Comunale.

Nel caso in esame il progetto di fattibilità tecnica ed economica, non essendo conforme al PRG, sarà sottoposto al Consiglio Comunale per l'approvazione ai sensi dell'art. 19 del DPR n. 327/01 ss.mm.ii che così recita:

*"Art. 19. L'approvazione del progetto (L)
(articolo così sostituito dal d.lgs. n. 302 del 2002)*

1. Quando l'opera da realizzare non risulta conforme alle previsioni urbanistiche, la variante al piano regolatore può essere disposta con le forme di cui all'[articolo 10, comma 1](#), ovvero con le modalità di cui ai commi seguenti. (L)

2. L'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del consiglio comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico. (L)

3. *Se l'opera non è di competenza comunale, l'atto di approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte della autorità competente è trasmesso al consiglio comunale, che può disporre l'adozione della corrispondente variante allo strumento urbanistico. (L)*

4. *Nei casi previsti dai commi 2 e 3, se la Regione o l'ente da questa delegato all'approvazione del piano urbanistico comunale non manifesta il proprio dissenso entro il termine di novanta giorni, decorrente dalla ricezione della delibera del consiglio comunale e della relativa completa documentazione, si intende approvata la determinazione del consiglio comunale, che in una successiva seduta ne dispone l'efficacia. (L)"*

Si evidenzia che l'art. 23 (Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi) c.5 bis del Codice appalti - D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. precisa che: "5-bis. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5."

Pertanto, è necessario che il Comitato V.I.A. si esprima sulla assoggettabilità o esclusione a VIA prima che il progetto sia sottoposto al Consiglio Comunale ai fini dell'adozione della Variante al PRG.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, il Consiglio Comunale, approvando il progetto di fattibilità tecnica ed economica, ne disporrà la conformità allo strumento urbanistico, consentendo all'Amministrazione comunale di poter avviare le procedure per l'esecuzione dell'opera pubblica.

4. *Si prevede, oltre ad una parte del verde inserita in sede di PRG, anche due palazzi alti fino a 25metri che non sono presenti tra le previsioni urbanistiche.*

Premesso che l'esigenza di variare parzialmente il piano regolatore secondo il meccanismo illustrato al punto precedente non è elemento che di per sé incida sulla significatività dell'impatto ambientale (peraltro sotto il profilo della variante è in corso di svolgimento la VAS), per quanto concerne il merito dell'osservazione l'area oggetto dell'intervento (sottozona B7 - PP1 di PRG) prevede la possibilità di realizzare edifici per il tempo libero e attività culturali ma non edifici privati per residenze, commercio e servizi. Il progetto in esame vi 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.

Si precisa, comunque, che:

- l'altezza di 25 ml è la massima consentita dalle NTA del PRG vigente all'art. 8 comma 1 lett. h "*altezza dell'edificio*";
- lo strumento urbanistico generale ha una dotazione di standard urbanistici superiore ai 24 mq/ab (minimo previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) sufficienti a soddisfare l'insediamento dei nuovi abitanti e attività terziarie.

Inoltre, come meglio precisato nel rapporto ambientale redatto nell'ambito della procedura di VAS (par. 2.6 Analisi di coerenza esterna), l'intero intervento in esame è conforme alle previsioni della Variante normativa del PRG proposte dalla Giunta al Consiglio Comunale con Delibera n.194 del 31/03/2017.

5. *Pertanto è d'obbligo, come riconoscono gli estensori degli elaborati, una variante al P.R.G. che è soggetta a sua volta alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Ne consegue che in tal caso occorre sottoporre preventivamente la proposta alla Valutazione Ambientale Strategica, prevedendo sia la direttiva comunitaria sia quella nazionale la procedura integrata VA/VIA, cosa che è stata omessa.*

L'art. 10 c. 4 del D.lgs 152/06 ss.mm.ii. prevede la possibilità di integrare la procedura di VA nell'ambito del macro-procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS). Poiché i due procedimenti si svolgono in relazione a oggetti diversi (nello specifico la VAS tratta di piani e programmi, mentre lo

screening VA di progetti preliminari), l'Amministrazione ha ritenuto opportuno avviare preliminarmente a Novembre 2016 la procedura di VAS (con la trasmissione del Rapporto Preliminare e relativi allegati all'autorità Competente del Comune di Pescara) e successivamente la procedura di VA con la pubblicazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica e dello Studio preliminare ambientale sul portale della Regione Abruzzo.

Si tratta di due procedure che coinvolgono autorità competenti distinte (Il Comune di Pescara per la VAS e La Regione Abruzzo per la VIA) e pertanto dal punto di vista organizzativo non risulta possibile riunire le due procedure in un unico procedimento, ferma restando che si è perseguita una sostanziale integrazione tra le due valutazioni in questione che andrà ad arricchire il processo decisionale finalizzato alla approvazione del progetto da parte del competente organo comunale. In particolare, lo Studio preliminare ambientale e gli elaborati di progetto hanno tenuto conto dei contributi fatti pervenire dai soggetti competenti in materia ambientale durante le consultazioni avviate a Dicembre 2016 nell'ambito della procedura di VAS.

Pertanto l'Amministrazione comunale non ha invertito i procedimenti ambientali ma, integrandoli e coordinandoli, ha osservato nello spirito e nella forma le norme comunitarie e nazionali.

6. il progetto è in contrasto con tutte le deliberazioni di indirizzo già approvate dal Consiglio Comunale, in particolare con la delibera di Consiglio Comunale n.11 del 26/01/2012.

Il progetto in esame è conforme alle indicazioni dettate dalle "linee programmatiche di mandato" dell'attuale amministrazione approvate con atto di Consiglio Comunale n. 77 del 07/07/2014.

Come ampiamente riportato nel precedente punto 3), il progetto, essendo non conforme allo strumento urbanistico vigente, sarà sottoposto all'attenzione del Consiglio Comunale per l'approvazione.

7. Il progetto fonda i suoi obiettivi sulla base di quanto determinato con deliberazione di Giunta Comunale n. 748 del 03/11/2016... quindi non considera tutti gli obiettivi di sviluppo indicati dal Consiglio Comunale di Pescara con la deliberazione n.11 del 26/01/2012.

Nella seduta del 03/11/2016 la Giunta Comunale, facendo propri gli indirizzi di cui al precedente punto, ha deliberato la "costituzione della cabina di regia per l'area di risulta".

8. Manca l'analisi del 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.

Gli aspetti legati alla coerenza con altri progetti e piani sono stati ampiamente approfonditi nello Studio preliminare Ambientale e nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della procedura di VAS.

In particolare gli aspetti riguardanti la mobilità ed anche il rapporto con il Centro Commerciale Naturale, sono approfonditi:

- nello Studio preliminare Ambientale al capitolo 5 "quadro di riferimento Ambientale" - paragrafo 5.8 "Mobilità e traffico veicolare";
- nella relazione tecnica al capitolo 2 "scelte tecniche di progetto" al paragrafo c) Viabilità e Sosta;
- nella relazione illustrativa nei capitoli 1 - "scelta delle alternative 1 lett.a) le funzioni esistenti: parcheggi, autolinee, centro commerciale naturale" e 2 - "descrizione del progetto della soluzione selezionata" - lett.c) "le caratteristiche architettoniche, funzionali ed interrelazionali degli elementi di progetto" e lett.g "gli indirizzi per la redazione del Progetto Definitivo";

– nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della VAS paragrafo 2.4 "la proposta progettuale", 3.2 "ambito di influenza ambientale: descrizione dello stato attuale e individuazione di tendenze in atto - mobilità e traffico veicolare".

Il PUMS, in particolare a pg.32, ripercorre la cronistoria del progetto del trasporto metropolitano veloce ma, facendo riferimento anche ai finanziamenti del Patto per il Sud - Masterplan Abruzzo, assolutamente non prevede l'attraversamento dell'area del Parco Centrale; al contrario, facendo riferimento al documento di indirizzi strategico "versopescara2027" approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 26 del 20/02/2017, precisa che *"tutta la dorsale della città costituita dall'asse Corso Vittorio Emanuele - V.le Marconi sarà servita da un sistema di trasporto collettivo su sede riservata o segregata, comunque indipendente in modo significativo dal resto del traffico"*, così come meglio evidenziato nell'elaborato TAV. 01b - trasporto pubblico in sede propria.

La citata documentazione è consultabile agli indirizzi:

<http://versopescara2027.comune.pescara.it/pums/>

<http://versopescara2027.comune.pescara.it/documento-strategico/>

9. *Nessun accenno o considerazione viene fatta sugli aspetti relativi alla sicurezza urbana ed incolumità dei fruitori*

Premesso che, così come evidenziato nello Studio preliminare Ambientale, il miglioramento della qualità e della sicurezza urbana è uno degli obiettivi del progetto di riqualificazione in esame, si precisa che il tema è stato approfondito nel capitolo 5 "quadro di riferimento Ambientale" - paragrafo 5.9 "Salute e benessere"; nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della VAS paragrafo 4.2 "salute e benessere".

In merito alla sicurezza urbana, si precisa che l'intervento di riqualificazione e l'attuazione di misure di controllo e vigilanza (che il concessionario dovrà necessariamente garantire sulla base delle specifiche contenute nello schema di contratto e nel Capitolato prestazione), garantiranno standard di sicurezza pari a quelli delle aree centrali di altre città italiane ed europee.

Gli aspetti sui rischi di incidente sono ampiamente trattati nello Studio Preliminare Ambientale (par. 3.2.6 Rischio di incidenti) e negli elaborati specialistici allegati.

