Esposto Prefetto, Regione, Ministero Trasporti | pag. 3

Ponte sul Saline, il giorno dopo l'inaugurazione | pag. 4

Mancano i requisiti minimi per Ciclovia Adriatica | pag. 5

DISTRIBUZIONE GRATUITA

MERCOLEDÌ 8 GENNAIO 2020

IL GRANDE SORPASSO

VERSO LA GRANDE PESCARA (-733 GIORNI ALLA FUSIONE)

Il Mensile di Montesilvano

Numero 1 anno VI. Seguici su: www.ilsorpassomts.com - facebook.com/ilsorpassomontesilvano - twitter.com/ilsorpassomts

L'Editoriale

Il ruolo del Consiglio Comunale

Il Consiglio Comunale è titolare della funzione di pianificazione territoriale ed urbanistica

di Mauro De Flaviis

Cari lettori, abbiamo fallito il consueto appuntamento di fine mese nello scorso dicembre e ce ne scusiamo! Al termine delle festività natalizie siamo a proporvi un numero ridotto nella foliazione dedicato prevalentemente all'inaugurazione del ponte sul Saline a ridosso di Porto Allegro, avvenuta il 20 dicembre scorso. Abbiamo effettuato questa scelta perché riteniamo l'argomento degno di approfondimento univoco e ciò ci permetterà di uscire con due numeri a gennaio recuperando il numero mancato di fine dicembre.

Plaudiamo alla scelta di intitolare il manufatto alla illustre concittadina e insegnante **Filomena Delli Castelli**, Deputato dell'Assemblea Costituente e Deputato nella 1° e 2° Legislatura, oltre che Sindaco di Montesilvano dal 1951 al 1955.

Il processo che ha portato alla realizzazione del ponte in questione è esemplare del modo di procedere delle pubbliche amministrazioni locali in riferimento agli investimenti in infrastrutture, lento e scarsamente coordinato con la pianificazione dei differenti Enti interessati. Esso è stato progettato insieme agli altri due ponti già inaugurati negli ultimi due anni e fa parte di un intervento, finanziato con fondi CIPE, pari a 15 milioni e 813 mila euro, a opera della Provincia, con lo scopo di migliorare il collegamento tra i Comuni di Montesilvano e Città Sant'Angelo. La primogenitura del progetto è della seconda giunta provinciale a guida Giuseppe De Dominicis, conclusasi il 7 giugno 2009, che ottenne il finanziamento dal CIPE per la progettazione e la costruzione dei tre ponti sul Saline.

Tredici anni dalla delibera CIPE alla inaugurazione, tutte le Amministrazioni comunali succedutesi incapaci a redigere un Piano traffico per valutarne l'impatto

Dall'ottenimento del finanziamento, nel 2006, all'inaugurazione del terzo ponte sono passati tredici anni senza che Montesilvano sia stata in grado di realizzare nel frattempo un Piano Traffico o un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per valutarne in anticipo gli impatti. In realtà senza tale strumento di

SEGUE A PAG. 2

Ponte Filomena Delli Castelli

La vignetta di Freccia

Uno sguardo dal ponte

di Pasquale Sofi
e Alessio Basilico

Non c'è nessuna analogia tra una delle mille facce della Montesilvano di oggi e la New York degli anni '50 fotografata dalla cruda e drammatica penna di Arthur Miller nell'opera teatrale dal titolo *Uno sguardo dal ponte*. Il ponte americano segna la separazione tra due quartieri, uno ricco e l'altro povero ma nel nostro caso il collegamento è tra due zone, in continuo divenire e di incerta destinazione che sorgono sulle due sponde del fiume Saline. Il ponte che le unisce non è quello di Brooklyn, ma quello recentemente inaugurato e degnamente intitolato a Filomena Delli Castelli.

La sponda sud è, ad oggi, quella più popolata ed è contestualmente anche quella più dissestata, sebbene, in prossimità del ponte, evidenzi la faccia migliore e tra le più gradevoli dell'aggregato urbanistico che prende il nome di Montesilvano.

La vista delle altre facce della città purtroppo potrebbe indurre l'osservatore a pensare ad un accrescimento edilizio caotico che ha subito lo sfregio dell'abusivismo, ma non è così. Tale accrescimento, disomogeneo e privo di interazioni strutturali, infatti, potrebbe essere giustificato solo da una edilizia abusiva e selvaggia ove il cittadino, singolarmente o in cooperative, ha arbitrariamente edificato per soddisfare proprie esigenze o interessi; invece è successo che chi ha costruito ha sempre o quasi avuto il concorso e l'avallo degli organi territoriali preposti a garantire l'osservanza e il rispetto delle norme edilizie. Le norme attuative del piano regolatore degli ultimi vent'anni, che nessuno degli amministratori eletti si è mai sognato di cambiare, hanno però concesso favori inconcepibili ai costruttori, senza vantaggio alcuno per i cittadini disinteressati. Pertanto, in questa commistione pubblico privato si è dipanata e si dipana la storia evolutiva del centro cittadino di Montesilvano che è identica a quella del ponte: nasce per cogliere un'opportunità, finisce per "*mettere una pezza*" a uno tra i tanti bisogni che la comunità manifesta, ma che la pubblica amministrazione raramente riesce a soddisfare. **Così il tessuto cittadino è cresciuto e continua a crescere privo di una trama e di un ordito, sparso sulle risultanze di un insieme di pezze, creando un patchwork funzionale alle esigenze di pochi ma tutto a discapito dei cittadini e della qualità della loro vita.**

Paradossalmente, oggi il ponte potrebbe rappresentare una svolta epocale per la città, approfittando della nuova amministrazione (si fa per dire) e del nuovo piano regolatore (se non nasconderà le solite insidie del passato) a condizione che si cambi completamente l'iter della progettazione introducendo un nuovo e più razionale metodo di lavoro. Innanzitutto, **occorre avere una "visione" della città che si svilupperà nei prossimi 30 - 40 anni** e per fare questo occorre avere il contributo di una parte ampia della cittadinanza. Per la definizione della *vision* occorre costruire una mappa delle aspettative, coinvolgendo la popolazione (magari suggerendo delle linee guida o proponendo dei capisaldi strutturali che rappresenteranno l'architrave portante della città del futuro…) al fine di ottenere l'idea di una città condivisa.

È necessario al contempo evitare l'errore di enucleare il piano viario pensando prima a cementificare. È ora di dire basta anche a chi vorrebbe la città concentrata tra i grandi alberghi e viale Europa, con tutt'intorno un limbo circondato da periferie ancora prive di servizi primari. È bene ricordare, infatti, che non tutte le zone della città sono servite dalla rete fognaria, e tante non sono raggiunte nemmeno da quelle energetiche (il gas per tanti è una chimera da anni, mentre l'illuminazione tarda ancora ad arrivare in qualche posto). La rete telematica non è al momento di pari utilizzo per tutti i cittadini mentre è meglio stendere un velo pietoso sulle strade prive di marciapiede ove si continua a viaggiare in auto in doppio senso di marcia mentre il codice della strada prevederebbe in casi come questi il senso unico. Per non parlare della

SEGUE A PAG. 4

Volando Alto

di arch. Elio Fragassi
(https://www.eliofragassi.it/)

Città come sistema dinamico

La realizzazione di un ponte è quasi sempre un fatto sociale positivo perché esso, di norma, ha lo scopo di superare le barriere fisiche della geografia di un territorio; inoltre può avere lo scopo di risolvere i problemi legati al traffico e al normale corso della vita e delle attività umane fatte principalmente di scambi e di passaggi di uomini e di cose.

Già Le Corbusier, nella metà del secolo scorso, aveva posto l'attenzione al problema della comunicazione generato dalla macchina ammettendo come "*L'operazione che ha prodotto questa rottura [con il passato] è costituita dall'improvviso irrompere-in una vita fino allora scandita dal passo del cavallo-dalla velocità nella produzione e nei trasporti delle persone e delle cose.*" (1) Le città sono sorte proprio per rispondere alla necessità non del singolo ma di una collettività, di una comunità tanto che "*In ogni habitat la popolazione organizza attività specifiche allo scopo di sopravvivere. L'organizzazione di queste attività determina una particolare distribuzione nello spazio: i vari individui, aziende o raggruppamenti di persone tendono infatti a disporsi secondo il principio del minimo costo e della massima accessibilità*", (2) proprio perché la comunicazione è il carattere distintivo dell'uomo che, vivendo in luoghi diversi, si muove per scambi culturali, commerciali, sociali, di lavoro, di studio, ecc. .

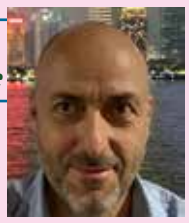
In questa distribuzione spaziale una grande importanza riveste proprio l'impianto stradale della città che rappresenta il sistema connettivo che lega ed alimenta ogni cosa come il sistema circolatorio umano in quanto: "*Tanto nelle scienze urbane che nella pianificazione l'area metropolitana e le città son in genere concepite come un luogo unitario.*" (3) Ed è proprio per questo concetto di unitarietà che **non può concepirsi nel campo della pianificazione urbana un qualsiasi intervento modificatore senza prevederne compiutamente e completamente gli impatti**

1 Le Corbusier - Maniera di pensare l'urbanistica – Laterza - Bari 1972 - p. 5
2 Webber, Dyckman, FoleY, Guttemberg, Weaton, Wurster-Indagini sulla struttura urbana - Il Saggiatore – Milano 1968 – p. 18
3 Webber, Dyckman, Foley, Guttemberg, Weaton, Wurster – op. cit. – p. 107

SEGUE A PAG.2

In assenza di pianificazione, la legge della giungla prevarrebbe *(John Fitzgerald Kennedy)*
Per i nemici le leggi si applicano, per gli amici si interpretano *(Giovanni Giolitti)*

segue **L'Editoriale:**
Il ruolo del Consiglio Comunale



pianificazione locale il progetto è nato monco, ma poiché è stato gestito da altro Ente locale, la Provincia di Pescara, esso ha ragionato sulla opportunità di *sfruttare* le risorse disponibili trascurando la mancata sponda della pianificazione locale.
All'epoca dell'ottenimento del finanziamento CIPE l'ANAS aveva pianificato anche di realizzare, finanziandolo con 55 milioni di €, il prolungamento della circonvallazione di Francavilla-Pescara-Montesilvano verso Città Sant'Angelo/Silvi. Il finanziamento ANAS fu in seguito purtroppo dirottato su altro capitolo di spesa per la indisponibilità del Comune di Montesilvano a concedere il nulla osta al passaggio della circonvallazione su terreno adiacente a via Migliorino Di Pietro, sul quale invece ritenne prioritario e opportuno avviare la costruzione di una scuola in legno, mai completata e oggi scheletro ammalorato per il quale la comunità paga un leasing in costruendo alla impresa costruttrice che ha adito alle vie legali nei confronti del Comune, reo di aver cambiato le carte in tavola in fase di realizzazione. Ricordo a chi oggi si lamenta del caos generato dal traffico proveniente dalla circonvallazione di ringraziare il Sindaco dell'epoca Lillo Cordoma e la sua Giunta e il Consiglio Comunale dell'epoca, per non essere stato in grado di affermare con fermezza in tema di pianificazione urbanistica la priorità della realizzazione della circonvallazione verso Silvi e per averci regalato la perdita del finanziamento. Gli interessi di pochi, i soliti burattinai locali capaci di muovere le truppe cammellate alla bisogna, purtroppo prevalsero sull'interesse della comunità e oggi si rischia di ricadere in un errore di mancata pianificazione similare.

55 milioni € nelle disponibilità ANAS per prolungamento circonvallazione verso Silvi, perdita del finanziamento per mancanza disponibilità ad apporre vincolo su aree del Consiglio Comunale Sindaco Cordoma

Nel corso del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto per i tre ponti nel 2011 l'associazione Patto per Montesilvano, di cui ero presidente all'epoca, presentò a mia firma un'osservazione al progetto elaborato dal raggruppamento di imprese e progettisti aggiudicatari dell'appalto: Di Prospero srl, 32 sas di Di Mario Angelo & C, Omac architetture in acciaio srl, prof. ing. Luigino Dezi, ing. Omero Bassotti, Sagi srl e Geomeccanica Consulting srl.. Essa conteneva la richiesta di modificare la proposta progettuale al fine di dare priorità e favorire il passaggio del trasporto pubblico di massa, all'epoca dei fatti la progettata filovia Filò che avrebbe dovuto attraversare la strada parco provenendo da Francavilla/Pescara per raggiungere Silvi Marina. A nostro avviso il quinto ponte sul Saline, insistenti su tre chilometri di Fiume, avrebbe dovuto essere dedicato preferenzialmente al trasporto pubblico di massa e non al flusso veicolare automobilistico che avrebbe aggredito il lungomare di Montesilvano e Pescara, il cui utilizzo dovrebbe essere fortemente limitato dalla sua prevalente funzione turistica, ruolo a cui dovrebbe essere quasi esclusivamente dedicato. Il Comitato di Valutazione di Impatto Ambientale, presieduto dall'arch. Sorgi, con l'assenso dell'assessore protempore del Comune di Montesilvano avv. Vittorio Iovine, ritenne non necessario procedere alla modifica del progetto e rimandò al Consiglio Comunale di Montesilvano la scelta di limitare il traffico veicolare sul ponte e favorire alternativamente il trasporto pubblico di massa e le altre modalità sostenibili di mobilità. Riportiamo nelle pagine interne integralmente la osservazione presentata a suo tempo e il relativo parere del Comitato.
Il 12 marzo 2013 il Consiglio Comunale di Montesilvano titolare della funzione di pianificazione urbanistica, su sollecitazione della Provincia di Pescara ad approvare il progetto, a seguito di una lunga discussione trascritta in un verbale di 43 pagine, approvò il progetto del ponte con la delibera n. 22 senza modifiche temendo di perdere i finanziamenti CIPE. Il Consiglio approvò a larga maggioranza una mozione riportata nella delibera n° 23 che impegnava la Giunta a *operare affinché la transitabilità su detto ponte fosse riservata alla filovia, ai mezzi pubblici, ai mezzi di pronto intervento e di soccorso, ai pedoni ed ai ciclisti.*

Nel 2013 Consiglio Comunale di Montesilvano approva mozione a larga maggioranza che impegna la Giunta perché il ponte, oggi Delli Castelli; sia riservato "mezzi pubblici, mezzi di intervento e soccorso, pedoni e ciclisti" (delibera n°23).

