



C.a. ord. Mazzetta

h

Al Dirigente del
Settore "LL.PP, Progettazione Strategica, Mobilità e Verde"

del Comune di Pescara

Autorità competente procedimento VAS

All'Autorità procedente procedimento VAS

Al Dirigente del Settore Lavori Pubblici, Progettazione Strategica, Mobilità e Verde

del Comune di Pescara

**OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE, DELLA SINTESI NON TECNICA E
DELLA PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G. EX ART. 19 D.P.R. 327/01 ss.mm.ii.
"PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI RISULTA DELL'EX STAZIONE
FERROVIARIA**

Proposte da CONFCOMMERCIO Imprese per l'Italia Pescara (C.F.80007310685), con sede in Pescara alla Via Aldo Moro n. 1, in persona del suo Presidente p.t. Francesco Danelli, nato il 09.08.1940 a Osio Sotto (BG) (C.F. DNLFNC40M09G160I) e res.te in Pescara, viale Bovio n. 149.

La Confcommercio Imprese per l'Italia Pescara, associazione maggiormente rappresentativa degli interessi delle aziende iscritte nei settori del commercio, del turismo e dei servizi della Provincia di Pescara, dopo una accurata analisi del progetto preliminare di riqualificazione della c.d. Area di risulta della sintesi non tecnica e del rapporto ambientale, redatto nell'ambito della procedura VAS, il cui avviso di deposito è stato pubblicato sul BURA Regione Abruzzo n. 32 del 9 agosto 2017, propone, ai sensi dell'art. 14 del Dlgs n. 152/2006 le seguenti

OSSERVAZIONI

Come affermato nella Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale, il progetto di riqualificazione in variante al p.r.g. deve essere coerente con le indicazioni e prescrizioni dei vari strumenti di pianificazione e programmazione, e nel processo di VAS deve essere confrontato con questi, al fine di poter costruire strategie di sviluppo sostenibile che costituiranno il riferimento fondamentale delle valutazioni ambientali.

Nel rapporto ambientale, tuttavia, tale confronto è stato compiuto in modo del tutto apparente, tanto da

[Handwritten signature]

non far emergere le gravi ed evidenti contraddizioni esistenti tra il progetto e i medesimi strumenti di pianificazione e programmazione, di seguito evidenziate.

A) Il rapporto con il Piano Regolatore Generale e il Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)

L'area oggetto di variante riguarda il sub ambito A) del PP1, *"destinato alla creazione di un nuovo luogo urbano nella zona cerniera più centrale della città, alla integrazione formale e morfologica delle varie realtà urbane in esso incluse, alla realizzazione di un quadro organico della mobilità, alla necessità di un'articolazione e gerarchizzazione degli spazi pubblici (vie e piazze) da pedonalizzare o attrezzare in un sistema di verde pubblico diffuso"*.

In particolare il sub ambito A, oggetto dell'intervento dovrà assicurare *"una migliore precisazione delle funzioni dell'area, intesa essenzialmente come "vuoto urbano", dove deve essere prevalente la funzione di parco centrale in superficie e di parcheggi interrati al servizio del centro commerciale naturale esistente e funzionali alla creazione di zone pedonalizzate. Le altre funzioni pubbliche consentite sono quelle relative all'interscambio dei mezzi di trasporto pubblico, possibilmente nel rilevato ferroviario (soprattutto attraverso la creazione di parcheggi, anche interrati, nel numero richiesto dal Piano Urbano della Mobilità e dal Piano Parcheggi e comunque in numero adeguato a consentire la sosta ai residenti e il parcheggio agli utenti del centro commerciale naturale che potrà così essere riqualificato anche mediante la successiva creazione di zone pedonalizzate negli spazi pubblici del sub ambito c) e alla creazione di un "polo culturale comunale"; la riconnessione del predetto parco con il sistema ambientale del fiume e degli altri parchi della città; il potenziamento dell'accessibilità veicolare al parcheggio che dovrà essere assicurata da nord da sud e da ovest con interventi strutturali sulla viabilità di carattere straordinario ed innovativo. Inoltre, la superficie territoriale (S.T.) di riferimento dell'intero solo ambito, individuato e perimetrato nella tavola di zonizzazione del PRG, è di circa mq 129.000; essa dovrà essere ripartita nel rispetto dei seguenti limiti:*

