



COMUNE DI PESCARA

ORIGINALE

ATTO DI DETERMINAZIONE

Numero del Registro settoriale delle determinazioni: **90** del 25 luglio 2017
Numero del Registro generale delle determinazioni: **2709**

Oggetto: PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI RISULTA FERROVIARIA IN VARIANTE AL P.R.G. - PROCEDURA EX ART.13 DEL TU AMBIENTE. CONCLUSIONE DELLA CONSULTAZIONE PRELIMINARE DI CUI ALL'ART.13, COMMI 1 E 2. STESURA DEL RAPPORTO AMBIENTALE (COMMI 3 E 4)

Centro di Responsabilità: **BG ECOLE EN**

Responsabile del Settore: **Tommaso Vespasiano**



IL DIRIGENTE

Premesso che:

- per effetto di quanto deliberato con atto della Giunta Comunale n. 324 del 19.05.2016 avente per oggetto "Riorganizzazione dell'assetto organizzativo. Approvazione della nuova macrostruttura e relative declaratorie" il Servizio Geologia, Siti Contaminati, VAS e BB.AA. coadiuva il Dirigente nella sua veste di Autorità Competente per le procedure di Verifica di Assoggettabilità a VAS e di VAS di competenza comunale di cui agli artt. 12 e seguenti del D.Lgs. 152/2006 e ss. mm. e ii (TU Ambiente);
- con nota del 18/11/2016, acquisita con prot. n. 288991 del 22/11/2016, il dirigente del Dipartimento Tecnico - Settore LL.PP, Progettazione Strategica, Mobilità, Verde, Ing. Giuliano Rossi (Proponente per l'Amministrazione comunale), nell'ambito della procedura di cui all'art.13 del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss. mm. e ii., ha trasmesso il *Rapporto Preliminare con allegata relazione illustrativa* relativi al "Progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria" in variante al PRG, intesa ad attivare la consultazione prevista dai comma 1 e 2 del citato art.13 del D.Lgs. 152/2006;
- in collaborazione con l'Autorità Procedente, il Dipartimento Tecnico - Settore LL.PP, Progettazione Strategica, Mobilità, Verde per conto dell'Amministrazione di questo comune, sono stati individuati i soggetti competenti in materia ambientale;
- il Progetto in questione costituisce variante al PRG vigente per procedura di realizzazione e funzioni previste: in particolare, se lo strumento urbanistico prevede come strumento attuativo il piano particolareggiato "Polo centrale - PP1" (art. 37 delle NTA di PRG, sottozona B7) attraversato dal "corridoio verde", nel caso in esame si procede con l'approvazione di uno specifico progetto di opera pubblica che sarà realizzata e gestita da un soggetto privato, individuato attraverso la procedura di un appalto in concessione di lavori (art. 164 e seguenti del D.lgs n.50/16)

Visto il D.Lgs. 152/2006 e ss. mm. e ii. concernente le norme in materia ambientale, che reca, nella parte seconda, le disposizioni relative alla procedura di VAS, in recepimento della direttiva comunitaria 2001/42/CE

Considerato che:

- la riqualificazione delle aree di risulta lasciate libere dallo smantellamento degli impianti della vecchia stazione ferroviaria è considerata dall'Amministrazione Comunale strategica per la crescita e lo sviluppo della città nei suoi aspetti urbanistico, sociale ed economico;
- come si evince anche dal rapporto preliminare esibito agli atti, l'intervento di riqualificazione dell'area, pur comportando variante al Piano Regolatore Generale, non modifica gli obiettivi fissati dal piano stesso,
- Sulla base del rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il dirigente del Dipartimento Tecnico - Settore LL.PP, Progettazione Strategica, Mobilità, Verde, Ing. Giuliano Rossi, in qualità di autorità procedente, è entrata in consultazione con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale;
- *Il Rapporto Preliminare con allegata relazione illustrativa*, documento di scoping, è stato sottoposto alla procedura di consultazione ai sensi dell'art. 13 comma 1 del Codice dell'Ambiente, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale;

Preso atto che:

- il "*Rapporto Preliminare con allegata relazione illustrativa*" relativo alla << "Progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria" in variante al PRG >>, redatto ai sensi dell'art. 13 comma 1 del Codice dell'Ambiente, comprendente una descrizione dell'intervento e le informazioni e i dati necessari alla verifica dei possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione della variante

al piano, è stato trasmesso con nota Prot. PEC n. 164373 del 05/12/2016 ai soggetti competenti in materia ambientale per l'acquisizione dei relativi specifici contributi;

