

# **Commissione Consiliare**

## **Assetto ed Utilizzo del Territorio**

### **Verbale n. 1 della seduta del 11.02.2021**

L'anno **2021** il giorno **11** del mese di **febbraio** alle **ore 17,30**, in modalità telematica, regolarmente convocata dal Presidente con prot.6710 del 05.02.2021, ai sensi dell'art. 19 del vigente Regolamento sul funzionamento del Consiglio Comunale e delle Commissioni Consiliari, si è riunita la **Commissione Consiliare Assetto ed Utilizzo del Territorio**, costituita come da Delibera di Consiglio Comunale n. 5 del 11.02.2020.

I punti posti all'o.d.g. sono i seguenti:

1. **Documento di pianificazione denominato "Piano Urbano della Mobilità Ciclabile";**
2. **Varie ed eventuali.**

All'appello nominale risultano presenti i Signori Consiglieri :

COMPONENTI	Presenti	Assenti	CONSIGLIERI SUPPLEMENTI
1. MARRA Marco (presidente)	X		
2. NICOLETTI Roberta	X		
3. DEL PIANO Mauro	X		
4. LEMBO Simone		A	LAPENNA Luciano
5. MARCHESANI Marco	X		
6. MOLINO Maria	X		
7. PERILLI Lucia	X		
8. TIBERIO Nicola		A	
9. PROSPERO Francesco	X		
10. CAPPÀ Alessandra		A	
11. d'ELISA Alessandro	X		

12. GALLO Marco		A	
13. GIANGIACOMO Guido	X		
14. LAUDAZI Edmondo	X		

Presenti n.11	Assenti n.3
---------------	-------------

Partecipa con funzioni di Segretaria Verbalizzante l'Arch. Linda Caroli, giusta nomina del 15 settembre 2016 Prot. n. 42931, a firma della Segretaria Generale dott.ssa Rosa Piazza.

Risultano essere presenti al tavolo dei lavori, l'Assessore al Demanio e all'Ambiente Paola Cianci, Il Dirigente Servizio Programmazione, Progettazione e Realizzazione Opere Pubbliche Luca Mastrangelo e la P.O. Ing. Luca Giammichele.

Partecipa alla riunione l'Arch. Alessandro Tursi, tecnico incaricato come redattore del Piano Urbano della Mobilità Ciclabile.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, **il Presidente**, consigliere **Marco Marra**, alle ore 17.45 dichiara aperta la seduta e valide le decisioni adottate, con breve premessa sull'intenzione di convocare a breve una nuova seduta per la discussione del Regolamento sui Trabocchi, argomento di notevole importanza a cui dedicare un successivo incontro.

Nell'introdurre il punto posto all'o.d.g. **“Documento di pianificazione denominato “Piano Urbano della Mobilità Ciclabile - BiciPlan”**”, rende noto che l'argomento è già stato licenziato dalla Giunta Comunale, ma si è ritenuto opportuno discuterlo in commissione e successivamente portarlo in Consiglio comunale, per conferire ad stesso maggiore forza politica, attraverso l'Assise civica che decide in termini di pianificazione.

Nell'ambito di una visione di mobilità sostenibile a larga scala come è il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), abbiamo voluto lavorare in primis sul Piano della ciclabilità urbana, il così detto BiciPlan per dare un immediata risposta alla crescita esponenziale dell'uso della bici in città e, attraverso questo strumento di pianificazione poter usufruire dei finanziamenti ministeriali ed europei per mettere all'opera le opere indicate in questo Piano.

Più aspetti stanno contribuendo a questo epocale cambiamento di abitudini nella mobilità. In primis lo sviluppo tecnologico delle biciclette a pedalata assistita che ha di fatto “azzerato” le pendenze presenti a Vasto, invogliando evidentemente molti cittadini all'uso della bici. L'altro aspetto fondamentale che favorisce il cambiamento è rappresentato dalle nuove misure normative introdotte nel Codice della Strada che oggi permettono di attivare soluzioni smart per la viabilità e la messa in sicurezza dei ciclisti.

