

## AREA DI RISULTA/Sindaco

### concetto preliminare

sono 10/15 anni (si inizia dal 1981, prima ancora della definizione progetto della nuova stazione) che le Amministrazioni, l'Università, le presenze Culturali cittadine si sono cimentate sul "cosa fare" nell'area di Resulta, ognuno di questi soggetti ha prodotto delle idee e delle ipotesi, alcune maggiormente incidenti, altre meno, ma tutte protese ad elevare il grado di fruibilità collettiva di questo grande **"vuoto urbano"**, ben 11 ettari!!! che sono costati ai Cittadini pescaresi 13 miliardi di lire - valore 2001 (grazie all'abile azione di "trattativa" a suo tempo attivata sul prezzo).

Sono il Sindaco della città, di tutta la città e non amo il senso esasperato di appartenenza neanche come cittadino: la sfida di oggi, dell'intero consiglio comunale e della città, è di mettere a frutto il patrimonio di **conoscenze per arrivare finalmente ad un risultato concreto e il più possibile condiviso.**

Questa che dobbiamo compiere è la scelta che influenzerà il futuro economico e la sostenibilità ambientale di Pescara per molti decenni, o forse più a venire: per questo motivo ho intenzione di aprire un dialogo con **tutti i Consiglieri Comunali, con le presenze culturali, con le rappresentanze sociali, con i portatori d'interesse della città e con la pluralità dei cittadini** perché il percorso della definizione delle ipotesi del "cosa fare" siano note a tutti e il più possibile condivise

Voglio aver certezza che **non ci sia solo una partecipazione di "facciata"** da parte di quanti intervengono, provvederò a nominare un **"gruppo di ascolto"** indipendente, di personalità di chiara rilevanza che sappia sintetizzare e portare all'attenzione dell'Amministrazione ogni suggerimento compatibile con la possibilità tecnico economica di sua realizzazione.

### Cosa non può variare

sappiamo quali sono gli **usi attuali** dell'area e mi rendo conto che a **nessuno di questi si può rinunciare.** Il **parcheggio e il terminal bus** sono per logica di funzionamento e per utilità dei cittadini e del tessuto economico funzioni non delocalizzabili.

Ricordo solo che in questa area **arrivano giornalmente circa 29.000 persone** con i bus e sono circa **4.100 le macchine che parcheggiano in quell'area** (sui 2.250 posti macchina disponibili). Il **Centro Commerciale Naturale** (ovvero l'insieme delle attività commerciali e terziarie che si concentrano nell'area centrale della città) passano da una utenza potenziale di 7,6 utenti per attività (considerando solo i residenti) a circa 200 /300 utenti per attività commerciale considerando che i parcheggi, la stazione e il terminal bus aprono il **CCN** all'intera area vasta ovvero a circa 460.000 abitanti. La valutazione è per difetto visto il ruolo polare sull'intera regione e su quelle contermini svolto dalla città di Pescara. **La circolazione di ricchezza** che ruota intorno al **CCN** è uno dei fattori di PIL su cui deve puntare la città. Anche in base a questa prospettiva **occorre adeguare le infrastrutture.** Alto fattore economico rilevante è il **turismo e "l'economia della spiaggia"**, la valorizzazione di tale vocazione ha alla base le stesse infrastrutture.

Non possiamo aprire un percorso di partecipazione se non condividiamo alcune consapevolezza:

Pescara è già e sempre più rappresenterà il **polo della mobilità intermodale** d'Abruzzo e dell'area vasta adriatica che va da circa metà delle Marche alla parte settentrionale della Puglia: nell'accesso da est ad ovest (a Roma per esemplificare) di questa estesa "città lineare della costa" Pescara è in competizione con Ancona e Bari. Rafforzarne il ruolo, significa porla al centro di scambi economici e sociali importanti che ne rafforzano la centralità politica e, al contempo, determina l'incremento dell'offerta dei servizi ai residenti. Per questo motivo è importante determinare le funzioni da attribuire all'Area di Risulta ed offrire risposta al bisogno di interconnessione per gli utilizzatori del sistema complesso che pone in collegamento autostrade, strade, ferrovie, aeroporti, sistemi di mobilità urbana ecc.. Contestualmente l'Area è anche il **fulcro naturale di sistemi di trasporto urbano** che (così come saranno definiti dal redigendo PUMS -Piano della Mobilità Sostenibile) che mette "a rete" strade, mezzi di trasporto elettrici, ciclovie, trasporto urbano tradizionale, car sharing, bike sharing ecc così da far configurare Pescara come vera smart city e accrescere il wellness dei cittadini. Queste funzioni restano interconnesse con il **mantenimento di un numero posti macchina di stesso ordine di grandezza di quelli oggi esistenti** (le motivazioni sono quelle già dette). Naturalmente questo obiettivo è conseguibile con parcheggi non a raso (ridurrebbero la fruibilità ad altri fini dell'area), perciò parcheggi interrati (che costano molto) e a silos (che costano un poco meno). L'idea è quella di **non interrompere con manufatti la prospettiva che lega il mare e la nave di Cascella attraverso il "decumano" rappresentato da corso Umberto alla stazione è, dunque a questo nuovo luogo di aggregazione che dovrà essere l'Area di Risulta**

Ma 11 ettari di area libera cosa possono ancora offrire a Pescara? il suo **"polmone verde"**. Come dimenticare che occorre che il centro di Pescara abbia un'area verde di dimensioni adeguate? L'esistenza del parco urbano è certamente uno dei fattori per il "benessere" del cittadino e far crescere la città "accogliente" quale immagino debba essere Pescara.

Non posso non valutare come dal lungo dibattito sviluppatosi, l'Area di Risulta è risultata la localizzazione ideale per un **contenitore culturale**, immobile che dovrà essere "importante" sia come strumento di aggregazione che come disegno architettonico. Il complesso architettonico (combinato con il grande parco urbano su cui giace) dovrà essere il "biglietto da visita" della città per la pluralità di viaggiatori, turisti e cittadini che gravitano in quell'area quotidianamente. Pescara ha molte strutture destinate alla cultura (sale riunioni, anche molto pregevoli, musei, cinema, teatri..) in genere medie e piccole e per lo più affidate a gestioni volontaristiche e non ancora razionali (la messa a sistema è comunque un mio impegno - in parte già oggi avviato all'ex AURUM - e che voglio portare avanti). La creazione di un luogo che sia il punto di incontro e di scambio culturale e che crei uno "spazio pubblico" aperto alle attività collettive urbane, simile alla funzione che il foro aveva nelle città dell'epoca romana o la piazza in quello dei comuni del '200, mi appare ipotesi utile e affascinante.

## quale futuro

Un mio preciso indirizzo è che qualsiasi volume fuori terra debba essere armonico con il parco urbano ed ispirarsi perciò all'idea architettonica del "fabbricato giardino o bosco verticale" già praticata a Milano all'Expò.

Certamente uno scenario che veda si basa sulla fruibilità delle aree continua e sicura. La **sicurezza assume un valore fondante** nella città moderna e credo che i comportamenti devianti siano repressi o inibiti solo con i controlli ( telecamere, sorveglianza fisica, ecc che pure servono), ma di un utilizzo continuo dei beni da parte dei cittadini. Dunque la presenza è essenziale e garantita da un **minimo di spazi commerciali e residenziali**.

Una ulteriore valutazione va fatta sulla gestione, senza una **gestione dell'area certa, identificata e con risorse finalizzate** rischia di compromettere sia la sicurezza che la fruibilità di beni e servizi, nelle valutazioni dei costi, pertanto oltre quelli di realizzazione la gestione assume un ruolo determinante per il nostro "biglietto da visita"

Non si pensi che la **dilatazione di volumi edilizi commerciali e residenziali sopra alcuni limiti sia appetibile**, approfondimenti specifici ci segnalano che la situazione dello stock edilizio invenduto a Pescara fa ritenere non prudente (anzi controproducente) immettere sul mercato nuove volumetrie importanti.