- con successiva nota PEC n. 174744 del 28/12/2016 è stata disposta la proroga *al 31 gennaio 2017* del termine per l'acquisizione dei predetti specifici contributi da parte dei soggetti competenti in materia ambientale;
- i soggetti competenti in materia ambientale, individuati in collaborazione con l'Autorità Procedente e coinvolti ai sensi dell'art. 13, comma 1 del Codice dell'Ambiente, sono:
 - MiBACT Segretariato Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici
 - Soprintendenza Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo
 - Provincia di Pescara Settore IV - Politiche Ambientali, Energetiche e Genio Civile - Trasporti - Servizio Pianificazione Territoriale e Ambientale
 - ARTA Abruzzo Sede Centrale Gruppo di Lavoro VAS
 - Regione Abruzzo DPH – Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio – Servizio Governo del Territorio, Beni Ambientali, Aree Protette e Paesaggio – Ufficio Beni Ambientali e Paesaggio, Conservazione della Natura
 - Regione Abruzzo – DPC Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali
 - Servizio Valutazione Ambientale
 - Servizio Genio Civile Pescara
 - Servizio Risorse del Territorio e Attività Estrattive
 - Servizio Gestione e Qualità delle Acque
 - Servizio Politica Energetica, Qualità dell'Aria e SINA
 - Servizio Gestione dei Rifiuti
 - Servizio Difesa del Suolo
 - Servizio Prevenzione dei Rischi di PC
 - Servizio di Programmazione Attività di PC
 - Regione Abruzzo DPE - Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica
 - Servizio Pianificazione e Programmazione dei Trasporti , Piano Regionale Sicurezza Stradale
 - Servizio Reti Ferroviarie, Viabilità e Impianti Fissi
 - Autorità dei Bacini di rilievo regionale d'Abruzzo
 - Direzione ASL Pescara - Dipartimento di Prevenzione - Ufficio Igiene Epidemiologia e Sanità Pubblica
 - Enti d'Ambito Abruzzesi per il Servizio Idrico Integrato - ERSI
 - ACA Spa - Azienda Comprensoriale Acquedottistica - Direzione Tecnica
 - Città di Pescara - Dipartimento Tecnico - Settore Programmazione del Territorio
 - Rete Ferroviaria Italiana - RFI
 - Ferrovie dello Stato Italiane
 - T.U.A. Società Unica Abruzzese di Trasporti S.p.A.
 - ENAV S.p.A.
 - ENAC S.p.A.

Preso atto che sono pervenuti i seguenti pareri

- **R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana - il Responsabile della Direzione Territoriale Produzione Ancona - S.O. Ingegneria - Stefano Morellina**, con nota acquisita al protocollo PEC n. 2313 del 11/01/2017, << *Esprime parere favorevole di massima all'ipotesi progettuale* >> e ancora: << *Il parere definitivo sarà espresso a seguito del ricevimento di un progetto di maggior dettaglio, per il quale si resta disponibili a una collaborazione finalizzata alla definizione degli aspetti riguardanti i nodi di scambio tra la stazione ferroviaria, il terminal degli autobus extraurbani e il nuovo parcheggio interrato. Questa Direzione condividendo le linee*

progettuali e la volontà di codesta Amministrazione Comunale di riqualificare una parte strategica della città, ritiene coerente estendere l'ambito progettuale anche al fabbricato viaggiatori di stazione, proponendo una sinergia tra gli Enti, rivolta alla sua rigenerazione e valorizzazione. Una stazione non più concepita come mero luogo di transito, arrivo e partenza dei viaggiatori, e quindi area di esclusiva pertinenza ferroviaria, ma aperta alla città circostante, polo di attrazione urbana, sempre di più con valenza culturale e commerciale, centro di servizi, luogo d'incontro, scambio e relazione per tutti i cittadini, e non relegato a solo punto cardine della mobilità collettiva.>>

- Il Dirigente Medico della Direzione ASL Pescara - Dipartimento di Prevenzione - Ufficio Igiene Epidemiologia e Sanità Pubblica - Dott.ssa Adelina Stella, con nota n. 1614 /DP del 31/01/2017, acquisito agli atti in data 02/02/2017 con protocollo PEC n. 12574, ha trasmesso una ampia relazione con cui premette: <<Si prende atto delle determinazioni in itinere riguardanti l'istruttoria relativa allo stato di contaminazione del sito e, nel rinviare le valutazioni di competenza alle specifiche fasi di tale istruttoria, si sottolinea che la conclusione della stessa e l'adozione di eventuali misure che si renderanno necessarie per assicurare la piena tutela della salute pubblica sono da considerarsi propedeutiche all'attuazione degli interventi di progetto>>.

Formula le seguenti osservazioni: <<Visti gli interventi di massima proposti, in considerazione dell'ubicazione dell'area d'intervento, si ritiene che le criticità sanitarie, potranno verificarsi maggiormente nella fase di realizzazione degli interventi (cantierizzazione) a motivo dell'estensione dell'area d'interesse, dell'importanza delle operazioni di scavo e movimentazione terra previsti e della prevedibile lunga persistenza del cantiere. D'altra parte, a conclusione dei lavori, sono prevedibili impatti positivi per la cittadinanza fermo restando la necessità di assicurare un'adeguata gestione/manutenzione delle opere che saranno state realizzate.

FASE DI CANTIERIZZAZIONE

Impatti direttamente prodotti dalle attività svolte nell'interno dell'area di cantiere

Emissioni in atmosfera e rumore prodotti dal funzionamento dei motori delle macchine operatrici, dei veicoli leggeri e pesanti che a qualunque titolo percorreranno le aree di cantiere, di apparecchi e attrezzature (saldatrici, compressori, ecc.) in uso fino a completamento dei lavori di progetto.

Rumore, vibrazioni, prodotte dalle attività svolte con particolare riguardo alle operazioni di trasporto materiali, di scavo, di movimento terra, operazione di rimozione dell'attuale pavimentazione, ecc.

Rumore antropico.

Sollevamento e dispersione di polveri a seguito di allestimento aree di cantiere, movimentazione e deposito di materiale sciolto in cumuli (sia di rifiuto sia da costruzione) e ai movimenti di terra; a tal proposito va sottolineato il potenziale trasporto di polveri e terriccio su pubblica via ed in aree limitrofe a quelle di cantiere ad opera delle ruote sporche di terriccio o fango dei mezzi in uscita nonché a causa del trasporto eolico.

