

MARTOCCHIA LUCIANO  
PITUCCI ULISSE

Al Dirigente del Settore Programmazione del Territorio  
Arch. Emilia Fino

e, p. c. Al Sindaco di Pescara

Gestione Trasporti Metropolitan SpA  
Via Aterno 255  
Pescara

Pescara, 18 gennaio 2008

Oggetto: osservazioni e proposte relative all'accordo di programma presentato dalla società  
GESTIMMOBILI srl – Deliberazione di Giunta Comunale n. 1017 del 06.12.2007.

I sottoscritti

- MARTOCCHIA LUCIANO, nato a ..... il ....., residente a ..... in .....,
- PITUCCI ULISSE, nato a ..... il ....., residente a ..... in .....,

cittadini pescaresi, presentano la seguente

#### OSSERVAZIONE

all'accordo di programma di cui all'oggetto, per offrire un contributo migliorativo ai fini  
dell'interesse pubblico ivi contenuto.

#### Motivazioni

Le considerazioni che ci spingono a presentare osservazioni e proposte migliorative sono di due  
tipi; una sotto il profilo urbanistico/edilizio, l'altra inerente la determinazione della “convenienza  
privata”, ovvero della GESTIMMOBILI srl (che ai sottoscritti risulta avere sede legale a Pescara in  
Via Sardegna n° 1 e non in Via 396 da Denominare n°13) e, di conseguenza, della “convenienza  
pubblica”, ovvero l'Amministrazione comunale (e non ACA o ATO).

### *Considerazioni urbanistico/edilizie*

Il fabbricato previsto sarebbe realizzabile solo grazie a numerose deroghe agli strumenti urbanistici vigenti e riguardano:

- l'altezza massima del fabbricato;
- la distanza minima dai confini di proprietà e da strade;
- gli allineamenti stradali, con un minimo di ml 3,00 dagli incroci;
- il recupero di superficie utile in sottozona B3, che viene ricostruita al piano terra del nuovo edificio (se venisse considerata ristrutturazione innovativa, si creerebbe un pericoloso precedente per il recupero di volumetria senza riduzioni sia nei PUE che nei PP);
- il restringimento di una importante strada di PRG per consentire la realizzazione dei parcheggi pertinenziali;
- il mancato rispetto del rapporto tra superficie a destinazione residenziale (max 60%) e non residenziale (min 40%) previsto per la sottozona B7;
- la mancata applicazione del 40% minimo a PEEP della superficie residenziale aggiuntiva (art. 30 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale);
- il mancato soddisfacimento degli standard, previsti dal DM 1444/68, all'interno dell'area d'intervento, come avvenuto in tutti gli altri Accordi di programma approvati da questa Amministrazione comunale.

Solo l'insieme di tali deroghe consentirebbe la realizzazione del fabbricato previsto, che altrimenti non avrebbe nessuna speranza di vedere la luce con simili forme: tali deroghe debbono essere quindi correttamente valutate **anche** ai fini della convenienza del soggetto privato, secondo quanto disposto dall'art. 1.2.3, capo IV, del vigente Regolamento comunale in materia di programmi complessi. Tale punto verrà meglio analizzato successivamente.

Tornando alle deroghe edilizie, ci preme sottolineare che almeno due deroghe non dovrebbero essere consentite:

1. la ricostruzione del fabbricato secondo l'attuale allineamento sulla prevista strada di PRG proveniente da Viale D'Annunzio, in quanto ci troveremmo ad avere un fabbricato in prossimità di un incrocio e l'attuale PRG ha previsto l'arretramento di ml 3,00 anche in caso di allineamento prevalente; se non si applica in casi come questo, quando mai si applicherà tale norma?
- per il prolungamento di Via Arnaldo da Brescia il PRG prevede una sezione di ml 22,00 (sezione Y"-Y"); nel tratto da realizzare nell'ambito dell'ADP, viene invece rimossa la indipendenza della prevista linea filobus, la quale non sarebbe a doppio senso di marcia e – addirittura – nel tratto antistante il fabbricato da realizzare nell'ADP, non vi sarebbe più nessuna corsia separata per il filobus perché la strada si restringerebbe a ml 16,00. Il tutto avverrebbe per consentire la realizzazione di parcheggi pertinenziali del fabbricato, nonché una doppia pista ciclabile (nulla contro le piste ciclabili, ma è già presente sulla vicina Viale D'Annunzio, dove invece non ci sono corsie preferenziali per mezzi di trasporto pubblico). Occorre evitare di ripetere l'errore fatto (ma ancora rimediabile, a nostro avviso) nell'ADP “De Cecco”, dove la sezione della strada di PRG includente il corridoio verde, è stata modificata in maniera tale da impedire la realizzazione di corsie indipendenti - e a doppio senso di marcia - per il filobus: addirittura laddove avrebbe dovuto passare il filobus per poi costeggiare il rilevato dello scalo merci, esiste un ampio marciapiede da cui emerge una rampa di uscita dai parcheggi interrati (vedi foto sotto).



La rampa di uscita dai parcheggi che emerge dal marciapiede, si trova sull'allineamento del rilevato ferroviario che verrà costeggiato dalla linea filobus

### *Considerazioni economico/finanziarie*

Le perplessità in merito alla parte economico/finanziari riguardano:

- la realizzazione di tratti, anche consistenti, di linea fognante su strade private (Via degli Equi e Via Seneca); se non andiamo errati, tali lavori competono o ai proprietari dei fabbricati o all'ATO/ACA, comunque non all'Amministrazione comunale. Gradiremmo sapere perchè il Comune dovrebbe accollarsi tali lavori;
- la mancata contabilizzazione, delle superfici accessorie (tipo balconi, terrazzi e spazi condominiali, comunemente trattate nella compravendita di immobili);
- la valutazione delle aree edificabili a € 265/mq in luogo delle previste tabelle di valori individuati dalla deliberazione di GC n. 806 del 28/12/2001, come previsto dall'art. 1.1.1, capo IV del vigente Regolamento comunale in materia di programmi complessi;
- la mancata valutazione, ai fini della convenienza privata, delle deroghe urbanistico/edilizie che non incidono sulla utilizzazione e sulla destinazione d'uso dei suoli ma unicamente su elementi quali altezze massime e distanze;
- la contabilizzazione come convenienza per il Comune di un tratto di strada già realizzato con relativi sottoservizi (sembrerebbe trattarsi di rete fognante e acquedotto, come da foto: si veda sopra per le relative competenze in materia).



## Osservazioni e proposte

Alla luce di quanto sopra, i sottoscritti avanzano le seguenti richieste:

- ripristino della sezione stradale di ml 22,00 nel tratto da realizzare con l'ADP, adeguando a tale sezione anche il tratto che la stessa ditta dovrà realizzare nel PUE 6.02A; ove si ritenesse di procedere con una sezione di ml 20,00 perchè tale sembra essere lo spazio libero tra il rilevato ferroviario e le aree fondiarie esistenti, suggeriamo di adottare la sezione stradale Z'-Z' pari a ml 20,00;
- allineamento del fabbricato sulla strada proveniente da Viale D'Annunzio ai fabbricati esistenti e non secondo l'attuale ubicazione;
- non realizzazione delle reti fognanti su strade di proprietà privata (peraltro parzialmente ricadenti in sottozona B3 e la cui cessione gratuita al Comune non è prevista) a scapito delle somme dovute dal soggetto privato al Comune, cui l'intervento istituzionalmente non compete;
- non scapito del tratto di strada realizzato e delle reti già esistenti (da chi sono state richieste e autorizzate?);
- quantificazione economica della maggior convenienza privata a seguito delle deroghe e delle varianti che non incidono sulla utilizzazione e sulla destinazione d'uso dei suoli (vedi schema proposto nell'allegato 1);
- quantificazione economica della maggior convenienza privata computando le superfici accessorie quali terrazzi, balconi, ecc. (vedi schema proposto nell'allegato 1);
- quantificazione economica della maggior convenienza privata a seguito rideterminazione valore delle aree edificabili secondo i valori ai fini ICI per la Microzona 7;
- calcolo delle superfici a standard sull'intero intervento e non sulla sola maggior Superficie Utile Lorda concessa (quindi su mq 2240 di SUL e non su mq 928), così come avvenuto in tutti gli altri accordi di programma approvati da questa amministrazione (Progeco, Riabita, Mediterranea Life, ecc.);
- cessione (oppure esproprio a carico del soggetto proponente) dell'area destinata a Verde Pubblico (sottozona F1) compresa tra il capannone "Conbipel" e il prolungamento di Via Arnaldo da Brescia.

