

**Berardi Agostino Francesco**  
Via Armando Diaz 7  
67100 L'AQUILA

-----  
Tel. 3358123311  
agos-berardi@hotmail.it

Firmato da:  
BERARDI AGOSTINO FRANCESCO  
Motivo:  
invio PEC

Data: 16/02/2017 20:38:15

PEC [dpc002@pec.regione.abruzzo.it](mailto:dpc002@pec.regione.abruzzo.it)



L'Aquila 16.02.2017

Spettabile  
**REGIONE ABRUZZO**  
Servizio tutela, Valorizzazione del Paesaggio  
e Valutazioni ambientali  
**Ufficio valutazione impatto ambientale**  
Via Leonardo da Vinci 6  
67100 L'AQUILA

Oggetto: progetto dei lavori di collegamento tra la S.S.80 in località Coppito con la S.S.17 in località Centi Colella. OSSERVAZIONI.

Con annuncio sul quotidiano "IL CENTRO" del 22/12/2016, l'ANAS comunica di aver richiesto alla regione Abruzzo il parere VIA per l'opera descritta in oggetto e di averne depositato il progetto per consentire l'esame anche a privati cittadini.

Il sottoscritto Agostino Francesco Berardi è proprietario in unione con altri familiari e confinanti vari di terreni di cui al foglio 62 del Comune di L'Aquila inseriti come lotto "D/CM 8" nel "Planivolumetrico di coordinamento in località Lenze di Coppito", adiacenti il tracciato di Via Capitignano, a suo tempo occupato dal sedime della dismessa ferrovia L'Aquila-Capitignano interessato dall'opera in oggetto.

Con giudizio n.2333 del 14-01-2014 il Comitato CCR-VIA esprimeva il seguente parere:

*"Rinvio a procedura V.I.A. per le motivazioni seguenti:*

- 1. L'impatto in fase di cantiere sulla biodiversità, sull'avifauna e sugli aspetti archeologici nell'area circostante il Lago di Vetoio, in relazione alle emissioni acustiche ed in atmosfera.*
- 2. La relazione tra la falda rinvenuta nei piezometri e le sorgenti del Vetoio-Boschetto.*
- 3. Le interferenze con le attività dell'Azienda Sanitaria locale con la quale non risulta sia stato definito un atto convenzionale riguardante le conseguenze degli interventi previsti.*
- 4. Gli adeguamenti funzionali della parte nord-ovest dell'opera viaria al fine di renderla compatibile con l'assetto urbanistico vigente."*

Ad un primo esame non sembra che l'attuale progetto possa aver chiarito i suddetti dubbi.

Per i primi 2 punti del parere 2333/14 di carattere ambientale lo scrivente esprime perplessità sulla gestione delle rocce e terre da scavo.

In particolare, leggendo la relazione del piano P.U.T. prodotta dall'ANAS, i terreni e le rocce da scavo saranno accantonati per diversi anni su terreni adiacenti l'opera nonostante le analisi eseguite su campioni di suolo prelevati abbiano evidenziato la presenza di contaminazione da zinco che, in base alla stessa relazione, andrebbero trattati come rifiuto speciale.

Non entro nel merito del 3° punto del parere 2333/14 sulle interferenze con la normale attività ospedaliera probabilmente non trascurabili per quanto attiene l'accesso alla struttura dalla S.S.80 durante l'esecuzione dei lavori.

Venendo al punto 4, ovvero la "compatibilità con l'assetto urbanistico vigente" che mi riguarda da vicino come comproprietario di aree edificabili, le perplessità sono tangibili.

In pratica, le criticità presenti nei precedenti elaborati di progetto presentato nel 2013, evidenziate nelle precedenti osservazioni, sono rimaste inascoltate.

Il progetto ANAS continua a prevedere una strada extraurbana di tipo C/2 in ambito cittadino, costruita su rilevato, con cunette laterali e quant'altro necessario, senza accessi pedonali con l'aggravante della fascia di rispetto stradale, non edificabile, prevista dal Codice della Strada che modifica in negativo i parametri urbanistici dei lotti edificatori adiacenti.

In base all'art.7 delle norme a corredo del "Planivolumetrico di coordinamento della località Lenze di Coppito", il *"comune si obbliga alla realizzazione di tutte le opere di propria competenza compresa la realizzazione della nuova viabilità lungo la ex ferrovia L'Aquila -Capitignano, della nuova penetrazione prevista in variante all'originario planivolumetrico costituita dal viale a doppio senso di marcia costeggiato da parcheggi pubblici"*.

I fatti stanno smentendo l'enunciato del suddetto articolo 7 del Piano Urbanistico.

La strada lungo la ex ferrovia la realizza l'ANAS.

Le istanze finora presentate al Comune di L'Aquila per ottenere il rilascio del Permesso di costruire sono state regolarmente respinte privilegiando il suddetto progetto ANAS che prevede il raddoppio della Strada Statale 80.

Per ovviare al problema sono state già suggerite diverse ipotesi, già descritte nella precedente lettera datata 07.09.2013 che il sottoscritto conferma.

