

PROPOSTE DI MODIFICHE ALLA VARIANTE PP1 2013

(presentate dai Consiglieri Comunali sottoscriventi, in collaborazione con rappresentanti della società civile, associazioni ambientaliste locali, tecnici, cittadini e portatori locali di interessi).

Montesilvano, 19 Luglio 2013.

PREMESSA. UN PIANO CHE FACCIA L'INTERESSE PUBBLICO. Poiché la proposta di Variante presentata, di iniziativa privata, comporta dei costi per la collettività, per l'aumento della cubatura insediata e la diminuzione delle aree verdi e sportive previste dall'attuale piano, oltre alla continuazione e rinnovo di cubatura premiale non più dovuta perché abrogata nelle norme del PRG (ex Art. 26 NTA PRG), e a cambi di destinazione d'uso (centro commerciale, spostamento di scuole e servizi), essa non può essere accettata così com'è, deve essere limitata alla realizzazione degli interventi urgenti, accompagnati da misure compensative di riqualificazione della rete urbana (alberate, sottopassi e completamento della rete ciclopedonale e stradale) deve essere giustificata da un obiettivo e condiviso interesse pubblico a cui l'intervento del privato contribuisce.

La Variante parziale al PP1, proposta dal privato, deve essere limitata unicamente alla realizzazione dei due interventi urgenti su cui si chiede di investire a breve:

- il completamento del Curvone con un unico edificio su via Verga, con riduzione di cubatura rispetto al precedente permesso di costruire (quello delle 7 palazzine) , e la realizzazione del Teatro del mare all'aperto con la sistemazione delle aree libere recuperate.
- La realizzazione del centro commerciale su corso Strasburgo (se approvata e condivisa), con le varianti progettuali indicate al successivo punto 5, accompagnata dalla contestuale riqualificazione urbanistica della rete stradale a carico del privato, con il completamento della rete dei percorsi ciclopedonali alberati e sottopassi di base, come indicati di seguito, (via Verga, via Inghilterra, corso Strasburgo Nord-Ovest e Sud-est, via Spagna, riqualificazione sottopassi Di Francesco e Stazione FS).

Per la valorizzazione turistica dell'area e l'accettabilità sociale dell'intervento, mentre è indispensabile fermare la realizzazione delle urbanizzazioni (già autorizzate dal Comune) subordinandole all'approvazione di un piano dettagliato della mobilità sostenibile (trasporto pubblico in sede propria, rete dei camminamenti ciclopedonali, zone 30, sistema dei parcheggi, raccordo con il nuovo ponte sul Saline, vedi successivo punto 4), e sottoponendole alla revisione della variante generale del PP1, di iniziativa pubblica, sarebbe importante che si completasse subito almeno la rete delle alberature di alto fusto e dei camminamenti a mare previsti (via Lussemburgo Sud – via Verga, corso Strasburgo Nord - via Agostinone, corso Strasburgo Sud lato Stazione). La rete verde di alberi di alto fusto e il sistema dei camminamenti ciclopedonali di qualità sono elementi strategici sia per la qualità ambientale e della vita del quartiere, sia per qualificare l'offerta turistica e l'immagine della città.

In assenza di un impegno diretto, dettagliato nei modi e delimitato nel tempo del privato proponente ad assumersi gli oneri del completamento delle opere e delle riqualificazioni urbanistiche individuate, si dovrà arrivare ad una Variante Generale di tutto il PP1 di iniziativa pubblica che riveda anche il dimensionamento le scelte e l'attuazione dell'intero PP1.

1. UN PIANO PUBBLICO TRASPARENTE E PARTECIPATO. Occorre dunque che il piano sia accompagnato da un processo reale di partecipazione che ne garantisca il carattere "pubblico, trasparente e partecipato". Va fatto un calendario di incontri nei quartieri con le associazioni e gli "stakeholders", ossia i portatori di interessi locali e di area vasta, in cui si raccolgano osservazioni, proposte e aspettative prima dell'adozione del piano stesso.