Una volta rideterminata la convenienza privata - e di conseguenza quella pubblica/comunale - le somme eccedenti le urbanizzazioni strettamente necessarie all'intervento privato e a quelle su aree pubbliche, debbono essere monetizzate dal soggetto privato all'Amministrazione comunale per il **completamento del corridoio verde - linea filobus tra Via San Francesco e Via della Bonifica**, ove è già stato realizzato l'ampliamento della strada esistente; in tale nuovo tratto si dovrà prevedere il raccordo con la pista ciclabile proveniente da Viale D'Annunzio.

La linea filobus potrebbe poi proseguire, anche su percorso non indipendente, fino al Parcheggio di scambio Pescara Sud di prossima realizzazione. La spesa occorrente per il completamento di tale opera, in aggiunta al finanziamento privato, dovrà essere finanziata dall'Amministrazione Comunale con fondi propri.

Riteniamo si tratti di un'occasione unica per completare un importante tratto di corridoio verde - linea filobus che attraversa mezza città. Unitamente al parcheggio di scambio Pescara sud, potrebbe finalmente dare alla nostra città una vera alternativa alla mobilità privata ed all'ingresso di autovetture nel centro urbano.

In alternativa, laddove non fosse possibile raggiungere l'accordo in sede di comitato per la

determinazione del valore economico delle deroghe e varianti concesse che non incidono sugli indici edificatori, non essendo ancora stati stabiliti i criteri per la loro determinazione forfettaria e ove non fossero accettati quelli proposti dagli osservanti nell'allegato 2 e il soggetto privato non volesse attendere la determinazione di tali criteri da parte del Consiglio comunale, proponiamo che la quota in aumento di Superficie Utile Lorda debba obbligatoriamente prevedere una percentuale minima del 30% da destinare ad alloggi a canone calmierato, concordato e sociale, i cui canoni di locazione verrebbero stabiliti in base ai criteri (oggi abrogati) dell'equo canone (ex legge 392/78).

Tale ripartizione dovrà, auspiciamol in tempi brevi, essere comunque introdotta nel regolamento dei Programmi complessi, facendo così di Pescara la prima città in Italia a recepire i commi 258 e 259 della Legge Finanziaria per il 2008.

Tale parte dell'Accordo di programma in oggetto e di quelli futuri, dovrà essere un elemento invariante degli accordi stessi e non potrà mai essere modificato per nessun motivo.

Si suggerisce infine di adeguare al più presto il parametro di abbattimento forfettario per imposte e oneri finanziari, poiché l'ultima Legge Finanziaria ha ulteriormente ridotto l'Ires dal 33% al 27,50% (articolo 1, comma 33) e l'Irap dal 4,25% al 3,90% (articolo 1, comma 50); di conseguenza l'abbattimento del 40% degli utili dei privati dovrebbe ora avvenire al 34% (due anni fa, di questi tempi, tale riduzione avveniva al 54%), considerato che l'ex presidente dell'Ance di Pescara ha chiesto al Comune di aumentare le tariffe per i lavori pubblici a partire dal Ponte del mare e dalla ristrutturazione dello Stadio Adriatico.

Ai sensi dell'art. 30 bis, comma 8, della LR 18/83, i sottoscritti chiedono di esser ascoltati dal Comitato per meglio illustrare la presente osservazione e, in ogni caso, di essere informati sulle controdeduzioni adottate.

Saluti.

MARTOCCHIA LUCIANO

PITUCCI ULISSE