Una, la più semplice, consiste nel declassamento del tratto di strada in questione dal tipo C a urbano, con possibilità di accessi a raso.

Il percorso della ex ferrovia è, infatti, la prosecuzione di Viale delle Fiamme Gialle che, ormai, in corrispondenza della Caserma della Guardia di Finanza è divenuta una strada con numerosi accessi a viabilità secondarie.

Per motivi di sicurezza, nel tratto davanti gli accessi della Caserma, è stato apposto limite di velocità di 30 Km/h aumentato a 50 Km/h davanti il parcheggio ad uso della stessa Caserma, ma nei giorni interessati da cerimonie la stessa percorribilità è fortemente compromessa da una forte affluenza di pubblico con presenza di numerosi veicoli parcheggiati.

Non è chiaro, quindi, il motivo che impone di classificare come extraurbano un tratto stradale che, provenendo da una viabilità fortemente rallentata, prosegue attraversando un ambito cittadino.

Altre proposte suggeriscono di realizzare strade complanari che però avrebbero bisogno di accessi al momento non previsti in progetto.

Nella tavola di progetto n. P00PS00TRAPP02 la stessa ANAS formula una ipotesi di viabilità a servizio del Piano Urbanistico di Lenze di Coppito, ma tale proposta non trova riscontri in altri elaborati come, ad esempio, la tavola degli espropri nè l'Ente sembra propenso alla realizzazione.

In pratica, l'ANAS si sostituirebbe al Comune nella progettazione urbanistica inducendo a credere, in un esame superficiale, di aver risolto ogni questione.

Purtroppo, duole constatare che ogni proposta progettuale che interferisce con il piano urbanistico di Lenze di Coppito abbia la conseguenza che, modificando sia la parte grafica del Piano approvato che gli indici e gli standard urbanistici inseriti nella relazione che costituisce parte integrante al Piano di Lenze di Coppito (non allegati al progetto ANAS in esame da codesta Commissione V.I.A.), possa configurare una "Variante di Piano regolatore" che, non approvata, sancisce la nullità dell'attuale strumento urbanistico.

Occorre inoltre ricordare che, con l'abolizione delle Province, decisa dal Governo Renzi, la competenza di controllo urbanistico delegata alle stesse Province, dovrebbe passare alle Regioni, ma al momento non è dato conoscere i tempi e le modalità con cui un simile servizio possa essere ripristinato, compromettendo, nei fatti, l'esito di ogni pratica urbanistica.

E' chiaro che una tale opera pubblica debba essere prioritaria rispetto all'interesse privato, ma è stridente la circostanza che da un lato si compromette a tempo indeterminato l'uso urbanistico del suolo da parte di privati e poi, al momento di riscuotere imposte sulla proprietà si rivendichi un'imposizione che tiene conto del maggiore valore che viene attribuito a terreni ritenuti edificabili in quanto evidenziati come tali nel piano regolatore, come purtroppo previsto dalle recenti disposizioni normative.

La mancanza di uno strumento urbanistico in corso di validità, rende non utilizzabili i terreni inseriti nel piano di Lenze di Coppito ed i terreni adiacenti l'opera subiscono l'ulteriore penalizzazione per

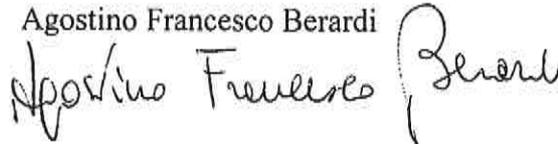
essere utilizzati come stoccaggio temporaneo delle terre da scavo durante l'esecuzione dei lavori, senza certezza del ripristino dello stato attuale ad opera realizzata.

Non ultima l'osservazione sull'incapienza dello stanziamento di risorse da destinare ad indennizzo per espropriazione, ovvero apposizione di vincoli, di terreni aventi natura edificatoria, diversamente considerati invece di natura agricola.

Confermando integralmente tutte le osservazioni contenute nella precedente lettera del 7.09.2013, il sottoscritto confida che le osservazioni di cui sopra possano essere prese in considerazione concordando con l'ANAS soluzioni tecniche che portino alla realizzazione di un'opera indispensabile per la città ma senza produrre stravolgimento del territorio e del paesaggio.

Con ossequio.

Agostino Francesco Berardi

A handwritten signature in black ink that reads "Agostino Francesco Berardi". The signature is written in a cursive style with a large, stylized initial "B" at the end.

Allegata precedente lettera con osservazioni del 7.09.2013.

ALLEGATO

Berardi Agostino Francesco  
via Diaz n. 7  
67100 L'AQUILA  
Tel 3358123311

Agos-berardi@hotmail.it

L'Aquila, li 7.9.2013

REGIONE ABRUZZO  
Direzione Affari della Presidenza,  
Valutazioni Ambientali  
Trasmissione al sito web  
<http://ambiente.regione.abruzzo.it/>.

Oggetto: progetto dei lavori di collegamento tra la S.S. 80 in località Coppito con la S.S. 17 in località Centi Colella. Avviso BURA n. 27 del 24.7.2013 - OSSERVAZIONI.

