

LETTERA APERTA AL SINDACO DI MONTESILVANO

da ITALIA NOSTRA, WEBSTRADE.IT, PATTO PER MONTESILVANO, CONSIGLIERE COMUNALE
G. DI STEFANO, PROSPETTIVA FUTURA

Documento elaborato da un gruppo di consulenti tecnici con i rappresentanti delle associazioni culturali ambientaliste, civiche locali (Anticipato nel colloquio con il Sindaco del 22/07/2014).

Oggetto: ABUSI EDILIZI ED URBANISTICI IN "ZONA B" A MONTESILVANO. IL CASO DELL'INTERVENTO DI DEMOLIZIONE E NUOVA COSTRUZIONE SU LUNGOMARE A. MORO - VIA LIGURIA.

Montesilvano, 25 Luglio 2014

I dati di riferimento del caso studio segnalato:

Permesso di Costruire A13/125 del 28/11/2013.

Proprietari: Di Michele Rosaria, Fazii Alfonso, Fazii Giuseppe

Progettista: Arch Fazii Alfonso

Impresa Blasiotti Costruzioni



INACCETTABILITA' DELL'INTERVENTO SU VIA LIGURIA-A.MORO IN CORSO DI REALIZZAZIONE:

1.1 (**Un nuovo caso di malaurbanistica**) Un ulteriore caso di abuso edilizio si presenta palese sul lungomare A. Moro-via Liguria di Montesilvano, già denunciato sulla stampa locale (IL MESSAGGERO e IL TEMPO 4/05/2014; IL CENTRO 5/05/2014). Oltre ai casi storici di via Marsica, via Romagna, via Giovanni XXIII, via Roma, via Petrarca, al caso del famigerato articolo 26 del PRG, già denunciati in passato, esso conferma l'assurdità, inadeguatezza e l' illegalità di molti processi di trasformazione edilizia che avvengono in città, in particolare nelle zone B di completamento, sotto l'ombrello di apparente legalità delle norme di piano regolatore e di diverse normative comunali, torbide, non trasparenti, contraddittorie con sé stesse ed in conflitto con altre norme urbanistiche sovraordinate, ed in ultima analisi illegittime, che attualmente governano la città e che producono degli effetti disastrosi sulla qualità urbana, la dotazione di servizi e standard, degradano la qualità ambientale e l'attrattività turistica della città ed infine offendono il senso di giustizia e di equità dei cittadini che sentono questa città sempre più distante da loro, non riconoscendo i criteri di razionalità, pubblicità, trasparenza dell'azione pubblica, in particolare nel controllo edilizio e nella pianificazione urbanistica.

1.2 (**la speranza di un'urbanistica virtuosa**) La presente segnalazione al Sindaco non è solo un ulteriore atto di denuncia, ma un invito alla riflessione e un'esortazione a volersi fare carico di tali problemi dando l'avvio alla revisione e modifica del modo di fare urbanistica in città, segnando l'inizio di un ciclo nuovo per la città stessa. La speranza è di collaborare con questa nuova amministrazione per attivare un ciclo virtuoso dell'urbanistica che sia davvero trasparente, pubblica, partecipata e sposi l'intraprendenza privata nell'attività edilizia con un processo di qualificazione dello spazio pubblico che si autoalimenti, con chiarezza di obiettivi, procedure ed efficacia, di collaborazione tra pubblico e privato nella riqualificazione della città. Si tratterà di fermare subito tali meccanismi degenerativi presenti nell'attuale piano regolatore e nella gestione dell'urbanistica cittadina, per poi riscrivere insieme le regole di un'urbanistica equa, sostenibile, pubblica, trasparente e partecipata. E' un obiettivo che vogliamo condividere con la nuova amministrazione e l'intera città.

2. EFFETTI PARADOSSALI DELL'URBANISTICA DELLE ZONE B

Ragionando per assurdo, sarebbe sicuramente paradossale e quindi inaccettabile un'urbanistica che operasse su un patrimonio edilizio esistente, per:

2.1 - Costruire un nuovo edificio demolendo una struttura nuova, incompleta ma in buone condizioni tecniche e strutturali, per **peggiore le condizioni urbanistiche al contorno e degradare l'abitabilità della città nuova.**

2.2 - Qualificare una struttura edilizia (demolendo e ricostruendo un telaio nuovo in c.a. in ottime condizioni) **senza adeguamento urbanistico e qualificazione dell'intorno urbano.**

2.3 – Realizzare un nuovo intervento, con demolizione e ricostruzione di un edificio basso, per realizzare un edificio di 6 piani **conservando l'allineamento stradale delle casette preesistenti e circostanti di 1-2 piani.**

2.4 - Realizzare una nuova palazzina **condominiale ad alta densità** (3.000 mc, 18 appartamenti, 40 nuovi abitanti circa), **ma senza marciapiedi, senza parcheggi pubblici, senza verde, senza piste ciclabili.** E questo è particolarmente grave in una città che ha un'economia turistica da valorizzare e non può rinunciare alla qualità urbana dei suoi insediamenti, soprattutto nella zona a mare di alta qualità ambientale e motore della sua crescita economica.

2.5.1 **(Il business delle Zone B di completamento)** C'è qualcosa che non funziona nell'urbanistica della città se gli indici edificatori adottati dal PRG e applicati nella città prevedono in **ZONA C** di espansione.