Impaludamenti a ristagni di acque (meteoriche, di dilavamento, provenienti da lavori di escavazione o da ciclo produttivo, dal lavaggio di veicoli e macchinari, ecc) che, soprattutto nei periodi primaverili/estivi potrebbero costituire ambienti favorevoli alla proliferazione di insetti.

Impatti indiretti causati dalla inevitabile interferenza del cantiere con la viabilità ordinaria esistente nelle aree prossime allo stesso con potenziali ripercussioni sul traffico cittadino.

L'allestimento del cantiere inevitabilmente comporterà la mancata disponibilità, seppur temporanea, di un considerevole numero di parcheggi. Tale circostanza comporterebbe un allungamento dei percorsi dei conducenti in cerca di parcheggi alternativi vista la scarsa disponibilità in città di altri parcheggi di notevoli dimensioni.

Oltre a ciò il prevedibile alto flusso di veicoli connessi alle attività di cantiere, i possibili sbarramenti di strade limitrofe difficilmente potranno evitare intralci/deviazioni/rallentamenti del traffico nelle vie collegate all'area d'intervento con potenziali ripercussioni su tutta la viabilità cittadina. Ciò potrebbe comportare, oltre ai disagi del traffico, un incremento di inquinanti e peggioramento della qualità dell'aria.

Per quanto sopra nella costruzione del Rapporto Ambientale dovrebbe essere prevista una relazione descrittiva della cantierizzazione contenente l'indicazione

- della durata prevedibile del cantiere (in termini di anni)
- delle fasi operative previste e relativa durata.

Per ogni fase operativa dovrebbero essere stimati in via previsionale gli impatti sopra descritti, quanto necessario per la mitigazione degli stessi e le procedure di salvaguardia previste volte a contenere al massimo i possibili fattori di disagio alla popolazione.

In riferimento alle potenziali interferenze del cantiere con la viabilità ordinaria della città, nel rapporto ambientale dovrebbe essere valutata l'opportunità che l'Amministrazione comunale preveda un'integrazione al Piano Traffico della città riguardante l'area cittadina interessata e per tutto il tempo della durata del cantiere.

In riferimento alla cantierizzazione sarebbe auspicabile che, nella fase esecutiva degli interventi, sia approntato un apposito calendario dei lavori da rendere noto ai cittadini.

FASE DI ESERCIZIO (completamento interventi di progetto)

Si prende atto degli obiettivi descritti nella relazione tecnico illustrativa circa i benefici delle opere di riqualificazione dell'area per l'intera cittadinanza.

Affinché tali obiettivi siano effettivamente raggiunti e conservati nel tempo sarà comunque necessario una pianificazione delle procedure di gestione e manutenzione delle opere che saranno realizzate con particolare riguardo alle strutture interrato, ai silos parcheggi e al parco urbano.

Tale ultimo elemento, tanto benefico per la vita di una città, potrebbe rivelarsi una fonte di criticità in caso di inadeguata manutenzione delle aree a prato, dei cespugli, delle piante ad alto fusto e della pulizia dei percorsi interni. Infatti uno stato di incuria, l'abnorme proliferazione di alcuni animali normalmente presenti in ampie aree verdi (animali randagi, rettili, roditori, ecc), l'eventuale abbandono di rifiuti, ecc. potrebbero essere causa di disagi per la popolazione delle aree perimetrali al parco.

Pertanto il rapporto ambientale, per il lungo termine successivo alla fase di completamento delle opere, dovrebbero essere indicate le procedure di massima previste per la manutenzione e gestione delle aree pubbliche. In particolare le procedure da attivare al fine di:

- garantire condizioni igienico-sanitarie adeguate negli ambienti interrati frequentati da persone (parcheggi, banchine di sosta per passeggeri nei terminal degli autobus extraurbani, ecc)
- garantire un'adeguata manutenzione del parco urbano a tutela della popolazione dai disagi derivati dall'eventuale incuria.

Oltre a quanto sopra è auspicabile che nel Rapporto ambientale sia evidenziata l'attenzione che si intende prestare per il massimo utilizzo possibile di fonti rinnovabili per il riscaldamento/raffrescamento degli ambienti chiusi e la produzione di energia elettrica per tutti gli usi prevedibili negli ambienti sia chiusi che aperti.>>

- **Il Dirigente della Regione Abruzzo - Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali - Servizio Prevenzione dei Rischi di Protezione Civile**, con nota n. 0121819/16/DPC029 del 16/12/2016, acquisita agli atti con prot. PEC n. 170450 del 17/12/2016, ha inviato una *comunicazione* in cui, pur rilevando di non avere <<competenze dirette in merito all'espressione di pareri, verifiche e/o partecipazioni a conferenze di servizi in tema di valutazioni di carattere ambientale (VAS, VIA etc.) o ad altri procedimenti relativi alla pianificazione urbanistica e territoriale>>, pone in evidenza <<l'obbligo imposto dall'art.5 della legge regionale n. 28 del 11.08.2011 per il quale *"L'adozione di nuovi strumenti urbanistici generali, o di loro varianti generali, è preceduta dalla validazione regionale dello studio di micro zonazione sismica e dell'adozione della carta delle microaree a comportamento sismico omogeneo, da allegare alla richiesta di parere di cui all'art.89 del D.P.R. n. 380/2001"*. E ancora: <<inoltre , per quanto attiene alla pianificazione di protezione civile, si ricorda che la medesima L.R. 28/2011, impone l'obbligo di recepimento dei contenuti strutturali del Piano Comunale d'Emergenza (aree di attesa, ammassamento, ricovero, vie di fuga, edifici "strategici", sedi COM, COC etc...) negli strumenti urbanistici vigenti o in corso di variazione (art.5 comma 8). Infine, si sottolinea che per tali materie questo Servizio regionale mantiene le competenze di organo di indirizzo, di informazione e consultazione nella fase di elaborazione degli studi di MZS e dei Piani di Emergenza Comunali, mentre la citata LR 28/2011 pone a carico dei Comuni gli obblighi di recepimento degli stessi nei propri piani urbanistici e/o di settore.>>