## con quali risorse

**Tutto il ragionamento svolto si conclude, come per ogni buon padre di famiglia, sui costi.** Come facciamo a realizzare un'opera così importante? Da una analisi dei tecnici discende che il totale è sui 66 milioni di euro, in particolare

<i>parcheggi</i>	20.000.000 €
<i>complesso culturale</i> milioni)	35.000.000 € ( questo valore è "legato a cosa si fa", può oscillare dai 15 ai 50
<i>stazioni autobus</i>	1.500.000 €
<i>parco e piazze</i>	3.000.000 €
<i>strade</i>	2.600.000 €
<i>interramento asse viario ecc</i>	3.300.000 €
<i>volumi immobiliari</i>	8.800.000€
<b>TOTALE</b>	<b>74.600.000 €</b>

**Pertanto il totale è circa 75 M€, naturalmente la necessità di trovare copertura alla realizzazione (35M€) e gestione del teatro (non meno di 300.000€/anno) riducono l'importo a circa 40 M€**

i costi sono riferiti sia a quanto previsto nei progetti esistenti sia ai **costi "standard" su opere analoghe**. Naturalmente **i numeri sono , da approfondire, ma sono utili per avere un ordine di grandezza**. La domanda susseguente è come si può fare a trovare le risorse?

Ci sono tre "tipi" di finanziamenti cui si può ricorrere:

- **PUBBLICI**, e la Regione ha riservato a Pescara 12 milioni di € per queste finalità
- **ETICI**, e che sono appannaggio di chi gestisce risorse per finalità filantropiche ( es. Fondazioni)
- **PRIVATI**, attraverso le procedure previste dalla legge per il project financing

Se si **esclude il contenitore culturale** dal piano operativo riservando a tal fine le aree da utilizzarsi, ma lasciandone la realizzazione e gestione al soggetto con risorse di natura etica, **occorre trovare disponibilità per circa 30 /35 milioni di euro (salvo maggiori dotazioni richieste per opere più onerose)**

**Unica possibilità è di mettere insieme risorse pubbliche e private per realizzare le opere assicurando ai capitali privati il rientro dei capitali investiti e il relativo margine di rendimento (TIR) attraverso gestione dei parcheggi da realizzarsi e di altre aree (quadrilatero).**

**Per la struttura culturale è da indentificare un operatore del campo culturale che sostenga e gestisca l'iniziativa**

## APPENDICE

Volendo poi, nel dettaglio, eseguire una disamina dei costi standard comunemente utilizzati dalla Pubblica Amministrazione, si possono ricavare – orientativamente – i seguenti parametri di computo:

posti auto in struttura (silos)	7.500-10.000 €/ posto auto
posti auto interrati	10.000-19.000 €/posto auto
edificio culturale (teatro, mediateca...)	15.000.000-55.000.000 €
terminal bus	47.000 €/stallo
parco (giardini, alberi, prati...)	28-40 €/mq
piazze pedonali	200 €/mq
viabilità carrabile	80 €/mq
interramento strada e sovrappassi	55€/mc
immobiliare	900€/mq

Per avere una idea delle grandezze economiche in gioco, si potrebbe quindi immaginare un generico ed ipotetico assetto di trasformazione dell'area che, tenendo conto delle tipologie fino ad oggi proposte, potrebbe prevedere la realizzazione di:

- 1.500 posti auto in struttura e 500 interrati (*attualmente, a raso, ce ne sono 2.250*);
- un edificio culturale di media grandezza (*né un puro e semplice salone, né un teatro dell'opera*);
- due terminal autobus con 10 stalli urbani e 22 extraurbani (*ipotizzando il permanere degli stessi volumi di traffico attuali*);
- un parco di 4,5/5 ettari (*pari a circa il 50% delle superficie totale sommando a questi piazze e percorsi pubblici pedonali*);
- 7.500 metri quadrati di piazze e percorsi pubblici (*più della superficie attuale di Piazza Salotto e corrispondente ad un fascia di circa 40 metri che determini la comunicazione visiva diretta stazione - mare*);
- 60.000 metri cubi di scavi e sovrappassi per la viabilità di attraversamento a doppia corsia di 15 metri (*senza interferenze con quella pedonale*);
- circa 10.000 metri quadri di immobili non destinati a parcheggi (metà a residenziale e metà a servizi del parco /commerciale)

Dunque, sulla scorta dei dati elaborati dalle precedenti progettazioni e considerando i costi medi riportati nei prezziari delle opere pubbliche sopra richiamati, si può ragionevolmente immaginare **un costo generale di trasformazione dell'area che ammonta a circa:**

<i>parcheggi</i>	20.375.000 €	20.000.000€
<i>complesso culturale</i>	35.000.000 €	35.000.000€
<i>stazioni autobus</i>	1.504.000 €	1.500.000€
<i>parco e piazze</i>	3.030.000 €	3.000.000€
<i>strade</i>	2.600.000 €	2.600.000€
<i>scavi e sovrappassi</i>	3.300000€	3.300.000€
<i>immobiliare</i>	8.820.000€	8.800.000€
<b>TOTALE</b>	<b>74.629.000 €</b>	<b>75.000.000€ circa</b>

#### **COSTI E RICAVI PARAMETRICI**

A titolo esemplificativo è utile infine tenere conto di alcuni dati che, verosimilmente, possono definire le quantità economiche in gioco in termini di redditività (in funzione dei costi di realizzazione e di gestione da attribuire al concessionario/gestore) ed attraverso cui è possibile farsi una idea del corretto equilibrio costi/ricavi, ovvero assicurare una reale sostenibilità dell'intero programma di trasformazione, nella colonna di destra sono riportati costi, ricavi e redditività calcolati su una base ventennale.

<b><i>Parcheggi</i></b>	<b><i>annuo</i></b>	<b><i>20 anni</i></b>
Costo medio (interrati e in struttura) di realizzazione (€/posto auto)	10.000	
Costi di gestione (€/posto auto/anno)	550	11.000
Ricavi (€/posto auto/anno)	1.450	29.000
<b>Redditività al netto di eventuali contributi di concessione (€/posto auto/anno)</b>	<b>900</b>	<b>18.000</b>

#### ***Stazione autobus extraurbani***

Costo di realizzazione (€/stallo)	47.000	
Costi di gestione (€/stallo/anno)	700	14.000
Ricavi (€/stallo/anno)	1.100	22.000
<b>Redditività (€/stallo/anno)</b>	<b>400</b>	<b>8.000</b>

#### ***Parco***

Costo di realizzazione (€/ettaro)	340.000	
Costi di gestione (€/ettaro/anno)	60.000	1.200.000
Ricavi (€/anno)	0	0
<b>Redditività (€/anno)</b>	<b>-60.000</b>	<b>-1.200.000</b>

#### ***Edificio culturale (dati di stima sommaria)***

Costo medio di realizzazione (€)	35.000.000	
Costi di gestione (€/anno)	450.000	9.000.000
Ricavi (€/anno)	150.000	3.000.000
<b>Redditività al netto di contributi statali (€/anno)</b>	<b>-300.000</b>	<b>-6.000.000</b>

#### ***Immobiliare (All'interno delle condizioni quantitative di mercato precedentemente descritte)***

Costo di realizzazione (euro/metro quadrato)	900	
Ricavi (euro/metro quadrato)	3.000	
Redditività netta (euro/metro quadro)	2.100	

24/05/2016