

AREA DI RISULTA DI PESCARA: CIFRE E OPERE DI UNA RIQUALIFICAZIONE ATTESA DA DECENNI

27 Giugno 2016



PESCARA – Undici ettari nel cuore di una città, in cui da quindici anni almeno si progettano, si annunciano e si fantasticano interventi di riqualificazione, più o meno faraonici e fattibili. Tutti rimasti sulla carta e nel novero delle pie intenzioni per mancanza di soldi. È la cosiddetta “area di risulta” di Pescara, l’enorme spazio urbano che si estende davanti alla nuova stazione ferroviaria.

In queste settimane il futuro dell’area di risulta torna prepotentemente alla ribalta delle cronache politiche con il nuovo ambizioso piano di riqualificazione da 75 milioni di euro, varato dal sindaco Marco Alessandrini, che sarà oggetto nei prossimi mesi di un percorso partecipato, sulla base però di un progetto di massima già predisposto dalla società Sinloc di Padova.

Il dettaglio dei numeri e dell’importo dell’intervento ipotizzato, sono stati poi messi nero su bianco anche dai tecnici del Comune, in un documento utile in particolare per capire la fattibilità e la convenienza dell’utilizzo dello strumento del project financing, ovvero del concorso dei privati all’investimento, in cambio dei guadagni attesi dalla gestione in particolare dei parcheggi.

Contro l’ipotesi del Project financing già tuonano il centrodestra e il Movimento 5 stelle che vedono in esso solo una surrettizia privatizzazione di una delle aree più di pregio della città. E sarà questo, da scommetterci, il vero oggetto dello scontro del percorso di partecipazione.

A tal proposito il documento predisposto dai tecnici del Comune è stato pensato come una base di partenza, seppure molto dettagliata e con parecchi punti fermi su cui avviare un dialogo. In premessa, si legge che si avvierà il 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”.

Una partecipazione non di “facciata” si garantisce, tanto che sarà nominato un “gruppo di ascolto” indipendente, di personalità di chiara rilevanza che “sappia sintetizzare e portare all’attenzione dell’Amministrazione ogni suggerimento”.

Si evidenziano dunque i punti fermi, ovvero quello che già c’è nell’area di risulta e non può essere messo in discussione: innanzitutto gli spazi da destinare a parcheggi, e il terminal bus, che collega il centro di Pescara e la stazione ferroviaria con un’area vasta abitata da 460.000 persone.

In termini più generali non può essere messa in discussione la funzione dell’area di risulta come “nodo del sistema complesso di interconnessione che collega autostrade, strade, ferrovie, aeroporti, sistemi di mobilità urbana”. Nonché la necessità di dotare la città di un polmone verde, ovvero di un grande parco urbano. Infine la natura dell’area di risulta deve essere quella di “biglietto da visita” della città.

Premesso questo ecco a seguire con cosa Alessandrini propone di riempire questi 11 ettari.

È tuttora prevista la realizzazione di un Complesso culturale, 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", si precisa nel documento. Che abbia l'aspetto di un "fabbricato giardino o bosco verticale" ispirato alle strutture realizzate all'Expò di Milano.

E ancora un parco urbano verde di 5 ettari, a cui si aggiungono 7.500 metri quadrati di piazze e percorsi pubblici. Il polmone verde insomma che manca alla città, complessivamente pari al 50 per cento della superficie totale dell'area di risulta.

Ad esso si aggiungono poi circa 10 mila metri quadri di immobili, metà ad uso residenziale e metà da destinare attività commerciali e a servizi del nuovo parco urbano.

Si evidenzia nel documento che però a conti fatti, i volumi edilizi commerciali e residenziali previsti sono molto limitati, anche perché "approfondimenti specifici segnalano che la situazione dello stock edilizio invenduto a Pescara fa ritenere non prudente anzi controproducente immettere sul mercato nuove volumetrie importanti".

