



Dipartimento Tecnico
Settore Programmazione del Territorio - Servizio Pianificazione del Territorio

Prot. Gen. _____

Pescara li, 07.07.2017

ALL'AUTORITÀ COMPETENTE
Settore Impianti Sportivi, Politiche
Energetiche, Ambientali e Paesaggistiche.
S E D E

Oggetto: "Progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria", in variante al PRG. Procedura ex art.13 del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n.152 (Valutazione Ambientale Strategica). Autorità procedente: Settore LL.PP., Progettazione Strategica, Mobilità e Verde.

Avvio consultazione ai sensi dei commi 1 e 2, dell'art.13 del d.lgs. 3 aprile 2006 n.152 e ss.mm.ii.

Il Settore LL.PP. – Progettazione Strategica, Mobilità e Verde nell'ambito della procedura di cui all'art.13 del d.lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii. ha trasmesso a questo Settore, individuato quale soggetto competente in materia ambientale (ACA), il "*Progetto di riqualificazione dell'area di risulta ferroviaria*" in variante al vigente PRG, da attuarsi attraverso uno specifico bando di appalto di concessione lavori (art.164 e seguenti del vigente d.lgs. n.50/2016), al fine di acquisire e definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nelle varie fasi di valutazione ambientale di cui al citato d.lgs. n.152/2006.

Le linee guida della proposta di variante al PRG, allegate alla progetto in argomento (*Rapporto ambientale ed allegata relazione illustrativa del progetto preliminare*), si fondano su indirizzi di programmazione orientati all'introduzione di elementi di qualità nell'ambito territoriale di riferimento oltre che alla ricerca di un possibile equilibrio tra i vincoli tecnici, le esigenze economico-finanziarie, le aspettative culturali oltre che la necessaria condivisione sociale.

Tali indirizzi riguardano:

- la volontà di garantire la presenza di ampi spazi verdi per realizzare il c.d."bosco urbano", oltre ai giardini tematici e agli orti urbani;
- l'opportunità di accorpare gli attraversamenti infrastrutturali di scala urbana, gli spazi per la sosta dei pullman ed il traffico dedicato della stazione ferroviaria in un fascio viario compatto e integrato, a ridosso dell'impalcato ferroviario;
- la scelta di dotare l'area di strutture per il parcheggio nella misura di circa 2.000 posti auto, in linea con l'offerta attuale;
- la decisione di completare la sequenza pedonale degli spazi pubblici lungo l'asse mare-monti attraverso la realizzazione di un partèrre di pregio in diretta continuità con le aree pedonali di Corso Umberto I e di tutto il cosiddetto "Centro Commerciale Naturale".

Le correlate azioni, atte a garantire l'effettiva attuazione dei citati obiettivi, si orientano:

- al collegamento ed alla connessione dei tratti ciclo-pedonali attualmente esistenti (Strada-parco, Ponte di Ferro, lungofiume e nuovo percorso lungo corso Vittorio Emanuele II);

Dipartimento Tecnico
Settore Programmazione del Territorio - Servizio Pianificazione del Territorio

- alla gestione volumetrica delle diverse scale dei manufatti e, soprattutto, degli spazi aperti: dalla grande scala urbana dell'edificio della stazione (con le sue aree di pertinenza) alla scala edilizia dei c.d. "retri" degli edifici di corso Vittorio Emanuele II;
- alla riorganizzazione della tessitura urbana e viaria degli isolati di bordo dell'area (chiudere, ricucire e definire l'orditura urbana);
- a stimolare, incrementare e suggerire nuove modalità di utilizzo della città e dei suoi spazi pubblici, attraverso la previsione di attività attualmente diffuse nelle zone limitrofe (attività sportive, di intrattenimento e di ristorazione).

Nello specifico i principali elementi funzionali del progetto preliminare, definiti, programmati e dimensionati in ragione dei diversi bacini di utenza e delle loro specificità, nello specifico prevedano l'individuazione di:

- un grande parco urbano a servizio della città e della sua area vasta;
- una infrastruttura viaria di attraversamento a scala urbana (accorpamento dei flussi di traffico, in parte interrato, a ridosso dell'implacato ferroviario lato atrio stazione);
- ambiti dedicati, aree e strutture, per la razionalizzazione e l'organizzazione del traffico delle autolinee locali, nazionali e internazionali (sono previsti interventi in trincea sia dei flussi che degli stalli della mobilità extra-urbana, in coerenza con le attuali dinamiche trasportistiche presenti nell'area);
- ambiti destinati alla realizzazione di edifici multipiano (fuori terra e/o interrati) per la sosta degli autoveicoli (vengono individuati tre zone dedicate alla sosta per circa 2000 stalli, per i quali sono previsti due strutture multipiano poste ai margini dell'area - 700 stalli a nord e 900 a sud, oltre ad una struttura interrata in corrispondenza dell'asse principale Corso Umberto I e stazione ferroviaria - 400 stalli);
- un ampio spazio pubblico di relazione, a completamento della sequenza di piazze attualmente disposte lungo l'asse mare-monti;
- 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 (sono previsti 4000 mq di superficie coperta commerciale, di cui 3000 mq equivalenti a circa 80 nuove attività articolare in nuova struttura in linea, eventualmente anche su due livelli, posta lungo la fascia perimetrale a ridosso degli edifici prospicienti corso Vittorio Emanuele, ed i restanti 1000 mq in strutture a padiglione dotati di una serie di *dehors* nelle aree interne del parco);
- nuove volumetrie, con destinazione prevalentemente residenziale - servizi e commerciale alla quota urbana, da porsi negli spazi marginali dell'ambito posti alle estremità nord/sud dell'area da riqualificare con l'obiettivo di rammendare il tessuto urbano circostante, due edifici per complessivi 6000 mq;
- un percorso di attraversamento dedicato alla mobilità alternativa di riconnessione e di completamento della rete ciclabile esistente (sono previsti interventi volti a riconnettere la viabilità alternativa della cd Strada parco ed il realizzando tratto di ciclabile sul lato mare di Via De Gasperi);

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,

Dipartimento Tecnico
Settore Programmazione del Territorio - Servizio Pianificazione del Territorio

risulta ineludibile che il progetto di Riqualficazione 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 trasversali e integrati presenti.

Risulta opportuno, trattandosi come detto di un Progetto "processo", che il perseguimento dell'obiettivo "attuazione-gestione della *Riqualficazione 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 riqualficazione 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 riqualficazione 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



Città di Pescara

Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Tecnico

Settore Programmazione del Territorio - Servizio Pianificazione del Territorio

Il presente contributo viene reso al fine di integrare e valutare le macro sezioni da affrontare nel redigendo Rapporto Ambientale e ciò anche al fine di orientare la proposta di Riqualificazione dell'area di risulta verso criteri di sostenibilità urbana-territoriale ed ambientale.

Rimanendo a disposizione per ulteriori chiarimenti, si saluta cordialmente.

Il Responsabile del Servizio
Alessandro Feragalli

Il Dirigente
Arch. Emilia Fino