

REGIONE ABRUZZO DIPARTIMENTO OPERE PUBBLICHE, GOVERNO DEL TERRITORIO E POLIZIONE AMBIENTALI
29 AGO. 2017
SERVIZIO VALUTAZIONI AMBIENTALI
Prot. N. 0223207/11

Al Servizio VIA Regione Abruzzo

OGGETTO: OSSERVAZIONE AL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI RISULTA DELL'EX STAZIONE FERROVIARIA DI PESCARA

La sottoscritta Erika Alessandrini, residente a Pescara in via Pisa n. 32, di professione ingegnere iscritta all'albo della Provincia di Pescara al n. 1608, nonché Consigliere comunale della città di Pescara propone al Comitato V.I.A. la seguente osservazione inerente la procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. del progetto di riqualificazione dell'area di risulta di Pescara.

### OSSERVAZIONE

**PREMESSA.** La scrivente ha un interesse diretto, legittimo e qualificato, essendo residente in via Pisa n. 32, in un immobile ubicato sul bordo del perimetro dell'area di risulta.

**DESCRIZIONE INTERVENTO:** Riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria attraverso la realizzazione del "Parco Centrale", la riorganizzazione della sosta, dei terminal bus e della viabilità carrabile e ciclo/pedonale, nonché la realizzazione di due edifici privati di ridefinizione del tessuto urbano ai margini dell'intervento.

**PROCEDIMENTO:** verifica di assoggettabilità a V.I.A. rif. Art. 19 del D.Lgs 152/06. Categoria degli allegati III e IV: pt.7 lett. b) All. IV D. Lgs 152/2006 e smi.

### **TEMI OSSERVATI**

#### **PROCEDIMENTO**

In fase preliminare 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 V.I.A.** in quanto rientrante nella fattispecie dell'all. III:

Lettera af-bis) Strade urbane di scorrimento.

*(lettera così sostituita dall'art. 22 del d.lgs. n. 104 del 2017)*

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 "Nuovo codice della strada", decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni): "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."

Verificando le sezioni progettuali emerge chiaramente la presenza di n. 2 corsie interrato 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 di seguito riportata, 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.



<http://versopescara2027.comune.pescara.it/wp-content/uploads/2017/06/Planimetria-Flaiano.jpg>

Quanto sopra anche in considerazione delle previsioni del documento di indirizzi #versopescara2027, approvato dal Consiglio comunale di Pescara con atto n. 26 del 20.02.2017 di cui si riporta di seguito un estratto relativo al tema infrastrutturale viario:

- **la strada denominata “pedecollinare”** che dal confine nord permetterà l’accesso alla zona di Portanuova fino a congiungersi con la strada “pendolo” all’altezza di via Enzo Tortora. Tale viabilità interessa le strade di via dell’Emigrante, via Caravaggio, via Leonardo da Vinci, via del Santuario, via Enzo Ferrari, via Forca di Penne, via Gran Sasso – via Forca di Penne, intercetta il “Ponte Nuovo”, in corso di realizzazione, e prosegue verso sud lungo via Saline-via Lago di Campotosto, via Lago di Campotosto per poi proseguire in direzione sud su via Alento ed in direzione ovest su via Alessandro Volta fino a congiungersi su via Enzo Tortora alla “strada pendolo”.

#### DOCUMENTAZIONE

In riferimento alla documentazione progettuale si evidenzia che il D.Lgs 50/2016 all’art. 23 c. 6 prevede che:

Il progetto di fattibilità è redatto sulla base dell’avvenuto svolgimento di indagini geologiche, idrogeologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche, sismiche, storiche, paesaggistiche ed urbanistiche, di **verifiche preventive dell’interesse archeologico**, di studi preliminari sull’impatto ambientale e evidenzia, con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia; deve, altresì, ricomprendere le valutazioni ovvero le **eventuali diagnosi energetiche dell’opera in progetto**, con riferimento al **contenimento dei consumi energetici e alle eventuali misure per la produzione e il recupero di energia anche con riferimento all’impatto sul piano economico-finanziario dell’opera**; indica, inoltre, le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali, le **esigenze di compensazioni e di mitigazione dell’impatto ambientale, nonché i limiti di spesa**, calcolati secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 3, dell’infrastruttura da realizzare ad un livello tale da consentire, già in sede di approvazione del progetto medesimo, salvo circostanze imprevedibili, l’individuazione della localizzazione o del tracciato dell’infrastruttura nonché delle opere compensative o di mitigazione dell’impatto ambientale e sociale necessarie.

E’ evidente, dalla visione degli elaborati progettuali, che non sono state trattate in alcun modo specifiche tematiche progettuali di carattere prettamente ambientale, indicate dalla normativa, ed in particolare mancano:

1. **verifiche preventive dell’interesse archeologico**
2. **diagnosi energetiche dell’opera in progetto**
3. **opere compensative o di mitigazione dell’impatto ambientale e sociale necessarie**

## RIFIUTI

Non risultano approfonditamente analizzate le procedure di **stoccaggio temporaneo delle terre** da scavo e la loro caratterizzazione, oltre che la **movimentazione del terreno** stesso e 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 con riflessi economici non valutati che potrebbero pregiudicare la fattibilità dell'intervento ed una rapida conclusione delle lavorazioni di cantiere.

## VIABILITA' E TRASPORTO PUBBLICO

Il progetto si pone in contrasto con il documento programmatico strategico sopra richiamato, in quanto lo stesso ha funzioni di indirizzo per il redigendo PUMS del Comune di Pescara nel quale l'asse viario nord-sud denominato "strada pedecollinare" non interferisce con l'asse a scorrimento lento tangente il quadrilatero centrale di via 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 del traffico veicolare non ancora stimati e valutati, sia in termini quantitativi che di possibili effetti.

Le scelte di riorganizzazione 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.

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

In ultimo si evidenzia una carente valutazione dei riflessi sulla rete del 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 non viene considerata alcuna rilocalizzazione temporanea, in virtù delle trasformazioni che verranno realizzate.

## 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.

## CONCLUSIONE

Per tutto quanto sopra esposto si chiede di assoggettare a VIA il progetto di riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Enke Albi", is written in a cursive style.