10. *E' utile ricordare che il comitato V.I.A. della Regione Abruzzo, non esaminò il progetto relativo al taglio della diga foranea relativo, realizzata davanti la foce del porto canale di Pescara, in VA, fino a quando non fu concluso l'iter del nuovo Piano Regolatore Portuale; Su questo aspetto, proprio richiamando quel procedimento, stigmatizziamo il fatto che per progetti riguardanti Pescara siano reiterate inversioni procedurali che, di fatto, cercano di porre i decisori davanti ad una forma di pressione, dovendo cioè esprimersi per fermare, nel caso, un progetto in corso che in parte è atteso (a grandi linee) dall'opinione pubblica... esiste il rischio di avere conseguenze pesanti sulla regolarità della procedura e dei tempi.*

L'esempio non è pertinente e il rilievo si riferisce a una non meglio specificata inversione procedimentale che non si verifica nel nostro caso, come sopra osservato. Il presente progetto non riguarda, infatti, l'eventuale anticipazione (stralcio) di previsioni di un futuro piano, in ipotesi il piano regolatore portuale, ma la comune evenienza, prevista nel nostro ordinamento giuridico sin dagli anni '60, di opere pubbliche che per alcuni aspetti non sono conformi alla disciplina urbanistica in atto. Non è casuale, del resto, che le norme non facciano riferimento al tipo di atto (piano attuativo, programma integrato d'intervento, opera pubblica, etc.) e se questo sia o meno in variante al PRG, ma alla sostanza, vale a dire, nel caso di specie, a "progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari" indipendentemente dall'atto con cui siano definiti.

11. *Preoccupa anche il livello di contaminazione diffusa con superamenti dei limiti di legge riscontrati sia nei terreni che nella falda.*

Lo stato di contaminazione riscontrato nell'area di risulta è l'esito di una indagine preliminare espressa nel 2005, e di alcuni approfondimenti mirati svolti da ARTA nel 2016 e 2017. Allo stato attuale la destinazione d'uso dell'area, quasi totalmente pavimentata, è assimilabile all'uso commerciale e produttivo, e quindi i limiti di riferimento sono quelli della col. B. della Tab 1 all. 5 del titolo V del decreto legislativo 152/06 e s.m.i. Rispetto a tali limiti i soli superamenti rilevati nei terreni risalgono al 2005, e sono localizzati in due punti, entrambi ricompresi nell'area nord: in un punto il superamento di piombo, rame e idrocarburi non è stato riconfermato nel 2017, e quindi l'assunzione della validità del dato prodotto nel 2005 è una scelta di prudenza, mentre nel secondo punto, in cui era stata rilevata la presenza di zinco, a oggi non è stato ancora realizzato un sondaggio di verifica. E' esattamente il passaggio alla nuova destinazione d'uso che determina l'imposizione dei limiti di conformità più restrittivi, competenti alle aree verdi e residenziali. Circa la metà dell'area presenta dei valori di concentrazione di metalli e idrocarburi compresi fra i limiti delle aree commerciali e quelli delle aree a verde per cui se si decide di realizzare il progetto del "bosco urbano" sarà necessario provvedere a rimuovere, dalle aree destinate a verde, i volumi di terreno con concentrazioni non conformi alla funzione. Circa lo stato di qualità delle acque sotterranee si evidenzia che i dati riscontrati nelle indagini preliminari del 2005 non hanno valore in quanto ottenuti con metodiche analitiche superate. In relazione al monitoraggio ARTA 2016 e 2017 è invece opportuno dare un ordine di grandezza del livello di contaminazione riscontrato: i metalli presentano concentrazioni compatibili con valori di inquinamento diffuso della Val Pescara, i solventi clorurati sono presenti con un tenore dello stesso ordine di grandezza dei limiti di potabilità delle acque (L 31/01). Di rilievo è la presenza di Arsenico, che comunque è spazialmente delimitato e correlato agli usi pregressi del sito. La realizzazione del progetto del Parco Centrale, con la rimozione di limitati volumi di suolo, che potrebbero costituire la sorgente secondaria della contaminazione, in particolare nella zona ex deposito locomotive, garantirebbe la bonifica indiretta della falda e la piena usabilità del sito alla nuova funzione, anche residenziale. Lo stato di qualità delle acque sotterranee e dei terreni non costituisce quindi un ostacolo, ma piuttosto un incentivo alla attuazione della proposta progettuale: la realizzazione del Parco Centrale, con interrimento delle funzioni infrastrutturali e restituzione dei 7 ettari alla funzione di verde pubblico si pone come un vero e proprio intervento di rigenerazione urbana, in linea con gli indirizzi del Legislatore e secondo i criteri dell'all. 3 al titolo V del DLGS 152/06 e s.m.i., in materia di sostenibilità delle bonifiche.

12. L'analisi di rischio, come riconosce la stessa redattrice, ha importanti limiti dovuti al fatto che non è stata svolta una vera e propria caratterizzazione dell'area. Il documento si basa su dati non omogenei e preliminari. In ogni caso, pur escludendo problemi di esposizione a contaminanti in aree centrali oggi usate come parcheggio, evidenzia una criticità da risolvere proprio nel punto dove si dovrebbe costruire uno dei due palazzi."

L'intervento in esame rientra nella fattispecie di cui al par. 7 c. b all. IV alla parte II del DLGS 152/06 e s.m.i, 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. L'approccio è quindi congruente con la natura procedimentale della verifica di assoggettabilità a Studio di impatto ambientale, per cui la progettazione complessiva della verifica di assoggettabilità a studio di impatto ambientale non deve presentare i requisiti della definitività, come ben chiarito dal nuovo DLGS 104/17, ma deve contenere gli elementi per una verifica di fattibilità dell'opera. Lo studio di fattibilità è peraltro dettagliato sugli aspetti che risultano significativi per il sito di specie in condizioni *ex ante*, ovvero lo stato di qualità delle matrici ambientali suolo e acque sotterranee: lo è a tal punto da proporre una Analisi di rischio sito specifica, con i dati storici disponibili e con un monitoraggio aggiornato delle acque sotterranee prodotto direttamente da ARTA. La scelta di utilizzare tutti i dati disponibili sull'area, a prescindere dalla datazione, è assolutamente conservativa, nel senso che in questo modo il livello della contaminazione è sovrastimato rispetto allo stato di fatto: nel 2005 sono state riscontrate superamenti che, nei casi di ripetizione del dato nel 2017, mediante prelievo in zona di prossimità, non sono stati confermati. L'Analisi di rischio rappresenta, come da All. 1 al titolo V del DLGS 152/06 e s.m.i, un supporto strategico alle scelte di pianificazione degli interventi di trasformazione urbanistica e

riqualificazione ambientale di un'area, che può essere utilizzato in qualsiasi momento della procedura amministrativa competente ai siti contaminati o potenzialmente contaminati.

13. *sembra azzardato procedere in assenza di dati precisi in quanto, in fase di realizzazione delle opere previste nel progetto, potrebbero rendersi necessari lavori di bonifica che necessitano di maggiori risorse economiche rispetto a quelle preventivate.*

Il livello di definizione progettuale richiesto dall'osservatore è applicabile in un Piano di utilizzo in cui si dispone di un permesso di costruire o comunque di una progettazione definitiva, comprensiva degli esecutivi di sbancamento, e di dati di caratterizzazione del sito approvati e validati da ARTA. Il quadro normativo di riferimento per definire il livello di dettaglio delle informazioni da fornire per la gestione di terre e rocce da scavo in un intervento da sottoporre non a Valutazione di Impatto ma a Verifica di Assoggettabilità a studio di impatto ambientale e non su un sito contaminato, ma su un sito potenzialmente contaminato è invece non puntualmente disciplinato. Il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo è stato rimesso sulla base dei dati disponibili e prima dell'entrata in vigore del nuovo decreto 120/17, con gli elementi di norma introdotti dal DM 161/12 e dal 164/14, che disciplinano la procedura da attuare per opere soggette a valutazione di impatto e in siti contaminati o potenzialmente contaminati. Il Piano di gestione da presentare nella procedura di valutazione di impatto ambientale, compatibilmente con la natura preliminare della progettazione, competente alla procedura di verifica di assoggettabilità, può consistere in un piano della caratterizzazione da attuare in opera (cfr all. 5 del DM 161/12). Quindi nel caso di specie, oltre a individuare i criteri del piano di caratterizzazione in opera, si produce una valutazione di massima dei volumi di sbancamento e riutilizzo in sito basata sugli esiti di indagini preliminari, e sulla progettazione urbanistica preliminare, derivanti da una elaborazione di tipo geostatistico, utile a quantificare un ordine di grandezza dei costi. Nell'elaborato "El_04 Calcolo sommario della spesa" i 3 ml di euro previsti per la bonifica del terreno, sono da ritenersi una previsione ampiamente cautelativa.

14. *La soluzione di tutti i problemi è la realizzazione delle previsioni di PRG*

L'affermazione, che ancora una volta, impinge nel merito e non ha riferimenti a temi di carattere ambientale, è fortemente opinabile, non prendendo in alcuna considerazione un elemento che qualsiasi programmazione di opere pubbliche deve necessariamente considerare, vale a dire la loro fattibilità.

Il progetto tiene conto delle esigenze e delle aspettative dei cittadini in quanto prevede la sistemazione della maggior parte dell'area a verde pubblico e la riorganizzazione dei posti auto (in misura pari a quella attuale) a servizio del centro commerciale naturale e dei residenti. L'amministrazione non disponendo delle risorse economiche proprie in grado di finanziare l'intervento, ha ritenuto quindi opportuno programmare la riqualificazione dell'area di risulta attraverso un contratto di Partenariato Pubblico Privato, molto utilizzato in tutta Europa. Al fine del raggiungimento dell'equilibrio economico/finanziario del progetto l'Amministrazione ha inserito la concessione di un contributo pubblico e la cessione di beni immobili ove realizzare superfici edificabili. Gli edifici residenziali/ commerciali e per uffici saranno comunque localizzati ai margini dell'intervento, anche al fine di

"ridefinire il margine urbano e garantire la qualità degli adiacenti spazi non edificati", lasciando libera la parte centrale dell'area destinata al parco centrale avente superficie minima pari a 6,7 ha.