- Il **Dirigente della Regione Abruzzo - Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali - Servizio Gestione e Qualità delle Acque**, con nota n. 6882 del 13/01/2017, acquisita agli atti con prot. PEC n. 4646 del 13/01/2017, comunica <<che non si rilevano ulteriori elementi di conoscenza e di supporto che possano essere utili per l'individuazione delle criticità e per l'analisi degli effetti sulla componente ambientale Acqua.>>. E ancora: <<Si precisa, con riferimento all'analisi della Pianificazione Regionale, che l'ultima versione del Piano di Tutela delle Acque regionale è stata approvata con Deliberazione di Consiglio Regionale d'Abruzzo n. 51/9 del 16/12/2015, e risulta disponibile all'indirizzo <http://www.regione.abruzzo.it/pianoTutelaacque/>.>>

- Il **Direttore Generale dell'ARTA Abruzzo**, con nota n. 1496 del 01/02/2017, acquisito agli atti con prot. PEC n. 12904 del 01/02/2017, ha trasmesso le proprie valutazioni contenute in una allegata relazione tecnica con cui si rileva che:

<<Il rapporto preliminare analizza quattro diverse alternative, individuando quella che, sulla base delle considerazioni logistiche, urbanistiche, sociali, e di mercato illustrate nel documento, dovrebbe costituire la scelta migliore, mentre non tratta i contenuti e gli aspetti relativi ai possibili impatti significativi, alle misure di compensazione e mitigazione, alla descrizione del monitoraggio e controllo degli impatti previsti dal D.Lgs.152/06 e ss.mm.ii. (lettere f), g) ed i) dell'Allegato VI)>>.

Infine si perviene alle seguenti considerazioni e conclusioni: <<Sulla base di quanto emerso dall'analisi documentale, nel successivo Rapporto Ambientale (RA), oltre quanto già illustrato nel documento di scoping trasmesso, dovranno essere inseriti le considerazioni e i contenuti di seguito riportati:

1. Gli obiettivi strategici di sostenibilità ambientale che ci si prefigge di ottenere con quanto proposto e che, ai sensi del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., devono essere promossi e integrati nelle diverse pianificazioni.
2. Possibili impatti significativi sull'ambiente, sulla salute umana, sui beni materiali, su suolo e sottosuolo, previsti dall'Allegato VI del D.Lgs.152/06 e ss.mm.ii.
3. Le azioni di mitigazione e compensazione degli impatti stimati.
4. Sintesi delle ragioni che hanno portato alla scelta di una delle alternative. Tale analisi dovrà illustrare chiaramente tutti gli aspetti presi in considerazione nella valutazione (tecnici, sociali, funzionali, logistici ed economici, con particolare attenzione a quelli legati alla valutazione dei potenziali impatti sull'ambiente e quelli connessi all'esecuzione dei lavori in una falda con le caratteristiche proprie del sito in oggetto). La soluzione selezionata, in ogni caso, non dovrà pregiudicare le attività di messa in sicurezza e bonifica.
5. Descrizione delle misure previste per il monitoraggio e controllo degli impatti ambientali e significativi derivanti dall'attuazione della variante proposta con particolare riferimento al set di indicatori individuato, alla modalità e frequenza di raccolta delle informazioni, alla periodicità della pubblicazione del rapporto illustrante i risultati delle valutazioni degli impatti e le eventuali misure correttive da adottare.
6. Il Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art.13 comma 4 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., dovrà dare atto della consultazione avviata ai sensi del comma 1 dello stesso articolo ed evidenziare come siano stati valutati i contributi pervenuti.

In merito a quanto sopra riportato, si specifica che:

- gli indicatori utilizzati per la valutazione degli impatti potranno essere gli stessi sia per la stima degli effetti delle attività di cantiere che quelli legati alle funzioni previste a regime.
- il set di indicatori dovrà essere ridotto, facilmente popolabile, analizzare tutti gli impatti e le influenze che la variante proposta può determinare sull'ambiente e correlati all'attuazione del progetto di riqualificazione. Tra gli aspetti più significativi da considerare si annoverano il rumore, la qualità dell'aria e la qualità delle acque sotterranee.
- l'avvio del monitoraggio dovrà essere anticipato rispetto alle operazioni di attuazione della riqualificazione proposta al fine di ottenere il valore iniziale di riferimento per ciascun indicatore.