- Distanza tra gli edifici $D = H$ altezza dell'edificio più alto = 18.5 m max.
- If Indice di fabbricabilità fondiaria di 1 mc/mq)
- Cessione del 50%. dell'area per standard urbanistici

2.5.2 Mentre **in ZONA B** di completamento:

- Distanza tra edifici $D = 10$ m.
- H altezza edificio da Quadrante di Zona = 15m (in realtà 18,5 m, con il trucco dei sottotetti).
- If Indice di fabbricabilità fondiaria = 3-4 mc/mq.
- Cessioni = solo una fascia di massimo 2 m, solo sulla strada principale.

Ossia, è **molto più conveniente operare in Zona B** di completamento (magari demolendo casette di uno o due piani per fare condomini di 6-7 piani sullo stesso tessuto preesistente di stradine e recinti a filo strada. No cessioni. No distanze. Massime cubature. Zero standard urbanistici. Massimo numero di appartamenti, compresi quelli "fuori soglia" sottotetto che, da inabitabili e senza cubatura al momento del progetto, diventano magicamente abitabilissimi e venduti a prezzo intero, appena costruiti.

Quello che è paradossale è quello che effettivamente accade nella nostra città.

3. ABUSI. Ma al di là del buon senso e della ragionevolezza che, da sola dovrebbe farci capire che c'è qualcosa che non funziona nell'attuale modo di fare urbanistica, ci sono anche nel caso in questione delle precise norme urbanistiche contraddette, negate o rese inutili, che prefigurano degli abusi penalmente rilevanti.

3.1 **Altezza di progetto al di sopra del limite consentito per la zona B.** in quel contesto urbano di edifici preesistenti e circostanti. L'altezza del nuovo edificio è eccessiva e molto superiore a quella degli edifici preesistenti e circostanti, contravvenendo i limiti inderogabili fissati per le zone B dall' Art. 8 - punto 2, del DM 1444/1968 "*Le altezze massime degli edifici per le diverse zone territoriali omogenee sono stabilite come segue: (...) 2) Zona B):- L'altezza massima dei nuovi edifici non può superare l'altezza degli edifici*

preesistenti e circostanti, con la eccezione di edifici che formino oggetto di piani particolareggiati o lottizzazioni convenzionate con previsioni plano-volumetriche, sempre che rispettino i limiti di densità fondiaria di cui all'art. 7".

Nel caso in questione, si tratta di una zona B3, di completamento, in cui il nuovo edificio deve tener conto dell'area nella quale si inserisce che viene a completare, che è attualmente formata da edifici di 2-max 3 piani. A questa **altezza degli edifici preesistenti circostanti** si deve attenere l'intervento di completamento progettato. Il **valore di altezza massima del quadrante urbano**, definito dal Piano regolatore generale e adottato nel progetto, è utilizzato illegittimamente in questo contesto. Esso è un "massimo da non superare" che fa riferimento ad aree e tessuti urbani molto differenti tra di loro, dalla collina al mare, e non può intendersi come il valore di altezza a cui uniformare tutti gli interventi, nuovi ed esistenti, di espansione o di completamento in tutte le zone e tutti i contesti del quadrante. La norma di PRG non può scavalcare le prescrizioni dell'Art. 8 DM 1444/1968. Infatti laddove lo facesse il PRG si arrogerebbe una discrezionalità ed un potere assolutamente lesivo del diritto soggettivo del futuro abitante, che ha diritto alla luce, aria, sole, e che il legislatore ha inteso riconoscere ad ognuno con il DM 1444/1968 sugli standard urbanistici. Un edificio che completa un tessuto esistente si deve inserire armoniosamente in esso. Non può svettare sopra le altre case e raddoppiare l'altezza degli edifici preesistenti, lasciando la stessa distanza di questi, ma togliendo a questi ultimi la luce e l'aria. E' una libertà di deroga alla norma nazionale che più volte il Giudice ha negato al piano urbanistico comunale. Così come non è possibile scendere a distanze inferiori a 10 m tra pareti finestrate di edifici, nemmeno con l'accordo dei proprietari (cosa che invece a Montesilvano è permessa dal Regolamento edilizio comunale). Perché esso sarebbe lesivo di un diritto soggettivo delle generazioni future ad abitare quelle stesse case in condizioni igieniche dignitose.

3.2 (Altezza degli edifici sul fronte mare) Si consideri poi che, essendo l'edificio in questione prospiciente il lungomare, esso dovrebbe rispettare un ulteriore specifico limite di altezza. In altre normative urbanistiche dello stesso comune si è imposto "**un'altezza massima di 10 m per tutti gli edifici fino a 100 m dalla strada lungomare**" (NTA del PP1 di Montesilvano, 1996). Sullo stesso lungomare, il confinante comune di Pescara prevede nelle NTA del suo piano regolatore "**su tutta la fascia litoranea per una profondità di m 50 dal ciglio stradale lato monte l'altezza degli edifici non potrà superare m 10,80**" (NTA PRG Pescara. Art. 8 lettera d, comma 5). Non si capisce perché tale limite di altezza massima sia imposta nei diversi comuni per gli edifici della fascia litoranea, sia nuovi che esistenti, ed in questa zona di completamento si potrebbe applicare un'altezza massima di 15 m del quadrante di Zona (in realtà 18,50 m, considerando il sottotetto abitabile del sesto piano, consentito ma non computato da un'altra "norma speciale" del Comune di Montesilvano).