E proprio da ciclista urbano quale sono da anni, posso testimoniare che il maggior ostacolo per molti cittadini che vorrebbero lasciare l'auto e muoversi in bici è proprio la condizione di insicurezza che percepiscono. Da questo problema nasce la fondamentale necessità di dotarsi del BiciPlan. La pandemia dovuta al Covid ha accelerato la necessità di facilitare l'uso della bici per evitare assembramenti nei mezzi pubblici e il rischio di una crescita, già oltre il limite, dell'uso dell'auto. Una necessità a trovare una soluzione che si è percepita soprattutto per le grandi città ma, a ricaduta, si è propagata su tutte le realtà urbane, anche quelle medio piccole come Vasto. Tra queste misure innovative e smart rientrano le corsie ciclabili (da non confondere con le piste ciclabili), introdotte per la prima volta nel CdS con il decreto rilancio di maggio 2020 e che questo BiciPlan prevede. Bene ha fatto l'amministrazione attiva ad approvare sin da subito la rete ciclabile transitoria composta appunto dalle corsie ciclabili (anche dette bike lane) e che dovremmo vedere a breve realizzate.

Il BiciPlan quindi, oltre alla rete di piste ciclabili e la rete ciclabile transitoria composta dalle corsie ciclabili, prevede anche altri strumenti di moderazione della velocità come le zone 30, e di sicurezza come le “case avanzate” (isole di sosta davanti agli stop negli incroci semaforici). Il

Piano Urbano della mobilità ciclabile è stato affidato e redatto da un professionista, l'arch. Alessandro Tursi, tra i massimi esperti in mobilità ciclabile e sostenibile.

Con l'approvazione di questo strumento di Pianificazione, mi auguro il più possibile condiviso, possiamo ridisegnare il volto della nostra città, incentivare il cambiamento delle abitudini di mobilità: usare la bici per andare a fare la spesa, andare alle poste, andare al lavoro e a scuola, accompagnare i nostri figli, permettere a tutti di pedalare in autonomia e in sicurezza, e col tempo vedere la nostra città con meno auto in circolazione e in sosta, restituire quindi bellezza al tessuto urbano.

Prima di passare la parola all'Arch. A. Tursi, viene invitata ad intervenire Paola Cianci, Assessore al Demanio e all'Ambiente, nonché i rappresentanti dei settori comunali interessati presenti alla seduta.

**Paola Cianci**, Assessore al Demanio e all'Ambiente illustra il "Biciplan" che interesserà la nostra città (curato dall'arch. A. Tursi), come piano della mobilità ciclistica, che rappresenta un piano di settore della mobilità sostenibile. La cosiddetta "bike-line" permetterà di mettere in sicurezza i percorsi delle biciclette all'interno della esistente carreggiata. Il confronto con i cittadini è molto importante per promuovere progetti nell'ambito della sostenibilità, finora ci sono stati momenti di confronto con le associazioni interessate, finalizzati alla massima condivisione di un importante progetto. Gli atti sono stati redatti con la attiva collaborazione ed impegno del Dirigente Servizio P. P.R.O.P. Luca Mastrangelo e della P.O. Ing. Luca Giammichele, a cui viene passata la parola.

Il Dirigente Servizio P. P.R.O.P. **Luca Mastrangelo**, specifica come il lavoro sia stato articolato in due fasi: 1° stralcio (verifiche e analisi territoriale) – 2° stralcio (ipotesi di Biciplan). La Giunta ha già approvato lo strumento pianificatorio, non il progetto vero e proprio del Biciplan. La città di Vasto è tra le poche a disporre di tale strumento, redatto in sintonia con il nuovo Codice della Strada, e che permetterà di accedere a finanziamenti importanti.

Di seguito prende la parola l'arch. **Alessandro Tursi** per una illustrazione del progetto da lui redatto: il Piano come già detto è stato suddiviso in due stralci. La realtà urbana della città di Vasto, nonché la sua morfologia territoriale è risultata molto complessa. Il nuovo sistema di trasporto proposto richiede una riconoscibilità ben precisa, ed è già presente nel territorio una domanda di mobilità alternativa, che interessa diverse fasce di utenza, per età e motivazione. In Italia è una realtà che sta prendendo piede in ritardo rispetto ad altri paesi ma che è stata favorita anche dagli ultimi decreti (Decreto Rilancio e Decreto Semplificazioni). Lo scopo è quello di offrire ai cittadini la libertà di scegliere la modalità di spostamento; attualmente il predominio è quello delle auto ma esiste una domanda latente di un'utenza che viene frenata dai timori per la mancanza di sicurezza stradale nell'uso della bici.