Berardi Agostino Francesco è proprietario in comunione con altri familiari, dei terreni di cui al Fl. 62 del Comune di L'Aquila, particelle nn. 1743 e 1744, incluse nel progetto di realizzazione delle opere di cui sopra, d'iniziativa ANAS, per le quali è stata chiesta la valutazione d'impatto ambientale.

L'esponente ha già rivolto osservazioni al progetto ai sensi dell'Art. 11 DPR n° 327/2001, con le quali ha sollevato questione di incompatibilità dell'opera con il tessuto urbano, particolarmente con gli strumenti urbanistici adottati per la zona attraversata dalla strada.

Già ha avuto modo di constatare che l'area di sua proprietà verrebbe coinvolta pesantemente, con perdite notevoli di edificabilità del suolo, pur presente secondo le attuali previsioni urbanistiche. Infatti, non solo si prevede l'esproprio di una ampia fascia di terreno lungo il tracciato ma sono imposti vincoli di rispetto stradale propri di una strada classificata C2. Ciò implica l'obbligo dei confinanti di arretrare di non meno 10 mt. gli eventuali insediamenti, con perdita di cubatura dell'edificio realizzabile con stravolgimento degli standard urbanistici. La classifica C2, comporta che la strada sia a due corsie di marcia, larghe mt. 3,50, con banchine laterali ciascuna di almeno mt. 1,25. Ciò significa che il tracciato occuperebbe la larghezza di mt. 9,50.

Appare irrazionale, perché neppure computato ai fini dell'esproprio, il fatto che la sede verrebbe anche sopraelevata, rispetto al piano di campagna, di oltre due metri, con formazione di un rilevato e relative scarpate, presumibilmente con terreno di riporto, non

con opere di contenimento armate, della larghezza, al piè delle stesse, non inferiore a mt. 2,0; ciò comporta che, non essendo previsto l'esproprio di tale ulteriore spazio, l'esponente verrebbe gravato delle eventuali manutenzioni nonché dal vincolo gravoso, di arretrare ancor più l'edificio, dato che il confine legale della strada viene assunto al piede della scarpata, con maggiore stravolgimento degli standard urbanistici in vigore.

La scelta di realizzare un tronco viario di tipo C2, in un contesto territoriale ad alta espansione urbana, che collega, o prosegua, il tracciato di altre strade aventi caratteristiche inferiori, non appare appropriata; seppur asseritamente operata nell'intento di salvaguardare le attuali previsioni urbanistiche del Piano d'area direzionale/commerciale (D/CM) tipo 8, denominato "Lenze di Coppito", finisce per comprometterne l'attuazione, o pregiudica la parte sinora attuata. Inoltre, l'opera che assuma classificata di strada di tipo C2, comporta inaccessibilità ai lotti, con inevitabile aggiuntivi lavori per la realizzazione di strade di servizio (incremento di costi di costruzione e di manutenzione) essendo precluso il transito pedonale, dall'uno dall'altro lato; in definitiva il progetto ANAS appare non conciliarsi con le previsioni urbanistiche in essere.

Non possono infine trascurarsi i disservizi che, almeno in fase di realizzazione, riverranno dalla realizzazione del tratto "Ospedale S. Salvatore" - "padiglioni universitari", i cui flussi in entrata e uscita, già intasati, per un tempo più o meno lungo, diverranno veramente problematici, salvo a realizzare, contestualmente, costosa viabilità provvisoria.

Quanto al tratto di strada che fiancheggia l'area protetta di "parco di Vetoio", compresa fra il fiume Aterno, l'ospedale S. Salvatore ed il lago Vetoio, l'eventuale impedimento dell'accesso a pedoni, pregiudicherebbe inesorabilmente lo sviluppo del comprensorio naturale già in atto; anche l'edificio del molino ad acqua di Vetoio, di recente restaurato con cospicua spesa pubblica, sottoposto a vincolo storico monumentale, diverrebbe difficilmente fruibile perchè tagliato fuori da possibili flussi di utenti.

L'ipotesi che lo scrivente prospetta, parzialmente risolutiva delle accennate problematiche, consiste, in primo luogo, di declassificare l'arteria in modo da renderla compatibile con la attuale realtà urbana dell'area; in secondo luogo, ove non altrimenti possibile, di prevedere una affiancata viabilità locale complanare, a recupero della superficie riveniente dalla diversa classifica; il tutto da realizzare a livello del piano di campagna e senza necessità di opere per i rilevati.

Confida che le osservazioni di cui sopra vengano prese in considerazione concordando con ANAS soluzioni tecniche che portino alla realizzazione di un opera, di cui la città abbisogna, senza però che si produca stravolgimento del territorio e del paesaggio.

Con osservanza.

Berardi Agostino Francesco

Anche per conto ed interesse dei:

- a) Comproprietari delle particelle sopra indicate;
- b) Frezza Giorgio e suoi familiari, proprietari di particelle di terreno adiacenti;
- c) Soc. Tre Esse S.a.s., proprietaria di particelle di terreno anch'esse adiacenti.



