

Pescara, 29.11.2022

Ai componenti del CCR-VIA Abruzzo

OGGETTO: Domanda di Valutazione Preliminare del progetto "Parco Centrale: riqualificazione dell'area di risulta dell'ex stazione ferroviaria "ai sensi dell'art. 6 commi 9 e 9 bis del D.Lgs n.152/06 e ss.mm.ii., presentata dal Comune di Pescara al CCR-VIA Abruzzo in data giovedì 10 Novembre 2022 n. prot. 0482240/22 – Osservazioni.

Premessa:

Il progetto di cui all'oggetto introduce delle variazioni sostanziali alle precedenti versioni che hanno risvolti rilevanti non solo sugli assetti dell'area interessata dalla proposta ma sull'intero comparto centrale della città ed incide anche sulla riorganizzazione policentrica della stessa, sempre citata ed ancora presente nei documenti di PRG come visione dalla quale le scelte urbanistiche particolari discendono. Ciò è tanto più vero in una fase nella quale è in corso un riassetto istituzionale derivante da legge regionale conseguente il noto Referendum popolare che ha chiamato i Comuni di Pescara, Spoltore, Montesilvano a dare vita ad una unica realtà comunale. La logica dell'accentramento infatti non solo danneggia i tessuti urbani circostanti interessati ma priva la pianificazione territoriale di una significativa occasione di riequilibrio quale la localizzazione degli uffici regionale nell'area pescarese può costituire.

Per quanto riguarda le specifiche scelte del presente progetto:

*a) La previsione degli uffici regionali nel nuovo progetto per le aree di risulta di Pescara introduce contraddizioni e negative innovazioni che vanno valutate nel loro reale impatto.*

- La proposta dichiara la volontà di realizzare mq. 20.000 di superficie per uffici pari circa a 6.000 mc di volume (con stima riduttiva). A questa superficie si aggregano mq. 6.000 di parcheggi (realizzati entroterra) pari a 1mq per 1 mc. di volume.

Il D.M 2/4/1968 n.1444 prevede che, per gli insediamenti commerciali e direzionali (con evidenza la categoria in cui rientrano gli uffici regionali), a 100 mq di superficie lorda di pavimento di edifici previsti, debba corrispondere la quantità minima di 80 mq di spazio, escluse le sedi viarie, con prevalenza a parcheggi. Ciò comporta una superficie di mq. 16000 superiore allo stesso lotto previsto (mq. 10000 che corrisponde al precedente area denominata "campo", aumentata, appunto ad un Ha. in sottrazione del parco) Tali parcheggi sono aggiuntivi a quelli previsti all'art. 18 della legge n. 765 (come modificato dall'articolo 2 della legge n. 122 del 1989)

Questo dice molto sulla sottovalutazione dell'impatto di una struttura amministrativa di rango regionale sull'area più centrale della città, già gravata da un sovraccarico di traffico e di domanda di stazionamento veicolare.

Nessun paragone possibile è prospettabile con il fabbisogno di parcheggi indotto dai fabbricati residenziali eliminati in questa versione, relativi alla pertinenza delle abitazioni, senza stalli occupati per tutto l'orario di ufficio, oltre a quelli per i visitatori.

- Si dichiara che la scelta localizzativa è motivata dalla vicinanza ad un "hub" intermodale per la presenza di

infrastrutture di trasporto pubblico. Le linee ferroviarie che afferiscono alla Stazione di Pescara non hanno, per orari, fermate, tipologia dei vettori, una conformazione idonea ad un uso quotidiano metropolitano (e questo sarebbe un grande tema progettuale di scala intercomunale PRELIMINARE ad ogni forma di aggravio delle aree più compromesse dal traffico). La stazione, inoltre è già molto impegnata per i collegamenti con la rete nazionale. La cosiddetta linea di trasporto pubblico in sede propria è ancora irrealizzata e la tratta progettata unisce soltanto la stazione di Pescara al comune di Montesilvano (anche questo grande tema dovrebbe trovare una definizione a scala ampia, con la individuazione e l'impegno delle aree, le delibere degli Enti Locali, la soluzione dei nodi urbanistici PRIMA di dare per esistente una realizzazione che può impegnare per molti decenni, come è già stato per questa breve tratta. Entrambe le strutture inoltre non soddisferebbero che una piccola parte degli utenti provenienti da tutta la regione, con gli itinerari più disparati.

- Tale convinzione, del resto, è degli stessi proponenti che ipotizzano il mantenimento degli attuali posti a parcheggio, ospitandoli nei criticabili silos fuori terra che, nella attuale versione, vengono addirittura aumentati.

Con ciò confermando che la mobilità privata è dai proponenti considerato il vettore prevalente. Nella logica della proposta questo risulta molto contraddittorio: gli impiegati prenderebbero autobus e treni; i compratori dei negozi, verrebbero in automobile. Non v'è chi non veda che tra impiegati/utenti degli uffici e frequentatori del centro cittadino ci sarebbe una concorrenza sugli stessi posti auto.