Il Consiglio attuale ed il precedente da quel pronunciamento non si è più occupato del tema, come confermato dal Presidente del Consiglio Ernesto De Vincentiis (pag. 8), e la Giunta ha deciso di non tenere conto del volere del Consiglio, cristallizzato nella mozione 23 del 12.03.13, appropriandosi della funzione di pianificazione urbanistica e scegliendo di non assumere alcuna iniziativa in ossequio alla mozione stessa. Siamo stupiti della inerzia del Consiglio Comunale.
Quanto è accaduto è grave perché Montesilvano continua a non ottemperare all'obbligo di redigere il Piano Urbano del Traffico, obbligo in essere dal 1995 e mai preso in considerazione, forse perché gli amministratori degli ultimi 25 anni hanno ritenuto che la nostra Città non avesse bisogno di tale strumento. Il Codice della Strada prevede la surroga dell'esecutivo in caso di inottemperanza. Verificata l'assoluta determinazione a procedere all'apertura del ponte Delli Castelli dell'esecutivo, ignorando gli appelli degli albergatori e dei balneatori, abbiamo ritenuto necessario, insieme ad altri amici, richiamare l'Amministrazione ad assolvere a tale obbligo, inviando un esposto al Prefetto, all'Assessore ai Trasporti della Regione Abruzzo e al Ministero dei Trasporti. Nell'esposto si è anche proceduto a diffidare il Sindaco a non procedere alla apertura del ponte senza aver effettuato la verifica preventiva dell'impatto sulla zona a mare con lo strumento del Piano Urbano del Traffico, o meglio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Riportiamo all'interno il testo dell'esposto-diffida inviato il 17 dicembre. Forse temendo spiacevoli ripercussioni, la cerimonia di apertura del ponte è stata anticipata dal 21 al 20 dicembre.

Montesilvano non ha mai ottemperato all'obbligo di redigere il PUT e non ne tiene conto nell'apertura del ponte. Albergatori e balneatori protestano inascoltati per impatto su lungomare e associazioni inviano esposto al Prefetto, alla Regione e Ministero dei Trasporti 17.12.19

Non considerare l'impatto del volume incrementale dei veicoli che transiteranno sul lungomare probabilmente è voluto e sarà forse attenuato, nella visione degli amministratori, dalla proposta di riduzione della velocità dei veicoli a 30 kmh a ridosso della pineta su Via Aldo Moro nell'ambito del progetto di modifica della pista ciclabile come da comunicato stampa comunale del 21 dicembre che riportiamo integralmente (pag. 7). Probabilmente viene ritenuto equilibrato da un lato aprire il flusso con l'apertura del ponte e dall'altro strozzarlo con zona 30 all'altezza della pineta. Può essere, ma lasciamolo valutare a chi ha le competenze previste dal Codice della Strada e come indirizzo di pianificazione dal Consiglio Comunale. Il mancato rispetto del ruolo dell'attuale Consiglio Comunale in merito alla funzione di pianificazione territoriale ed urbanistica continua ad emergere dal comunicato stampa del 15 novembre nel quale si riporta come il Sindaco e l'Assessore all'urbanistica abbiano presentato le linee di indirizzo del nuovo PRG insieme al dirigente comunale Marco Scorrano e al professor Lucio Zazzara, docente dell'Università Gabriele d'Annunzio, che ha sottoscritto il contratto per l'incarico di redigere lo strumento urbanistico.
La Giunta ha il dovere e l'onere di scegliere il percorso per redigere il Piano Regolatore Generale, ma formulare le linee di indirizzo che il progettista dovrà seguire compete esclusivamente al Consiglio Comunale. Alla data del 15 novembre l'attuale Consiglio Comunale non era stato coinvolto per emettere le linee guida che invece sono state elencate dalla Giunta in conferenza stampa. **Il rispetto delle regole, dei ruoli e delle competenze è questione di fondamentale importanza e non può essere trascurato.**
All'interno troverete un contributo dell'arch. Di Marcello (pag. 5) che spiega perché la pista ciclabile promiscua sul ponte non permetterà di essere parte della ciclovia adriatica, un contributo dell'arch. Fragassi (pag. 1 Volando Alto) che indica perché è necessario pianificare e del già preside Sofi e del prof. Basilico (pag. 1) che mettono in luce quanto sia stolto continuare ad aggiungere pezze non coordinate con una *vision* unitaria del territorio che soddisfi le necessità della comunità nella direzione di un miglioramento della qualità della vita. Sono riportate per completezza a pag. 7 il parere del Comitato VIA e la tabella riassuntiva delle mitigazioni ambientali previste in progetto totalmente inapplicate a mio giudizio e i riferimenti per la rintracciabilità dei documenti sul sito regionale.
L'ultimo sgarbo alla modalità ciclistica è stata la incapacità a prevedere per tempo e prima dell'apertura del ponte la connessione della pista ciclabile promiscua del ponte con la pista ciclabile su Via Aldo Moro, utilizzando lo spazio oggi utilizzato a parcheggio auto su Via Alberto D'Andrea nel ramo dove le autovetture viaggiano dal ponte in direzione Pescara. Oggi è impossibile accedere al ponte utilizzando una pista ciclabile e chi arriva da Via Aldo Moro sulla pista ciclabile deve utilizzare il marciapiede che costeggia il Palacongressi se non vuole scendere in strada. Ci auguriamo la connessione protetta di 200 metri sia realizzata al più presto.
Scusandoci di nuovo per il ritardo vi inviamo i migliori auguri per un nuovo anno ricco di gioie e di sogni realizzati.
Anche quando avremo messo a posto tutte le regole, ne mancherà sempre una: quella che dall'interno della sua coscienza fa obbligo a ogni cittadino di regolarsi secondo le regole (Indro Montanelli)

segue **VOLANDO ALTO**
di arch. Elio Fragassi

sull'unitarietà del luogo fisico geografico, tanto più se si tratta di un intervento che ha lo scopo di rimuovere quelle barriere naturali che ostruiscono sia la comunicazione veicolare sia quella pedonale, come un ponte che ha proprio lo scopo di unire e collegare parti di territorio fisicamente separate. Una nuova strada aperta alla transitabilità genera, per sua natura, spostamenti dei flussi di traffico di cui è necessario tenere conto perché nella storia urbanistica è dimostrato che "*Le città si sono sviluppate principalmente per facilitare le comunicazioni umane*" ([4]) ma allo stato attuale la rete connettiva non è più in grado di assorbire in modo indiscriminato il traffico generato dagli spostamenti delle persone e dei veicoli per cui "*La parola strada è diventata oggi simbolo di disordine*" ([5]), se non si interviene con una adeguata pianificazione urbana che, oltre ai veicoli in movimento, consideri anche il pedone e il ciclista e ancora i veicoli che temporaneamente sono fermi in punti particolari del *luogo urbano* che è la città.
Considerando la caratteristica di *dinamicità* della società attuale, quando si imposta una pianificazione urbana bisogna assolutamente tenere presente questo aspetto perché "*Per quanto l'uso del suolo e la densità possano risultare adeguati ad illustrare caratteristiche di luogo statiche, essi non riescono a dar ragione, in forma esplicita e specifica, dei modelli dinamici secondo cui si localizzano le comunicazioni umane che, pur attuandosi nello spazio, trascendono dal luogo definito.*" ([6])
Per questi motivi oggi è necessario considerare la città come un sistema, più o meno complesso, di relazioni tra le persone che si muovono nello spazio urbano utilizzando la rete delle strade come connettivo per il soddisfacimento delle proprie necessità ed esigenze di comunicazione e di relazione ogni qualvolta si effettuano interventi su di essa. Poiché le esigenze di comunicazione e relazione si basano, fondamentalmente, su un uso del tempo in modo dinamico la pianificazione urbana deve anche essa ricorrere a procedure dinamiche mediante quella che viene indicata come *modellistica urbana*; cioè il metodo per una pianificazione urbana dinamica aderente ai caratteri dinamici della società contemporanea. "*La modellistica urbana applica [infatti] le tecniche e le metodologie della modellistica matematica al territorio, per studiare ed analizzare i cambiamenti che vi avvengono a seguito delle trasformazioni che vi si operano.*" ([7])
Ma, come sostiene l'urbanista Francesco Forte, già a partire dagli anni '70 del secolo scorso, "*La modellistica urbana costituisce appunto … uno dei recenti campi di ricerca; avvalendosi di speculazioni teoriche proprio dell'economia territoriale, e delle più avanzate tecnologie della calcolazione elettronica, essa tende sempre più ad affermarsi come parte integrante e fondamentale della pianificazione urbana, ponendosi come obiettivo l'approfondimento della validità delle scelte di localizzazione in relazione a definiti obiettivi e politiche. In tal senso è ipotizzabile che … l'urbanistica può trarre e va traendo specificazioni teoriche ed applicate nel passato inimmaginate.*" ([8])
Il grande sviluppo dell'informatica con elaboratori capaci di gestire una grande quantità di dati conferisce al fare urbanistica un aspetto completamente nuovo di programmazione e non di piano considerando che la "*Differenza di base tra piano e programmazione è che il primo può, al limite, consistere solamente in un modello d'assetto da realizzare, mentre il secondo consiste essenzialmente nella predisposizione di una sequenza di azioni nel tempo tese ad un certo esito … [mentre] il termine programma indica strumenti e procedure di natura e contenuti diversi che dispongono di sequenze di azioni e di fasi operative nel tempo volte all'attuazione di un piano, cioè alla realizzazione di un modello di assetto*" ([9]) aperto a possibili continue trasformazioni.
Io non so se la ricaduta delle variazioni dei flussi di traffico in entrata e in uscita sui punti di raccordo con la maglia stradale esistente per l'apertura del ponte Filomena Delli Castelli tra Città Sant'Angelo e Montesilvano sia stata verificata con un modello scientifico. Se così non fosse c'è il rischio concreto che si creino dei problemi a tutto il tessuto connettivo non in grado di assorbire e ridistribuire il traffico generato da questa nuova opera che dalla periferia porta verso il centro, quindi verso il cuore della città. Un eventuale impatto negativo dovuto ai flussi di traffico e di comunicazione non previsti porterebbe certamente a un declino delle aree urbane interessate con un deterioramento dal punto di vista sociale ed economico oltre a problemi di natura ambientale. Per questo è importante considerare *"La modellistica urbana [perché essa] fornisce un effettivo campo di verifica e di valutazione di ipotesi teoriche, e in quanto tale concorre a rendere la ricerca maggiormente basata sul metodo sperimentale e non esclusivamente ipotetico o astratto*" ([10]). Per questo è opportuno considerare la città come un sistema perché *"Per un dato sistema, l'ambiente è l'insieme di tutti quelli elementi, un cambiamento nei cui attributi influenza il sistema e, anche, l'insieme di quegli elementi i cui attributi sono cambiati dal comportamento del sistema*" ([11]) per cui la città non è più considerata come un insieme statico di edifici occupati da persone, ma come un sistema dinamico di persone che, con mezzi diversi, si muovono tra gli edifici e i vuoti urbani per soddisfare esigenze e necessità specifiche.