La realizzazione dei padiglioni all'interno del parco è stata prevista anche per garantire la necessaria fruibilità del parco, indispensabile per renderlo "vivo" nell'arco dell'intera giornata e, quindi, più sicuro.

Per le motivazioni sopra riportate non è stato possibile seguire tutte le previsioni del PRG ma, allo stesso tempo, si evidenzia che l'intervento proposto, rispettando gli obiettivi principali dello strumento urbanistico generale, non ne altera le previsioni.

15. 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" perché 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.

L'art. 2 del Nuovo Codice della strada classifica le strade "... riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali..." e definisce:

- la strada urbana di scorrimento D come "strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate";
- la strada urbana di quartiere E come "strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata".

Appare quindi indubbio che nel territorio comunale, l'unica strada che abbia le caratteristiche di una viabilità urbana di scorrimento cat. D è sicuramente la strada DIR SS16/C il cosiddetto "asse attrezzato". E' quindi evidente che via De Gasperi e via Silvio Pellico sono da considerarsi "viabilità urbana di quartiere" principale e secondaria (come riconosciuto anche dal Piano Regolatore vigente), in quanto viabilità di rango inferiore alla categoria D e, funzionalmente, di distribuzione e penetrazione dei flussi di traffico provenienti dalla stessa.

Si precisa, inoltre, che in sede di progettazione definitiva della nuova viabilità il progettista dovrà necessariamente attenersi alle indicazioni dell'elaborato "parametri progettuali", tra le quali è contenuta la previsione di una "strada urbana di quartiere cat. E" con le caratteristiche tecniche e funzionali individuate dal cosiddetto Decreto Lunardi (larghezza delle corsie, velocità di progetto, spazi per la sosta, regolazione del traffico pedonale, regolazione dei mezzi pubblici ecc.).

La nuova viabilità, in continuità con Via Silvio Pellico o e Via De Gasperi (il cui tracciato non coincide la prosecuzione in ambito urbano della SS16) sarà funzionalmente di rango inferiore all'Asse attrezzato e dovrà evidentemente assolvere alla funzione di distribuzione al parcheggio interreato e al terminal bus extraurbani.

osservazione presentata da: **Guerino Testa**

1.

- **il progetto è in variante al PRG, quindi l'intervento deve essere sottoposto a procedura integrata VIA/VAS**

In via ordinaria i progetti di opere pubbliche conformi allo strumento urbanistico generale sono approvati dalla Giunta Comunale.

Nel caso in esame il progetto di fattibilità tecnica ed economica, non essendo conforme al PRG, sarà sottoposto al Consiglio Comunale per l'approvazione ai sensi dell'art. 19 del DPR n. 327/01 ss.mm.ii che così recita:

*"Art. 19. L'approvazione del progetto (L)
(articolo così sostituito dal d.lgs. n. 302 del 2002)*

1. Quando l'opera da realizzare non risulta conforme alle previsioni urbanistiche, la variante al piano regolatore può essere disposta con le forme di cui all'[articolo 10, comma 1](#), ovvero con le modalità di cui ai commi seguenti. (L)

2. L'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del consiglio comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico. (L)

3. *Se l'opera non è di competenza comunale, l'atto di approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte della autorità competente è trasmesso al consiglio comunale, che può disporre l'adozione della corrispondente variante allo strumento urbanistico. (L)*

4. *Nei casi previsti dai commi 2 e 3, se la Regione o l'ente da questa delegato all'approvazione del piano urbanistico comunale non manifesta il proprio dissenso entro il termine di novanta giorni, decorrente dalla ricezione della delibera del consiglio comunale e della relativa completa documentazione, si intende approvata la determinazione del consiglio comunale, che in una successiva seduta ne dispone l'efficacia. (L)"*

Si evidenzia che l'art. 23 (Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi) c.5 bis del Codice appalti - D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. precisa che: "5-bis. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5."

Pertanto, è necessario che il Comitato V.I.A. si esprima sulla assoggettabilità o esclusione a VIA prima che il progetto sia sottoposto al Consiglio Comunale ai fini dell'adozione della Variante al PRG.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, il Consiglio Comunale, approvando il progetto di fattibilità tecnica ed economica, ne disporrà la conformità allo strumento urbanistico, consentendo all'Amministrazione comunale di poter avviare le procedure per l'esecuzione dell'opera pubblica.

L'art. 10 c. 4 del D.lgs 152/06 ss.mm.ii. prevede la possibilità di integrare la procedura di VA nell'ambito del macro-procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS). Poiché i due procedimenti si svolgono in relazione a oggetti diversi (nello specifico la VAS tratta di piani e programmi, mentre lo screening VA di progetti preliminari), l'Amministrazione ha ritenuto opportuno avviare preliminarmente a Novembre 2016 la procedura di VAS (con la trasmissione del Rapporto Preliminare e relativi allegati all'autorità Competente del Comune di Pescara) e successivamente la procedura di VA con la pubblicazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica e dello Studio preliminare ambientale sul portale della Regione Abruzzo.

Si tratta di due procedure che coinvolgono autorità competenti distinte (Il Comune di Pescara per la VAS e La Regione Abruzzo per la VIA) e pertanto dal punto di vista organizzativo non risulta possibile riunire le due procedure in un unico procedimento, ferma restando che si è perseguita una sostanziale integrazione tra le due valutazioni in questione che andrà ad arricchire il processo decisionale finalizzato alla approvazione del progetto da parte del competente organo comunale. In particolare, lo Studio preliminare ambientale e gli elaborati di progetto hanno tenuto conto dei contributi fatti pervenire dai soggetti competenti in materia ambientale durante le consultazioni avviate a Dicembre 2016 nell'ambito della procedura di VAS.

Pertanto l'Amministrazione comunale non ha invertito i procedimenti ambientali ma, integrandoli e coordinandoli, ha osservato nello spirito e nella forma le norme comunitarie e nazionali.

- **il progetto è in contrasto con tutte le deliberazioni d'indirizzo del Consiglio Comunale, in particolare con la delibera di Consiglio Comunale n.11 del 26/01/2012.**

Il progetto in esame è conforme alle indicazioni dettate dalle "linee programmatiche di mandato" dell'attuale amministrazione approvate con atto di Consiglio Comunale n. 77 del 07/07/2014.

Come ampiamente riportato nel precedente punto 3), il progetto, essendo non conforme allo strumento urbanistico vigente, sarà sottoposto all'attenzione del Consiglio Comunale per l'approvazione.

- **La deliberazione di G.C. n. 748 del 03/11/2016 sulla quale si fonda il progetto presentato non prende in esame gli obiettivi di sviluppo indicati dal Consiglio Comunale di Pescara con la citata deliberazione n.11 del 26/01/2012. Il provvedimento è carente per incompetenza della Giunta.**

Nella seduta del 03/11/2016 la Giunta Comunale, facendo propri gli indirizzi di cui al precedente punto, ha deliberato la "*costituzione della cabina di regia per l'area di risulta*".

- 2. Il progetto non è valutabile in quanto "la documentazione presentata non è conforme a quanto prescritto dall'art. 23 del D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii. che non prevede lo studio ma il progetto di fattibilità" che deve valutare comparativamente scenari differenti di progetto. ..E' chiaro che lo studio di fattibilità non presentando soluzioni alternative non è conforme alla norma e non può essere neanche valutato.**

Il D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii. (artt. 23 c.3 e 216 c.4), fino all'entrata in vigore del decreto di definizione "*dei contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali*", rimanda alle disposizioni degli artt. 14-43 del DPR n.207/2010 ss.mm.ii. "Regolamento di attuazione del codice".

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esame risponde adeguatamente al livello di definizione di progetto preliminare di cui agli artt.17- 23 del Regolamento sia in termini di contenuti che di elaborati.

Si precisa che gli elaborati richiesti dalla Regione Abruzzo nella "guida per l'invio dei progetti per le valutazioni ambientali" nell'ambito di procedure di VA sono:

- Progetto preliminare (relazione illustrativa; relazione tecnica; indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche preliminari; planimetria generale e schemi grafici; calcolo sommario della spesa);
- Studio preliminare ambiente;
- Altri elaborati.

Il materiale oggetto della presente VA, di seguito elencato, è evidentemente di gran lunga più dettagliato di quello "minimo" richiesto dalla Regione Abruzzo, sia nei contenuti che nella definizione degli elaborati:

- Progetto preliminare (Cronoprogramma; relazione illustrativa; relazione tecnica; parametri progettuali; Calcolo sommario della spesa; quadro economico; relazione geologica e relative sezioni geologiche e litotecniche allegate; inquadramento territoriale; strumenti urbanistici e di tutela; stato di fatto; planimetria catastale; planimetria - opere e lavori da realizzare; schemi grafici: planimetria di progetto; schemi grafici: ipotesi di sezioni tipo;);
- Studio preliminare ambientale;
- Relazione tecnica - valutazione di impatto acustico previsionale;
- Analisi di rischio sito - specifica preliminare in attuazione dei criteri di cui in all. 1 al titolo V D.lgs 152/06 e s.m.i. nello stato di fatto e di progetto preliminare;
- All.SIA_Sintesi rapporti di prova;
- Piano di utilizzo terre e rocce da scavo nelle ipotesi progettuale preliminare.