3.3. Mancanza di marciapiede sul fronte prospiciente l'intera via Liguria. Il progetto del nuovo edificio, completamente privo di marciapiedi sulla via Liguria, è contrario alle prescrizioni del **DM 5-11-2001 (Caratteristiche geometriche e funzionali delle strade)** che prevede in tutti gli ordini di strade urbane un marciapiede di larghezza minima di m 1,50.

Per quanto riguarda l'**obbligatorietà della dotazione minima di un marciapiede di m 1,50** delle strade urbane, a pag. 3 del D.M. 5/11/2001 si dice:

*"Le norme di questo testo si riferiscono alla costruzione di tutti i tipi di strade previste dal Codice, con esclusione di quelle di montagna collocate su terreni morfologicamente difficili, per le quali non è generalmente possibile il rispetto dei criteri di progettazione di seguito previsti (...) **Interventi su strade esistenti vanno eseguiti adeguando alle presenti norme, per quanto possibile, le caratteristiche geometriche delle stesse, in modo da soddisfare nella maniera migliore le esigenze della circolazione. ... (omissis)**".* Trattandosi di una demolizione completa dell'esistente con ricostruzione totale, non ci sono ostacoli all'adeguamento necessario nella dotazione di marciapiedi.

La inderogabilità della dotazione di percorsi pedonali sicuri lungo le strade è confermata anche dal **Codice della strada** (D.Lgs. 285/1992) che all'**Art. 13, Comma 2**, prescrive: "*La deroga alle norme di cui al comma 1*

(Norme CNR e indicazioni del D.Lgs 5/11/2001, ndr) è consentita solo per specifiche situazioni allorquando particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non ne consentono il rispetto, sempre che sia **assicurata la sicurezza stradale** (della circolazione di tutti gli utenti della strada, come specificato nel comma 1 dello stesso articolo, Ndr) e siano comunque evitati inquinamenti".

Occorre, dunque, **garantire comunque la sicurezza**, in particolare **degli utenti deboli della strada**: pedoni, ciclisti, disabili o carrozzelle, bambini o persone a mobilità ridotta. ... Ovviamente, **cambiando la tipologia insediativa lungo la strada, da residenze unifamiliari** a bassissima densità e volume di traffico, a **condomini ad alta densità e volume di traffico**, la strada deve essere adeguata alle nuove condizioni di circolazione e sicurezza stradale dotandola di un percorso protetto per gli utenti deboli.

La mancanza di un percorso pedonale accessibile sulla via Liguria è inoltre contrario alle *Prescrizioni tecniche per garantire l'accessibilità, la visitabilità e l'adattabilità degli edifici privati (DM 236/1989)*, così come integrate dalle indicazioni contenute nel **DPR 503/1996 Regolamento con norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici**. Il nuovo complesso edilizio e l'intera via Liguria secondo il progetto rimarrebbero privi di un qualsiasi percorso accessibile, essendo la strada **riservata esclusivamente alla circolazione dei veicoli**, mentre è **unicamente dedicata alla sosta dei veicoli** l'area di pertinenza dell'edificio lungo la via Liguria.

L'aver riservato l'intero spazio stradale e le pertinenze dell'edificio esclusivamente ai veicoli ignorando le esigenze dei pedoni è in conflitto con le indicazioni sulla **gerarchia delle componenti di traffico contenute nelle Direttive per la Redazione dei piani urbani del traffico** (G.U. 24/06/1995), che afferma che, In caso di conflitto tra le diverse componenti traffico su una strada (pedoni, trasporto collettivo, autoveicoli, sosta) occorre porre **al primo posto il pedone**, come indicato al Paragrafo 3.2.1 *Tipi di componenti di traffico*: "Le quattro componenti fondamentali del traffico, qui di seguito esposte secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori all'interno del Piano, sono:

1 - circolazione dei pedoni;

2 - movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;

3 - movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);

4 - sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

(...) L'adozione dell'anzidetta **scala dei valori delle componenti fondamentali del traffico** rappresenta una precisa strategia del Piano, dalla quale in generale consegue che, in caso di congestione di una strada dovuta alla presenza contemporanea delle quattro componenti anzidette, il problema viene risolto "allontanando" – dapprima - la sosta dei veicoli privati individuali e - successivamente, qualora non si fosse raggiunto il grado di riordino desiderato, - le altre componenti di traffico, nell'ordine inverso a quello precedentemente indicato. (...)" Evidentemente, la sicurezza dei pedoni deve venire prima della sosta dei veicoli.