4 Richard L. Maier – Teoria della comunicazione e struttura urbana – Il Saggiatore– Milano 1969 – p. 36
5 Le Corbusier – op. cit. – p. 73
6 Webber, Dyckman, Foley, Guttemberg, Weaton, Wurster – op. cit. – p. 117
7 Modelli urbani – sito https://digilander.libero.it/metodiemodelli/Simulazione/Modelli_urbani.htm
8 Francesco Forte – Sviluppo urbano teorie ed esperienze – Marsilio Editori – Padova 1969 p. 60
9 Antonio Cappuccitti – Pianificazione territoriale e urbanistica – sito https://digilander.libero.it/urbanistica.ing/Documenti/Mattogno/Pianificazione%20territoriale%20e%20urbanistica.pdf
10 Ivan Blecic – Costruzione degli scenari per la pianificazione – Franco Angeli – Milano 2012
11 Attilio Belli – Città come sistema – Edizioni scientifiche italiane – Napoli 1970 p. 61

DOVIM S.a.s.
Corso Umberto, 219/C
65016 MONTESILVANO PE
Tel. 085.4454496
Fax 085.4456566

GRUPPO ITAS ASSICURAZIONI
Ricci Assicurazioni srl
Agenzia Generale di Montesilvano
Viale Europa, 21/b
65015 Montesilvano (Pe)
Tel. 085.4492527
Fax 085.4457707
www.gruppoitas.it

Esposto Prefetto, Regione, Ministero Trasporti Inviato via pec 17 dicembre 2019

Al prefetto di Pescara, Gerardina Basilicata
protocollo.prefpe@pec.interno.it
Al ministro Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, Roma
m_inf@pec.mit.gov.it
All'assessore ai Trasporti Regione Abruzzo, Umberto D'Annuntiis, Dip.Trasporti
dpe@pec.regione.abruzzo.it

Oggetto: **Esposto ai sensi dell'Art 36, c. 10, D.Lgs 285-1992 Codice della Strada. Ponte Foce del Saline e Piano Traffico. Richiesta di diffida e misure di salvaguardia, contro il Comune di Montesilvano.**

Sintesi dei contenuti.
La città di Montesilvano, a Nord di Pescara, destinata ad unirsi con il capoluogo a formare una grande città da 200 mila abitanti come esito di un referendum e della legge regionale 26-2018, è tuttora priva, sia di un PUT piano urbano del traffico obbligatorio per legge, sia di un PUMS piano per la mobilità sostenibile intercomunale raccomandato dalla Commissione europea. Il Sindaco della città ha dichiarato che a breve aprirà al traffico il nuovo ponte alla foce del Saline che collegherà i lungomare di Silvi e di Montesilvano. È facile prevedere che esso sconvolgerà il traffico dell'intera zona a mare del Nord pescarese. La decisione, arbitraria e non legittimata né da un piano né da un confronto con cittadini e portatori di interesse, è anche contraria alla precedente delibera comunale di approvazione del progetto definitivo dell'opera del 19-03-2013, che prevedeva di riservare alle sole modalità sostenibili (pedoni, biciclette e trasporto pubblico) l'uso di questo ponte, terzo dei 3 ponti sul Saline finanziati con circa 20 milioni di euro. I potenziali impatti sul traffico, la necessità di governare il sistema della mobilità strategicamente ed in maniera integrata (circolazione, sosta, trasporto pubblico e mobilità lenta), in un piano intercomunale a supporto della grande città in costituzione, richiedono che le autorità sovraordinate (prefetto, ministro delle infrastrutture, assessorato regionale dei trasporti) sollecitino e si operino per la redazione di un piano della mobilità intercomunale, urgente e improcrastinabile. Come misura di salvaguardia si blocchi l'apertura al traffico veicolare del nuovo ponte, valutando l'alternativa auspicata di riservare il nuovo ponte alle modalità sostenibili, e valutando all'interno del piano gli effetti delle alternative disponibili, in una strategia di salvaguardia ambientale, efficienza funzionale e qualificazione dell'abitato metropolitano. Allo scopo si fa appello a Prefetto, Ministro delle Infrastrutture e Direzione regionale dei trasporti affinché orientino il comune al rispetto della legge, dotandosi del piano della mobilità prima di aprire al traffico veicolare il nuovo ponte.

I fatti
1. Il comune di Montesilvano (Pe) ha **oltre 54.000 abitanti** e fa parte dell'area urbana di Pescara. In base ad un referendum regionale del 2014 e alla L. R. 26-2018 esso dovrà fondersi il 1° gennaio 2022 con i comuni di Pescara e Spoltore nel nuovo comune di Nuova Pescara, di **quasi 200 mila abitanti**.
2. Per la sua popolazione, e per l'essere Montesilvano città turistica, in zona urbana con elevati problemi di congestione stradale, il comune di Montesilvano è tra quelli obbligati a dotarsi di un **Piano urbano del traffico**, in base al D.Lgs. 285-1992, Codice della Strada, Art. 36 c.1 e c.2. Infatti, esso era già inserito nell'elenco dei comuni obbligati della Regione Abruzzo sin dal 1995 (delibera 11-08-1995 n. 4204/C della Regione Abruzzo) e del Ministero delle infrastrutture (D.M. 02-01-1996). Ma il comune di Montesilvano non ha mai ottemperato all'obbligo di dotarsi di in piano urbano del traffico, con i contenuti stabiliti nelle Direttive per la redazione adozione e attuazione dei piani urbani del traffico (Gazzetta Ufficiale del 24-06-1995) e, di fatto, ancora oggi esso ne è privo.
3. Il Sindaco della città ha annunciato che intende aprire al traffico veicolare il **nuovo ponte alla foce del Saline** il 21-12-2019 che collegherebbe così, per i veicoli, i lungomare di Silvi e di Montesilvano con evidenti, prevedibili, dirompenti impatti sul sistema del traffico della fascia costiera ed i lungomare, tra Silvi e Pescara.
4. L'apertura al traffico veicolare del nuovo ponte genererebbe evidenti **incongruenze** e rischi di **impatti pericolosi** per la sicurezza, la qualità ambientale, la vivibilità ed il funzionamento di tutta la fascia urbana a mare. Infatti:
4a - (**volumi di traffico**) Il traffico attuale sulla fascia costiera che misura circa 1 km di ampiezza, sulle tre strade parallele, Lungomare, corso Umberto, via Verrotti è di circa 75 mila veicoli/giorno (dati PUT Pescara 2018). Sul lungomare, il traffico giornaliero medio è di circa 20 mila ve/g, già ora sul Lungomare si verificano fenomeni di congestione nelle ore di punta del mattino e della sera. Il nuovo carico di traffico proveniente dal ponte renderebbe ancor più insostenibile la situazione, sia per il traffico, sia soprattutto per pedoni e utenti deboli nell'accesso al mare.
4b - (**riduzioni di capacità di traffico sul lungomare**) Il lungomare di Montesilvano è stato ristretto negli anni passati con la realizzazione di pista ciclabile e alberata su strada. La stessa A.C. dichiara di voler puntare su estese pedonalizzazioni sul lungomare, almeno nel periodo estivo. Il nuovo traffico è incompatibile con le scelte fatte e dichiarate di riduzione del carico veicolare sui lungomare.
4c - (**terzo nuovo ponte sul Saline**) Quello che si va ad inaugurare il 21 dicembre, dedicato alla deputata costituente Filomena Delli Castelli, è il terzo dei 3 ponti sul Saline tra Montesilvano e Città Sant'Angelo finanziati con circa 20 milioni di euro, oltre ai due preesistenti e ad un sesto ponte che ancora deve collegare la tangenziale di Pescara con l'autostrada A14. È possibile pensare che, con l'offerta così aumentata di infrastrutture per la viabilità, si possa riservare questo terzo ponte solo al transito di pedoni, biciclette e trasporto pubblico? Il traffico veicolare deve essere allontanato dalla costa e dall'area edificata a mare, verso l'interno e il sistema autostrada e tangenziale. Il traffico nella zona a mare non deve aumentare a causa del nuovo collegamento dei lungomare tramite il nuovo ponte.
4d - (**la delibera del 2013 per la mobilità sostenibile**) In sede di approvazione del progetto definitivo da parte del consiglio comunale di Montesilvano, il 19-03-2013, si approvò il progetto del nuovo ponte, con l'impegno di riservarlo solo alla circolazione di pedoni, biciclette e trasporto pubblico, per riequilibrare la "ripartizione modale" nella zona a mare a favore delle modalità sostenibili, riducendo il peso del traffico veicolare. Ora l'attuale Sindaco pensa di decidere lui diversamente, senza un piano, senza una valutazione delle alternative, senza aver consultato consiglieri, cittadini e portatori di interesse. A nessuno è consentito di ipotecare il futuro di un territorio. Nemmeno se è stato eletto a rappresentare la città per alcuni anni.
4e - (**progetto Strada Parco da completare**) Tra Pescara e Montesilvano, da 25 anni si aspetta il completamento del tracciato dell'ex ferrovia adriatica trasformata in asse del trasporto pubblico tra Pescara e Silvi. Si sono spesi circa 30 milioni di euro, ma mentre a Rimini si è aperta in questi giorni la metropolitana di costa tra Rimini e Riccione, a Pescara ancora si attende un asse del trasporto pubblico sulla "Strada Parco" baricentrico, legato ai parcheggi di interscambio e agli assi ciclopedonali di adduzione. Questo asse, utilizzabile da tutte le linee di trasporto pubblico interurbano, potrebbe garantire un'offerta di un mezzo ogni 4 minuti, competitiva e confortevole, per togliere almeno 20 mila veicoli/giorno dalle strade. Esso dovrebbe usare il nuovo ponte come asse riservato, da Pescara fino a Silvi, garantendo, con i parcheggi di interscambio, un'offerta competitiva rispetto al traffico veicolare per tutta l'area pescarese Nord.
4f - (**la città turistica**) Montesilvano è una città turistica da oltre 4.000 posti letto alberghieri e 500 mila presenze annue. Ha bisogno di un attento studio di integrazione tra sistema della circolazione, parcheggi di interscambio, itinerari pedonali e ciclabili e rete dei servizi interurbani, che comunque tuteli l'accesso sostenibile e sicuro al mare, per valorizzare il comparto turistico congressuale di cui dispone ed integrarlo nella grande Nuova Pescara. Il ponte è uno strumento strategico di questa rete della mobilità sostenibile, integrata, efficiente. Deve servire per l'accesso su trasporto pubblico alle aree centrali e la zona a mare, non come canale di inondazione del traffico veicolare.

Per tutti questi motivi

SI CHIEDE
5. Che il Prefetto, la Direzione Trasporti della Regione Abruzzo, il Ministro della Infrastrutture, per le rispettive competenze, invitino il Comune di Montesilvano a provvedere, entro un tempo ragionevolmente breve, agli obblighi di legge di **dotarsi di un piano**, ai sensi del c.10 dell'Art. 36, del D.Lgs. 285-1992, adottando anche i poteri sostitutivi di surroga in caso di ulteriore inerzia del comune.
6. In particolare, vista la recente emanazione dal Ministero infrastrutture e trasporti del D.M. 04-08-2017, contenente Linee guida per i **Piani urbani della mobilità sostenibile**, frutto delle raccomandazioni della Commissione Europea per la gestione della mobilità urbana nelle aree metropolitane;
visto che lo stesso D.M. all'Art. 3 prevede l'adozione del PUMS oltre che per i comuni facenti parte di un'area metropolitana, anche per le **associazioni di comuni di dimensione superiore ai 100 mila abitanti**, considerato il ruolo di Montesilvano nel Nord pescarese e la prossima costituzione del comune di Nuova Pescara di circa 200 mila abitanti;

SI CHIEDE ALTRESI'
7. Che la Regione Abruzzo si faccia promotrice e finanziatrice di un **PUMS intercomunale tra i comuni di Pescara, Montesilvano e Spoltore** che formeranno la città di Nuova Pescara, ed i comuni di **Città Sant'Angelo e Silvi** che saranno interessati dagli effetti del sistema del nuovo ponte e del nuovo sistema della mobilità intercomunale.
8. All'interno di questo piano della mobilità intercomunale si verifichino gli effetti sul sistema urbano ambientale e della mobilità delle **diverse alternative disponibili** con i relativi costi. Tra le alternative indicate in primo luogo si valuti l'ipotesi della riserva del ponte alle sole modalità sostenibili (bus, biciclette e pedoni), con l'indirizzamento del traffico veicolare su percorsi esterni, collegati alla variante SS16-Tangenziale di Pescara e all'uso dell'autostrada A14.

DIFFIDA
9. **Si diffida il Sindaco della città di Montesilvano dall'aprire al traffico un ponte così strategico**, in assenza di un piano obbligatorio che valuti anche con adeguati dati e metodi di calcolo le simulazioni del traffico indotto con le diverse ipotesi, così come previsto nelle Direttive per la redazione, adozione, attuazione dei piani urbani del traffico (G.U. 24-06-1995). E ciò come evidente misura di salvaguardia ambientale, di traffico e sicurezza stradale, per non compromettere le strategie di riduzione del traffico sulla zona a mare e studiare le opportune misure alternative.