Per poter realizzare tutto ciò è chiaro che bisogna comprimere in qualche modo lo spazio destinato ai parcheggi che oggi occupano praticamente tutto lo spazio. E dunque si prevede di ridurne il numero da 2.250 a 2.000, di cui 1.500 posti auto in box e silos, e 500 interrati.

Ad essi si aggiungono due terminal autobus con 10 stalli urbani e 22 extraurbani.

La viabilità stradale andrà infine deviata con 60 mila metri cubi di scavi e sovrappassi, anche per realizzare una viabilità di attraversamento a doppia corsia di 15 metri senza interferenze con quella pedonale.

Arriviamo dunque al tasto dolente, quello dei costi.

I tecnici preventivano una spesa potenziale massima di 75 milioni di euro.

Entrando nel dettaglio servono 20 milioni di euro per i parcheggi interrati e dentro i box, 35 milioni per il Complesso culturale, ma la cifra può variare in modo significativo, 1,5 milioni per le stazioni degli autobus, 3 milioni per il parco verde urbano e le piazze, 5,9 milioni per rivoluzionare la viabilità con strade interrate e sovrappassi, infine 8,8 milioni di euro per i volumi immobiliari.

Ed è qui che casca l'asino: il Comune di Pescara ha a disposizione solo 12 milioni di euro di fondi regionali.

Volendo si possono togliere dal conto i 35 milioni del Complesso culturale, che potrebbero essere coperti anche in un secondo momento da altri canali di finanziamento, ma il conto segna comunque 40 milioni, se si contano anche i costi di gestione – ad esempio la manutenzione del Parco costerebbe 60 mila euro l'anno. In cassa mancano dunque non meno di 30 milioni di euro.

Ecco perché, numeri alla mano, nel documento si evidenzia che l'unica strada ad oggi praticabile è quella proposta dal sindaco Alessandrini, ovvero quella del project financing.

Si scrive a chiare lettere infatti che l'unica possibilità è "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, attraverso la gestione dei parcheggi da realizzarsi e di altre aree".

Per la struttura culturale è poi "da identificare un operatore del campo culturale che sostenga e gestisca l'iniziativa".

Il documento fornisce infine alcuni numeri utili a comprendere la sostenibilità economica della gestione privata, da cui dipende la fattibilità del project financing.

Si prevede infatti che per realizzare un singolo posto auto il costo a carico del privato è di 10 mila euro, i ricavi potranno essere di 900 euro l'anno, 18 mila euro in vent'anni.

Le strutture immobiliari previste avranno un costo di realizzazione a metro quadro di 900 euro, ma possono garantire poi ricavi per 3 mila euro sempre a metro quadro.

Meno appetibili gli stalli degli autobus extraurbani: la realizzazione ha un costo di 47 mila euro, per una redditività, tolti i costi di gestione, di 400 euro l'anno.

L'ipotesi è dunque quella di affidare i parcheggi, probabilmente non solo quelli dell'area di risulta, oltre ai locali commerciali per venti anni ad un privato in cambio di un investimento di 31 milioni di euro, che si aggiungeranno ai 12 del Comune, con l'intenzione di completare l'opera in massimo due anni.

Ipotesi già bocciata da Maurizio Acerbo di Rifondazione: “Anche in campo urbanistico l’attuale giunta sembra muoversi su una scia di rottura con la migliore storia della sinistra e dell’ambientalismo di questa città”, ha tuonato l’ex consigliere regionale.

Il Movimento 5 stelle afferma poi che affidando i parcheggi del centro storico ai privati, ogni iniziativa del Comune sulla mobilità e sui parcheggi nel centro cittadino che potrebbe ridurre i guadagni del privato, daranno diritto a questo di ottenere dei risarcimenti economici pagati da tutti i pescaresi”.

Forza Italia boccia un intervento che a suo dire prevede di “affidare il pezzo più importante della città a un privato, che farà un’operazione a zero rischio imprenditoriale, e avrà solo da guadagnare, mentre il Comune gli fa costruire meno parcheggi così spende meno, e gli regala tutti i parcheggi cittadini già esistenti che sono una rendita garantita, e ci mette pure 12 milioni di fondi pubblici”.