Eventuali suggerimenti di integrazione al set di indicatori che verrà proposto o la modifica di alcuni di essi, potranno essere effettuati nella successiva fase di consultazione, quando saranno stati esposti in maniera approfondita gli aspetti valutati e la scelta tra le diverse alternative. Allo stesso modo, ci si riserva le possibilità di formulare ulteriori riflessioni alla lettura del successivo Rapporto Ambientale, anche alla luce delle osservazioni che dovessero pervenire dagli altri Soggetti Competenti in materia Ambientale.>>

- Il Dirigente del Dipartimento Tecnico - Settore Programmazione del Territorio - Servizio Pianificazione del Territorio, Arch. Emilia Fino, con nota PEC n. 48641 del 24/02/2017, ha rilevato quanto segue:

<<Per quanto attiene le valutazioni richieste nell'ambito della procedura VAS del *"Progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria"* proposto in vigente PRG (l'ambito di riferimento risulta disciplinato quale *Sottozona B7 Trasformazione integrale* da attuarsi attraverso uno specifico Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica denominato *Polo Centrale – P.P. n.1*, ai sensi dell'art.37 delle NTA del vigente PRG), si ritiene doveroso e ciò anche al fine di un proficuo contributo collaborativo da avviarsi sin dalle prime fasi di predisposizione della proposta in argomento, rilevare alcune questioni sostanziali e concettuali di merito tecnico – urbanistico, da sottoporre alla valutazione sia del Settore LL.PP. che delle Autorità ambientali competenti, correlate alla gestione ed attuazione del complesso e sistemico strumento urbanistico comunale.

In ragione della strategicità e complessità di funzioni ed usi dell'ambito ed al ruolo istituzionale fissato sia dalla vigente strumentazione urbanistica (PP1-Polo centrale), che dalle vigenti leggi statali e regionali, risulta ineludibile che il progetto di Riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria, benché si ponga in variante alla strumentazione urbanistica di relazione non modificandone oltremodo gli obiettivi strategici fissati dal PRG a meno dell'introduzione di interventi privatistici connessi ad operazioni economico-finanziarie associate alla realizzazione di spazi residenziali - terziario e commerciali, diventi elemento regolatore una sorta di progetto "processo" per l'attuazione e gestione delle complesse argomentazioni che ineriscono le sensibili trasformazioni territoriali intercettate, anche in considerazione dei contenuti transcalari e integrati presenti.

Risulta opportuno, trattandosi come detto di un Progetto "processo", che il perseguimento dell'obiettivo "attuazione-gestione della *Riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria*", e non veda soluzioni di continuità nella continua implementazione conoscitiva e progettuale, di monitoraggio e bilancio delle iniziative che dovrà impegnare l'attività dell'Ente nei prossimi anni.

Conseguentemente la proposta progettuale non può considerarsi compiutamente definita e conseguentemente immodificabile quanto, invece, si ritiene debba diventare un diario dei lavori e degli obiettivi aperto alle sollecitazioni di interesse generale ed alle politiche sviluppate dall'Ente anche in funzione dei momenti di monitoraggio e bilancio periodici delle strutture comunali nella consapevolezza che il processo di *governance* non ha soluzione di continuità né risulta ancorato a statici processi predeterminati di programmazione.

Tali riflessioni nella consapevolezza che il Progetto di riqualificazione dell'area di risulta non debba rappresentare un mero contenitore di molteplici azioni, ma una funzione molto più rilevante, associata a più generali processi non solo economici, ma antropologici e culturali, di ricostituzione del senso di appartenenza e di identificazione con il contesto, ovviamente non tralasciando il sensibile tema della logistica urbana, intesa come sistema di relazioni per lo scambio di persone e merci che va sicuramente affrontato attraverso un riassetto strutturale, ormai non più rinviabile, ricondotto sempre più alle esigenze di rinnovamento e di adeguamento infrastrutturale, organizzativo e gestionale, attraverso azioni concepite ed impostate in forme coordinate e coerenti con il Piano urbano della mobilità sostenibile, il Piano generale del traffico urbano, il documento strategico *"Pescara - Città della conoscenza e del benessere"*.

Si propone, in ragione di tutto quanto sopra argomentato, anche al fine di *"misurare non solo il differenziale previsto tra stato attuale e futuro ma anche lo scarto tra le previsioni del PRG e quelle del progetto di riqualificazione proposto in variante"*, di approfondire:

- le coerenze del previsto *parco centrale*, con il sistema ambientale comunale ed in particolare di quello fluviale, nonché quelli interni all'ambito urbano (ville storiche, pinete e costa), con particolare attenzione alla costituzione di reti ecologiche;
- le connessioni con il sistema di relazioni viabilistiche connesse al potenziamento dell'accessibilità veicolare (nord-sud ed ovest), ed i nodi di pertinenza anche con la previsione di *"strade canale"* presenti nel *documento strategico*, che costituisce "linea guida prioritaria per il redigendo Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS)";

- le sinergie con gli attori istituzionali, le varie associazioni di categoria ed i singoli operatori, al fine di riconnettere ed implementare la programmazione strategica ed operativa di sostegno al turismo-commerciale
- cittadino e del suo centro commerciale naturale dell'area centrale; tale operazioni anche in ragione del carattere prioritario dell'azione amministrativa a breve termine, che individua l'ambito quale area strategica prioritaria – nel *documento strategico*;
- la verifica della domanda di nuove abitazioni e spazi commerciali nel centro cittadino, in relazione all'offerta presente di stock immobiliare;
- le sinergie con Ferrovie dello Stato anche al fine di valutare eventuali connessioni progettuali ed implementazioni funzionali delle stesse, sia di relazioni con la città sia in termini economici, ciò anche al fine di valutare strategie rivolte alla risoluzione dell'importante questione della marginalità sociale (senza tetto, ecc.), ormai consolidata nelle aree di cui trattasi.>>

Considerato che in merito al Rapporto Preliminare relativo alla proposta di variante in esame non sono pervenute osservazioni, obiezioni e suggerimenti da parte di altri soggetti competenti in materia ambientale coinvolti nel procedimento.