FIRMATARI
Giuseppe Di Giampietro, arch phd, presidente associazione Saline-Marina-PP1
Mauro De Flaviis, ing, direttore mensile Il Grande Sorpasso Montesilvano
Gennaro Passerini, dott, presidente associazione culturale Prospettiva Futura Montesilvano
Gabriele Di Stefano, ex consigliere comunale di Montesilvano dal 2004 al 2019, relatore della mozione per un ponte riservato solo a bus, bici e pedoni, approvata dal Consiglio Comunale il 19.03.13
Cinzia Sagazio, Alessio Piscella, Fiorangelo Cutilli, Antonio De Nigro, Associazione Montesilvano Anno Zero

IL CORAGGIO DELLA VERITÀ

di Vittorio Gervasi

Per me il nuovo anno è cominciato benissimo; sì, per il solo fatto che sia cominciato c'è già da far festa, esattamente come accade per l'inizio di ogni nuovo giorno.
La vita è innanzitutto stupore, meraviglia, gioia di scoprire che non c'è mai un'alba uguale ad un altra, che non c'è una persona esattamente identica ad un'altra, un fiore identico ad un altro, che c'è una varietà infinita anche di sfumature che rendono tutto terribilmente bello se solo si riesce a coglierlo. La biodiversità non riguarda soltanto la Natura ma anche l'uomo; siamo profondamente diversi l'uno dall'altro e annullare le differenze è sempre un grande errore. Per me l'inquinamento ambientale è poco rispetto all'inquinamento dei rapporti interpersonali, oggi davvero compromessi.
Stare insieme non significa annullarsi ma piuttosto valorizzarsi. Anche questo giornale mette insieme "belle capocce" spesso molto distanti tra di loro, ma il coraggio di stare insieme nonostante tutto, rende questi quattro fogli di carta molto più forti di qualunque multinazionale molto ben capitalizzata nella migliore Borsa del mondo. C'è un capitale umano che fa sempre la differenza ! Aver dato a tutto e a tutti un valore economico ha distrutto la vera economia di una comunità, e cioè l'economia relazionale fondata sui beni comuni - i più vari - che si condividono. Vedete, anche l'informazione è un bene comune e andrebbe tutelata così come un giardino pubblico. C'è un patrimonio, forse meglio una miniera, nascosta in ogni comunità umana, che non emerge, che non si rivela, perché spesso non trova il clima giusto per venir fuori. Ma il nuovo giorno, come il nuovo anno, si annuncia sempre carico di aspettative, perché la speranza e la fiducia che tutto possa migliorare ci spinge ad alzarci ogni mattina. Ci vuole coraggio, il coraggio di guardare la realtà per quello che è, senza infingimenti, e poi ci vuole altrettanto coraggio per scoprire quei germogli di rinascita che sempre ci sono. Un po' come le gemme che annunciano la primavera. L'anno alle spalle, sul piano della politica nazionale, è stato pesante da digerire. L'improvvisazione, il pressappochismo, il vuoto di ideali sì è palesato a tutti. Nessuna rivoluzione annunciata si può realizzare senza i presupposti; e i presupposti non c'erano. Non c'erano perché con le dichiarazioni si possono riempire pagine intere di quotidiani e di social, ma la professionalità necessaria per attuare un cambiamento nessuno se la può inventare con le parole se negli anni non è stato capace di costruirla con i fatti: tanto studio e tanto duro lavoro, che altro non sono che la ricetta di sempre.
Allora un augurio che rivolgo a tutti, ma in primo luogo a me stesso, è di avere il coraggio della verità. Il coraggio di guardare se stessi prima che gli altri. Di guardarsi in silenzio, come in film muto, dove per le parole non c'è alcuno spazio. Il silenzio che parla, che ci rivela, che ci aiuta a capire dove stiamo andando e se la strada intrapresa è davvero quella giusta e cioè quella che veramente vogliamo. Quanti si trovano a recitare una parte che non è la loro, quanti si trovano stretti in un meccanismo che li porta a fare e dire cose nelle quali non credono, ma purtroppo il voler sopravvivere - piuttosto che il voler vivere - li porta ad essere altro rispetto a ciò che veramente sono. Svelare la verità di se stessi, a se stessi, è molto più importante che svelare agli altri le loro verità, o forse le loro solenni bugie !
Con l'affetto di sempre, buon 2020 a tutti.

DAM Carburanti
PUNTI VENDITA:
Montesilvano (PE)
Via Cervino, 1/bis
Tel. 085.4453028 - Fax 085.4456153
Villareia - Cepagatti (PE)
via Elsa Marante
Tel. 085.9700177

ITROFER
SERVIZI ECOLOGICI

PONTE SUL SALINE, IL GIORNO DOPO L'INAUGURAZIONE

arch. Giuseppe Di Giampietro, Webstrade.it

1. (***Il giorno dopo***) Dopo l'inaugurazione in pompa magna del 20 Dicembre 2019, che ne è di quei pochi che gridavano con uno striscione appeso a palloni colorati "Solo Bus, Bici, Pedoni"?
I soliti contrari a ogni cosa, che non hanno capito la bellezza del nuovo ponte e il futuro della città, finalmente libera dal traffico sulla Statale? Chi sono gli ottusi? Chi non capisce il progresso ed il futuro della città? I pochi che protestavano o i molti contenti della novità e dei complimenti a spumante e porchetta?

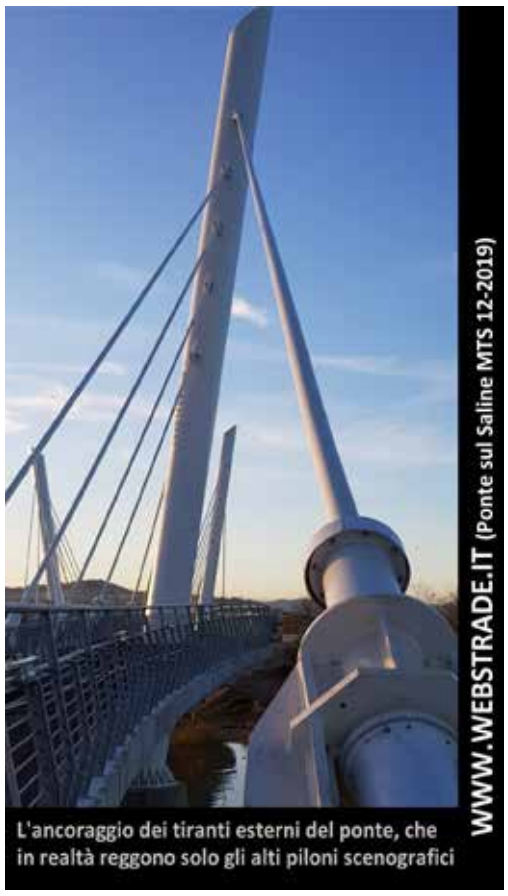
2. (***Il piano é un'idea di città***) Intanto la denuncia dei pochi non è stata inutile. Finalmente è arrivata al Prefetto la denuncia di un'illegittimità, palese ma ignorata da decenni, di una media città che non ha uno straccio di piano del traffico o PUMS (Piano della Mobilità Sostenibile) come si chiama oggi in Europa, che è obbligatorio avere prima di fare (o di inaugurare) grandi opere, nuove strade, nuovi complessi commerciali, per gestire l'uso della città compatibilmente con la mobilità che il territorio può sopportare. Finalmente al Sindaco arriverà una diffida dal Prefetto a dotarsi rapidamente di un piano. Speriamo che sia l'occasione per fare un piano pubblico, trasparente e partecipato. L'occasione per i cittadini per riflettere sui propri problemi legati al traffico e sul proprio futuro nella grande città metropolitana. Si faccia un bando di gara per la redazione del PUMS, si faccia con i comuni contermini, e si avvii un processo di partecipazione con i cittadini e operatori economici, che restituisca loro il futuro della città e il senso di appartenenza.

Il ponte (dedicato alla costituente Filomena Delli Castelli) attraversa in diagonale la foce del Saline. Ma i piloni nel letto del fiume e la demolizione degli argini hanno aumentato il rischio idraulico

3. (***Non è successo niente***) Se il traffico non è esploso sul lungomare è solo perché questo ponte, da una decina di milioni di euro, collega solo un quartiere di case nuove al complesso commerciale e multisala di Porto Allegro. Un altro ponte senza rete di connessione. Senza raccordo con la Strada Parco, senza viale di connessione con il vicino ponte sul Piomba e con Silvi, senza collegamento con la rete delle piste ciclabili litoranee Bike-to-Coast, e quelle dei lungofiume (nemmeno pensate su carta). Se il traffico non è esploso, nemmeno a pensare che sia diminuito. Quasi un ponte inutile. Non lo sa nessuno che esiste.

4. (***Noi sappiamo cosa fare***) Ma i pochi che protestavano lo sanno a cosa può servire il nuovo ponte. Solo Bus, Bici e Pedoni. Ci può cambiare la vita. Come il Ponte del Mare, a Pescara. Ma con un servizio di trasporto pubblico locale di un bus ogni 4 minuti, parcheggi di interscambio a Montesilvano Alberghi, Città Sant'Angelo Marina e Silvi Stadio, con una rete di percorsi ciclopedonali di adduzione alle fermate sulla Strada Parco e nel quartiere PP1, il Nord Pescarese può diventare una città europea, come Friburgo, o Groningen, o Montpellier. Una città europea, con il centro ed i quartieri liberi dalle auto, con un servizio efficiente di trasporto pubblico e la bellezza di muoversi liberamente, di andare al mare a piedi e in bicicletta. Sicuri, puliti, sereni. Felici nella nostra bellissima città sul mare. È un sogno di visionari? No, è quello che hanno fatto le migliori città europee. Andate a visitare Friburgo, Groningen e Montpellier (ma anche, vicino a noi, Pesaro, Cattolica, Rimini). Scoprirete che si può vivere senza traffico, con una città efficiente e un trasporto pubblico che funziona, una città viva, ricca, felice. E in più noi abbiamo un mare, le colline, una natura bellissima. Da proteggere. Noi sappiamo cosa fare del nuovo ponte sul Saline.

Un percorso ciclopedonale di salita sul ponte, lungo circa 900 m, che sale in quota di circa 6,5 m ma è copletamente privo di alberi e di sistemazioni paesaggistiche. MA NON SI TRATTA DI UN'AUTOSTRADA



L'ancoraggio dei tiranti esterni del ponte, che in realtà reggono solo gli alti piloni scenografici

5. (***Elencare e scegliere le priorità***) Intanto qualcuno corre dietro a nuovi progetti spettacolari, con tanti soldi da spendere, per opere che faranno scena, ma non miglioreranno lo stato delle cose. Anzi... abbiamo sentito di una nuova pista curvilinea, sulla spiaggia, di poche centinaia di metri, tra via Taro e via Marinelli. "**Per collegare la pineta alla spiaggia**". A parte alcuni evidenti errori progettuali (di cui parleremo in altra sede), ancor una volta i decisori rincorrono l'idea geniale, spettacolare (costosa). Non importa discutere se servirà a qualcosa.

L'importante è far vedere che si fa. Inaugurare, anche se non servirà a niente, anzi sprecherà altri soldi pubblici per qualcosa di mal fatto. Mentre a nessuno interessa sapere quali siano gli interventi strategici che attivano nuove risorse e collegano pezzi mancanti. Forse, invece di buttar soldi per una scenografia dannosa, si potrebbe raccordare la pista sul ponte, con le piste sul lungomare, portare bus, bici e pedoni dalla Strada Parco alla via Alberto D'Andrea, al nuovo ponte. Raccordare bus bici e percorsi pedonali col nuovo ponte sul Piomba, collegare le reti sostenibili di Silvi Montesilvano e Pescara. Si potrebbe cominciare a fare progetti sui percorsi sostenibili lungofiume, i percorsi ciclopedonali collina mare sugli ex cavatoni, collegare con percorsi ciclopedonali sicuri e alberati i parchi-fazzoletto e i servizi di quartiere. Completare e qualificare corso Strasburgo e il grande boulevard Alberto D'Andrea, nel PP1.

Non sono sogni. È costruire pezzi reali di una città fantastica che si è fermata da un decennio. A questo servono i piani. A valutare le alternative, le priorità, le conseguenze, gli impatti delle scelte. E a scegliere insieme.

6. (***Pubblico, trasparente, partecipato***) Perché se sono molti a discutere e a ragionare, chi deve decidere potrà scegliere sapendo quali sono le alternative disponibili, le conseguenze e le strategie. E assumersene pubblicamente le responsabilità. Molti occhi vedono più di due. E insieme ci sentiamo una comunità. Forse non c'era una comunità a sapere, discutere, osservare, quando si sono costruiti gli altri due ponti, ma senza marciapiede né piste ciclabili. Il che è illegittimo. Forse nessuno ha detto ai progettisti del nuovo ponte che un percorso ciclopedonale non può essere di 2,50 metri come una minima pista solo ciclabile. Forse nessuno ha chiesto "*Che state a fare?*", quando hanno demolito gli argini in destra del Saline, per far posto a un rimessaggio barche da gitani. E nessuno ha chiesto perché si piantavano i piloni del nuovo ponte nel letto del fiume, riducendo il lume della portata proprio laddove si erano tolti gli argini. Nessuno ha chiesto dov'era il paesaggista che ha permesso di segare i pioppi lungofiume senza un alberello e una siepe lungo le rampe del nuovo ponte. Forse se molti sapessero, chiedessero, parlassero, si sceglierebbe meglio, non si farebbero tanti errori, saremmo molto più avanti. Forse, se fossero tanti quelli che protestano con palloncini e striscioni, saremmo una città più grande, bella e felice. Per questo non è stato inutile alzare in alto i palloncini colorati delle altre idee.