3.4 Distanza dalle strade insufficiente L'attuale via Liguria è larga meno di 5 metri ed è completamente priva di marciapiedi. Dovendo dotare la strada di marciapiedi, quando lungo la strada si adottano tipologie edilizie a condominio, ad alta intensità edilizia e di traffico, è ovvio che gli spazi necessari per i nuovi marciapiedi vanno recuperati sulle aree private, distanziando gli edifici dalle strade e abolendo i recinti a filo strada. Il nuovo edificio è stato progettato a una distanza dalla strada di circa 4 metri. Tale distanza è inferiore al **minimo di 5 metri** imposta dall'**Art. 9 NTA PRG 2001**, che definisce le Distanze minime dalle strade: " La distanza dalle strade è, all'interno del centro abitato, pari a ml. 5.00 per strade con larghezza sino a ml.7.50, e di ml.7.50 per strade con larghezza da 7.50 ml a 15.00 ml. (Nelle NTA ci si dimentica di indicare la distanza da strade di larghezza maggiore di 15 m. E ce ne sono anche nella nostra città. Ad

esempio la "Strada Parco" che ha una larghezza di oltre 20 metri. Il DM 1444/1968 chiederebbe un minimo di m 10,00 di distanza. Troppi per il PRG di Montesilvano? Ndr) *In tale distanza vengono computate le aree cedute per allargamenti stradali. In zona agricola e/o di completamento rurale la distanza minima delle strade urbane e/o provinciali è di ml. 7.50 "*.

Questa norma di PRG sulla distanza dalle strade, dapprima è in conflitto con la stessa norma presente nel comma 1 dell'articolo 28 bis del regolamento edilizio comunale (REC), che prescrive una distanza minima degli edifici di **metri 5,00** per strade di larghezza **inferiore a metri 7,00** (Non fino a metri 7,50). In secondo luogo, entrambe le prescrizioni sarebbero rese completamente inutili, e di fatto scavalcate, dal comma 2 dello stesso Art. 28 bis del R.E.C. che afferma che la distanza minima dai confini di metri 5,00 è valida ("salvo accordo tra le parti o allineamento prevalente sulle strade esistenti") ? Quest'ultimo comma è palesemente illegittimo, ma fa diritto a Montesilvano.

3.5 (Illogicità dell'allineamento prevalente sulle strade) Può una norma urbanistica fondamentale quale quella sulla distanza dalle strade essere surrogata da un'indicazione urbanistica contenuta in un regolamento edilizio comunale ? C'è conflitto tra norma urbanistica e norma edilizia ? Quale strumento è competente sui temi urbanistici quali la distanza dalle strade ? Il PRG o il REC ?

Quale è il senso moderno di una norma sull' "allineamento prevalente" per stradine come quelle esistenti in zona B a Montesilvano, spesso con larghezze minori di 5 metri, senza marciapiedi, senza parcheggi, senza alberi, inaccessibili e senza alcuna sicurezza per pedoni e utenti deboli della strada, pericolose per gli stessi veicoli ?

Che senso ha lasciare la stessa armatura di stradine e allineamenti edilizi quando si sostituiscono le villette di uno o due piani con condomini di 6-7 piani ? È possibile nel 2014 continuare ad avere edifici con recinti a filo strada, senza marciapiedi, senza parcheggi, senza alberi, con stradine di pochi metri, e magari sostituendo al tessuto di casette mono o bifamiliari i nuovi condomini ad alta densità? È possibile in una città turistica come Montesilvano che d'estate raddoppia il numero degli abitanti ? Una città che con il turismo vive e dovrebbe attrarre nuovi turisti per la qualità dell'ambiente e del suo sistema urbano ?

Noi pensiamo di no. Pensiamo che la norma sull'"allineamento prevalente" (decisa da chi? Con quali criteri? Scritta su quale documento di piano? Discussa e valutata da quale decisore? Con quale contraddittorio?) sia in primo luogo illogica e assurda nel contesto della rete stradale inesistente di Montesilvano, in secondo luogo illegittima e contraria alle stesse norme urbanistiche dichiarate che il Piano Regolatore si è dato.

3.6 (inaccettabilità del parcheggio privato a pettine sulla strada pubblica)- Tra l'altro la insufficiente distanza dell'edificio dalla strada genera una configurazione degli stalli di sosta, a pettine rispetto alla strada e la facciata dell'edificio che, nelle città che hanno un piano del traffico ed un regolamento viario, non sarebbe mai permesso, perché svantaggioso e pericoloso. Essa infatti:

- fa occupare tutta l'area di pertinenza dell'edificio per la sosta dei veicoli privati, non lasciando lo spazio per il passaggio dei pedoni su un marciapiede, né la disponibilità di una corsia di manovra per i veicoli in sosta, che invece fanno manovra direttamente sullo spazio stradale prospiciente;
- oltretutto la esigua larghezza della strada, inferiore ai 5 metri rende difficoltosa la stessa manovra di entrata e uscita dei veicoli dagli stalli di sosta a pettine lungo la strada, impegnando nella difficoltosa manovra tutto lo spazio stradale (larghezza necessaria per una corsia di manovra di parcheggi a pettine = 6 metri);
- gli stalli privati di sosta ed i garage a pettine direttamente sulla via pubblica tolgono anche qualsiasi possibilità di parcheggio pubblico sulla strada ai veicoli che prima parcheggiavano in linea lungo il recinto del lotto. I parcheggi a pettine privati riservano ad essi un passo carraio continuo sulla strada pubblica in prossimità di un albergo e della spiaggia, senza pagare alcuna tassa di occupazione di suolo pubblico per l'assenza di marciapiedi, in un'area a forte domanda di sosta per la presenza di un albergo e della spiaggia.
- L'accesso pedonale all'edificio recintato fino a filo strada, obbliga i pedoni a camminare direttamente sulla strada e aumentano il pericolo togliendo visibilità ai veicoli che transitano su strada o fanno manovra nei parcheggi.