Occorre che la comunità partecipi alla formazione della decisione ed esprima il proprio punto di vista, per permettere ai decisori eletti di identificare l'interesse pubblico prevalente. Non sono infatti sufficienti allo scopo i meccanismi ex post, di osservazioni e controdeduzioni dopo l'adozione del piano stesso. Del resto anche la Legge 241/90 sulla formazione del procedimento amministrativo, all'Art. 9 riconosce ai portatori di interessi il diritto di partecipare alla formazione del procedimento stesso

(L.241/1990. Art. 9 (Intervento nel procedimento) 1. Qualunque soggetto, portatore di interessi pubblici o privati, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, cui possa derivare un pregiudizio dal provvedimento, hanno facoltà di intervenire nel procedimento).

2. AUMENTARE IL CONTRIBUTO DEL PRIVATO. Nel merito, risulta insufficiente il contributo (anche economico) offerto dal proponente alla riqualificazione della città. Esso deve essere ricomputato in relazione alle necessità di qualificazione della città stessa e alla valorizzazione degli interventi privati permessi.

3. I VANTAGGI PER LA COMUNITA' Occorre che la Variante stralcio si traduca in effettivi vantaggi per la comunità locale con:

3.1 interventi di recupero e **riqualificazione urbanistica sulla rete urbana esistente**

3.1.1 piantumazione degli alberi su via Inghilterra,

3.1.2 riqualificazione di via Verga,

3.1.3 sistemazione del sottopasso Di Francesco,

3.1.4 messa in sicurezza pedonale e riqualificazione del sottopasso Stazione,

3.1.5 continuità ciclopedonale per corso Strasburgo (vedi punto 5.4);

3.2 inserimento nel piano delle **previsioni mancanti nel PP1 attuale**

3.2.1 rete del trasporto pubblico in sede propria TPSP,

3.2.2 rete continua e raccordata del verde,

3.2.3 sistema delle piazze e dei percorsi Strasburgo - Germania - D'Andrea,

2.4 raccordo del nuovo ponte in costruzione con la rete pedonale ciclabile e del trasporto pubblico,

3.2.5 parcheggio di interscambio multipiano;

3.2.6 Certezza dei tempi dell'esecuzione degli interventi previsti. Occorre una attenta e vincolante tempistica sugli interventi che il privato deve attuare prima di poter effettuare quelle varianti di cubature e destinazioni d'uso richieste garantendo la comunità dal ripetersi di tutte quelle buone proposte contenute nel precedente PP1 che poi a tutt'oggi non trovano ancora attuazione.

3.3 La gran parte delle proposte del punto precedente riguardano principalmente il sistema della mobilità. Si devono integrare le previsioni della Variante con un **Piano Particolareggiato urbano del traffico (PPUT)**, come primo strumento di pianificazione della mobilità di una città che oggi non ha nemmeno un PUT (piano urbano del traffico) ma che dovrà puntare in breve alla formazione di un piano strutturale di ampio

respiro come il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) con una visione di area vasta, coordinata con i comuni di Città S. Angelo, Silvi, Cappelle e Pescara Nord.

approfondimento:

4. IL PIANO PARTICOLAREGGIATO URBANO DEL TRAFFICO DEL PP1. In particolare, il Piano Particolareggiato di traffico urbano dovrà affrontare i temi del:

4.1 Trasporto pubblico in sede propria, dalla strada parco, attraverso via Foscolo, corso Strasburgo, viale Alberto D'Andrea, fino al nuovo ponte sul Saline che sarà riservato esclusivamente a pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, come dichiarato nella mozione del Consiglio Comunale nel Marzo 2013. Si dovranno definire le sezioni stradali previste, le norme per l'adeguamento di via Foscolo, le fermate, le alberate e tipologia edilizie lungo il percorso, con marciapiedi e portici, adeguati ad una strada di tipo E urbana di quartiere. Sarà l'occasione per ridiscutere con i comuni limitrofi caratteristiche e percorso di un trasporto pubblico competitivo e qualificato che sappia togliere dalle strade almeno 20 mila veicoli al giorno. Il problema non può attendere. Dopo aver investito 40 mln di euro sulla Strada Parco e prima di investire altri 3-4 mln sul nuovo ponte del Saline, occorrerà affrontare il problema prima di costruire qualsiasi altro edificio.