- La proposta afferma una equivalenza tra i 20.000 mq. di uffici regionali e la (soltanto) ipotizzata struttura per un servizio culturale nell'area (oggi aumentata con sottrazione di superficie al parco) che la precedente proposta indica come "il campo".

Già le considerazioni precedenti negano in radice questa equivalenza. Una struttura a destinazioni culturali ha una frequentazione episodica o, se regolare, impostata sui piccoli numeri (si pensi ad una biblioteca, ad uno spazio espositivo). Anche nel caso di strutture per lo spettacolo l'afflusso conoscerebbe dei picchi in alcune occasioni (prevalentemente in orari non coincidenti con quelli lavorativi) per le quali agevolmente si potrebbe rafforzare ad hoc il trasporto pubblico. Diverso è il caso di un esercito costante di frequentatori (impiegati/utenti) dalle scarse relazioni con l'intorno ma bisognosi di parcheggio ed ulteriori servizi che l'area centrale, oggi in evidente crisi, stenta a fornire agli stessi residenti.

- Quello che il progetto non dice e che va invece attentamente valutato, è che si cambia radicalmente non solo il destino dell'area ma anche la vocazione di Pescara nella sua zona centrale. Invece di commercio, cultura, servizi rari, difesa della residenza stanziale, si avvia un anacronistico processo di terziarizzazione. Infatti anche l'indotto degli uffici porterà altri uffici, che competeranno con gli alloggi, con le strutture turistiche come sta già avvenendo. Una visione della città ancora a lungo ostaggio delle automobili e sempre meno abitata ed attraente.

*b) L'ulteriore ridimensionamento e marginalizzazione del verde, inaccettabile a fronte dei cambiamenti climatici in corso.*

La sottrazione di superfici alla destinazione a verde e i più elevati livelli di impermeabilizzazione del suolo sono rilevanti sia in termini assoluti che percentuali: 10.000 mq superfici naturali e la riduzione percentuale del parco del 2% (dal 51 al 49%). Si realizzerebbe inoltre una evidente sottrazione di aree naturali nelle parti centrali dell'area con recupero di superfici in ambiti marginali dove precedentemente localizzati gli edifici residenziali.

Va inoltre ricordato che l'area del "Campo" nelle proposte precedenti veniva conteggiata tra le aree a verde, per cui di una ben più consistente diminuzione si tratta. Inoltre basta guardare la planimetria di progetto per accorgersi che dalla area prescelta per gli uffici fino al margine nord le zone libere sono spezzettate e sfrangiate, rese assolutamente inutilizzabili e residuali, nel caso migliore con funzione decorativa. Questo comporta di fatto una ulteriore diminuzione del verde per qualche altro ettaro.

Sull'inadeguatezza delle aree verdi l'Associazione IN aveva fortemente criticato in sede di valutazione del precedente progetto l'esiguità, fortemente riduttiva rispetto alla normativa urbanistica previgente, che fissava nell'80% la superficie minima da destinare a verde.

È superfluo ricordare alla qualificata Commissione Via le preziose funzioni ecosistemiche che l'infrastruttura verde svolge (attenuazione dell'isola di calore, miglioramento della qualità dell'aria, fissazione delle polveri sottili, ec.). In questo caso si ritiene che gli aspetti quantitativi, le superfici previste in diminuzione, non siano trascurabili ma sia assumano un valore strategico per la qualità dell'ambiente e per le possibilità di riqualificazione di un ambito che rappresenta il cuore non solo di Pescara ma della diffusa città metropolitana.

*c) Scelte decisive sul futuro di Pescara, quale l'assetto dell'area di risulta, vanno perseguite con il massimo coinvolgimento dei cittadini.*

Al di là delle valutazioni di merito sui diversi aspetti del progetto si ritiene che una questione di tale rilevanza non possa essere sottratta alla discussione pubblica. All'interno di un processo partecipato che offra alla riflessione anche soluzioni alternative, è possibile pervenire a risultati più proficui per la bellezza e l'efficienza della città. D'altra parte sulla localizzazione della sede regionale si è discusso più volte e, in tali occasioni, si è evidenziata l'opportunità che tale attrezzatura sia occasione di riqualificazione di ambiti urbani marginali e degradati.

In definitiva l'aumento delle superfici edificabili, dei livelli di impermeabilizzazioni del suolo e il contestuale ulteriore ridimensionamento degli insufficienti spazi verdi previsti nel nuovo progetto preliminare del Comune di Pescara non possono essere sottratti, a nostro avviso, dalla valutazione dei loro effetti cumulativi e dalla discussione pubblica ma siano subordinate alle previste procedure di valutazione degli impatti (VIA) anche nella dimensione urbanistica (VAS).

Il nostro auspicio è che in tal senso si esprima la Commissione in indirizzo.

*Massimo Palladini*

Presidente della Sezione Italia Nostra "L. Gorgoni" - Pescara