Rilevato che:

L'area dell'ex stazione ferroviaria deve essere il luogo della "rappresentazione" della città di Pescara, non certo quello della sua "espansione" né residenziale, né commerciale. Su quest'area senza dubbio grava l'onere del recupero, per la città, del tempo perduto. Il tempo cioè di una definizione, di un "disegno" possibile, che Pescara ha sempre trascurato per il suo convulso modo di essere troppo rapidamente cresciuta come città moderna senza essere mai stata città antica.

A seguito della consultazione dei soggetti con competenza ambientale emerge innanzitutto che, dal punto di vista igienico-sanitario, il "Progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria" in variante al PRG, ha in primo luogo impatti diretti sulle attività svolte nell'interno dell'area di cantiere con riferimento alle emissioni in atmosfera e ai rumori prodotti dal funzionamento dei motori delle macchine operatrici e dei veicoli, al rumore e alle vibrazioni prodotte dalle attività svolte, al sollevamento e alla dispersione di polveri, agli impaludamenti a ristagni di acque di ogni tipo e provenienza nonché indiretti causati dalla inevitabile interferenza del cantiere con la viabilità ordinaria esistente nelle aree prossime allo stesso con potenziali ripercussioni sul traffico cittadino. Significative criticità in termini igienico-sanitari si rilevano anche dopo la conclusione delle opere, con particolare riferimento ai sistemi da mettere in campo per un adeguato controllo e gestione di un parco urbano di dimensioni rilevanti.

È previsto l'interramento in trincea del tratto centrale del fascio infrastrutturale, in corrispondenza dell'atrio della stazione ferroviaria, in modo da favorire la permeabilità dei flussi di attraversamento pedonale nella direzione mare-monti (punto 2 pag.24 della bozza). Su tale tratto si concentreranno i flussi del traffico privato (raddoppio fisico e funzionale di via Ferrari) e delle autolinee (stazione bus extraurbani).

In tema di mobilità pubblica, sono previste due autostazioni distinte per le linee urbane e extraurbane, quest'ultima appunto con una soluzione interrata a ridosso della stazione ferroviaria. Per dimensionare le autostazioni sarebbe necessario conoscere i dati previsionali del traffico di passeggeri e veicoli, distinti in arrivi e partenze e, più precisamente, sarebbe opportuno attenersi a dati certi circa la distribuzione del movimento viaggiatori in ingresso e uscita, la tipologia dei veicoli, il numero delle corse, la frequenza, i tempi di permanenza per corsia. Ogni autostazione presenta specifiche fluttuazioni di traffico dovute all'addensarsi degli arrivi e delle partenze in determinate fasce orarie, corrispondenti agli orari sociali (scuole, uffici, fabbriche, negozi, ecc.). È fondamentale commisurare la capacità delle autostazioni al traffico delle cosiddette ore di punta (cioè le ore di maggior traffico), anche se così facendo l'impianto potrebbe risultare sovradimensionato per le ore normali.

Un'attenzione particolare dovrà essere data al profilo altimetrico delle corsie di marcia e passaggio, caratterizzate dalla presenza di ampie rampe in pendenza. Occorre tener presente che gli autobus devono poterle percorrere in salita senza difficoltà, con qualsiasi condizione di tempo e di carico, anche ripartendo da fermo e senza che si abbiano interferenze tra le parti più basse del veicolo ed il profilo longitudinale della

rampa, in ragione di uno sviluppo lineare non determinato. Non meno importante è da considerare il potenziale squilibrio idrogeologico che tutte le opere interrato necessariamente provocano, con l'obbligo, nel caso dell'interramento della viabilità, della previsione di efficienti sistemi di governo delle acque meteoriche e sotterranee. Gli squilibri saranno enfatizzati se i piani interrati dovessero essere più di uno.

In ogni caso va detto che la scelta di una soluzione in trincea ha indubbiamente un notevole impatto in un contesto urbano già caratterizzato dalla "barriera" quasi invalicabile dell'attuale stazione ferroviaria, costruita come un "muro" che divide nettamente due parti di città.

Occorrerà verificare se la stazione delle autolinee extraurbane e la strada che la fiancheggerà, non possano accentuare questa separazione, rafforzando la sensazione di incomunicabilità tra due parti urbane. In tal senso si rende indispensabile un'attenta riflessione su una alternativa costituita da un impianto posto alla quota della viabilità esistente, una soluzione probabilmente meno costosa, considerato che saranno previsti oltre alle banchine di fermata anche spazi e locali di servizio per i passeggeri, che, nel caso di una soluzione interrata, verserebbero in una condizione, senza i dovuti (e costosi) accorgimenti tecnici compensativi, non particolarmente felice in termini igienico-sanitari, come efficacemente rilevato dal dirigente ASL. In alternativa, con la realizzazione di un terminal bus a raso (con eventuale eliminazione netta del traffico privato), deve essere valutato se possa crearsi un movimento di persone tale da creare significative interferenze con il traffico delle autolinee, generando situazioni particolarmente critiche. Questa scelta ridurrebbe l'impatto con il livello di falda esistente, tenuto conto anche delle altre consistenti opere interrato (parcheggi) previste in programma.