4.2 Percorsi ciclo pedonali. Dovrà essere rivista e definita la rete dei percorsi pedonali e ciclabili che colleghi con percorsi protetti, alberati, illuminati, sicuri e frequentati il verde rimanente, i punti di interesse del quartiere con il resto della città, il fiume ed il mare: lungomare parchi e centri sportivi, centri commerciali, chiesa, stazione e centro città, fermate del trasporto pubblico e aree di spettacolo. Saranno da definire in particolare le caratteristiche del verde, dell'abbattimento delle barriere architettoniche, dell'arredo, della segnaletica. Lo chiede una città turistica ed un territorio di alto pregio ambientale che stiamo lasciando degradare nell'incuria, nell'abbandono e nella mancanza di identità.

4.3 Zona 30. Tutto il quartiere, da viale Europa alla Ferrovia al fiume deve diventare una Zona 30, con velocità del traffico limitata, trattamento degli incroci e delle intersezioni per dare sicurezza all'utenza debole e rendere più vivibile il quartiere per i turisti e per gli abitanti

4.4 SCHEDA PROGETTO su cui chiedere finanziamenti europei: Riqualficazione del **boulevard Alberto D'Andrea** come **paseo pedonale** con pavimentazione illuminazione arredi e restauro del verde, con fermate del trasporto pubblico. Riqualficazione del boulevard come mercato di quartiere, copertura leggera di aree per spettacoli e manifestazioni, protezione degli attraversamenti, protezione della linea TCSP sui due lati del paseo. E' un progetto che può prevedere la collaborazione di ente pubblico, costruttori, albergatori per valorizzare un asse focale per manifestazioni all'aperto di un complesso alberghiero da 4 mila posti letto e un quartiere nuovo da oltre 5 mila abitanti.

4.5 SCHEDA PROGETTO su cui chiedere finanziamenti europei: **Parcheggio multipiano** tra complesso alberghiero e via Inghilterra. Un hotel per le automobili collegato alla rete del trasporto pubblico, sia per i turisti, per offrire agli ospiti degli alberghi la possibilità di muoversi a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico per tutto il periodo del soggiorno, senza usare l'automobile, e permettere di raggiungere in bicicletta le spiagge e riserve del Teramano, godere di shopping e spettacoli a

Pescara centro, raggiungere in bici luoghi d'arte e la natura della costa dei Trabocchi, sia ai cittadini di utilizzarlo come parcheggio di interscambio con il trasporto pubblico metropolitano (*park and drive*) o l'interscambio con i bus extraurbani. Un uso del parcheggio multipiano associato alla fornitura di biciclette nell'offerta turistica alberghiera è già impiegata con successo a Silvi (integrabile con il futuro *bike sharing* del progetto Salinas).

4.6 SCHEDA PROGETTO su cui chiedere finanziamenti regionali: Adeguamento e **completamento della pista ciclabile** lungomare per 1 Km di tratti mancanti + 0,5 Km per spostamento dei parcheggi lato collina tra via Marinelli e via Isonzo + 3 km di adeguamento e messa in sicurezza della pista esistente con percorso in quota a livello del percorso pedonale.

(Vedi documento con proposte in:)

http://www.webstrade.it/montesilvano/sostenibile/12-06_mobilita_mts.pdf

4.7 SCHEDA PROGETTO su cui chiedere finanziamenti regionali: **Passerella ciclopedonale** di collegamento del Parco della Libertà, sopra via Aldo Moro all'altezza della ferrovia, fino al marciapiede Sud di via Aldo Moro, collegando il parco con la fascia verde retrostante la ferrovia. il campo sportivo di via Spagna, l'area verde retrostante il proposto centro commerciale e collegandosi a corso Strasburgo attraverso un passaggio tra il centro commerciale ed il nuovo edificio porticato previsto su Corso Strasburgo, per poi proseguire lungo corso Strasburgo fino al mare. La passerella servirebbe sia a togliere dall'isolamento e dall'inaccessibilità il bel parco della Libertà, sia completerebbe un itinerario ciclopedonale accessibile di tutte le aree verdi a ridosso della ferrovia, collegandole al mare attraverso corso Strasburgo.