E' importante stabilire che le strade cittadine non vanno viste come infrastrutture di trasporto ma "spazio pubblico", nel quale è indispensabile regolarizzare, in primis, la moderazione della velocità, per poter inserire ed utilizzare in sicurezza reti ciclabili, le quali possono essere realizzate sia con strisce di delimitazione su strada (piste ciclabili) sia con veri cordoli che definiscono corsie, a seconda della tipologia di strada. Le strisce a raso all'interno della corsia delle auto sono poste sulla destra. Si opererà con modifiche dei sensi unici, conservando i parcheggi a servizio delle attività commerciali, nella maggior parte dei casi, inoltre si installeranno rastrelliere di diverse tipologie nei punti di sosta previsti (dove sono presenti Servizi, luoghi di incontro, Scuole ecc.). La mentalità dovrà essere quella di favorire l'utente più debole, con un'inversione delle priorità rispetto a quella attuale che predilige l'automobile. Sono state coinvolte anche le Scuole, le nuove generazioni hanno dimostrato notevole interesse e partecipazione nel presentare anche delle proposte innovative.

Il consigliere **Guido Giangiacomo** interviene ringraziando i tecnici ed apprezzando il lavoro svolto ma evidenziando anche le criticità inevitabili, relative alla disposizione di imporre la velocità di 30 km/h all'intero centro abitato, nonché i diversi sensi unici proposti, che porteranno dei notevoli cambiamenti a tutto il sistema di circolazione stradale cittadino, ritenendo la modifica complessiva della viabilità di difficile attuazione (proponendo esempi come quello di Via Alcide De Gasperi

verso C.so Mazzini all'uscita da scuola ecc.). Ancora più difficoltosa sarà l'attuazione dei cordoli che ridurranno la corsia stradale. Sarebbe più conveniente ed idoneo applicare i cambiamenti gradualmente e per stralci, per permettere agli stessi cittadini di adeguarsi.

Il consigliere **Alessandro d'Elisa** apprezzando ugualmente il progetto, tiene a precisare che il passaggio in Commissione di questa bozza di piano, non è una cortesia ma un procedimento dovuto, in quanto come atto di vera e propria pianificazione territoriale, lo stesso è competenza della Commissione assetto ed utilizzo del Territorio nonché successivamente del Consiglio Comunale. Inoltre chiede di specificare meglio quali sono state le parti interessate e coinvolte in questo progetto di sviluppo e quali sono i costi di attuazione, considerando l'impatto economico dello stesso.

Il **Presidente** precisa che definisce un'opportunità quella di discutere l'argomento in Commissione, non solo condividendo la competenza successiva del Consiglio Comunale ma avendo sempre manifestato l'importanza di tale passaggio istituzionale e amministrativo.

L'Assessore **Paola Cianci** chiarisce elencando i diversi soggetti coinvolti tra cui le associazioni di categoria, le associazioni ambientaliste, associazioni ciclistiche, comitati cittadini che hanno espresso interesse (Vasto in Centro, Vivere Vasto Marina, comitato San Lorenzo, ecc.), comitati a tutela dei Trabocchi, Scuole e Tecnici locali che hanno dato spunti ed idee, CNA giovani Abruzzo ecc.

Il consigliere **Edmondo Laudazi** (assentatosi per poco tempo per mancanza di connessione) prende la parola alle 18,30, specificando di essere ben informato sull'argomento per aver letto attentamente i documenti e visionato gli elaborati trasmessi, egregiamente predisposti dall'arch. A. Tursi. Reclama altresì la mancanza del 1° stralcio, non presente agli atti della commissione e richiama alla valutazione del documento M.I.T..

L'arch. **A. Tursi** replica immediatamente che il M.I.T. è un documento sbagliato, che ben conosce, il quale non è da applicare perché nessuna legge lo impone.