La stazione ferroviaria, oggi, è semplicemente una grande struttura tecnica che fa da quinta all'area dismessa; essa andrebbe considerata per la sua dimensione funzionale, non solo come un elemento architettonico integrato in una successione di spazi pubblici che dal mare termina proprio nell'area di risulta. Considerata la disponibilità di R.F.I. a partecipare alla riqualificazione dell'area, sarebbe opportuno valutare una migliore utilizzazione degli spazi sotto il rilevato ferroviario, anche con un parziale svuotamento dell'impalcato, recuperando vani e superfici utili e riducendo allo stesso tempo quelli da insediare sull'area dismessa (*il parere di R.F.I. recita testualmente. "Una stazione non più concepita come mero luogo di transito, arrivo e partenza dei viaggiatori, e quindi area di esclusiva pertinenza ferroviaria, ma aperta alla città circostante, polo di attrazione urbana, sempre di più con valenza culturale e commerciale, centro di servizi, luogo d'incontro, scambio e relazione per tutti i cittadini, e non relegato a solo punto cardine della mobilità collettiva"*). Sarebbe importante capire con esattezza fin dove può arrivare la compartecipazione al progetto da parte di R.F.I., un partner certamente importante e al momento ben disposto a condividere il progetto.

Gran parte della brutta architettura contemporanea nasce dall'imprecisione delle scelte, non tanto da fenomeni speculativi o ignoranza del linguaggio formale, quanto dalla mancata chiarezza che sta alla base di ogni progetto.

Senza dubbio oggi si chiede di giungere ad un progetto condiviso da tutti, calato nella trama generale della storia urbana e civile di questa città, senza scorciatoie economiche né infingimenti. L'area dell'ex stazione ferroviaria non può essere considerata un'occasione unica di trasformazione (Pescara ne ha altre, altrettanto importanti e strategiche) ma deve far emergere la possibilità di dare finalmente un senso alle trasformazioni, cioè alla "costruzione" della città.

Visti

- il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm. e ii.
- la Legge 241/1990
- il D.Lgs. 152/2006 e ss. mm. e ii.
- il PRG vigente
- lo statuto comunale;
- il regolamento di contabilità;

per tutto quanto sopra

DETERMINA

1. di stabilire che il redigendo Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art. 13, comma1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm. e ii. (T.U. ambiente) dovrà includere quanto segue:

Secondo quanto disposto dal Dirigente Medico della Direzione ASL Pescara - Dipartimento di Prevenzione - Ufficio Igiene Epidemiologia e Sanità Pubblica

La redazione di una relazione descrittiva sulla cantierizzazione del progetto con specifico riferimento alla durata prevedibile del cantiere (in termini di anni) e alle fasi operative previste e relativa durata, tenendo in considerazione tutti gli elementi di criticità elencati nelle osservazioni, più sopra richiamati, riscontrabili con le attività svolte all'interno del cantiere. Pertanto, per ogni fase operativa dovranno essere stimati in via previsionale gli impatti descritti proprio nelle osservazioni, quanto necessario per la mitigazione degli stessi e le procedure di salvaguardia previste volte a contenere al massimo i possibili fattori di disagio alla popolazione. In riferimento alle potenziali interferenze del cantiere con la viabilità ordinaria della città (indisponibilità temporanea di un considerevole numero di parcheggi esistenti, intenso utilizzo delle vie perimetrali all'area interessata dai lavori con un incremento di inquinanti e peggioramento della qualità dell'aria, ecc), nel rapporto ambientale dovrà essere valutata l'opportunità che l'Amministrazione comunale preveda un'integrazione al Piano Traffico della città riguardante l'area cittadina interessata e per tutto il tempo della durata del cantiere.

Inoltre, per il lungo termine successivo alla fase di completamento delle opere, dovranno essere indicate le procedure di massima previste per la manutenzione e gestione delle aree pubbliche. In particolare le procedure da attivare al fine di garantire condizioni igienico-sanitarie adeguate negli ambienti interrati frequentati da persone (parcheggi, banchine di sosta per passeggeri nei terminal degli autobus extraurbani, ecc) e anche un'adeguata manutenzione del parco urbano a tutela della popolazione dai disagi derivati dall'eventuale incuria.

Oltre a quanto sopra, è auspicabile che nel Rapporto ambientale sia evidenziata l'attenzione che si intende prestare per il massimo utilizzo possibile di fonti rinnovabili per il riscaldamento/raffrescamento degli ambienti chiusi e la produzione di energia elettrica per tutti gli usi prevedibili negli ambienti sia chiusi che aperti, nonché per il massimo riutilizzo possibile delle acque piovane ai fini dell'irrigazione della piantumazione prevista nelle aree perimetrali e per la predisposizione di spazi dedicati ai contenitori di rifiuti in modo da evitare la dispersione o l'accumulo dei rifiuti nei punti di raccolta.

Secondo quanto disposto dal Direttore Generale dell'ARTA Abruzzo

Il successivo Rapporto Ambientale deve includere i contenuti e gli aspetti relativi ai possibili impatti significativi, alle misure di compensazione e mitigazione, alla descrizione del monitoraggio e controllo degli impatti previsti dal D.Lgs.152/06 e ss.mm.ii. (lettere f), g) ed i) dell'Allegato VI) e cioè:

- f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;
- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;

i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare.

Deve contenere anche la descrizione delle misure previste per il monitoraggio e controllo degli impatti ambientali e significativi derivanti dall'attuazione della variante proposta con particolare riferimento al set di indicatori individuato, alla modalità e frequenza di raccolta delle informazioni, alla periodicità della pubblicazione del rapporto illustrante i risultati delle valutazioni degli impatti e le eventuali misure correttive da adottare.