(segue)

5. CORREZIONI ALLA PROPOSTA DI VARIANTE PRESENTATA.

Quello che va corretto senz'altro anche nello stralcio della proposta di Variante presentata è il seguente:

5.1 E' insufficiente la sezione stradale proposta di fronte al supermercato con **marciapiede di soli 1,5 m** su corso Strasburgo. La sezione di fronte al previsto intervento commerciale deve essere quella standard per corso Strasburgo. Ossia marciapiede di 6,5 m + 3,5 m di porticato, con alberata idonea: ombrosi platani o tigli di alto fusto. Idonea pavimentazione pedonale, priva di barriere architettoniche, con pavimentazione resistente anche al transito dei veicoli di servizio per le consegne.

5.2 **Il supermercato.** Riteniamo che la proposta della previsione di un supermercato nel PP1 debba essere preventivamente e attentamente valutata per i probabili effetti che potrebbe generare sui flussi viari e sulle attività commerciali già insediate sull'area e che potrebbero, col completamento di corso Strasburgo, trovarvi posto. In ogni caso, qualora si addivenisse alla considerazione che detto supermercato non presenta controindicazioni, **il parcheggio di fronte al supermercato** non può essere di fronte a corso Strasburgo, a caratterizzazione ciclopedonale, ma sul retro (via Spagna) in collegamento con la sistemazione del sottopasso Di Francesco.

5.3 E' inaccettabile la **chiusura delle aree a verde** residue con edifici perimetrali, riducendolo a verde condominiale. Deve essere prevista e dettagliato l'accesso e la continuità del percorso ciclopedonale con un percorso minimo di 4 m +2 +2 m di alberate laterali, illuminato e controllato (con la presenza di locali pubblici o telecamere lungo il percorso). Il verde e gli alberi, idonei, ombrosi, caratterizzanti il paesaggio urbano e definiti da un piano del verde, sono elementi strategici, caratterizzanti la vivibilità e l'immagine di una città turistica come la nostra.

In particolare, nel piano si tratta di ricollegare i diversi episodi di verde a ridosso della ferrovia con un percorso ciclopedonale attrezzato continuo, attraverso corso Strasburgo, fino al mare, e viceversa. Infatti, occorrerà collegare il nuovo parco della Libertà all'altezza del sottopasso della ferrovia con il verde a ridosso della ferrovia e il campo sportivo, fino al verde dietro al supermercato, per proseguire, con un passaggio attraverso i portici tra edifici e supermercato, fino al percorso pedonale di corso Strasburgo previsto dal nuovo intervento.

5.4 E' improcrastinabile il **collegamento dei due tratti realizzati di corso Strasburgo** sul lato Sud, almeno con un collegamento ciclopedonale alberato di 6,5 m, Si tratta di solo 150 m mancanti per realizzare quella **continuità dei camminamenti ciclopedonali** tra il mare, il tratto di corso esistente, il nuovo intervento commerciale proposto, la rete del verde a ridosso della ferrovia, ed il centro di Montesilvano. Un pezzo di città protetto dal traffico in cui da subito sarà possibile e piacevole andare a piedi e in bicicletta, per andare al mare, in centro, a fare shopping, in chiesa, a fare sport. Un'anticipazione di quella città sostenibile in cui la nuova linea del trasporto pubblico in sede propria ci libererà dalla dipendenza dall'auto e ci darà la possibilità di collegare in maniera efficiente e "libera dalle automobili" la città nuova con Silvi e con Pescara, nella nuova realtà metropolitana che vogliamo costruire. Con un asse viale D'Andrea - piazza Germania - corso Strasburgo che sarà il centro pulsante della nuova città, pedonalizzato e servito dal trasporto pubblico. Così come oggi già avviene a Friburgo, Montpellier, Ginevra, ma anche a Pescara su corso Umberto e qualcuno propone anche per corso Vittorio Emanuele.