3.7 **Eccesso di densità fondiaria.** Nel dimensionamento del progetto non vengono rispettate le prescrizioni dell'**Art. 37 NTA-PRG comma 5** sulle **demolizioni con riedificazione** degli edifici per le Zone B3:

Comma 5. *“Le demolizioni e riedificazioni condotte per singoli edifici dovranno rispettare un indice di fabbricabilità fondiaria pari a quello **esistente, maggiorato del 20%** e comunque non potranno superare l'indice fondiario di mc/mq 3,00 (vedi ultimo comma dell'art. 5 delle presenti norme).* Essendo la quantità edificata preesistente di mc 1.404 (da Relazione di Progetto) e la superficie fondiaria del lotto di 995 mq, allora $I_f = mc/mq \ 1.404/995 = 1,41$ che aumentato del 20 % diventerebbe **1,69 mc/mq**. Nel progetto approvato si è applicato invece **l'indice massimo di 3 mc/mq** (facendo riferimento all'Art. 5 NTA-PRG) . Ovviamente, questa cubatura applicata, quasi doppia di quella prescritta dall'Art. 23 comma 5, **non comprende quella “fantasma” del “piano sottotetto”**, ossia i tre appartamenti al sesto piano definiti “non abitabili” in sede di progetto ma che diventano abitabilissimi appena ultimato l'edificio (Altra normativa illegittima, sui sottotetti, contenuta nell'Art. 27 del REC, regolamento edilizio comunale).

Il progettista, dunque, nel dimensionamento fa riferimento ad un'altra norma delle stesse NTA, sulle **demolizioni e riedificazioni**, in contrasto con questa stessa specifica prescrizione per le zone B3 contenuta nel comma 5 nell'Art. 23 NTA dello stesso PRG. Dal che si desume che nell'attuale PRG esisterebbero delle norme e dei criteri che paiono chiare logiche e precise per un'area ma che verrebbero poi scavalcate e contraddette da altre norme generali presenti nello stesso PRG sullo stesso argomento. E' evidente qual è il livello di coerenza, credibilità e razionalità di questo apparato normativo e la sua inaccettabilità (vedi Relazione descrittiva del Progetto).

3.8 **Non rispetto della dotazione minima di standard urbanistici** previsti per le zone B dall'Art. 4. Punto 2. del D.M. 1444/1968 che prescrive: *“2. Zone B): quando sia dimostrata l'impossibilità - detratti i fabbisogni comunque già soddisfatti - di raggiungere la predetta quantità minima di spazi su aree idonee (minimo 18 mq per abitante per standard urbanistici. NdR), gli spazi stessi vanno reperiti entro i limiti delle disponibilità esistenti nelle adiacenze immediate, ovvero su aree accessibili tenendo conto dei raggi di influenza delle singole attrezzature e della organizzazione dei trasporti pubblici.*

*Le aree che verranno destinate agli spazi di cui al precedente art. 3 nell'ambito delle zone A) e B) saranno computate, ai fini della determinazione delle quantità minime prescritte dallo stesso articolo, **in misura doppia di quella effettiva”**.*

Dunque, in ultima istanza, sugli standard urbanistici dovrebbero prevalere i **limiti inderogabili** fissati dal citato DM 1444/1968. A Montesilvano lo standard urbanistico minimo è di 24 mq per abitante, quindi in Zona B, valendo le dotazioni urbanistiche il doppio secondo il citato DM 1444/1968, lo standard minimo è $24/2 = 12 \text{ mq} \cdot \text{ab}$. I nuovi abitanti insediati con l'intervento di progetto sono = (5 piani x 3 appartamenti x 2.5 componenti) circa = 38 nuovi abitanti. Poiché la zona di via Liguria si trova in un popoloso quartiere tra ferrovia e mare che è quasi completamente privo di parcheggi, verde, piazze e altre dotazioni di spazi pubblici di interesse comune, tralasciando scuole e attrezzature di interesse comprensoriale, ed è anche carente di opere di urbanizzazione fondamentali quali strade e marciapiedi, è evidente che con l'intervento privato si debbano avviare anche operazioni di recupero urbanistico e si debbano dotare, almeno i nuovi abitanti insediati, di standard urbanistici non presenti nel PRG. (Non ci sono aree vincolate a standard in tutto il PRG). Per questo, essendo improponibili per molte ragioni, sia vincoli di inedificabilità sulle aree destinate a standard sia un diffuso uso degli espropri, si fa ricorso al meccanismo delle cessioni concordate delle aree private da destinare a standard pubblici. Ma Le cessioni previste per questa Zona B3 sono solo di una fascia di 2 m sul fronte strada principale (solo su fronte corto del lungomare A. Moro. Niente su via Liguria. In realtà questa fascia di 2 metri era già stata ceduta con la precedente concessione edilizia con cui era stato realizzato l'edificio in c.a di due piani ora demolito. Nel progetto essa è stata ricomputata e ceduta un'altra volta. Ma quella fascia non apparteneva più al richiedente ed era invece già suolo pubblico. Ma questo è solo un dettaglio della vicenda. NdR). La fascia riceduta ammonta dunque ad un totale di mq 38, su quasi 1.000 mq di superficie del lotto (meno del 5% di cessione. Nelle Zone C di espansione le cessioni sono invece il 50 % del lotto). E' evidente che così facendo si infrangono completamente le prescrizioni inderogabili del DM 1444/1968 della dotazione minima di 12 mq x abitante. Dove sono i necessari standard di (12 mq x 38 nuovi abitanti) = 456 mq di aree a standard per i nuovi abitanti insediati ? (Essi corrisponderebbero a quasi il 50 % del lotto, come in Zona C). Dove saranno reperite questa quantità