Secondo quanto disposto dal Dirigente della Regione Abruzzo - Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali - Servizio Prevenzione dei Rischi di Protezione Civile

per quanto attiene alla pianificazione di protezione civile, in applicazione della L.R. 28/2011, s'impone l'obbligo di recepimento dei contenuti strutturali del Piano Comunale d'Emergenza (aree di attesa, ammassamento, ricovero, vie di fuga, edifici "strategici", sedi COM, COC etc...) negli strumenti urbanistici vigenti o in corso di variazione (art.5 comma 8). Per tali materie questo Servizio regionale mantiene le competenze di organo di indirizzo, di informazione e consultazione nella fase di elaborazione degli studi di MZS e dei Piani di Emergenza Comunali, mentre la citata LR 28/2011 pone a carico dei Comuni gli obblighi di recepimento degli stessi nei propri piani urbanistici e/o di settore

Secondo quanto disposto dal Dirigente del Dipartimento Tecnico - Settore Programmazione del Territorio - Servizio Pianificazione del Territorio, Arch. Emilia Fino

al fine di "misurare non solo il differenziale previsto tra stato attuale e futuro ma anche lo scarto tra le previsioni del PRG e quelle del progetto di riqualificazione proposto in variante", di approfondire:

- le coerenze del previsto *parco centrale*, con il sistema ambientale comunale ed in particolare di quello fluviale, nonché quelli interni all'ambito urbano (ville storiche, pinete e costa), con particolare attenzione alla costituzione di reti ecologiche;
- le connessioni con il sistema di relazioni viabilistiche connesse al potenziamento dell'accessibilità veicolare (nord-sud ed ovest), ed i nodi di pertinenza anche con la previsione di "strade canale" presenti nel *documento strategico*, che costituisce "linea guida prioritaria per il redigendo Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS)";
- le sinergie con gli attori istituzionali, le varie associazioni di categoria ed i singoli operatori, al fine di riconnettere ed implementare la programmazione strategica ed operativa di sostegno al turismo-commerciale cittadino e del suo centro commerciale naturale dell'area centrale; tale operazioni anche in ragione del carattere prioritario dell'azione amministrativa a breve termine, che individua l'ambito quale area strategica prioritaria – nel *documento strategico*;
- la verifica della domanda di nuove abitazioni e spazi commerciali nel centro cittadino, in relazione all'offerta presente di stock immobiliare;
- le sinergie con Ferrovie dello Stato anche al fine di valutare eventuali connessioni progettuali ed implementazioni funzionali delle stesse, sia di relazioni con la città sia in termini economici, ciò anche al fine di valutare strategie rivolte alla risoluzione dell'importante questione della marginalità sociale (senza tetto, ecc.), ormai consolidata nelle aree di cui trattasi.

E, inoltre

Si dovranno valutare attentamente in termini ambientali il rapporto costi/benefici di ogni singolo "elemento funzionale del progetto" e, in modo specifico, trattandosi di temi mirati alla trasformazione e al miglioramento della qualità urbana, quelli indicati nella bozza-relazione con:

- aree e strutture per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee locali, nazionali e internazionali;

- aree per la realizzazione di edifici multipiano (fuori terra e/o interrati) per la sosta degli autoveicoli;
- una serie di manufatti a servizio delle attività ricreative, sportive e ricettive del nuovo Parco urbano, organizzabili con tipologie diffuse a padiglione e/o in linea;
- volumetrie di bordo a carattere prevalentemente residenziale;

altrettanto necessario risulta un approfondimento su due temi specifici, apparentemente accomunati nella funzione, individuati separatamente come:

- una infrastruttura viaria di attraversamento a scala urbana;
- un percorso di attraversamento dedicato alla mobilità alternativa di riconnessione con e a completamento della rete esistente.

In particolare il primo dei due punti, interessando il sistema infrastrutturale della mobilità ad una scala urbana più ampia, appare caratterizzato da notevoli limiti previsionali e pertanto una valutazione costi/benefici diventa indispensabile rispetto a un'alternativa che preveda la realizzazione a raso del tratto infrastrutturale all'interno dell'area dismessa. Dovrà essere altresì rafforzata la motivazione che sostiene la soluzione per la stazione delle autolinee extraurbane a fronte di una possibile diversa ipotesi di terminal, posto alla quota attuale del piano stradale, certamente in posizione decentrata rispetto all'asse di Corso Umberto, magari integrata con l'altra stazione delle autolinee urbane.

2. di pubblicare il presente atto, unitamente e i pareri pervenuti sul sito internet ufficiale e presso l'Albo Pretorio online della Città di Pescara per quindici giorni consecutivi
3. di precisare che la presente determinazione non sostituisce in alcun modo l'acquisizione del parere del Genio Civile regionale sulla compatibilità geomorfologica ai sensi dell'art. 89 DPR n. 380/2001 (ex art. 13 legge antisismica n. 64/1974);
4. di precisare che la presente determinazione non comporta impegno di spesa o accertamento di entrata, né riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico finanziaria o sul patrimonio dell'ente.

Il Responsabile del Procedimento
Geol. Edgardo Scurti

per il DIRIGENTE
arch. Tommaso Vespasiano

IL DIRIGENTE DEL SETTORE MANUTENZIONI
arch. Pierpaolo Pescara