In riferimento alle indagini *archeologiche preliminari*, si precisa che, nell'ambito della verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii., è stato inviato il progetto alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo e richiesto un parere circa l'esistenza interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione.

Si ricorda, inoltre, che nell'ambito della procedura di VAS sono stati pubblicati il Rapporto Preliminare, il Rapporto ambientale, la Sintesi non Tecnica, l'all_1_Esiti delle consultazioni avvenute in fase preliminare, l'all_2_Relazione di cantierizzazione; tali elaborati sono tutti consultabili sul sito istituzionale del comune di Pescara nella sezione "Urbanistica e Territorio/PRG e varianti" nonché sul sito della Provincia di Pescara.

Si evidenzia che l'art. 23 (Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi) c.5 bis del Codice appalti - D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. precisa che: "5-bis. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5."

Le ipotesi progettuali analizzate sono state ampiamente descritte nella relazione illustrativa capitolo 1 "scelte alternative" paragrafo b. "Le soluzioni progettuali analizzate" e nel Rapporto Ambientale di VAS Studio preliminare ambientale al Capitolo 2 "inquadramento del contesto ambientale e territoriale di riferimento" paragrafo 2.3 "illustrazione delle alternative individuate".

3. Il progetto non è valutabile in quanto "la proposta presentata non è stata preliminarmente sottoposta al necessario processo di partecipazione previsto dall'art. 22 del D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii".

Il citato art. 22 (Trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e dibattito pubblico) del D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii al comma 2 demanda l'individuazione dei progetti da sottoporre al processo di partecipazione al "decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente codice, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro per i beni e le attività culturali, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti"; con tale decreto "sono fissati i criteri per l'individuazione delle opere di cui al comma 1, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per le quali è obbligatorio il ricorso alla procedura di dibattito pubblico, e sono altresì definite le modalità di svolgimento e il termine di conclusione della medesima procedura." Al comma 3 lo stesso articolo precisa che "L'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore proponente l'opera soggetta a dibattito pubblico indice e cura lo svolgimento della procedura esclusivamente sulla base delle modalità individuate dal decreto di cui al comma 2."

Pertanto finché il citato Decreto non individuerà le opere da sottoporre al processo di partecipazione e le modalità di svolgimento dello stesso, le amministrazioni non sono nelle condizioni di attivare tale processo ai sensi dell'art. 22 del Codice appalti.

Ad ogni modo il processo di partecipazione è ampiamente garantito nell'ambito dei procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale (VA) e Variante al Piano Regolatore Generale.

4. il progetto non può essere valutato in quanto carente degli elementi essenziali sotto il profilo urbanistico, ambientale, tecnico e della preliminare partecipazione dei portatori d'interesse.

In riferimento alla completezza del progetto, si rinvia a quanto esposto nel precedente punto 5).

Il processo di partecipazione è ampiamente garantito nell'ambito dei procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale (VA) e Variante al Piano Regolatore Generale.

osservazione presentata da: Bernardino Fiorilli - Associazione "Pescara Mi Piace"

1. Il progetto, depositato dal Comune di Pescara per la procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Impatto Ambientale, non è conforme al PRG vigente e, a nostro avviso, non potrà essere esaminato dal Comitato V.I.A. pena una grave irregolarità nell'iter per la autorizzazioni.

4. La logica e le norme prevedono che la pianificazione venga prima del progetto. Quindi se il progetto non è conforme al PRG non si può realizzare.

In via ordinaria i progetti di opere pubbliche conformi allo strumento urbanistico generale sono approvati dalla Giunta Comunale.

Nel caso in esame il progetto di fattibilità tecnica ed economica, non essendo conforme al PRG, sarà sottoposto al Consiglio Comunale per l'approvazione ai sensi dell'art. 19 del DPR n. 327/01 ss.mm.ii che così recita:

"Art. 19. L'approvazione del progetto (L)
(articolo così sostituito dal d.lgs. n. 302 del 2002)

1. *Quando l'opera da realizzare non risulta conforme alle previsioni urbanistiche, la variante al piano regolatore può essere disposta con le forme di cui all'[articolo 10, comma 1](#), ovvero con le modalità di cui ai commi seguenti. (L)*

2. *L'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del consiglio comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico. (L)*

3. *Se l'opera non è di competenza comunale, l'atto di approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte della autorità competente è trasmesso al consiglio comunale, che può disporre l'adozione della corrispondente variante allo strumento urbanistico. (L)*

4. *Nei casi previsti dai commi 2 e 3, se la Regione o l'ente da questa delegato all'approvazione del piano urbanistico comunale non manifesta il proprio dissenso entro il termine di novanta giorni, decorrente dalla ricezione della delibera del consiglio comunale e della relativa completa documentazione, si intende approvata la determinazione del consiglio comunale, che in una successiva seduta ne dispone l'efficacia. (L)"*

Si evidenzia che l'art. 23 (Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi) c.5 bis del Codice appalti - D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. precisa che: "5-bis. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5."

Pertanto, è necessario che il Comitato V.I.A. si esprima sulla assoggettabilità o esclusione a VIA prima che il progetto sia sottoposto al Consiglio Comunale ai fini dell'adozione della Variante al PRG.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, il Consiglio Comunale, approvando il progetto di fattibilità tecnica ed economica, ne disporrà la conformità allo strumento urbanistico, consentendo all'Amministrazione comunale di poter avviare le procedure per l'esecuzione dell'opera pubblica.

2. *L'intervento prevede, oltre a una zona verde inserita nel PRG, anche due Palazzi alti fino a 25 mt che non sono presenti tra le previsioni urbanistiche.*

Premesso che l'esigenza di variare parzialmente il piano regolatore secondo il meccanismo illustrato al punto precedente non è elemento che di per sé incida sulla significatività dell'impatto ambientale (peraltro sotto il profilo della variante è in corso di svolgimento la VAS), per quanto concerne il merito dell'osservazione l'area oggetto dell'intervento (sottozona B7 - PP1 di PRG) prevede la possibilità di realizzare edifici per il tempo libero e attività culturali ma non edifici privati per residenze, commercio e servizi. Il progetto in esame vi 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.

Si precisa, comunque, che:

- l'altezza di 25 ml è la massima consentita dalle NTA del PRG vigente all'art. 8 comma 1 lett. h "altezza dell'edificio";
- lo strumento urbanistico generale ha una dotazione di standard urbanistici superiore ai 24 mq/ab (minimo previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) sufficienti a soddisfare l'insediamento dei nuovi abitanti e attività terziarie.

Inoltre, come meglio precisato nel rapporto ambientale redatto nell'ambito della procedura di VAS (par. 2.6 Analisi di coerenza esterna), l'intero intervento in esame è conforme alle previsioni della Variante normativa del PRG proposte dalla Giunta al Consiglio Comunale con Delibera n.194 del 31/03/2017.

- 3. È d'obbligo, come riconoscono gli estensori degli elaborati, una variante al PRG che è soggetta, a sua volta, alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica;**
- c) tale progetto non è conforme oggi al Piano Regolatore Generale e va quindi respinto in quanto incompatibile, non avendo attivato contemporaneamente la fase pubblica della VAS.**

La Variante al PRG è stata sottoposta a procedura di VAS avviata a Novembre 2016 con la trasmissione del Rapporto Preliminare e relativi allegati all'autorità Competente del Comune di Pescara che, a Dicembre 2016 ha avviato la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale (SCA).

Ad Agosto 2017 è stato pubblicato il Rapporto Ambientale ai sensi degli artt. 13 e 14 del D.lgs n.152/06 ss.mm.ii.

L'art. 10 c. 4 del D.lgs 152/06 ss.mm.ii. prevede la possibilità di integrare la procedura di VA nell'ambito del macro-procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS). Poiché i due procedimenti si svolgono in relazione a oggetti diversi (nello specifico la VAS tratta di piani e programmi, mentre lo screening VA di progetti preliminari), l'Amministrazione ha ritenuto opportuno avviare preliminarmente a Novembre 2016 la procedura di VAS (con la trasmissione del Rapporto Preliminare e relativi allegati all'autorità Competente del Comune di Pescara) e successivamente la procedura di VA con la pubblicazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica e dello Studio preliminare ambientale sul portare della Regione Abruzzo.

Si tratta di due procedure che coinvolgono autorità competenti distinte (Il Comune di Pescara per la VAS e La Regione Abruzzo per la VIA) e pertanto dal punto di vista organizzativo non risulta possibile riunire le due procedure in un unico procedimento, ferma restando che si è perseguita una sostanziale integrazione tra le due valutazioni in questione che andrà ad arricchire il processo decisionale finalizzato alla approvazione del progetto da parte del competente organo comunale. In particolare, lo Studio preliminare ambientale e gli elaborati di progetto hanno tenuto conto dei contributi fatti pervenire dai soggetti competenti in materia ambientale durante le consultazioni avviate a Dicembre 2016 nell'ambito della procedura di VAS.

Pertanto l'Amministrazione comunale non ha invertito i procedimenti ambientali ma, integrandoli e coordinandoli, ha osservato nello spirito e nella forma le norme comunitarie e nazionali.

- 5. Manca l'analisi del cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati. L'area è terminale alla filovia Montesilvano – Pescara – Aeroporto. Inoltre il PUMS del Comune di Pescara, a pag 32, prevede l'attraversamento dell'intera area per raggiungere Francavilla al Mare ed il collegamento con la filovia di Chieti utilizzando la via Tiburtina e/o l'ex tracciato ferroviario Pescara/Roma, come previsto dal Masterplan della Regione Abruzzo. Infine la cosiddetta 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.**

Gli aspetti legati alla coerenza con altri progetti e piani sono stati ampiamente approfonditi nello Studio preliminare Ambientale e nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della procedura di VAS.