Il consigliere **Edmondo Laudazi** continua il suo intervento precisando che sulla materia trattata ci sono diverse interpretazioni e punti di vista, nel piano è stata portata avanti una specifica ideologia e soprattutto lo ritiene carente di un efficace studio preliminare sull'attuale mobilità territoriale, basato sui dati esistenti. La mobilità sostenibile deve essere implementata ma dovevano essere prima studiate e considerate le esigenze di spostamento dei cittadini all'interno della città, i flussi di traffico, le dotazioni di parcheggio in funzione del numero delle auto presenti nel territorio. Manca l'atto di programmazione, con approfondimento delle conseguenze e studio dei singoli elaborati, che contengono pregevoli proposte ma in alcuni casi sono irrealizzabili, in altri da attuare con gradualità, modificando dapprima la "mentalità circolatoria" della popolazione vastese. Sono state preparate dallo stesso consigliere ben 232 domande sul progetto, sulla sua possibilità di attivazione concreta, valutando molteplici aspetti, con espressa necessità di voler accedere a tutti i documenti prodotti, ai verbali relativi ai vari tavoli di concertazione elencati, documenti da vagliare e valutare, con espressa volontà di voler contribuire personalmente. Il piano del traffico è uno strumento molto articolato e difficile da realizzare, pertanto viene chiesto se era stato previsto un impegno di spesa, con precisazioni circa la successiva procedura di attuazione (se lo stesso sarà pubblicato, poi adottato, con osservazioni da controdedurre ecc).

L'arch. **A. Tursi** precisa che trattasi di un Piano Strategico, con facoltà di aggiornamento, pronto ad accogliere miglioramenti nel tempo.

Il **Presidente** rende noto che l'impostazione è di natura politica, la scelta di attuare il Biciplan è un interesse dell'attuale Amministrazione, di cui rivendica l'autenticità politica, l'idea di cambiare prima la mentalità e poi la mobilità è il pensiero di chi non vuole cambiare niente, seguire il consenso senza il coraggio di portare avanti una visione di città. Abbiamo il dovere di avere una prospettiva

diversa che ci avvicini alla tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini. Questo non vuol dire ignorare che il naturale processo di adattamento sociale richiede il suo tempo. Non a caso, l'attuazione avverrà sicuramente per stralci ed il sistema delle reti ciclabili transitorie permetterà di abituarsi al cambiamento.

Il consigliere **Francesco Prospero**, ricordando di aver già discusso nello scorso anno sul Biciplan, pone alcune domande specifiche: chiede la conformità di questo strumento con il nuovo Codice della Strada, la necessità di predisporre la VAS e se la delimitazione della pista ciclabile avvenga con una linea di demarcazione su strada o con una vera e propria sezione stradale specifica per il traffico ciclo-pedonale.

L'arch. **A. Tursi** illustra l'elaborato grafico dove sono riportate le sezioni (Fascicolo – sezione approfondimenti): in esso sono contenuti 97 elaborati formato A3 con circa 80 sezioni in scala 1:50 che rappresentano le diverse situazioni. Sulla VAS il pensiero segue diverse tendenze, in realtà non c'è alcun consumo di suolo perché le piste si collocano su strada esistente e l'impatto non è negativo, per cui non è necessaria a suo parere. Il progetto è stato integrato alle nuove disposizioni sulla mobilità introdotte da due nuovi decreti, per cui non contrasta con il codice della strada.

Precisa inoltre che la circonvallazione manterrà i 50 Km/h, mentre la circolazione interna al centro abitato passerà ovunque a 30 Km/h.

Nel 1° stralcio di progetto è stata fatta un'analisi sul territorio e definita la maglia primaria; il 2° stralcio ingloba, integra e modifica il 1° stralcio, esso contiene tutti i contenuti precedenti non oggetto di modifiche, pertanto la documentazione trasmessa (cioè il 2° stralcio) è esaustiva.

Lo strumento deve essere considerato a metà tra pianificazione e programmazione, sussistono delle interpretazioni diverse, come atto di programmazione non vincola la proprietà privata (con qualche eccezione) e certamente sarà attuato per stralci. Per quanto riguarda la procedura, ogni stralcio di attuazione seguirà l'iter di un'opera pubblica, deve essere considerato come "progetto di indirizzo". Con riferimento ai diversi capoluoghi emiliani in cui ha operato per simili progetti e che hanno esperienza ventennale a riguardo, l'iter di approvazione è assimilabile ad un piano triennale, quindi atto programmatico da approvare in Giunta.

Questa proposta di Rete Transitoria Ciclabile è da considerare come un incentivo all'utilizzo di mezzi di spostamento diversi rispetto alle auto, i cambiamenti verranno gradualmente incentivati per modificare le abitudini della cittadinanza mentre la spesa non sarà affatto ingente.

Il **Presidente** specifica che l'attuazione può avvenire per stralci ma non la pianificazione territoriale.