Uno sguardo dal ponte

di Pasquale Sofi e Alessio Basilico

SEGUE DA PAG. 1 assoluta mancanza di rispetto della distanza necessaria al mantenimento di animali in prossimità del centro abitato. Tutto questo non aiuta la città ad indossare l'abito della qualità e **a nulla valgono gli scimmiottamenti di un effimero perbenismo**. Uno sguardo più attento sul ponte porterebbe ad individuare ulteriori criticità; la prima e più macroscopica è rappresentata dall'ampiezza destinata alla pista ciclabile, decisamente striminzita nei due sensi oltretutto promiscua con quella pedonale. Si tratta dell'ennesimo "metodo del rappezzo" dovuto ad una pratica operativa ormai stantia e da mettere in disuso grazie anche al contributo della cittadinanza alla definizione della nuova città. La mappa delle aspettative porterebbe al vaglio tecnico, che ne studierebbe la fattibilità, un concorso di idee con un gruppo di cittadini rivelatosi competenti ed esperti nella precedente fase di definizione. Vanno previsti da subito spazi e strumenti non solo per avviare la mobilità sostenibile con un piano capace di definire una rete viaria efficiente e sicura, ma anche nuovi spazi per giovani e anziani. Occorre trovare per questi ultimi soluzioni abitative più efficaci, alternative alla residenzialità e più orientate alla sussidiarietà e alla prevenzione delle cure primarie, per favorire una solidità residua della struttura familiare. Questo e molto altro c'è da pensare per la *vision* di una nuova città, ma occorre un salto di qualità perché **con il sistema del rappezzo non si va lontano**.
In conclusione, l'agglomerato che oggi include Pescara e Montesilvano ingloberà verosimilmente le ultime aree che lo dividono da Marina di Città Sant'Angelo e da Silvi. Amministratori, architetti, studiosi di urbanistica, cittadini devono pensare a come strutturare questi spazi, individuare aree funzionali, fornirle di un sistema viario che le metta in comunicazione. **Non si può più intervenire soltanto su un tassello di questo insieme composito, ma è necessario che ogni intervento sia fatto in funzione dell'intero tessuto urbano e degli sviluppi che si intendono favorire.**

Mancano i requisiti minimi per essere parte della Ciclovia Adriatica

di Arch. Raffaele Di Marcello
(PhD in Sociologia dello Sviluppo Locale e Regionale)

La notizia dell'inaugurazione del nuovo ponte sul fiume Saline ha portato la speranza della realizzazione, finalmente, di un ulteriore tratto della ciclovia costiera prevista, in Abruzzo, dal progetto Bike to Coast e, in Italia, dalla Rete Strategica delle Ciclovie Turistiche nazionali.

In effetti il ponte era indicato tra quelli indispensabili per la realizzazione della Ciclovia Adriatica, con il progetto regionale Bike to Coast, e, quindi, ci si sarebbe aspettati un percorso all'altezza del ruolo "strategico" che il collegamento dal Friuli Venezia Giulia fino al Gargano si vede assegnato dalle politiche europee e nazionali, ruolo sempre più evidenziato anche dalla Regione Abruzzo nei suoi comunicati ufficiali e ancor più evidente ora che le Regioni interessate hanno emanato il bando per il progetto di fattibilità dell'intero percorso.

Ma, purtroppo, la realtà si è subito dimostrata ben diversa dalle, legittime, aspettative.

L'inaugurazione del ponte, infatti, ha mostrato un risicato percorso ciclopedonale - cioè in promiscuo tra pedoni e ciclisti - relegato in uno spazio residuale a lato della struttura, più consono ad un percorso secondario che non ad un itinerario strategico che, come dimostra la frequentazione dei tratti già agibili, vede migliaia di passaggi di ciclisti al giorno, e che, una volta completato nella sua interezza, sarà percorso da un numero di utenti sempre crescente.

Ma quali sono gli errori che caratterizzano il percorso ciclopedonale?

Prima di tutto è proprio la sua concezione, mista per pedoni e ciclisti, in contrasto con quanto previsto dal DM 557/1999, art. 4, comma 5, che testualmente recita:
I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

La larghezza della pista di m 2,50 è insufficiente per un percorso pedonale e ciclabile
Si tratta del minimo per una pista ciclabile. Ma i pedoni? ERRORE PROGETTUALE

a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7; b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattrici di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

Essendo il ponte una infrastruttura di nuova realizzazione si poteva ben prevedere una corsia per ciclisti separata da quella dei pedoni, magari per ogni lato della struttura, anche riducendo l'ampiezza della carreggiata riservata al traffico veicolare. E se proprio non si poteva fare a meno di creare una ciclopedonale (è utile ripeterlo, trattandosi di una nuova struttura bastava progettare percorsi ciclabili e pedonali distinti), quest'ultima avrebbe dovuto avere larghezza "adeguatamente incrementata rispetto ai limiti fissati per le piste ciclabili", cioè almeno metri 2,50 più lo spazio per i pedoni che, per legge, deve essere almeno 1,50, per un totale di 4,00 metri.

Invece abbiamo un percorso stretto (circa 2,50 di media), che crea conflittualità tra le utenze deboli - ciclisti e pedoni - lasciando amplissimi spazi ai mezzi a motore, spazi che potevano essere ridotti senza perdere di funzionalità, aumentando, anzi, la sicurezza stradale.

Ma c'è di più: il Decreto Interministeriale del 29/11/2019 relativo alla progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, all'allegato 4 - ***Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)*** - prevede al punto B2 - SICUREZZA - che il livello "*minimo*" è garantito nel caso che l'intera ciclovia e le intersezioni con la viabilità siano realizzate nel rispetto del decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557 recante "*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*", in termini di larghezza minima, raggi, pendenze trasversali, ecc.. Lo stesso allegato 4 evidenzia che in corrispondenza degli attraversamenti urbani la ciclovia deve possedere standard tecnici almeno di livello "*buono*" e cioè «***deve essere garantita una larghezza minima di 2,00 metri (ciclovia monodirezionale) e 3 ,00 metri (ciclovia bidirezionale), salvo puntuali restringimenti - da incrementare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti - nonché l'assenza di curve pericolose. Le intersezioni con strade a velocità superiore ai 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 metri possono essere semaforizzate per l'attraversamento ciclabile o ciclopedonale. Le restanti caratteristiche geometriche devono rispettare il Codice della Strada ed il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1 999, n. 5 57, recante: "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"***».

Ci troviamo, quindi, di fronte ad un'opera nata anche per dare continuità ad una infrastruttura importante, definita strategica a livello nazionale, quale la Ciclovia Adriatica, che pur essendo nuova non risponde ai minimi di legge per quanto riguarda l'ampiezza e non risulta idonea a far parte di un itinerario sovraregionale, che probabilmente, a breve, entrerà a far parte della rete ciclistica europea Eurovelo, non avendo neppure i requisiti minimi previsti per la rete delle Ciclovie Turistiche Nazionali.

Soldi, pubblici, spesi male, e visto che il progetto di fattibilità della Ciclovia Adriatica dovrà prevedere l'adeguamento dei tratti non conformi alle norme e ai requisiti minimi previsti, la striminzita ciclopedonale del ponte sul Saline dovrà essere necessariamente rivista, spendendo altre risorse, per poter entrare, a pieno titolo, all'interno del percorso nazionale.

Si poteva evitare? Se chi avesse dato le direttive politiche, progettato, validato e collaudato il progetto si fosse reso conto che un percorso ciclabile ed un percorso pedonale non sono aspetti secondari della mobilità e che il turismo in bicicletta è una delle strategie nazionali, e regionali, degli ultimi anni, forse sì. Ma, purtroppo, a tutti i livelli, ancora si pensa che andare a piedi, o in bici, sia una bizzarra forma di perdita di tempo.

La frammentazione paga?

Associazione La Nuova Pescara

La frammentazione amministrativa è uno dei problemi atavici dell'ampia area metropolitana pescarese. I guasti prodotti nel tempo sono sotto gli occhi di tutti e dovrebbero essere un monito per il futuro. Guai a perseverare con gli errori! La creazione della Nuova Pescara, città di oltre 190mila abitanti frutto della fusione di Pescara, Montesilvano e Spoltore, stabilita con il referendum del 2014 e con la Legge regionale nel 2018, è l'opportunità per rimediare agli antichi guasti e per limitare ulteriori errori.

Nuova Pescara
Pescara, Montesilvano e Spoltore: la nostra grande Città

Cominciamo dal lungomare: unisce Pescara e Montesilvano, ma rimarca dolorose e ingiuste differenze. La passeggiata di Pescara ha spazi ampi, con fontane, monumenti, mosaici, un ponte dall'indubbio fascino, il porto canale, quello turistico, una ruota panoramica, una riserva naturale. E, soprattutto, un arenile talmente esteso da permettere agli stabilimenti balneari ogni tipo di attrattiva. Mancano gli hotel, perché la speculazione edilizia ha preferito i condomìni. A Montesilvano, di colpo, la passeggiata si stringe e diventa un camminatoio abbellito da palme di pregio. La spiaggia si fa sempre più risicata e in alcuni punti chi fa il bagno sente ben chiaro il rumore del traffico. Se butta male, ne avverte anche gli olezzi. La lunga riserva della Forestale, nota lieta, crea un cuscino verde tra il lungomare e la selva di palazzi, però è davvero poco per affascinare i clienti dei grandi alberghi. Non a caso, i commercianti locali si lamentano della scarsa presenza in città da parte dei turisti. Ma perché tanta differenza tra due città che sono una parte dell'altra? Piani regolatori diversi, visioni politiche diverse, scelte a volte dettate da interessi di piccoli potentati. Tra la fine degli anni '70 e l'inizio del decennio successivo, Pescara si dotò di barriere frangiflutto per difendere la spiaggia dalle mareggiate, Montesilvano invece tergiversò. Il risultato fu che Pescara guadagnò decine di metri di arenile e l'erosione di spostò a nord, dove i montesilvanesi videro l'acqua del mare divorare la spiaggia e raggiungere la strada. In sostanza, un'amministrazione comunale lavorò per difendere il suo territorio, mentre un'altra non fu all'altezza della situazione. Il discorso vale anche per la tangenziale, che ha raggiunto il cimitero di Montesilvano con decenni di ritardo e quando l'area era stata urbanizzata senza criterio. La politica di Montesilvano bloccò la tangenziale a metà, limitatamente all'uscita di Santa Filomena, perché riteneva che l'assenza dei tir avrebbe danneggiato le trattorie lungo la Nazionale. Per permettere a qualcuno di vendere un piatto di pasta e fagioli, viene da dire, migliaia di persone hanno dovuto respirare cancerogene micropolveri in quantità spaventose. Gli esempi da fare, ahinoi!, sono tanti. Il porto turistico si trova a Pescara, gli hotel a Montesilvano, a diversi chilometri di distanza. È normale? Né Pescara né Montesilvano, per giunta, hanno attrattive interessanti per un soggiorno di qualità. Se ci fosse stata una sola amministrazione, si sarebbe potuto ragionare diversamente. E, magari, costruire il porto turistico a Montesilvano, dove sono presenti gli alberghi, e destinare l'area pescarese a ridosso del porto canale a ben altri scopi. Viene in mente un campus universitario di alto livello, ma anche una cittadella dello sport. Un governo cittadino unico, come hanno deciso nel 2014 gli elettori, non avrebbe permesso che a Montesilvano, nel centro della strada parco, dove dovrebbe passare la filovia, venisse alzato un ingombrante palazzo. Per tutto questo e per altro ancora, Nuova Pescara è una straordinaria opportunità. I sindaci di Montesilvano e Spoltore, De Martinis e Di Lorito, finora non hanno onorato la fascia tricolore perché si sono adoperati solo per ritardare l'iter della Legge di fusione, puntando in primo luogo a disinnescare la prima data in essa prevista,1° gennaio 2022, e in secondo luogo a implorare la Regione di abrogare la Legge. La Lega di Salvini è contro la Nuova Pescara, come lo è il Pd di Spoltore. Ancora una volta, gli interessi di bottega vengono privilegiati rispetto agli interessi della collettività. Triste ma vero.

Studio Dentistico
Dott. Gennaro Passerini
Medico chirurgo
Igiene e prevenzione - conservativa - endodonzia
chirurgia - implantologia - protesi - ortodonzia
Viale Europa 21/c Montesilvano (Pe)
tel.085835025

Osservazioni al Comitato Valutazione Impatto Ambientale Protocollate il 25.11.11

A: Presidente Comitato VIA Abruzzo
Cc: Rappresentante WWF in Comitato VIA Abruzzo Augusto De Sanctis
Cc: Coordinamento ponte per modalità alternative su Saline

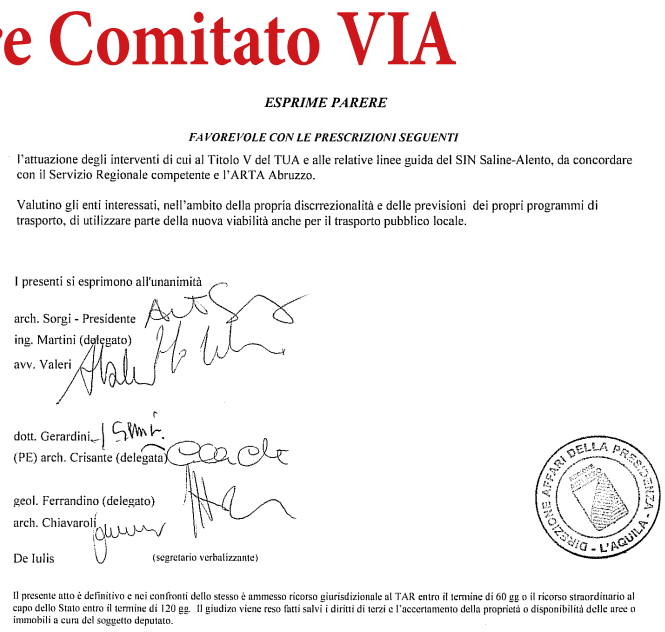
Oggetto: Formalizzazione osservazioni VIA relativa ai lavori relativi a Delibera Cipe 3/06. Accordo di Programma Quadro MR-02-Viabilità di collegamento tra la variante SS 16 ed i Comuni di Montesilvano e Città S. Angelo. Cod. 200 - Tratto L-N.