In particolare gli aspetti riguardanti la mobilità ed anche il rapporto con il Centro Commerciale Naturale, sono approfonditi:

- nello Studio preliminare Ambientale al capito 5 "quadro di riferimento Ambientale" - paragrafo 5.8 "Mobilità e traffico veicolare";
- nella relazione tecnica al capitolo 2 "scelte tecniche di progetto" al paragrafo c) Viabilità e Sosta;
- nella relazione illustrativa nei capitoli 1 - "scelta delle alternative 1 lett.a) le funzioni esistenti: parcheggi, autolinee, centro commerciale naturale" e 2 - "descrizione del progetto della soluzione selezionata" - lett.c) "le caratteristiche architettoniche, funzionali ed interrelazionali degli elementi di progetto" e lett.g "gli indirizzi per la redazione del Progetto Definitivo";
- nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della VAS paragrafo 2.4 "la proposta progettuale", 3.2 "ambito di influenza ambientale: descrizione dello stato attuale e individuazione di tendenze in atto - mobilità e traffico veicolare".

Il PUMS, in particolare a pg.32, ripercorre la cronistoria del progetto del trasporto metropolitano veloce ma, facendo riferimento anche ai finanziamenti del Patto per il Sud - Masterplan Abruzzo, assolutamente non prevede l'attraversamento dell'area del Parco Centrale; al contrario, facendo riferimento al documento di indirizzi strategico "versopescara2027" approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 26 del 20/02/2017, precisa che *"tutta la dorsale della città costituita dall'asse Corso Vittorio Emanuele - V.le Marconi sarà servita da un sistema di trasporto collettivo su sede riservata o segregata, comunque indipendente in modo significativo dal resto del traffico"*, così come meglio evidenziato nell'elaborato TAV.01b - trasporto pubblico in sede propria.

La citata documentazione è consultabile agli indirizzi:

<http://versopescara2027.comune.pescara.it/pums/>

<http://versopescara2027.comune.pescara.it/documento-strategico/>

6. *Nessun accenno o considerazione viene fatto sugli aspetti che riguardano la sicurezza urbana e l'incolumità degli utenti.*

Premesso che, così come evidenziato nello Studio preliminare Ambientale, il miglioramento della qualità e della sicurezza urbana è uno degli obiettivi del progetto di riqualificazione in esame, si precisa che il tema è stato approfondito nel capito 5 "quadro di riferimento Ambientale" - paragrafo 5.9 "Salute e benessere"; nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della VAS paragrafo 4.2 "salute e benessere".

In merito alla sicurezza urbana, si precisa che l'intervento di riqualificazione e l'attuazione di misure di controllo e vigilanza (che il concessionario dovrà necessariamente garantire sulla base delle specifiche contenute nello schema di contratto e nel Capitolato prestazione), garantiranno standard di sicurezza pari a quelli delle aree centrali di altre città italiane ed europee.

Gli aspetti sui rischi di incidente sono ampiamente trattati nello Studio Preliminare Ambientale (par. 3.2.6 Rischio di incidenti) e negli elaborati specialistici allegati.

7. *E' utile ricordare che il comitato V.I.A. della Regione Abruzzo non esaminò il progetto relativo al taglio della diga foranea, realizzata davanti alla foce del porto canale di Pescara, in V.A., fino a quando non fu concluso l'iter del nuovo PRG portuale;*

8. *Su questo aspetto, proprio richiamando quel procedimento, stigmatizziamo il fatto che per progetti riguardanti la città di Pescara siano reiterate inversioni procedurali che, di fatto, cercano di porre i decisori davanti a una forma di pressione, dovendo cioè esprimersi per fermare, nel caso, un progetto in corso che in parte è atteso dall'opinione pubblica;*

9.

- ***Esiste il rischio di avere conseguenze pesanti sulla regolarità della procedura e sui tempi.***

L'esempio non è pertinente e il rilievo si riferisce a una non meglio specificata inversione procedimentale che non si verifica nel nostro caso, come sopra osservato. Il presente progetto non riguarda, infatti, l'eventuale anticipazione (stralcio) di previsioni di un futuro piano, in ipotesi il piano regolatore portuale, ma la comune evenienza, prevista nel nostro ordinamento giuridico sin dagli anni '60, di opere pubbliche che per alcuni aspetti non sono conformi alla disciplina urbanistica in atto. Non è casuale, del resto, che le norme non facciano riferimento al tipo di atto (piano attuativo, programma integrato d'intervento, opera pubblica, etc.) e se questo sia o meno in variante al PRG, ma alla sostanza, vale a dire, nel caso di specie, a "progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari" indipendentemente dall'atto con cui siano definiti.

- ***Preoccupa anche il livello di contaminazione ambientale diffuso con superamenti dei limiti di legge riscontrati sia nei terreni che nella falda.***

Lo stato di contaminazione riscontrato nell'area di risulta è l'esito di una indagine preliminare espletata nel 2005, e di alcuni approfondimenti mirati svolti da ARTA nel 2016 e 2017. Allo stato attuale la destinazione d'uso dell'area, quasi totalmente pavimentata, è assimilabile all'uso commerciale e produttivo, e quindi i limiti di riferimento sono quelli della col. B. della Tab 1 all. 5 del titolo V del decreto legislativo 152/06 e s.m.i. Rispetto a tali limiti i soli superamenti rilevati nei terreni risalgono al 2005, e sono localizzati in due punti, entrambi ricompresi nell'area nord: in un punto il superamento di piombo, rame e idrocarburi non è stato riconfermato nel 2017, e quindi l'assunzione della validità del dato prodotto nel 2005 è una scelta di prudenza, mentre nel secondo punto, in cui era stata rilevata la presenza di zinco, a oggi non è stato ancora realizzato un sondaggio di verifica. E' esattamente il passaggio alla nuova destinazione d'uso che determina l'imposizione dei limiti di conformità più restrittivi, competenti alle aree verdi e residenziali. Circa la metà dell'area presenta dei valori di concentrazione di metalli e idrocarburi compresi fra i limiti delle aree commerciali e quelli delle aree a verde per cui se si decide di realizzare il progetto del "bosco urbano" sarà necessario provvedere a rimuovere, dalle aree destinate a verde, i volumi di terreno con concentrazioni non conformi alla funzione. Circa lo stato di qualità delle acque sotterranee si evidenzia che i dati riscontrati nelle indagini preliminari del 2005 non hanno valore in quanto ottenuti con metodiche analitiche superate. In relazione al monitoraggio ARTA 2016 e 2017 è invece opportuno dare un ordine di grandezza del livello di contaminazione riscontrato: i metalli presentano concentrazioni compatibili con valori di inquinamento diffuso della Val Pescara, i solventi clorurati sono presenti con un tenore dello stesso ordine di grandezza dei limiti di potabilità delle acque (L 31/01). Di rilievo è la presenza di Arsenico, che comunque è spazialmente delimitato e correlato agli usi pregressi del sito. La realizzazione del progetto del Parco Centrale, con la rimozione di limitati volumi di suolo, che potrebbero costituire la sorgente secondaria della contaminazione, in particolare nella zona ex deposito locomotive, garantirebbe la bonifica indiretta della falda e la piena usabilità del sito alla nuova funzione, anche residenziale. Lo stato di qualità delle acque sotterranee e dei terreni non costituisce quindi un ostacolo, ma piuttosto un incentivo alla attuazione della proposta progettuale: la realizzazione del Parco Centrale, con interrimento delle funzioni infrastrutturali e restituzione dei 7 ettari alla funzione di verde pubblico si pone come un vero e proprio intervento di rigenerazione urbana, in linea con gli indirizzi del Legislatore e secondo i criteri dell'all. 3 al titolo V del DLGS 152/06 e s.m.i., in materia di sostenibilità delle bonifiche.

10. L'analisi di rischio, come riconosce la stessa redattrice, ha importanti limiti dovuti al fatto che non è stata svolta una vera e propria caratterizzazione dell'Area. Il documento si basa su dati non omogenei e preliminari. In ogni caso, pur escludendo problemi di esposizione a contaminanti in aree centrali oggi usate come parcheggio, evidenzia una criticità da risolvere proprio nel punto dove si dovrebbe costruire uno dei due palazzi.

L'intervento in esame rientra nella fattispecie di cui al par. 7 c. b all. IV alla parte II del DLGS 152/06 e s.m.i, 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. L'approccio è quindi congruente con la natura procedimentale della verifica di assoggettabilità a Studio di impatto ambientale, per cui la progettazione complessiva della verifica di assoggettabilità a studio di impatto ambientale non deve presentare i requisiti della definitività, come ben chiarito dal nuovo DLGS 104/17, ma deve contenere gli elementi per una verifica di fattibilità dell'opera. Lo studio di fattibilità è peraltro dettagliato sugli aspetti che risultano significativi per il sito di specie in condizioni *ex ante*, ovvero lo stato di qualità delle matrici ambientali suolo e acque sotterranee: lo è a tal punto da proporre una Analisi di rischio sito specifica, con i dati storici disponibili e con un monitoraggio aggiornato delle acque sotterranee prodotto direttamente da ARTA. La scelta di utilizzare tutti i dati disponibili sull'area, a prescindere dalla datazione, è assolutamente conservativa, nel senso che in questo modo il livello della contaminazione è sovrastimato rispetto allo stato di fatto: nel 2005 sono state riscontrati superamenti che, nei casi di ripetizione del dato nel 2017, mediante prelievo in zona di prossimità, non sono stati confermati. L'Analisi di rischio rappresenta, come da All. 1 al titolo V del DLGS 152/06 e s.m.i, un supporto strategico alle scelte di pianificazione degli interventi di trasformazione urbanistica e

riqualificazione ambientale di un'area, che può essere utilizzato in qualsiasi momento della procedura amministrativa competente ai siti contaminati o potenzialmente contaminati.