6. ALTRI CONTRIBUTI DAL DIBATTITO

6.1 La città come bene comune. Diversi contributi hanno confermato l'esigenza che la discussione sulle scelte urbanistiche avvenga in un piano pubblico trasparente e partecipato. *“La città è un bene comune e il territorio ha un valore economico e di qualità della vita per il privato e quindi sicuramente anche per la collettività”.*

6.2 Un piano di iniziativa pubblica

Si rivendica la necessità di un'iniziativa pubblica nel processo di pianificazione *“Non è ben quantificato (nella Proposta di Variante) se vi è oppure no un guadagno e per chi. Spostare verde, parcheggi e strutture come pezzi di Lego mi sembra davvero troppo, la pianificazione la fa l'amministrazione o il costruttore?”*

Qualcuno è decisamente contrario ad accettare di discutere le regole ed i modi degli interventi proposti.

“Qui non si tratta di mitigare degli effetti o delle scelte sbagliate...In urbanistica non esistono diritti acquisiti. La pianificazione la fa l'amministrazione comunale sentiti i portatori di interesse”.

6.3 Integrare l'area del PP1 con il resto della città. Alcuni interventi pongono il problema di una maggiore integrazione delle proposte per il PP1 con il resto della città, ad esempio progettando idonei itinerari ciclopedonali di raccordo.

6.3.1 Tra la stazione e l'ex FEA. *“Parlando dell'area della stazione FS, sarebbe il caso di valutare il collegamento tra la stazione e l'area ex FEA (ex stazione della tranvia Pescara-Penne), in pratica quella di fronte a via Michetti. Dal museo del treno vi si arriva facilmente. Occorre valutare cosa farci, se parcheggio, area sportiva, ecc.*

6.3.2 Il retro della stazione per l'interscambio con il trasporto pubblico. L'area retro stazione prevede, al fine di incentivare anche il trasporto ferroviario la possibilità di farci un capolinea bus, interscambio, ecc. Così come punti di sosta per chi deve cambiare un treno locale, tipo biblioteca o luoghi di aggregazione oltre al centro commerciale?

6.3.3 La localizzazione del mercato settimanale. (vedi anche proposta per la riqualificazione del boulevard Alberto D'Andrea anche per il mercato in SCHEDA 4.4) *(Attualmente) in viale Europa si svolge il mercato rionale. È stata prevista un'area mercatale a norma con bagni pubblici, fontanelle, ecc.?*

6.3.4 Riqualificare l'area verde per manifestazioni e spettacoli. *L'area che oggi vede il lunapark (tra via Aldo Rossi e il fiume) e anche l'area che vede in estate i circhi è a dir poco penosa. Sono previsti spazi appropriati per lo svolgimento di tali manifestazioni?*

6) Collegare con percorsi ciclopedonali le aree a verde, sportive e del tempo libero. *“Visto che nella zona ci sono diversi impianti sportivi (campo di via Foscolo, campetto da basket ex mercato, campetto in via Spagna, finta pista ciclabile sul mare, Parco della Libertà). è possibile pensare ad un raccordo di tali impianti, ampliarli, prevedere anche percorso per chi va con i pattini e farne diventare realmente il quartiere dello sport collegato anche al mare ?”*

Il presente documento è stato redatto con il contributo di:

Consigliere comunale Gabriele Di Stefano,

Webstrade.it, rivista on line e centro di documentazione sull'urbanistica sostenibile

Patto per Montesilvano

Montesilvano nel cuore,

Cantiere per l'alternativa

Contributi pervenuti da cittadini e rappresentanti della società civile, discusse in assemblee locali e contributi on line al dibattito.

(Documento provvisorio, Montesilvano 19 Luglio 2013)