La Associazione Patto per Montesilvano propone le seguenti osservazioni al progetto proposto dalla Amministrazione Provinciale di Pescara relativamente alla realizzazione di un viadotto strallato in acciaio verniciato di 190 metri di lunghezza, con un'unica campata centrale di 100 metri.
1. la scelta di realizzare il ponte dell'Adriatico per utilizzo veicolare è una scelta che comporterà l'incremento del traffico veicolare sulla litoranea, riversando un fiume di auto tra pineta e mare trasformando il lungomare di Silvi, Città Sant'Angelo e Montesilvano in una vera e propria "tangenziale Nord", con evidenti conflitti con pedoni, ciclisti e trasporto pubblico. Per evitare ciò la Associazione chiede di riservare il ponte dell'Adriatico sul Saline ed il ponte sul Torrente Piomba, quest'ultimo in fase di progettazione da parte della Provincia di Teramo, all'utilizzo carrabile esclusivo come sulla ex strada parco della filovia Filò, in via di prossima attivazione. Passaggio pedonale e ciclabile rimangono inalterati.
2. modificare il tracciato per tenere in considerazione che il tracciato del Filò dovrebbe provenire da Via Portogallo. Come è noto i mezzi pubblici funzionano, anche dal punto di vista economico, solo se si prevedono corsie riservate che permettono di aumentare la velocità del servizio pubblico facendolo divenire concorrenziale rispetto al traffico privato. Le associazioni ricordano come l'area metropolitana in questione abbia livelli di inquinamento da traffico, sia acustico che atmosferico, ormai fuori controllo e ben distante dagli obiettivi di qualità fissati da anni dall'Unione Europea. Sarebbe incredibile sprecare un'occasione d'oro visto che la filovia viene proposta come toccasana per il traffico e che la stessa potrebbe, con queste modifiche progettuali, arrivare immediatamente fino a Silvi senza ulteriori finanziamenti ed in considerazione del fatto che Filò viaggia anche su gomma senza elettrificazione. Mandare il Filò, un mezzo di 18 metri di lunghezza, nel traffico ordinario equivarrebbe ad "*uccidere*" il mezzo pubblico e consegnare definitivamente allo smog e al rumore queste città. Per questo motivo si chiede di spostare il punto di partenza L ora proposto nella posizione al termine del boulevard tra il pala congressi ed il Warner Village all'incrocio di Via Portogallo con Viale Aldo Moro.
3. posizionare in prossimità della posizione proposta del punto L nell'intersezione non una rotatoria ma un impianto semaforico intelligente che dia priorità al Filò in attraversamento, poiché la rotatoria rallenterebbe un mezzo lungo e pesante rispetto alle automobili.
4. installare su tutto il tracciato in progettazione i supporti per l'alimentazione elettrica a favore del Filò.
Tutte le osservazioni sopra riportate sono funzionali a favorire il trasporto pubblico collettivo e permettere alla filovia di essere competitiva con l'auto privata incrementando la quota oggi marginale di utilizzo del servizio di trasporto collettivo con ciò provocando un importante riduzione di carico inquinante proveniente dalla combustione dei motori termici ed un altrettanto importante impatto in termini di rumorosità.
È evidente che offrire un servizio di trasporto pubblico collettivo competitivo con il mezzo privato in termini di tempi di percorrenza riduce l'utilizzo dell'auto privata, e ciò dovrebbe essere ancora più tenuto in considerazione a causa del prossimo aumento di carico antropico a causa delle importanti strutture immobiliari in corso di realizzazione tra la ferrovia ed il lungomare nei territori di Città Sant'Angelo e Silvi.
Per una volta nel nostro territorio, vogliamo proporre una vera alternativa al trasporto motorizzato privato per quartieri in via di realizzazione? Questa è l'occasione da cogliere.
Scusate se siamo andati fuori tema ma riteniamo dannoso per il territorio e per l'unica economia ad alto valore del nostro territorio, il turismo marino, riversare un fiume di auto sul lungomare.
Cordialità

Mauro De Flaviis
Montesilvano, 25 Novembre 2011

Parere Comitato VIA

Il giudizio n. 2010 del 03/07/2012 del Comitato di coordinamento regionale per la Valutazione di Impatto Ambietale è rilevabile integralmente sul sito http://app.regione.abruzzo.it/xChoose/servlet/LoadPdfDocument?pdfDoc=urbanistica/istruttoria/00212850689/2010_provpescara.pdf
Di seguito copiamo l'immagine del parere e le relative prescrizioni:



ESPRIME PARERE

FAVOREVOLE CON LE PRESCRIZIONI SEGUENTI

l'attuazione degli interventi di cui al Titolo V del TUA e alle relative linee guida del SIN Saline-Alento, da concordare con il Servizio Regionale competente e l'ARTA Abruzzo.

Valutino gli enti interessati, nell'ambito della propria discrezionalità e delle previsioni dei propri programmi di trasporto, di utilizzare parte della nuova viabilità anche per il trasporto pubblico locale.

I presenti si esprimono all'unanimità

arch. Sorgi - Presidente
ing. Martini (delegato)
avv. Valeri
dott. Gerardini
(PE) arch. Crisante (delegato)
geol. Ferrandino (delegato)
arch. Chiavaroli
De Iulis (segretario verbalizzante)

DIREZIONE AFFARI DELLA PRESIDENZA - L'AQUILA

Il presente atto è definitivo e nei confronti dello stesso è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR entro il termine di 60 gg o il ricorso straordinario al capo dello Stato entro il termine di 120 gg. Il giudizio viene reso fatti salvi i diritti di terzi e l'accertamento della proprietà o disponibilità delle aree o immobili a cura del soggetto deputato.

Mitigazioni ambientali applicate?

Dal sito web Valutazione Impatto Ambientale Abruzzo http://app.regione.abruzzo.it/xChoose/servlet/LoadPdfDocument?pdfDoc=urbanistica/istruttoria/00212850689/Sintesinontecnicafinale.pdf

PROVINCIA DI PESCARA

SETTORE V - OPERE PUBBLICHE

REALIZZAZIONE DELLA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA LA VARIANTE S.S. 16 ED I COMUNI DI MONTESILVANO E CITTA' SANT'ANGELO
DELIBERA CIPE 3/06

INTERVENTO MR-02

PROGETTO DEFINITIVO
Adeguato ai pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi

IL RAGGRUPPAMENTO DI IMPRESE E PROGETTISTI

Di Prospero S.r.l.
32 S.a.s. di Di Mario Angelo & C.
Omac Architetture in acciaio S.r.l.
Prof. Ing. Luigino Desi
Ing. Omero Sassetti
Sagi S.r.l.
Geomecanica Consulting S.r.l.

Dr. Ing. Paolo D'INCECO

TRATTO L-N
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
SINTESI NON TECNICA

A.16.bis.snt

TABELLA RIASSUNTIVA DELLE MITIGAZIONI

	INTERVENTI DI MITIGAZIONE PREVISTI
1	omogeneizzaizone formale ed strutturale delle opere in elevazione (elevato contenuto tecnico architettonico dell'opera d'arte)
2	continuità degli impalcati sugli appoggi (in modo di evitare i giunti con produzione di rumore)
3	ripristino suolo agrario
4	ripristino della continuita' della vegetazione arboreo-arbustiva presente
5	Inerbimento scarpate rilevate e trincee mediante idrosemina
6	Riempimento/tombamento aree con messa a dimora superficiale di arbusti
7	Realizzazione di fasci boscata di neoformazione
9	Presidi di protezione idraulica per il trattamento delle acque di prima pioggia e degli sversamenti accidenatli
10	Preservare l'esistenza delle aeree umide esistenti a ridosso delle bordature attigue alla stradina che dalla foce si inoltra parallelamente all'alveo fluviale
11	mediante posa a dimora di specie lianose, arbustive e arboree lungo il pilone del ponte
12	colorare o apporre delle bande colorate sugli stralli per migliorarne la visibilità durante il volo dell'avifauna.
13	l'asportazione del canneto non dovrà superare il 10 % della sua superficie e comunque non dovrà interessare la parte più prossimale al corso d'acqua.
14	Le aree di cantiere non dovranno essere realizzate nel tratto a valle del ponte.
15	Al fine ridurre il disturbo all'avifauna migratoria e a quella nidificante provocato dall'attività di cantiere, le attività dovranno essere sospese dal 01 marzo al 30 luglio
16	Eliminazione dei rifiuti organici per non attirare predatori dell'avifauna
17	Valorizzazione naturalistica delle aree verdi attigue che collegano le foci del Fiume Saline e del Torrente Piomba

Lo studio di impatto ambientale termina con la tabella a pag 35 e i relativi interventi di mitigazione necessari. Valutate voi se sono stati realizzati e anche in considerazione la pista ciclabile lato Montesilvano termina nel nulla utilizzando fondi per la Bike to Coast come sia stato possibile la Provincia di Pescara, ente appaltante, abbia potuto effettuare il collaudo favorevolmente.

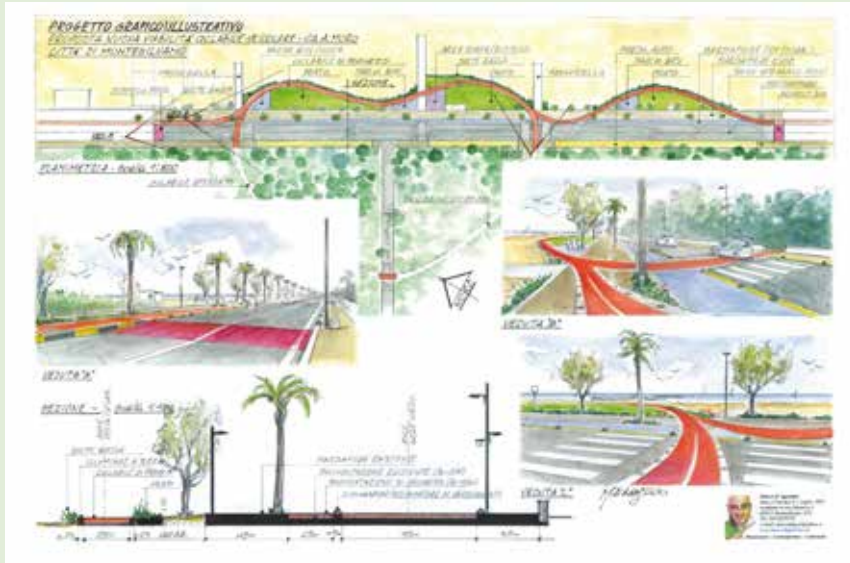
PISTA CICLABILE DALLA RIVIERA ALLA PINETA E RIQUALIFICAZIONE URBANA DELLA LITORANEA DI VIA ALDO MORO

da Ufficio stampa Comune di Montesilvano del 21.12.19

L'amministrazione comunale a breve inizierà la riqualificazione urbana e viaria di un tratto di via Aldo Moro con una pista ciclabile panoramica, che dalla riviera attraverserà anche la pineta e con dei lavori di rialzamento del piano stradale e ciclabile esistente, il tutto dovrà essere ultimato entro la primavera.

"La nostra idea per la riviera – spiega il sindaco Ottavio De Martinis - è quella di creare un'area pedonale senza auto da destinare a turisti e residenti che possa integrarsi bene con la pineta. Via Aldo Moro in questo modo tornerebbe a essere il protagonista indiscusso dell'immagine della città, in particolare nel tratto tra via Torrente Piomba e via Marinelli, che diventerebbe il più importante di Montesilvano. Un'immagine rivalutata dopo il Jova Beach Party da molti cittadini, dopo aver tagliato la siepe secca divenuta ricettacolo di rifiuti, ci hanno chiesto in tanti di lasciare la bellissima visuale del mare. Il tratto inoltre sarà impreziosito con arredi urbani tecnologici. Per la pineta ho già incontrato il comandante della Forestale Piero Di Fabrizio, subito dopo le festività seguirà un'altra riunione per ragionare su dei progetti comuni per la pineta".