11. Andando sul pratico, ci pare azzardato, vista l'estensione dell'intervento, non avere dati più precisi perché potrebbero esserci delle sorprese in merito ai costi di gestione dei terreni per eventuali contaminanti che potrebbero scoprirsi al momento della realizzazione dei progetti.

Il livello di definizione progettuale richiesto dall'osservatore è applicabile in un Piano di utilizzo in cui si dispone di un permesso di costruire o comunque di una progettazione definitiva, comprensiva degli esecutivi di sbancamento, e di dati di caratterizzazione del sito approvati e validati da ARTA. Il quadro normativo di riferimento per definire il livello di dettaglio delle informazioni da fornire per la gestione di terre e rocce da scavo in un intervento da sottoporre non a Valutazione di Impatto ma a Verifica di Assoggettabilità a studio di impatto ambientale e non su un sito contaminato, ma su un sito potenzialmente contaminato è invece non puntualmente disciplinato. Il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo è stato rimesso sulla base dei dati disponibili e prima dell'entrata in vigore del nuovo decreto 120/17, con gli elementi di norma introdotti dal DM 161/12 e dal 164/14, che disciplinano la procedura da attuare per opere soggette a valutazione di impatto e in siti contaminati o potenzialmente contaminati. Il Piano di gestione da presentare nella procedura di valutazione di impatto ambientale, compatibilmente con la natura preliminare della progettazione, competente alla procedura di verifica di assoggettabilità, può consistere in un piano della caratterizzazione da attuare in opera (cfr all. 5 del DM 161/12). Quindi nel caso di specie, oltre a individuare i criteri del piano di caratterizzazione in opera, si produce una valutazione di massima dei volumi di sbancamento e riutilizzo in sito basata sugli esiti di indagini preliminari, e sulla progettazione urbanistica preliminare, derivanti da una elaborazione di tipo geostatistico, utile a quantificare un ordine di grandezza dei costi. Nell'elaborato "El_04 Calcolo sommario della spesa" i 3 ml di euro previsti per la bonifica del terreno, sono da ritenersi una previsione ampiamente cautelativa.

a) la realizzazione di quanto previsto dal Piano Regolatore vigente risolverebbe tutti i problemi senza dover passare per una variante.

L'affermazione, che ancora una volta, impinge nel merito e non ha riferimenti a temi di carattere ambientale, è fortemente opinabile, non prendendo in alcuna considerazione un elemento che qualsiasi programmazione di opere pubbliche deve necessariamente considerare, vale a dire la loro fattibilità.

Il progetto tiene conto delle esigenze e delle aspettative dei cittadini in quanto prevede la sistemazione della maggior parte dell'area a verde pubblico e la riorganizzazione dei posti auto (in misura pari a quella attuale) a servizio del centro commerciale naturale e dei residenti. L'amministrazione non disponendo delle risorse economiche proprie in grado di finanziare l'intervento, ha ritenuto quindi opportuno programmare la riqualificazione dell'area di risulta attraverso un contratto di Partenariato Pubblico Privato, molto utilizzato in tutta Europa. Al fine del raggiungimento dell'equilibrio economico/finanziario del progetto l'Amministrazione ha inserito la concessione di un contributo pubblico e la cessione di beni immobili ove realizzare superfici edificabili. Gli edifici residenziali/ commerciali e per uffici saranno comunque localizzati ai margini dell'intervento, anche al fine di "ridefinire il margine urbano e garantire la qualità degli adiacenti spazi non edificati", lasciando libera la parte centrale dell'area destinata al parco centrale avente superficie minima pari a 6,7 ha.

La realizzazione dei padiglioni all'interno del parco è stata prevista anche per garantire la necessaria fruibilità del parco, indispensabile per renderlo "vivo" nell'arco dell'intera giornata e, quindi, più sicuro.

Per le motivazioni sopra riportare non è stato possibile seguire tutte le previsioni del PRG ma, allo stesso tempo, si evidenzia che l'intervento proposto, rispettando gli obiettivi principali dello strumento urbanistico generale, non ne altera le previsioni.

b) lo studio preliminare ambientale classifica la strada di attraversamento come "strada urbana di quartiere Categ. E". È evidente il 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 "categ. D"

perché questo tratto si configura come raccordo di Via de Gasperi(SS16 bis) e Via Silvio Pellico – opera sottoposta a V.I.A. Regionale.

L'art. 2 del Nuovo Codice della strada classifica le strade "... riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali..." e definisce:

- la strada urbana di scorrimento D come *"strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate";*
- la strada urbana di quartiere E come *"strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata"*

Appare quindi indubbio che nel territorio comunale, l'unica strada che abbia le caratteristiche di una viabilità urbana di scorrimento cat. D è sicuramente la strada DIR SS16/C il cosiddetto "asse attrezzato".

E' quindi evidente che via De Gasperi e via Silvio Pellico sono da considerarsi "viabilità urbana di quartiere" principale e secondaria (come riconosciuto anche dal Piano Regolatore vigente), in quanto viabilità di rango inferiore alla categoria D e, funzionalmente, di distribuzione e penetrazione dei flussi di traffico provenienti dalla stessa.

Si precisa, inoltre, che in sede di progettazione definitiva della nuova viabilità il progettista dovrà necessariamente attenersi alle indicazioni dell'elaborato "parametri progettuali", tra le quali è contenuta la previsione di una "strada urbana di quartiere cat. E" con le caratteristiche tecniche e funzionali individuate dal cosiddetto Decreto Lunardi (larghezza delle corsie, velocità di progetto, spazi per la sosta, regolazione del traffico pedonale, regolazione dei mezzi pubblici ecc.).

La nuova viabilità, in continuità con Via Silvio Pellico o e Via De Gasperi (il cui tracciato non coincide la prosecuzione in ambito urbano della SS16) sarà funzionalmente di rango inferiore all'Asse attrezzato e dovrà evidentemente assolvere alla funzione di distribuzione al parcheggio interreato e al terminal bus extraurbani.

osservazione presentata da: Erika Alessandrini - ingegnere, consigliere comunale della città di Pescara
--

- 1. Si contesta il ricorso alla procedura di V.A. di cui al pt. 7 lett. b) All. IV D.Lgs 152/2006 e smi, considerando, invece l'opera soggetta a VIA in quanto rientrante nella fattispecie dell'III let. Af-bis) del D.Lgs n.152/06 ss.mm.ii. "strade urbane di scorrimento". Tale viabilità nel tratto interessante l'area di risulta presenta le caratteristiche di una strada urbana di scorrimento così come definita " dal codice della strada (art. 2..). Verificando le sezioni progettuali emerge chiaramente la presenza di n.2 corsie interrate per i veicoli, oltre ad una corsia dedicata ai mezzi di trasporto pubblico. Tale viabilità risulta a senso unico, come dimostrato dalla stessa documentazione comunale riportata nell'osservazione, e si configura come una strada a carreggiate separate con flussi sud-nord transitanti attraverso l'area di risulta, e flussi nord-sud transitanti su via Ferrari. Quanto sopra anche in considerazione delle previsioni del documento di indirizzi strategico "versopescara2027" approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 26 del 20/02/2017, in particolare riferimento alla descrizione della "strada denominata pedecollinare".***

L'art. 2 del Nuovo Codice della strada classifica le strade "... riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali..." e definisce:

- la strada urbana di scorrimento D come *"strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate";*
- la strada urbana di quartiere E come *"strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata".*

Appare quindi indubbio che nel territorio comunale, l'unica strada che abbia le caratteristiche di una viabilità urbana di scorrimento cat. D è sicuramente la strada DIR SS16/C il cosiddetto "asse attrezzato". E' quindi evidente che via De Gasperi e via Silvio Pellico sono da considerarsi "viabilità urbana di quartiere" principale e secondaria (come riconosciuto anche dal Piano Regolatore vigente), in quanto viabilità di rango inferiore alla categoria D e, funzionalmente, di distribuzione e penetrazione dei flussi di traffico provenienti dalla stessa.

Si precisa, inoltre, che in sede di progettazione definitiva della nuova viabilità il progettista dovrà necessariamente attenersi alle indicazioni dell'elaborato "parametri progettuali", tra le quali è contenuta la previsione di una "strada urbana di quartiere cat. E" con le caratteristiche tecniche e funzionali individuate dal cosiddetto Decreto Lunardi (larghezza delle corsie, velocità di progetto, spazi per la sosta, regolazione del traffico pedonale, regolazione dei mezzi pubblici ecc.).

La nuova viabilità, in continuità con Via Silvio Pellico o e Via De Gasperi (il cui tracciato non coincide la prosecuzione in ambito urbano della SS16) sarà funzionalmente di rango inferiore all'Asse attrezzato e dovrà evidentemente assolvere alla funzione di distribuzione al parcheggio interreato e al terminal bus extraurbani.

Si precisa che la viabilità di progetto sarà in trincea nel solo tratto antistante la stazione ferroviaria, al fine di consentirne il collegamento pedonale a raso con il parco centrale e la zona pedonale del centro città.

In merito all'elaborato grafico riportato nell'osservazione si precisa che non è riportato in alcun documento ufficiale dell'amministrazione, ma si tratta di uno dei numerosi studi effettuati sulla viabilità e flussi di traffico redatti nell'ambito della revisione del PGTU e in occasione dell'apertura del "Ponte Flaiano".