urbanistiche su aree nelle immediate vicinanze? Perché non sono disponibili immediatamente sul lotto che viene completamente demolito e ricostruito? Dunque, anche la norma di Piano regolatore che prevede in zona B3 unicamente la cessione di una fascia di larghezza massima 2 metri, solo sulla strada principale, è una norma inutile e illegittima. Infatti, risultano non applicate le prescrizioni inderogabili sulla dotazione minima di standard urbanistici. Con l'intervento progettato i nuovi abitanti insediati saranno privi anche del minimo inderogabile previsto dal decreto sugli standard urbanistici.

3.9 Sottotetti abitabili non computati nel dimensionamento. Nel calcolo della cubatura ammissibile totale di progetto non sono computati i volumi edilizi del sesto piano sottotetto, né esso è computato nel limite di altezza massima dell'edificio, che viene misurato all'intradosso dell'ultimo piano abitabile (per il progettista il quinto), né quindi lo sarebbe per la verifica delle distanze tra edifici, che in zona C di espansione dovrebbe essere almeno pari all'altezza dell'edificio più alto, dovendo essere la distanza $D = H$. La furberia dello "*ius Montesilvanensis*" è codificata **nell'Art. 27 del REC**, che è un capolavoro di logica giuridica per cui uno stesso volume prima è considerato non abitabile e non computato nel calcolo della volumetria ammissibile, né nella dotazione di standard urbanistici e dei relativi oneri. Poi, dopo la costruzione, la stessa cubatura diventa magicamente "abitabile" a prescindere da qualsiasi limite di altezza, distanza, volume, dotazione di servizi prevista dal piano, con il solo pagamento di una parte degli oneri concessori, rimanendo a carico della città la **dotazione di tutti gli standard urbanistici pubblici per questi abitanti "fantasma"**. Dotazione di cui essi rimarranno privi anche in futuro.

L'intera norma sui sottotetti applicata è illegittima e produce un danno per la collettività e per gli stessi acquirenti di quelle abitazioni sottotetto.

4. IL PROBLEMA STA NEL PRG E NEL SISTEMA CHIUSO E SENZA CONTROLLI DELLE PROCEDURE URBANISTICHE

4.1 (un piano oscuro, torbido, incontrollabile) I problemi urbanistici della città non si esauriscono nella vicenda del caso in questione, che non è né unico né il più grave. **Dalla vicenda risulta evidente la mancanza di chiarezza e contraddittorietà delle norme di PRG e dei regolamenti comunali, e la mancanza di controllo e di garanzia di equità ed imparzialità nelle procedure urbanistiche.** Siamo in presenza di un piano regolatore che, oltre ad essere scaduto da diversi anni, è anche criptico, contraddittorio, dà adito a **interpretazioni discrezionali, irragionevoli, incontrollabili**, e fornisce un enorme potere discrezionale a dirigenti, istruttori e decisori, con la possibilità frequente di abusi ed errori. In questa città si adottano varianti di piano Regolatore senza andare in Consiglio Comunale, o sono deliberate dal Dirigente in una convenzione diretta con il proprietario (come nel caso della nota **vicenda del Curvone**, Lotto VI/a del PP1), o sono deliberate dalla Giunta ignara della reale portata delle scelte, con la sola asseverazione del progettista o del dirigente, senza contraddittorio e senza informare il Consiglio (come nel caso dell'altrettanto nota **vicenda di via Marsica**).

4.2 (la pianificazione spetta al Consiglio Comunale) C'è infatti in città chi, confidando sulle indicazioni contenute nel Decreto Sviluppo 2011 sulle competenze della Giunta nell'approvazione dei piani attuativi pensa che ci sarà sempre più mano libera per la Giunta per approvare tutti i piani esecutivi e le loro varianti, trattando direttamente con i privati, senza passare per il Consiglio Comunale. Come indicato nella **L. 106/2011** di conversione del DL 70/2011 **Decreto sviluppo 2011** che al comma tredicesimo, lett.b) afferma: "*nelle Regioni a statuto ordinario ..., sino all'entrata in vigore della normativa regionale, si applicano, altresì, le seguenti disposizioni: a) ...; b) i piani attuativi, come denominati dalla legislazione regionale, conformi allo strumento urbanistico generale vigente, sono approvati dalla giunta comunale*". Questa convinzione di autonomia della Giunta è sia assolutamente pericolosa, visti anche gli esiti disastrosi che tale autonomia ha prodotto in città, come nel caso di via Marsica, con abusi ed errori clamorosi commessi senza alcun controllo e garanzia, sia è del tutto falsa anche stando ai contenuti stessi della legge, che riserva alla Giunta la sola **approvazione**, ma **non l'adozione** dei piani attuativi e delle loro varianti, solo

