

Pescara, lì 25 Agosto 2017

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

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

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

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

Spett.le Ufficio,

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

Il Consigliere Regionale

Lorenzo Sospiri

Al Comitato VIA della Regione Abruzzo

OSSERVAZIONI TECNICHE

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

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

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

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

In particolare:

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

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



Via De Gasperi (SS 16 bis)



Via Silvio Pellico/Via Castellammare Adriatico/Tracciato Filovia

Il Consigliere Regionale
Lorenzo Sospiri