Ma se anche il senso unico sud-nord della nuova viabilità fosse una previsione adottata dall'Amministrazione, è palese che la Via Ferrari e la viabilità di progetto rimarrebbero due strade funzionalmente complementari ma ben distinte. E' inoltre tecnicamente inimmaginabile che si tratti di un'unica strada composta da due carreggiate indipendenti o separate da uno spartitraffico costituito dal rilevato ferroviario.

Il documento "versopescara2027" approvato nel mese di Febbraio, indica con chiarezza gli indirizzi strategici anche per di riqualificazione dell'area di risulta, rimandandone la definizione alla fase di progettazione oggetto della presente valutazione.

2. DOCUMENTAZIONE: il progetto non ha trattato le specifiche ambientali di cui all'art. 23 c.6 del D.lgs n.50/2016, in particolare:

- **verifiche preventive dell'interesse archeologico;**
- **diagnosi energetiche dell'opera in oggetto;**
- **opere compensative o di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale necessarie.**

In riferimento alle indagini *archeologiche preliminari*, si precisa che, nell'ambito della verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii., è stato inviato il progetto alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo e richiesto un parere circa l'esistenza interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione.

Il D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii. (artt. 23 c.3 e 216 c.4), fino all'entrata in vigore del decreto di definizione "*dei contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali*", rimanda alle disposizioni degli artt. 14-43 del DPR n.207/2010 ss.mm.ii. "Regolamento di attuazione del codice".

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esame risponde adeguatamente al livello di definizione di progetto preliminare di cui agli artt.17- 23 del Regolamento sia in termini di contenuti che di elaborati.

3. RIFIUTI. Non risultano analizzate le procedure di stoccaggio temporaneo delle terre da scavo e loro caratterizzazione, la movimentazione del terreno stesso, l'avanzamento del fronte mobile dello scavo rispetto alle analisi di rischio e alla valutazione della potenziale incidenza inquinante sia sul regime delle acque sotterranee, sia rispetto alle emissioni in atmosfera ed alle vibrazioni generate nelle fasi di cantierizzazione. Tali materiali, nel caso di non riutilizzo in loco, dovranno essere raccolti, trasportati e smaltiti in altra sede con un non trascurabile impatto in termini di incremento dei flussi di traffico ed inquinanti legati ai veicoli a motore utilizzati, proprio nel pieno centro cittadino, nonché riflessi

economici non valutati che potrebbero pregiudicare la fattibilità dell'intervento ed una rapida conclusione delle lavorazioni in cantiere.

Il tema dei rifiuti è stato ampiamente affrontato nella relazione tecnica e in quelle specialistiche quali lo Studio preliminare ambientale, l'analisi di rischio sito - specifica preliminare in attuazione dei criteri di cui in all. 1 al titolo V D.lgs 152/06 e s.m.i. nello stato di fatto e di progetto preliminare e il Piano di utilizzo terre e rocce da scavo nelle ipotesi progettuali preliminari. Nel caso di specie, oltre a individuare i criteri del piano di caratterizzazione in opera, è stata elaborata una valutazione di massima dei volumi di sbancamento e riutilizzo in sito basata sugli esiti di indagini preliminari, e sulla progettazione urbanistica preliminare, derivanti da una elaborazione di tipo geostatistico, utile a quantificare un ordine di grandezza dei costi. Nell'elaborato "El_04 Calcolo sommario della spesa" i 3 ml di euro previsti per la bonifica del terreno, sono da ritenersi una previsione ampiamente cautelativa. Nello Studio preliminare ambientale al capitolo 3 - paragrafo 3.2.1- "fase di cantiere" e nell'all.2 al rapporto Ambientale di VAS "relazione di cantierizzazione" sono stati studiati percorsi privilegiati per ridurre al minimo l'impatto che potrebbe essere dovuto alla presenza di mezzi pesanti.

4. VIABILITA' E TRASPORTO PUBBLICO.

- ***Il progetto si pone in contrasto con il documento programmatico di indirizzi strategico "versopescara2027" approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 26 del 20/02/2017 che ha funzioni di indirizzo per il redigendo PUMS, nel quale l'asse viario N-S denominato "strada pedecollinare" non interferisce con l'asse a scorrimento lento tangente il quadrilatero centrale di V. S. Pellico-C.so Vittorio Emanuele. La previsione progettuale di deviare il traffico sud-nord sulla rotatoria di via S. Pellico agisce quale interferenza negativa, arrecante aggravii di traffico veicolare non ancora stimati e valutati, sia in termini quantitativi che di possibili effetti.***

Il documento strategico "versopescara2027", di indirizzo anche per il progetto di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato dalla Giunta Comunale con atto n.358 del 01/06/2017 (<http://versopescara2027.comune.pescara.it/documento-strategico/>) individua le aree di risulta come "luogo della mobilità" (I.6.2.1 Il Parco centrale) rimandando l'approfondimento al presente progetto di riqualificazione che, quindi, non si pone in contrasto con gli indirizzi dettati dal Consiglio Comunale, ma anzi ne costituisce l'approfondimento e definizione che, ad ogni modo, ricordiamo sarà valutata dal Consiglio Comunale, organo competente per l'approvare del progetto. Ricordando che il progetto in esame non indica la direzione di marcia della nuova viabilità, si precisa che i possibili effetti e impatti derivanti dalla realizzazione della nuova viabilità, sono stati analizzati nella relazione tecnica al Capitolo 2 paragrafo c) "viabilità e sosta" e nello Studio preliminare ambientale al Capitolo 5 paragrafo 5.8 "mobilità e traffico veicolare".

- ***Le scelte di riorganizzare delle canalizzazioni del TPL non sono portate a coerenza con il Piano del Trasporto Pubblico Locale di cui il Comune di Pescara non è ancora dotato. La scelta di localizzare la nuova autostazione e la realizzazione di un asse viario interrato dai costi elevati, potrebbe non coincidere con il Piano del TPL o, peggio ancora, influenzare lo stesso a soluzioni inadeguate alle esigenze cittadine per il solo obiettivo di giustificare risorse economiche precedentemente spese.***

E' impossibile portare a coerenza le scelte effettuate in ambito del TPL con quelle di un piano che non è stato redatto; ad ogni modo le scelte progettuali in materia di mobilità sono state sottoposte ai progettisti del revisionando Piano Urbano Generale del Traffico, nell'ambito del quale verrà redatto anche il Piano del TPL che, dopo averle attentamente analizzate, le hanno condivise.

- ***Non viene citata in alcun paragrafo la previsione di realizzare o riallocazione del corridoio verde/filovia, attualmente nelle previsioni del vigente PRG, transitante all'interno dell'area di risulta.***

In linea con gli indirizzi del Documento strategico e del PUMS più volte citati che prevedono che "Tutta la dorsale della città costituita dall'asse Corso Vittorio Emanuele-Viale Marconi sarà servita da un sistema di trasporto collettivo su sede riservata o su sede segregata, comunque indipendente in modo significativo dal resto del traffico", il progetto mantiene al suo interno i percorsi ciclo pedonali del corridoio verde.

- ***In ultimo si evidenzia una carente valutazione dei riflessi sulla rete TPL della modifica dei percorsi delle linee esistenti, durante il periodo di cantiere ed in particolar modo nel momento di rifacimento dell'autostazione, di cui viene considerata alcuna ricollocazione temporanea, in virtù delle trasformazioni che verranno realizzate.***

Le soluzioni proposte per la riorganizzazione delle autostazioni sono state analizzate e condivise preventivamente anche dai I progettisti del redigendo piano del trasporto pubblico e dai gestori del trasporto pubblico locale.

Il mantenimento delle attività dell'autostazione in fase di cantiere è chiaramente previsto nello Studio preliminare ambientale ai Capitoli 3 paragrafo 3.2.1 "fase di cantiere" e 5 paragrafo 5.8 "mobilità e traffico veicolare" e nella Relazione illustrativa al Capitolo 2 paragrafo b) "gli stralci funzionali".

Si precisa che, nell'ambito della progettazione dei livelli successivi, verranno esaminate in dettaglio le interferenze tra le funzioni esistenti (terminal bus, parcheggi, viabilità) e le lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'opera, al fine di garantirne la funzionalità e la fruibilità durante la fase di realizzazione.

5. SCENARI ALTERNATIVI: *nella valutazione dei possibili scenari alternativi non viene dimostrato in alcun modo che lo scenario di progetto produca miglioramenti ambientali, rispetto alle possibili alternative. Infatti il progetto prevede una notevole riduzione della quota di verde pubblico previsto dalle vigenti NTA del Comune di Pescara (art. 37, c.8, lett. a) che passa da una superficie prevista di 103.000 mq circa (80% ST), ai 47.000 mq di progetto, con contestuale introduzione di volumetrie residenziali e commerciali non previste dallo strumento urbanistico vigente.*

Nelle conclusioni dello Studio preliminare ambientale sono sintetizzati gli effetti positivi che il progetto, scelto tra le varie ipotesi di trasformazione, determina sull'ambiente. La comparazione dei diversi scenari di riqualificazione individuati, anche dal punto di vista dei benefici ambientali, è ben evidenziata nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica al Capitolo 2 paragrafo 2.3 "illustrazione delle alternative individuate".

Il progetto prevede la realizzazione del Parco Centrale verde pubblico di estensione minima pari a 67.000 mq e la realizzazione di superfici da destinare a residenziale, commerciale, uffici e servizi al parco per un totale di 7.000 mq di superficie utile lorda.

Tale previsioni sono largamente sostenibili in quanto lo strumento urbanistico vigente è dotato di una quantità di standard pro capite pari a 25,34 mq/ab, (dall'Allegato A "Relazione tecnica e relativi allegati" del PRG vigente (delibera C.C. n.21 del 25/02/2016), superiore al minimo previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale pari a 24 mq/ab e quindi sufficienti a soddisfare l'insediamento dei nuovi abitanti e attività terziarie e alla riduzione della quantità di verde pubblico.