dei piani **conformi alle indicazioni del PRG**, non delle loro varianti o con nuove indicazioni. Mentre è confermato che sia il **Testo Unico degli Enti Locali all'Art. 42** afferma la **competenza specifica del Consiglio Comunale** nell'approvazione dei piani e delle loro varianti, sia così si esprime specificatamente la **LUR**, Legge urbanistica regionale d'Abruzzo **L.18/1983** agli Art. 20 e 21 sul procedimento di formazione dei **piani attuativi che " sono adottati con deliberazione del Consiglio comunale"**- E' questa l'unica procedura di pubblicità, trasparenza, con garanzia di meccanismi di tutela pubblica quali le procedure di pubblicazione, osservazioni, controdeduzioni, che garantisce un minimo di controllo e di partecipazione nel processo urbanistico. E la **partecipazione** è sia strumento di coinvolgimento della città, sia garanzia di **correttezza ed equità**, sia **antidoto a clamorosi errori e tutela da processi degenerativi** che pur la nostra città ha conosciuto.

Invitiamo pertanto questa **Giunta a non volersi mai avvalere di presunte derive monocratiche e decisionali nel campo urbanistico**, ma a voler coinvolgere sempre il Consiglio Comunale, gli *"stakeholders"*, portatori interesse economici e sociali e la società civile nella formazione degli strumenti urbanistici e nella loro applicazione, in un processo pubblico, trasparente e partecipato.

4.3 (Contraddittorietà delle norme in zona B) Sui limiti e sulla inadeguatezza della normativa urbanistica attuale si citano solo alcune perle a titolo esemplificativo.

Ad es, Esistono ben **9 sottocategorie di Zona B**, da B1 a B9.

Per le **demolizioni con riedificazione** nelle **Zone B3** si dicono tre cose diverse nelle stesse NTA, di cui una sola è l'affermazione vera, Indovinate quale ?:

Art. 5 (Trasformazioni urbanistiche ed edilizie). **Comma 3. Le demolizioni e riedificazioni condotte nelle sottozona B3 per singoli edifici, saranno consentiti con il recupero della volumetria e con l'indice fondiario di 3 mc/mq e comunque senza superare detto indice.**

Art. 37 (Sottozona B3). **Comma 2 punto 1.** (Nelle zone B3, in assenza di strumenti attuativi, sono consentiti ad intervento diretto o convenzionato:

(...)

2. la ristrutturazione, **demolizione e ricostruzione di edifici, entro i limiti della cubatura esistente.**

(...)

5.le **demolizioni e riedificazioni** condotte per singoli edifici dovranno rispettare un indice di fabbricabilità fondiario pari a **quello esistente, maggiorato del 20%** e comunque non potranno superare l'indice fondiario di mc/mq 3,00 (vedi ultimo comma dell'art. 5 delle presenti norme).

4.4 (L'inganno dell'Art. 26 NTA-PRG) Sono note nella storia di questo PRG in questo stesso comune le applicazione truffaldine **dell'Art. 26** NTA-PRG che garantiva premi di cubatura spropositati solo per i grandi proprietari di lotti con più di 1 ettaro di superficie fondiaria, fatti passare come norme per favorire la realizzazione di case per anziani, giovani coppie, disabili, stranieri, separati... In realtà un abuso a favore della grande proprietà fondiaria, che, spiegata ai consiglieri comunali in occasione del contestato progetto torri e palazzine sul "Curvone", è stato finalmente abrogato da un Consiglio Comunale nel 2007. Ma pare che ancora oggi, a 7 anni di distanza da quella abrogazione, c'è gente in città che non vuole rinunciare ad avvalersi dei privilegi che essa consentiva.

5. RICHIESTE INELUDIBILI PER IL CASO STUDIO E PER LE ZONE B:

5.1 – Cessione di area del privato per marciapiede e parcheggi pubblici sulla via Liguria per un fascia di 4 m di larghezza e l'estensione su tutto il fronte della via Liguria. Marciapiede pubblico alberato min 2 m + fascia di sosta 2 m per parcheggi pubblici alberata. Accessibilità privata solo ai 4 garage sulla via Liguria. Arretramento dell'ingresso all'edificio per problemi di ostacolo alla visibilità e sicurezza stradale e piantumazione di n. 6 alberi, isola ecologica e rastrelliera pubblica portabici sulla via Liguria. Arredo urbano con area di sosta pedonale sulla via Aldo Moro.

5.2 - Il Sindaco convochi i proprietari ed i responsabili del procedimento e si faccia mediatore e garante dell'accordo bonario di cessione e realizzazione di marciapiede, alberi e parcheggio pubblico su via Liguria.

5.3 Revisione di sagoma e cubatura sottotetto. Se di H media = m 2,40 è abitabile e pertanto fa altezza distanza e volume. Può essere scomputato per favorire l'adozione di garage e parcheggi a piano terra, solo se rispetta le reali misure di pendenza (22 % min - 40 % max), misurazione reale della falda alla gronda del piano sottotetto, non a quota + 1,50-1,70 metri (norma sottotetti da riscrivere). In ogni caso tale cubatura sopra la linea di gronda va computata ai fini urbanistici e del calcolo degli oneri e indici urbanistici.