- a) Almeno il 80% della S.T. dovrà essere riservata a verde pubblico*
- b) Non più del 10% della S.T. dovrà essere riservata a spazi per servizi pubblici o d'interesse pubblico e strutture per attività culturali e del tempo libero (teatro, musica, ecc.)*
- c) La restante percentuale della S.T. dovrà essere riservata a viabilità, piazze e spazi d'incontro integrati per l'intrattenimento".*

La Variante delle Invarianti ha dunque individuato, come prevalente, la funzione dell'ex area di risulta

06/10/2017

di parco centrale in superficie, con parcheggi interrati al servizio del centro commerciale naturale esistente e funzionali alla successiva creazione di zone pedonalizzate negli spazi pubblici del sub ambito c).

IL PRG prevede che i parcheggi debbano essere calibrati in numero adeguato per consentire la sosta ai residenti e il parcheggio agli utenti del centro commerciale naturale, che potrà essere così riqualificato anche mediante la successiva creazione di zone pedonalizzate negli spazi pubblici del sub ambito C.

A sua volta, il Piano Urbano della Mobilità sostenibile del Comune di Pescara (PUMS), al capitolo 3.4 (Visione strategica della mobilità urbana) stabilisce che i temi salienti in materia di mobilità urbana sui quali impostare la politica del PUMS sono, tra l'altro:

- L'istituzione di ampie aree a traffico condizionato (aree pedonali, zone 30, ZTL);
- Lo sviluppo della rete ciclabile;
- La creazione di un sistema di parcheggi di attestazione e scambio.

Il progetto preliminare di riqualificazione dell'ex area di risulta non appare affatto coerente, né compatibile con le indicate finalità del PRG e del PUMS.

Infatti , per consentire la prefigurata realizzazione delle ZTL e delle piste ciclabili nel c.d. Asse Centrale della Città, il Progetto avrebbe dovuto prevedere un consistente aumento della dotazione di parcheggi esistenti, nella ex area di risulta, in modo da compensare la riduzione dei parcheggi esistenti lungo le vie pubbliche interessate dalle piste ciclabili e dalla ZTL nel Sub ambito C.

Al contrario , il Progetto prevede, in luogo del potenziamento, la riduzione dei parcheggi dagli attuali 2200 a 1900.

Tale diminuzione del numero dei parcheggi appare anche in evidente contraddizione con la scelta di dislocare nell'area di risulta nuove superfici a destinazione residenziale, commerciale e terziaria per circa mq 7000, che richiedono inevitabilmente una adeguata dotazione di standards pubblici e privati.

Tale scelta insediativa, dotata di un eccessivo impatto urbanistico, non appare affatto coerente con le previsioni e con le finalità della Variante delle Invarianti.

In ogni caso, la compatibilità della prefigurata realizzazione delle nuove superfici non è stata adeguatamente valutata nel Rapporto Ambientale.

B) Il Progetto dell'area di risulta e il suo rapporto con la dinamica infrastrutturale del Comune di Pescara

06/10/2017

Il rapporto ambientale non ha considerato che la diminuzione dei posti auto contrasta in modo evidente con le più rilevanti scelte infrastrutturali dell'Amministrazione comunale, come la recentissima realizzazione del Ponte "Ennio Flaiano".

Come è attualmente riportato nella relazione alla deliberazione di Consiglio Comunale di approvazione del Progetto Preliminare n.117 dell'1.8.2008, il Ponte Nuovo *"dall'Asse attrezzato porta direttamente alla Stazione Centrale al fine di consentire l'arrivo facile e scorrevole delle persone e dei mezzi di trasporto verso le aree del centro della città già adibite da tempo a parcheggio, liberandole nel contempo dal traffico che si genera oggi per posteggiare le autovetture"*.