Il consigliere **Francesco Prospero** considera le delucidazioni dell'arch. Tursi ritiene importante considerare la necessità della VAS, chiedendo di coinvolgere il servizio avvocatura comunale con un quesito, prima di affrontare l'argomento in Consiglio Comunale. Inoltre vorrebbe approfondire il discorso sulle diverse tipologie d'intervento.

L'arch. **A. Tursi** mostra allora i file che illustrano il progetto, gli elaborati grafici redatti, in cui compaiono le varie tipologie d'intervento, con esempi inseriti in diverse strade cittadine, indicando le dimensioni per le corsie riservate alle auto e quelle ad utilizzo dei ciclisti nonché dei pedoni, con fasce o linee di separazione, a seconda dei casi.

Il **Presidente** evidenzia la facile lettura e comprensione delle tavole grafiche che ben illustrano le diverse tipologie d'intervento; inoltre annuncia che si farà carico di interpellare i servizi competenti circa la necessità o meno della VAS, con impegno di acquisire un parere per iscritto da presentare in Consiglio Comunale.

Il consigliere **Edmondo Laudazi** ribadisce che come "piano di settore" debba seguire necessariamente il procedimento di adozione con osservazioni e controdeduzioni, nonché successivo iter di approvazione e pubblicazione. E' importante che sia chiarita la non

assoggettabilità a VAS. Inoltre è doveroso informare la cittadinanza, specie per la riduzione dei parcheggi.

Il **Presidente** preso atto di tutte le osservazioni espresse dalla commissione, invita il Dirigente Servizio P. P.R.O.P. Luca Mastrangelo alla successiva predisposizione degli atti, ringraziando l'arch. A Tursi per la disponibilità nel fornire i chiarimenti. Pertanto i componenti vengono invitati ad esprimersi sul licenziamento dell'argomento in commissione, per continuare la discussione in sede di Consiglio Comunale.

Il consigliere **Mauro Del Piano** si esprime favorevolmente e si congeda alle ore 19,45.

Il consigliere **Francesco Prospero** ribadisce la necessità di informarsi sulla VAS e propone di approfondire i diversi aspetti poco chiari evidenziati, con un ulteriore passaggio in commissione prima del Consiglio Comunale. Evidenzia la volontà di collaborazione espressa dai componenti della commissione, ricambiata da un atteggiamento poco democratico rispetto ai chiarimenti richiesti.

Il consigliere **Guido Giangiacomo** condivide l'idea di un nuovo passaggio in commissione; in caso contrario si riserva l'espressione del voto in sede di Consiglio Comunale.

Il consigliere **Alessandro d'Elisa** riconoscendo l'importanza dell'argomento, condivide l'idea di un nuovo passaggio in commissione, anche per apportare modifiche o miglioramenti e trovare il modo di coinvolgere tutti i portatori di interesse, alcuni dei quali evidentemente trascurati; in ogni caso si riserva l'espressione del voto in sede di Consiglio Comunale.

Il **Presidente** specifica che l'argomento è stato dibattuto e che tutti hanno avuto per tempo la documentazione. In ogni caso propone a tutti i componenti interessati di trasmettergli eventuali proprie osservazioni per iscritto, in tempi brevi, che verranno condivise con l'arch. A. Tursi. Quindi l'argomento viene licenziato in questa seduta; nella prossima verranno notificate le eventuali osservazioni semmai pervenute ed i relativi riscontri.

Interviene **Luciano La Penna** richiamando tutti alle proprie responsabilità, evidenziando l'intento poco rispettoso di allungare ulteriormente i tempi, precisando che pur non essendo necessario il passaggio in Consiglio Comunale, si darà comunque l'opportunità di discutere ancora sull'argomento. In conclusione esprime condivisione su quanto proposto dal Presidente.

Terminata la discussione il **Presidente**, tenuto conto delle richieste avanzate dalla minoranza, dispone di riconvocare una seduta, stabilendo che l'argomento non verrà nuovamente discusso ma si procederà a relazionare sulle osservazioni che i componenti vorranno presentare formalmente per iscritto.

Il Presidente scioglie la seduta alle ore 20,00.

Il presente verbale viene sottoscritto come segue:

F.to Il Presidente  
**Dott. Marco Marra**

F.to La Segretaria  
**Arch. Linda Caroli**