In mancanza di accordo bonario, si chiederà al Giudice l'applicazione della legge con riduzione delle altezze dell'edificio ai tre piani degli edifici preesistenti e circostanti e ridimensionamento delle aree a cessione a (3 app. x 3 piani x 2.5 abitanti/app.) = 23 ab x 12 mq*ab in Zona B = 270 mq di aree a cessione.

5.4 - Redazione di un planivolumetrico in variante, per il caso in questione, con soluzioni di mitigazione dell'impatto, adeguamento alle prescrizioni normative e adozione in sanatoria in C.C.

6. PROPOSTE SULLE ZONE B E TRATTAMENTO STRADE:

6.1 - Commissione di inchiesta con preparazione di un **Dossier Zone B** e sulle inadeguatezze del PRG e norme comunale per il Consiglio Comunale. Casi di cattive pratiche e possibili soluzioni (tempo 2-3 settimane. Mettiamo a disposizione la nostra consulenza gratuita per il Dossier)

6.2 - Adozione immediata di una **Norma di salvaguardia per tutte le zone B** con l'applicazione stretta su di essa delle prescrizioni del DM 1444/1968 su altezze, distanze tra edifici, distanza dalle strade, densità standard di 1 mc/mq o come previsto dalle normative per il recupero dell'esistente dal Piano Casa, a meno che non si disponga di un progetto di riqualificazione urbanistica con indicazioni planivolumetriche esteso almeno a tutto l'isolato.

6.3 - Revisione delle norme di PRG riguardanti le Zone B da parte di un gruppo di tecnici incaricati, interni ed esterni all'ufficio tecnico, con un legale esperto di diritto amministrativo o altro esterno.

6.4 - Avvio della redazione di un Piano urbano del traffico con indicazione specifiche sulla "**Classificazione della rete stradale**" e redazione delle normative di un **Regolamento Viario** con definizione delle caratteristiche fisiche geometriche, funzionali e degli allineamenti delle strade nelle diverse zone urbane e secondo la gerarchia stradale individuata, ad integrazione delle norme di PRG". da parte di un gruppo di tecnici incaricati, interni ed esterni.

6.5 - Allontanamento di dirigenti e responsabili del procedimento che hanno avuto responsabilità nell'istruttoria e approvazione di progetti illegittimi. Individuazione di **procedure di controllo, trasparenza e**

pubblicità delle regole. Ricordando che il Consiglio Comunale è l'unico organo che può approvare e deliberare sia le regole che qualsiasi variante ad esse nella fase di pianificazione e di attuazione urbanistica.

6.6 . Ripristino dell'**Ufficio Abusivismo** comunale come ufficio autonomo e indipendente per il controllo e la repressione degli abusi e irregolarità edilizie ed urbanistiche. Non può questa importante funzione essere svolta dallo stesso ufficio Urbanistica. Il controllore non può essere lo stesso controllato.

7. Alcuni criteri per la revisione delle norme di PRG

- 7.1 La riqualificazione degli edifici privati deve comportare anche una **contestuale**, completa e soddisfacente **qualificazione dello spazio pubblico adiacente**, a cura e onere dei privati, sotto la guida dell'ente pubblico (Norme di piano, Piano esecutivo di Recupero e Regolamento Viario).
- 7.2 La dotazione minima di standard urbanistici e di sicurezza deve prevedere almeno il **recupero dello spazio pubblico stradale** di marciapiedi, parcheggi e verde (almeno parcheggi e camminamenti alberati nella zona a mare), con cessioni, realizzazione diretta delle opere e **manutenzione decennale delle opere** da parte del privato. La qualità dello spazio pubblico adiacente deve tornare ad essere elemento di **valorizzazione dell'investimento privato**.
- 7.3 Il comune di Montesilvano (quasi 100 mila abitanti d'estate. Città turistica con circa 4.000 posti letto e 500 mila presenze annue) ha bisogno di un **agronomo**, di un **architetto del verde** e di un **piano per la gestione del verde e dell'arredo urbano** quali elementi qualificanti dell'immagine urbana e della qualità ambientale della città, anche in funzione dello sviluppo turistico.
- 7.4 Investimenti nel settore del **verde**, della **ciclabilità** e **mobilità sostenibile**, dell'**arredo urbano fruibile** e della **qualificazione ambientale** hanno dei costi proporzionalmente bassi con altissime ricadute sulla percezione della qualità della vita e dell'appetibilità turistica della città (vedi proposte 2013 su PP1, ciclabilità, *bike sharing*, riqualificazione dei quartieri). Il **piano del Sindaco** deve tenerne conto ed indicare le tappe e gli obiettivi scadenziati nell'arco dei 5 anni.

Firmatari:

ITALIA NOSTRA Sezione Pescara, (Il presidente dott. Mimmo Valente) pescara@italianostra.org

PATTO PER MONTESILVANO (Il presidente ing. Mauro De Flaviis) pattopermontesilvano@gmail.com

WEBSTRADE.IT (Il responsabile prof. arch. Giuseppe Di Giampietro) digiampietro@webstrade.it

PROSPETTIVA FUTURA (Il presidente dott. Gennaro Passerini) gennaropasserini@yahoo.it

Consigliere Comunale GABRIELE DI STEFANO (PD) gabrieledistefano09@libero.it