L'assessore all'Urbanistica Anthony Aliano sta lavorando al progetto. "In particolare da come si può riscontrare nel disegno grafico dell'illustratore Marco D'Agostino con planimetria e sezioni dell'area interessata, si parla del tratto di spiaggia libera di via Aldo Moro, tra via Torrente Piomba e via Marinelli sede anche del Jova Beach Party, per una lunghezza di circa 275 metri e prevede il rialzamento in quota della sede stradale e della pista ciclabile esistente di 30 centimetri, fino al raggiungimento della quota dei marciapiedi esistenti al fine di ottenere l'intera carreggiata su un unico livello. La sede stradale, incluse le aree di sosta sul lato ovest, cosi come la pista ciclabile verrà quindi riproposta su piano rialzato in quota con i marciapiedi esistenti ed accessibile attraverso due scivoli posti agli estremi del tratto interessato. Il nastro stradale verrà evidenziato e delimitato, per l'intero tratto, da appositi dissuasori posti in equidistanza sulla linea di margine. La nuova pista ciclabile si raccorderà, agli estremi del tratto di progetto, con la pista ciclabile esistente e seguirà un tracciato alternativo, curvilineo e panoramico, che si estenderà in gran parte sull'arenile prospiciente. Inoltre la pista attraverserà via Aldo Moro in due punti ben definiti al fine di dare la possibilità di accesso all'interno della Pineta dove può essere prevista la realizzazione di un ulteriore tracciato ciclabile sterrato. La nuova Pista ciclabile si svilupperà per una lunghezza totale di 305 metri di cui 175 su arenile, e restanti 130 metri su piano rialzato e sarà illuminata da faretti posti a terra ai lati della pista stessa e verrà protetta da eventuali invasioni di sabbia attraverso la piantumazione, sul ciglio est (lato mare) di siepi marine basse".



Il progetto prevede inoltre nelle zone interposte tra il marciapiede e la pista ciclabile in arenile, la realizzazione di aree di sosta e parcheggio bici, area soste e ristoro e ampie aree a verde oltre che la realizzazione di tre passerelle, poste in prossimità degli attraversamenti pedonali, per accesso alla spiaggia e il posizionamento di elementi di arredo urbano. Infine, sull'intero tracciato viario di progetto verrà istituita la "Zona 30" regolamentata con apposita segnaletica orizzontale e verticale ed apposta secondo le normative previste dal vigente codice della strada e altre normative vigenti in materia di circolazione stradale.

La conoscenza e i suoi tanti nemici

Perché nell'era dell'iper comunicazione la conoscenza non gode di buona salute?

di Mistral

È di questi giorni la notizia, apparsa sui principali quotidiani nazionali, che riporta i risultati **OCSE-PISA 2018**. L'OCSE, dall'anno 2000, ha avviato il progetto PISA (acronimo di *Programme for International Student Assessment*) con la finalità di misurare le prestazioni nella Lettura, Matematica e Scienze di giovani studenti, così da verificare il loro grado di utilizzo delle conoscenze e come le applicano anche in contesti inconsueti, sia fuori che dentro la scuola. I risultati non sono confortanti, visto che i punteggi raggiunti dall'Italia relativi alla lettura e alle scienze, sono al di sotto della media OCSE. C'è anche un altro aspetto preoccupante dell'analisi, ed è quello che coinvolge il 30% degli studenti italiani (la media OCSE è del 26%) che ha riferito che il loro insegnante di italiano, non può iniziare la maggior parte delle lezioni in quanto deve attendere a lungo prima che gli allievi riescano a calmarsi. Questo clima scolastico è risultato sicuramente deleterio per quei giovani che sono costretti a vivere in un'aula eccessivamente "vivace", infatti hanno fatto registrare 21 punti in meno in lettura rispetto ai coetanei che hanno invece riferito che i casi di turbolenza non si verificano mai o solo in alcune lezioni. Su cosa ci dovrebbe far riflettere lo scenario tratteggiato dall'indagine OCSE-PISA 2018? Probabilmente dovremmo fare qualche considerazione sui giovani che oggi sono adolescenti ma che tra non molto saranno dei cittadini, chiamati ad avere responsabilità più o meno impegnative, o anche contribuire con un valore aggiunto personale in ambito sociale, politico, economico, ecc. Con quale livello di conoscenza possono pensare di affrontare la complessità della realtà se non riusciranno a colmare il deficit riscontrato dall'indagine che rileva proprio l'incapacità di riconoscere il significato di un testo?

Ernesto Galli della Loggia, in un recente libro *L'aula vuota*, senza mezzi termini afferma: «La scuola italiana è diventata il terreno di cultura di una gigantesca menzogna: forse il maggiore ambito delle molte bugie che da tempo racconta a se stesso un paese che per una larga parte è ormai un paese deculturalizzato, che non legge più nulla, che s'informa solo sui social, disabituato a ragionare, sempre più agitato da sentimenti elementari quando non da pulsioni belluine. Un paese che sta perdendo la conoscenza della propria storia e si sta gettando alle spalle il proprio passato. Senza che peraltro sia dato di notare la diffusione di alcuna significativa, avveniristica cultura tecnico-scientifica. La scuola è totalmente immersa in un nulla culturale. Ne è una causa e insieme una vittima». Galli della Loggia evidenzia un nervo scoperto della società che ha a che fare con la crisi della conoscenza. Questa emergenza non impatta solo nel mondo della scuola, ma anche nei principali ambiti sociali, economici, politici, culturali. Il fenomeno inoltre non è circoscritto al solo nostro Paese ma è una sorta di epidemia che sta dilagando anche in altri Stati.

Questo tema è stato oggetto di approfondimento in un Convegno dal titolo «*La conoscenza e i suoi tanti nemici. Perché nell'era dell'iper comunicazione la conoscenza non gode di buona salute?*» tenutosi lo scorso 5 Dicembre nell'*ex* Aurum e promosso da Il Grande Sorpasso. Al centro dell'incontro una riflessione sulla narcisistica ostentazione di una ignoranza da parte anche di cittadini insospettabili e di successo, che mostrano sdegno e rigetto per il sapere, per la scienza e per quanto è caratterizzato da una razionale oggettività. Il paradosso a cui stiamo assistendo, sicuramente in contrapposizione a quello che dovrebbe essere il ruolo dell'istruzione il cui fine implicherebbe un apprendimento continuo nel corso della vita di ognuno di noi, si concretizza in una nuova società che ritiene che acquisire un sapere minimo sia un punto di arrivo dell'istruzione anziché quello di partenza. Il Convegno, che ha visto anche la partecipazione di una nutrita rappresentanza di giovani studenti, ha cercato di collocare il problema della lotta alla conoscenza anche nel mondo virtuale dei *social media* e più in generale del web diventato sempre più autoreferenziale e dotato di un'autorevolezza che gli deriva proprio dalla sua capacità di riuscire a rispondere sempre e subito a qualunque quesito. A rafforzare il ruolo del web è l'«*effetto eco nella stanza*», teorizzato da **Cass Sunstein**, secondo il quale nella rete ci sono nicchie virtuali in cui sono racchiuse volontariamente delle persone alquanto simili tra loro che rappresentano potenzialmente un vero pericolo sia per l'opinione pubblica che per la democrazia stessa. Il pericolo deriva dal fatto che l'informazione che circola in rete è quella che risulterà dall'interazione tra persone con delle opinioni simili tra di loro. Il risultato finale sarà, inevitabilmente, una visione parziale della realtà, che contribuirà a formare un'opinione generale condizionata. Si viene a verificare, sebbene virtualmente, una forma di isolamento dell'individuo, chiuso in un mondo fatto di sole persone che la pensano come lui, rinunciando, suo malgrado, a porsi nuovi interrogativi, nuove esplorazioni in campi del sapere che potrebbero di contro arricchire le sue conoscenze. Purtroppo, dal momento che le «stanze dell'eco» sono luoghi virtuali privi di finestre che si affacciano sul "*Cortile dei gentili*", l'ottuso convincimento autoreferenziale del web diventa pericoloso per la medesima democrazia di un paese, in quanto si ottunde qualunque forma di confronto della propria idea con quella altrui. Dice bene **Bauman** quando evidenzia che «entrare in dialogo significa superare la soglia dello specchio, insegnare a imparare ad arricchirsi della diversità dell'altro». Il Convegno ha evidenziato come la conoscenza non è solo compromessa dai fenomeni prodotti dalle «echo chamber», esiste anche un altro fenomeno non meno grave che è quello delle censure operate dal popolo dei *social media*. Sono oltre due miliardi e mezzo le persone che usano i *social media* ma solo un piccolo gruppo di lavoro ha il compito di occuparsi di «content moderation», nonché di verificare se le informazioni oggetto di segnalazioni sono false o ingannevoli. La segnalazione, del tutto anonima, può essere inviata al gestore del *social media* da qualunque utente ritenga, a suo insindacabile giudizio, che il contenuto di ciò che sta vedendo sia offensivo, pericoloso o falso. I moderatori, spesso assunti in *outsourcing* e con paghe orarie inferiori ai 15 dollari all'ora, il più delle volte anche privi di qualsiasi formazione specialistica per quanto riguarda i contenuti dei *post* che devono valutare, decidono se una qualunque informazione pubblicata da una qualsiasi pagina pubblica o da un qualsiasi utente degli oltre due miliardi e mezzo di persone iscritte ai *social media* sia più o meno falsa o più o meno ingannevole. Si intuisce che quella dei moderatori è una messinscena che rievoca una sorta di *tribunale* che celebra un processo farsa senza possibilità di appello, che emette inoltre "sentenze" secondo un procedimento di analisi oscuro, sicuramente fallace, anche in aperta contraddizione tra loro. Il risultato di questo *status quo*? Una semplificazione della realtà di cui si ha solo una visione parziale, o la perdita di un confronto con punti di vista alternativi, o il rischio di dare credito a *fake news*, o ancora una generalizzata banalizzazione della conoscenza. È per questo che si lasciano circolare sui *social media* immagini forti di scazzottate tra ragazzi nelle serate brave del sabato sera: c'è un morboso piacere voyeuristico di vedere un combattimento tra sconosciuti. E invece si preferisce segnalare immagini che colpiscono per gli atti di violenza che vengono perpetrati su popolazioni inermi, vittime di pulizie etniche, in quanto non si ha alcuna voglia di provare la paura di vedere qualcosa che preferiremmo non esistesse affatto. Ecco dunque che l'assunzione di responsabilità, la voglia di costruire una visione futura, la curiosità di arricchirsi tessendo una relazione tra passato, presente e futuro, tra mondo universitario e società, tra esperti e politica, diventano per l'individuo postmoderno azioni faticose, forse incomprensibili, in quanto ingabbiate in un presentismo che lo ha ammaliato con il canto della sirena dell'efficacia del pensiero lineare e non complesso, del pregiudizio e dello stereotipo, del vivere l'esperienza della semplificazione anche da un punto di vista linguistico (la parolaccia e il turpiloquio sono onnipresenti). È evidente dunque che la prigione del presente finisce per svilire il valore aggiunto della competenza, dell'altruismo, e mette orgogliosamente al centro l'incompetenza, il narcisismo, l'io, con la conseguenza di contribuire a creare una società statica e incapace di trasformarsi. Soluzioni? Ricette miracolose? Il Convegno non poteva avere la presunzione di proporre «la soluzione». Sicuramente ha gettato le basi per stimolare un dialogo sul tema, pur proponendo, con un pizzico di provocazione, che dal momento che la democrazia e la tolleranza laica sono stati per decenni un valido antidoto alle trappole dell'ideologia, della religione e dei populismi, la città, quale livello intermedio tra gli stati sempre più impotenti e gli individui privi di poteri adeguati, potrebbe essere il luogo più adatto per far rinascere proprio quelle virtù di democrazia e tolleranza laica, a cui appena sopra si faceva cenno. A tal riguardo **Tom Nichols**, autore del saggio *La conoscenza e i suoi nemici*, ci avverte che se non ci risvegliamo da questo torpore, il rischio sarà peggiore di quanto già stiamo vivendo, ovvero «quando la democrazia viene interpretata come un'infinita richiesta di rispetto immeritato nei confronti di opinioni infondate, tutto e il contrario di tutto diventano possibili, compresa la fine della democrazia».

Ernesto De Vincentiis: "Le strategie di pianificazione le deve definire il Consiglio Comunale"

"Per il ponte Delli Castelli ritengo che una limitazione al traffico veicolare vada applicata"

di Mauro De Flaviis

Abbiamo incontrato il 15 dicembre il presidente del Consiglio Comunale Ernesto De Vincentiis e abbiamo ragionato sull'andamento dei lavori della Commissione Statuto del Consiglio Comunale congiunto Montesilvano-Pescara-Spoltore. Abbiamo inoltre affrontato il tema della opportunità di rispettare la mozione approvata dal Consiglio nel 2013 per la limitazione al traffico sul ponte Delli Castelli e sulla opportunità di formulare scelte di pianificazione territoriale fuori dal Consiglio Comunale.

D. A che punto dei lavori si trova la Commissione Statuto, se è informato dei fatti, nel processo che la porterà a disegnare il percorso amministrativo che verrà seguito per giungere alla Nuova Pescara?
R. Un mese e mezzo fa è stato finalmente eletto il Presidente della Commissione Statuto, Enzo Fidanza, e la settimana scorsa è stato eletto il vicepresidente Adamo Scurti poiché il precedente vice eletto congiuntamente al presidente, D'Incecco, si era dimesso non essendo interessato a ricoprire quel ruolo. Ad oggi non è successo altro. Quello che so è che la Commissione dovrà lavorare alacremente per presentare entro gennaio la relazione sulla situazione della fusione dei servizi tra i tre Comuni e per evitare il commissariamento. Sarà complicato raggiungere l'obiettivo valutati i tempi necessari fino ad oggi per definire le cariche in Commissione.

D. Lei sta partecipando ai lavori della Commissione Statuto?
R. Si, anche se non più necessario, sono stato sempre presente ai lavori e penso di essere presente ogni qualvolta sarà convocata.