L'Amministrazione ha dunque progettato e realizzato l'opera pubblica strategica, con un impegno finanziario eccezionale (circa 18 milioni di euro), allo specifico scopo di decongestionare l'area centrale della Città dal traffico veicolare in cerca di sosta in entrata da Ovest, consentendone il deflusso dall'Asse Attrezzato direttamente nell'ex Area di risulta.

Per garantire l'efficacia di una così rilevante opera infrastrutturale, l'Amministrazione avrebbe dovuto inevitabilmente prevedere un notevole potenziamento della dotazione dei posti auto nell'ex area di risulta, per consentire il parcheggio del maggior numero di auto provenienti dall'Asse Attrezzato mediante l'utilizzo del nuovo ponte "Flaiano", invece della prefigurata riduzione a soli 1900 posti.

C) La realizzazione del Bosco Urbano e la sua sostenibilità

Il fulcro del progetto è costituito dal parco urbano, destinato per la maggior parte della sua superficie (oltre tre ettari), a bosco urbano.

Nella relazione, la scelta progettuale viene enfatizzata illustrando soltanto i suoi favorevoli effetti sulla vivibilità, sul clima urbano e finanche la sua funzione di sosta per la fauna migratoria.

Tuttavia, il progetto, come pure il rapporto ambientale, non contiene alcuna analisi dei possibili effetti negativi del bosco urbano, non dedicando alcuna attenzione al delicato tema della sicurezza dei cittadini.

Non si è considerato che un'area boscata di notevole estensione in prossimità della stazione ferroviaria, per la intrinseca difficoltà della sua sorveglianza in particolare nelle ore notturne, accentuerebbe gravemente i fenomeni di marginalità urbana e degrado che affliggono la zona, divenendo il rifugio di senza tetto e tossicodipendenti.

Pertanto, la realizzazione di tale intervento accentuerebbe gravemente le problematiche connesse alla sicurezza dei cittadini e al degrado dell'ambito di riferimento.

26/10/17

Concepito secondo una superata logica ambientalista, il parco urbano finirebbe per divenire un gigantesco detrattore ambientale, in evidente contraddizione con la finalità di riqualificazione urbana perseguita dal progetto.

Per tutte le ragioni sopra esposte, la CONFCOMMERCIO Imprese per l'Italia Pescara ritiene che il progetto proposto dall'Amministrazione non possa garantire gli obiettivi di riqualificazione urbana della ex area di risulta e che il rapporto ambientale non abbia adeguatamente considerato le evidenti contraddizioni del progetto medesimo, descritte nelle pagine che precedono.

Pertanto, la CONFCOMMERCIO Imprese per l'Italia Pescara, in persona del suo Presidente p.t. sig. Francesco Danelli

Chiede

Alla Autorità Decidente di esprimere parere negativo sul Rapporto Ambientale, sulla Sintesi non tecnica e sulla proposta di Variante al PRG ex art. 19 DPR 327/01 ss.mm.ii.,

chiede altresì

all'Amministrazione Comunale di Pescara che l'intero progetto di riqualificazione dell'Area di Risulta dell'ex Stazione ferroviaria venga integralmente rielaborato, garantendo la sua coerenza con gli obiettivi, le finalità e le previsioni della Variante delle Invarianti del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e con le scelte infrastrutturali strategiche della città di Pescara (realizzazione del ponte nuovo).

A tal fine, il progetto dovrà necessariamente prevedere:

- a) L'aumento della dotazione di parcheggi nell'ex area di risulta dagli attuali 2200 a 4000;
- b) L'eliminazione del bosco urbano all'interno della realizzazione del parco urbano;
- c) La totale esclusione delle nuove superfici a destinazione residenziale, commerciale e terziaria previste nel progetto.

Pescara, li 6 ottobre 2017

Il Presidente p.t. della

CONFCOMMERCIO Imprese per l'Italia Pescara

Francesco Danelli