Si precisa che il progetto è in linea con gli obiettivi del PRG per la realizzazione di un parco pubblico e di un nodo di interscambio ferro/gomma e che le previsioni in esso contenute sono conformi alla Variante normativa del PRG proposte dalla Giunta comunale al Consiglio Comunale con Delibera n.194 del 31/03/2017.

1. il 6 Luglio 2017 la Giunta Comunale approva il "progetto preliminare" dell'area di Risulta.

Nella seduta del 6 Luglio 2017 la Giunta Comunale ha solo preso atto degli elaborati progettuali e studi specialistici necessari per l'avvio della procedura di VA relativi al progetto di fattibilità tecnica ed economica che, essendo in variante al PRG, sarà approvato dal Consiglio Comunale ai sensi dell'art. 19 del DPR n. 327/01.

2. il progetto preliminare nel nuovo codice non esiste più o meglio viene definito come "progetto di fattibilità tecnica ed economica", soprassedendo sul fatto se quel disegno che è poco più di uno zoning possa essere considerato un preliminare.. "l'ufficio tecnico comunale in questa fase ha ritenuto che le professionalità interne fossero adeguate allo sviluppo di questa prima delicatissima fase.

Il D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii. (artt. 23 c.3 e 216 c.4), fino all'entrata in vigore del decreto di definizione "dei contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali", rimanda alle disposizioni degli artt. 14-43 del DPR n.207/2010 ss.mm.ii. "Regolamento di attuazione del codice".

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esame risponde adeguatamente al livello di definizione di progetto preliminare di cui agli artt.17- 23 del Regolamento sia in termini di contenuti che di elaborati.

Si precisa che gli elaborati richiesti dalla Regione Abruzzo nella "guida per l'invio dei progetti per le valutazioni ambientali" nell'ambito di procedure di V.A. sono:

- *Progetto preliminare (relazione illustrativa; relazione tecnica; indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche preliminari; planimetria generale e schemi grafici; calcolo sommario della spesa);*
- *Studio preliminare ambiente;*
- *Altri elaborati.*

Il materiale oggetto della presente VA, di seguito elencato, è evidentemente di gran lunga più dettagliato di quello "minimo" richiesto dalla Regione Abruzzo, sia nei contenuti che nella definizione degli elaborati:

- Progetto preliminare (Cronoprogramma; relazione illustrativa; relazione tecnica; parametri progettuali; Calcolo sommario della spesa; quadro economico; relazione geologica e relative sezioni geologiche e litotecniche allegate; inquadramento territoriale; strumenti urbanistici e di tutela; stato di fatto; planimetria catastale; planimetria - opere e lavori da realizzare; schemi grafici: planimetria di progetto; schemi grafici: ipotesi di sezioni tipo;)
- Studio preliminare ambientale
- Relazione tecnica - valutazione di impatto acustico previsionale
- Analisi di rischio sito - specifica preliminare in attuazione dei criteri di cui in all. 1 al titolo V D.lgs 152/06 e s.m.i. nello stato di fatto e di progetto preliminare
- All.SIA_Sintesi rapporti di prova
- Piano di utilizzo terre e rocce da scavo nelle ipotesi progettuale preliminare.

In riferimento alle indagini *archeologiche preliminari*, si precisa che, nell'ambito della verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 D.lgs n.50/2016 ss.mm.ii., è stato inviato il progetto alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo e richiesto un parere circa l'esistenza interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione.

Si ricorda, inoltre, che nell'ambito della procedura di VAS sono stati pubblicati il Rapporto Preliminare, il Rapporto ambientale, la Sintesi non Tecnica, l'all_1_Esiti delle consultazioni avvenute in fase preliminare, l'all_2_Relazione di cantierizzazione; tali elaborati sono tutti consultabili sul sito istituzionale del comune di Pescara nella sezione "Urbanistica e Territorio/PRG e varianti" nonché sul sito della Provincia di Pescara.

Si evidenzia che l'art. 23 (Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi) c.5 bis del Codice appalti - D.lgs n. 50/2016 ss.mm.ii. precisa che:

"5-bis. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5."

- 3. *il progetto non è conforme al PRG vigente. Difatti nelle previsioni di piano del PRG vigente indicate nelle Nta relativamente all'area di risulta viene destinato almeno il 80% della S.T. a verde pubblico. Non si comprende poi nelle ipotesi presentate nella relazione del progetto, i nessi e le scelte che hanno portato ad una significativa riduzione del verde urbano, per altro in una città dove arriviamo ad appena 7mq di verde per abitante e quindi, di fatto già in deficit rispetto agli standard urbanistici.***

Si precisa che il progetto è in linea con gli obiettivi del PRG per la realizzazione di un parco pubblico e di un nodo di interscambio ferro/gomma e che le previsioni in esso contenute sono conformi alla Variante normativa del PRG proposte dalla Giunta comunale al Consiglio Comunale con Delibera n.194 del 31/03/2017.

Premesso che l'esigenza di variare parzialmente il piano regolatore secondo il meccanismo illustrato al punto precedente non è elemento che di per sé incida sulla significatività dell'impatto ambientale (peraltro sotto il profilo della variante è in corso di svolgimento la VAS), per quanto concerne il merito dell'osservazione l'area oggetto dell'intervento (sottozona B7 - PP1 di PRG) prevede la possibilità di realizzare edifici per il tempo libero e attività culturali ma non edifici privati per residenze, commercio e servizi. Il progetto in esame vi 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.

Lo strumento urbanistico generale ha una dotazione di standard urbanistici superiore ai 24 mq/ab (minimo previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) sufficienti a soddisfare l'insediamento dei nuovi abitanti e attività terziarie.

Inoltre, come meglio indicato nel rapporto ambientale redatto nell'ambito della procedura di VAS (par. 2.6 Analisi di coerenza esterna), l'intero intervento in esame è conforme alle previsioni della Variante normativa del PRG proposte dalla Giunta al Consiglio Comunale con Delibera n.194 del 31/03/2017.

Si precisa, infine, che il Parco Centrale previsto dal progetto è pari a circa, minimo, 67.000 mq e pertanto comporta una impercettibile riduzione (-0,30%) della dotazione di verde pro-capite previsto dal PRG che, ad oggi, si attesta sui 15,82 mq/ab (e non sui 7 mq/ab come dichiarato dall'osservante). Tale dato è riscontrabile dalla tabella allegata, tratta dall'Allegato A "Relazione tecnica e relativi allegati" del PRG vigente (delibera C.C. n.21 del 25/02/2016).

- 4. *Relativamente alla viabilità non vi è alcuna indicazione sulla viabilità alternativa durante la realizzazione del progetto. Non vi è alcuno studio sull'impatto del traffico durante le fasi di realizzazione ed ulteriormente aggravato dal notevole flusso di mezzi meccanici da e per l'area cantiere. Relativamente ai parcheggi non vi è alcuna indicazione di come verranno garantiti i parcheggi nel centro città durante la fase di cantiere. Relativamente al termina degli autobus non vi è alcuna indicazione sulla eventuale delocalizzazione durante le fasi di cantiere. Tutte le indagini non possono essere effettuate successivamente in quanto è possibile che non vi sia scontata una soluzione elementare.***

Nella Relazione illustrativa al capitolo 2 -paragrafo b) - "gli stralci funzionali e fruibili" e nello Studio preliminare Ambientale al capitolo 3 - paragrafo 3.2.1- "fase di cantiere" vengono analizzate le possibili criticità riscontrabili in fase di cantiere che, quindi, sono state "suddivise in stralci funzionali e fruibili delle opere previste al fine di garantire sempre, in ciascuna fase di cantiere, un livello minimo di funzionalità dell'area e della attività presenti"; relativamente all'impatto che potrebbe essere dovuto ad un notevole flusso di mezzi di cantiere, sono stati studiati percorsi privilegiati e tecniche di lavaggio dei mezzi per ridurre la possibile dispersione di polveri.

Nello Studio preliminare ambientale al Capitolo 5 - paragrafo 5.8 - "mobilità e traffico veicolare", viene approfondita l'organizzazione della mobilità e sosta in fase di cantiere.

I suddetti aspetti vengono analizzati anche nell'allegato al Rapporto Ambientale di VAS "All.2 - relazione di cantierizzazione"

5. ***Si ravvisa necessaria la procedura di VIA vista la particolare storia dell'area, degli inquinanti causati dalla vecchia destinazione d'uso ferroviaria e la nuova di parco dove migliaia di famiglie con i loro bambini presumibilmente la vivranno nella loro quotidianità. La finalità della via è in fatti quella di proteggere la salute umana e contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita. Alla luce di questo principio sarebbe irragionevole escludere questo intervento dalla procedura di VIA".***

Il Legislatore ha individuato delle precise categorie di progetti e attività che debbono essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale o a Verifica di assoggettabilità a Studio di Impatto Ambientale, per cui non sussiste una soggettività legata alla sensibilità del proponente.

Dalla natura dell'intervento dipende l'iter procedurale. L'intervento di riqualificazione dell'ex tracciato ferroviario e dell'area di risulta è inquadrato propriamente nell'elenco delle opere soggette a verifica di assoggettabilità a impatto ambientale e in particolare in all. IV alla parte II DLGS 152/06 e s.m.i, punto 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. L'elemento centrale dell'intervento non è la realizzazione di una strada urbana – che peraltro è già esistente e si inquadra nella tipologia della strada urbana di quartiere – ma la riqualificazione di un'area urbana superiore a 10 ettari.

Il Responsabile del Procedimento
ing. Giuliano Rossi