D. Un mese fa abbiamo letto di una sua valutazione come unica possibilità percorrere con determinazione la strada della fusione nella Nuova Pescara. Conoscendo la sua opposizione alla fusione, questo è un cambio di prospettiva legato al suo attuale ruolo?
R. Io ero e continuo ad essere convintamente contrario alla Nuova Pescara per tantissimi motivi e la dichiarazione a cui lei accenna era una provocazione. Stante la validità della Legge Regionale che istituisce la Nuova Pescara e la mancanza di volontà di abrogarla, non resta che percorrere questo percorso convintamente aggregando più comunalità possibili e non solo Pescara-Spoltore-Montesilvano per raggiungere la soglia dei 250.000 abitanti, conservando le Municipalità, come già previsto dalla norma regionale. È vero che ad oggi non c'è traccia dei 300.000 € previsti dalla legge Regionale per il 2018. La mia era quindi una sollecitazione al Consiglio Regionale a rivedere la Legge istitutiva della Nuova Pescara carente in alcuni punti, come ad esempio le risorse e alla non chiara paternità della scelta di chi può spostare la data della fusione al 2024. Devono essere tutti i Consigli Comunali o è sufficiente lo approvi solo un Consiglio? Purtroppo abbiamo tutti sottovalutato a suo tempo il referendum e non abbiamo lavorato per discuterne apertamente prima del voto. È stato un errore, ora se possibile rimediamo alle carenze della Legge regionale istitutiva.

D. È anche vero che vanno rispettate le chiare scelte degli elettori?
R. È vero, non possiamo negare la vittoria del sì. Rimane il fatto che l'unica fusione di grandi dimensioni paragonabile alla nostra avvenuta in Calabria ad inizio 2018 tra Corigliano e Rossano vede scontenti gli attori che tornerebbero indietro, mentre in Piemonte la commissione regionale di riferimento sta pensando di evitare in futuro la fusione di piccoli Comuni.

D. In riferimento alla sua proposta di allargare l'ambito della Nuova Pescara anche ad altri Comuni dell'area, nella sua qualità di Presidente del Consiglio, ha formalizzato delle proposte?
R. Per il momento non lo abbiamo fatto, la speranza è che nella revisione della Legge Regionale si possa prevedere l'allargamento ad altri Comuni. Inoltre il Comune di Spoltore è in attesa di discutere un suo ricorso al TAR nei confronti dell'Ente Regionale che ha emanato la Legge istitutiva negli ultimi 6 mesi di consiliatura, quando possono essere emanate solo norme ordinarie e non straordinarie. Il mio timore è che Montesilvano non sarà capace di esprimere più di 4-5 consiglieri nel Consiglio della Nuova Pescara, come da esperienza delle elezioni regionali, mortificando le esigenze della collettività montesilvanese.

D. Il Consiglio Comunale si è mai espresso rispetto al tema della fusione?
R. No, il Consiglio è in maggioranza contrario alla fusione e l'unica attività relativa è stata la elezione del presidente della Commissione Statuto nella figura di Enzo Fidanza, favorevole alla Nuova Pescara, perché ha ritenuto potesse salvaguardare gli interessi di Montesilvano.

D. Il Consiglio sta lavorando ad argomenti di particolare interesse di cui vuole riferire?
R. Non abbiamo affrontato argomenti di grande interesse, il prossimo mercoledì approveremo il bilancio consolidato 2018 e ciò permetterà al Comune di assumere due dirigenti ora vacanti entro un mese da oggi.

D. È stato annunziato di recente dal Sindaco e dall'assessore all'urbanistica l'incarico esterno a rivedere il Piano Regolatore Generale e la individuazione delle linee guida. Ma non è il Consiglio a dover definire le linee guida di pianificazione?
R. Si è corretto, la Commissione Urbanistica ha ricevuto dalla Giunta le linee guida e le sta valutando e poi le porterà in Consiglio per l'approvazione. Le strategie di pianificazione le deve definire il Consiglio Comunale.

D. Il Piano Traffico sarà un corollario del PRG?
R. Il Piano Traffico dovrebbe essere già vigente e non conosco se sarà inserito nel procedimento per il PRG. Montesilvano per la sua conformazione ha un estremo bisogno del Piano Traffico e i lunghi tempi di elaborazione del PRG non credo siano compatibili con tale esigenza.

D. A breve sarà aperto il ponte a ridosso di Porto Allegro, ritiene corretto non si tenga conto della delibera approvata dal Consiglio Comunale nel 2013 che ne chiedeva limitazioni al traffico veicolare, per evitare che il lungomare diventasse la circonvallazione che non c'è a Montesilvano?
R. Il Consiglio Comunale attuale non si è espresso in merito. Sinceramente non mi sono mai occupato del tema perché ho lavorato come tecnico nella realizzazione dello stesso e non mi sembrava opportuna una mia dichiarazione a proposito.

D. Rimane il fatto che il Consiglio Comunale è legittimato a decidere sui temi di pianificazione e questo lo è, non ritiene?
R. Assolutamente si. Personalmente ritengo che una limitazione al traffico veicolare vada applicata e per quanto mi riguarda esiste la mia volontà di portare in Consiglio il tema. Non sarà certo possibile farlo prima dell'apertura del ponte, ma il Consiglio può decidere limitazioni in qualsiasi momento, anche dopo mesi dall'apertura dello stesso.

Paolo De Cecco, pittore musicista ed agricoltore

di Pasquale Criniti

Paolo De Cecco nacque il 13 aprile 1843 a Città Sant'Angelo da Raffaele Antonio e da Berenice Baiocchi.
Dopo la maturità liceale si recò a Napoli, dove si iscrisse alla Facoltà di Medicina e Chirurgia.
Presto si accorse che non era portato per quella disciplina e dopo aver assistito alle prime autopsie lasciò l'Università.
Dato che l'assegno fornitogli dalla famiglia non era sufficiente per sbarcare il lunario si dedicò intensamente alla sua vera passione artistica: la pittura.
La sua più grande ispiratrice fu la natura; disegnò volti, figure di giovani donne in costume, scene di vita all'aperto, paesaggi, greggi pasturanti, muletti, cavalli, mucche, branchi di maiali, casolari, contadini e pescatori solitari.
Sempre a Napoli, dove frequentò poi l'Istituto di Belle Arti avendo come insegnante il grande maestro Domenico Morelli, conobbe Francesco Paolo Michetti.
Alla fine degli anni Settanta si dedicò all'altra sua grande passione la musica e divenne concertista di mandolino e come un antico trovatore provenzale se ne andò in giro per l'Italia.
Nel 1878 a Milano fece dei concerti che riscossero enorme successo di pubblico e di critica ed il poeta Andrea Maffei gli dedicò una poesia
stupendosi come "da un piccolo strumento com' è il mandolino si potessero cavare toni soavissimi ma così robusti".
Stimolato dai successi ottenuti si trasferì a Parigi, ma qui frequenti crisi di angina pectoris ed un ictus cerebrale, che compromise temporaneamente la motilità di una mano, lo costrinsero ad abbandonare la musica e tornare in patria.
Nel 1880 fu uno dei fondatori, insieme con Gabriele D'Annunzio, Francesco Paolo Tosti, Francesco Paolo Michetti e Costantino Barbella del famoso "Cenacolo michettiano" di Francavilla al Mare.
Nel 1883 si ritirò a Città Sant'Angelo dedicandosi all'agricoltura.
Impiantò frutteti nei poderi della famiglia ottenendo il plauso del professor Patriarca di Firenze per la riuscita coltura delle pesche Amsden.
Si dedicò anche all'allevamento di pulcini con una incubatrice di sua invenzione.
L'8 settembre 1886 sposò Margherita Di Battista, una ragazza angolana: la cerimonia avvenne a Villa Cipressi di Città Sant'Angelo e Michetti e Barbella furono i testimoni di nozze.
Nel 1897 ottenne la cattedra di disegno all'Istituto Tecnico di Città Sant'Angelo, dove insegnò sino al 1904.
Nel 1905 chiese ed ottenne il trasferimento a La Spezia e vi rimase per oltre dieci anni, sino al 1916.
Nel contempo coltivava l'attività pittorica partecipando a varie mostre nelle città di Barcellona, Amsterdam, Milano, Torino, Venezia, Roma e Napoli, conseguendo dovunque un notevole successo.
Mostrò specie nelle acqueforti originalità e sicura maestria, come si rileva nelle sue opere conservate in pinacoteche e in raccolte private di Barcellona, Monaco di Baviera, Lipsia, Madrid, Londra, Milano, Bologna e Pescara.

Nel 1916, dopo lo scoppio della Prima guerra mondiale, si ritirò a Napoli, dove si spense il 19 novembre 1922 e le sue spoglie mortali furono tumulate nel cimitero monumentale della città partenopea nel sepolcreto dei professori di belle arti tra la cappella di Domenico Morelli e quella dell'architetto Barnabò.
L'opera più bella e significativa di De Cecco, il suo capolavoro in cui s'abbandona alla malinconia del ricordo è "La foce del fiume Pescara".
L'eccezionale paesaggio, firmato e datato 1905, evoca mirabilmente i luoghi dell'infanzia di Gabriele D'Annunzio.
Il sentimento che ispira questo dipinto è il medesimo delle liriche del Vate e delle appassionate descrizioni di scenari naturali di Michetti.
Osservando l'opera sembra quasi di ascoltare le parole che D'Annunzio scrisse in Terra Vergine nel 1888: "Le barche pescherecce andavano a coppie; parevano grandi uccelli ignoti, dalle ali gialle e vermiglie. Poi lungo la riva le dune fulve e in fondo, la macchia glauca del saliceto" e anche quelle del Libro Segreto: "rivedo certe vele del mio Adriatico alla foce della mia Pescara, senza vento, senza gonfiezza gioiosa, d'un colore e d'un valore ineffabili, ove il nero e l'arancione il giallo di zafferano il rosso di robbia entravano in una estasi miracolosa, prima di estinguersi".
L'opera, caratterizzata da efficaci contrasti cromatici, documenta luoghi destinati a subire una trasformazione radicale. Sulla sponda sinistra un antico edificio dei baroni De Riseis produttori di vino, che possedevano in prossimità della foce del fiume Pescara un esteso podere. La villa, con le sue molteplici finestre immersa nella vegetazione, sembra quasi sorvegliare il defluire quieto del fiume. Le imbarcazioni, dalle vele latine e dagli intrecci simili ad ali di farfalle colpite dalla luce del pomeriggio, si riflettono in modo suggestivo nelle acque del fiume. Sulla riva destra completa lo straordinario scenario il mirabile bozzetto di vita marinara che è come un dipinto nel dipinto: uomini, donne e bambini intenti in diverse attività intorno a un'imbarcazione in secca da cui sono tese le reti da riparare o riavvolgere.
Paolo De Cecco dipinse anche intensi ritratti di una straordinaria sensibilità che raffigurano Aurelia Terzini, la madre di Francesco Paolo Michetti, la giovane amatissima moglie Margherita ed altri personaggi del suo tempo tra cui Matilde Serao.
I colpi di luce, le ombre magistrali che torniscono i volti con lievi pennellate mostrano la statura elevata di questo grande maestro abruzzese che dovrebbe essere maggiormente conosciuto e valorizzato.

Supplemento al n° 1 del 2020 de **LACERBA**
Aut.Tribunale di Pescara del 10/07/1996
Registro stampa anno 1996 n°21
Direttore responsabile: **Berardo Lupacchini**
Editore: **Gianluca Buccella (Associazione culturale Prospettiva Futura)**
IL SORPASSO
Diretto da : ***Mauro De Flaviis***
Redazione: **Gennaro Passerini, Michela Passerini,**
Johnny Felice, Domenico Forcella, Pasquale Criniti, Gianluca De Santis, Marco Tabellione, Raffaele Simoncini, Paolo Vesi, Vittorio Gervasi, Gianfranco Costantini, Davide Pietrangelo, Daniela Del Giudice, Pasquale Sofi, Fabio Camplone, Alessandro Rinnaudo, Matteo Colleluori, Pierluigi Lido, Simone Gallo, Davide Canonico, Maria Letizia Santomo, Andrea Giammaruco, Simona Speziale, Franco Viteleia, Germana Di Rino, Gabriella Toritto, Elio Fragassi, Nicola Palmieri, Alessio Basilico, Dario Antonacci, Gresia Bianchi, Adele Recubini, Tonino Bosica
Vignette a cura di **Freccia;**
Stampa : **SIVA - Via Egitto 26 - Montesilvano**

GRAFICA SIVA
LITOGRAFIA • SERIGRAFIA • DIGITALE
REALIZZAZIONI GRAFICHE
MODULISTICA • ETICHETTE
SHOPPERS PERSONALIZZATI
ALLESTIMENTI NEGOZI
e AUTOMEZZI • LAVORAZIONE
PLEXIGLAS e POLISTIROLO
ABBIGLIAMENTO SPORTIVO
e da LAVORO • GADGET
CARTOTECNICA
lampo@graficasiva.it
Via Egitto, 26 - 65015 **MONTESILVANO** (PE)
tel. **085.4685665** fax 085.4684338
www.graficasiva.it - info@graficasiva.it