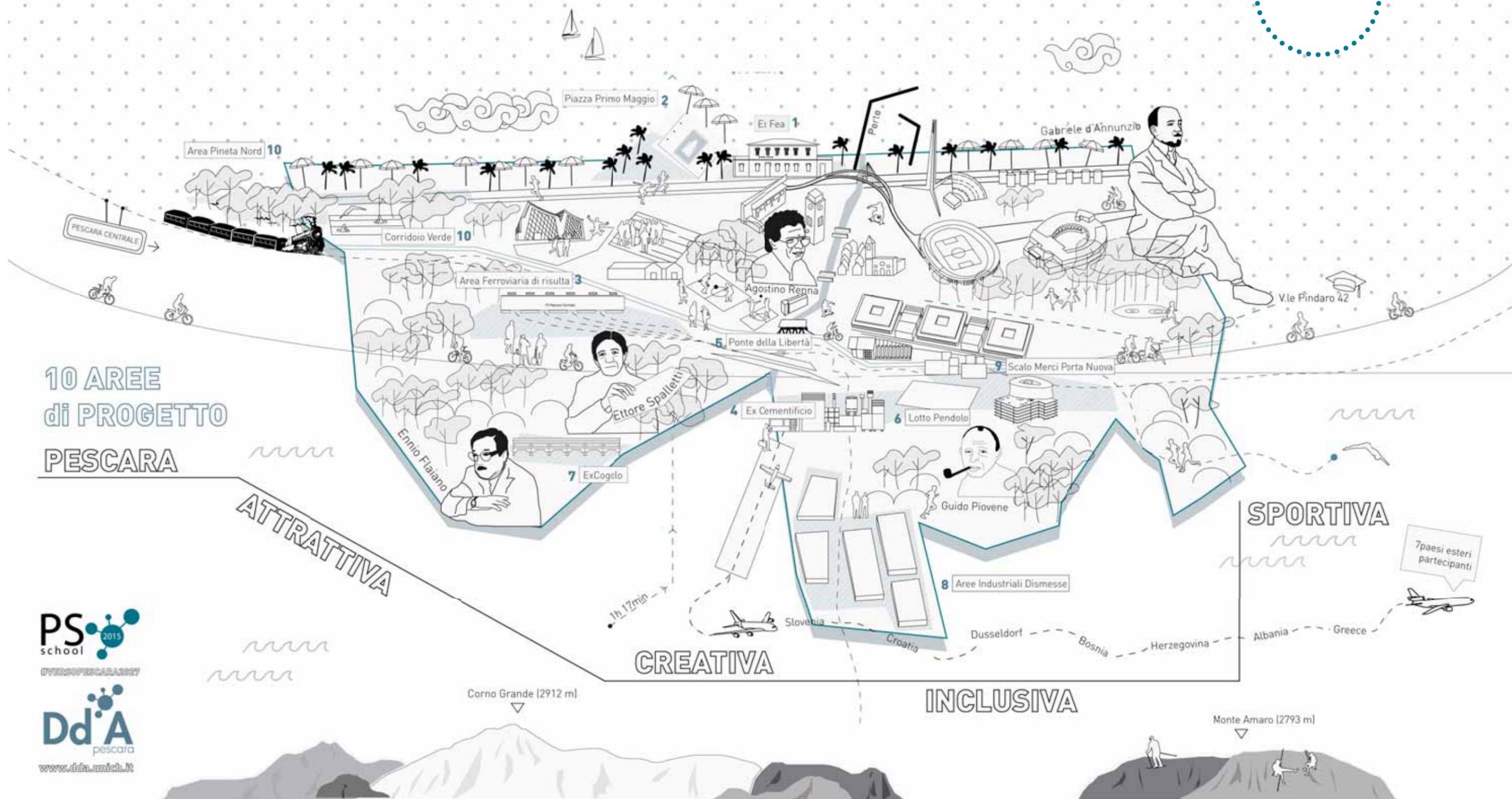


Pescara Summer School

#verso pescara 2027

1-12 Settembre 2015



10 AREE
di PROGETTO
PESCARA

PS
school
2015
VERSOPESCARA2027

DdA
pescara
www.dda.unich.it

Direttore: Paolo Fusero

RESPONSABILI SCIENTIFICI

Francesco Garofalo e Lorenzo Pignatti

ORGANIZZAZIONE

Lorenzo Pignatti

COORDINAMENTO OPERATIVO

Stefania Grusso

COMUNICAZIONE

Woo_Mezzo metro quadrato

GRAFICA

Stefania Grusso

TESTI DESCRIZIONE AREE

Aldo Cilli

FOTO

Federico di Lallo

MEDIA SPONSORS

DOMUS

ORIS

La Pescara Summer School è uno dei cinque output del protocollo di intesa tra il Comune di Pescara e il Dipartimento di Architettura - Università G.D'Annunzio.

IL PROTOCOLLO DI INTESA COMUNE DI PESCARA - DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

Paolo Fusero

1. Gli outputs

Il 20 marzo 2015 è stato firmato un Protocollo di intesa tra il Comune di Pescara e il Dipartimento di Architettura avente come oggetto il supporto scientifico del Dipartimento alle strategie di trasformazione urbana poste in essere dal Comune. Una collaborazione scientifica molto importante, quindi, che ha dato il via ad una proficua stagione di collaborazione tra i due enti.

VISION l'elaborazione di una visione strategica sul futuro della città attraverso l'identificazione di alcuni macro-obiettivi da perseguire e l'indicazione delle propensioni strategiche di trasformazione delle grandi occasioni urbane. Un'operazione di sistema, che pone in sinergia le singole trasformazioni urbane all'interno di un disegno complessivo di compatibilità per creare una sorta di "effetto volano" capace di conferire identità e competitività alla città;

DOSSIER l'applicazione sperimentale di modelli di ricerca scientifica al caso di studio pescarese. Dalle strategie di valorizzazione alla messa in sicurezza del patrimonio edilizio pubblico; dall'efficientamento energetico alla rigenerazione delle aree ATER; dalle metodologie di manutenzione urbana, al design della scena urbana; etc.

FORUM l'organizzazione di momenti di confronto pubblico e di revisione "work in progress" con l'intento di rendere pubblico il lavoro che si sta facendo all'interno del Protocollo di Intesa, di allargare la partecipazione ai tavoli decisionali e di ottenere un feedback sulle scelte, capace di renderle più aderenti alle esigenze degli stakeholders.

SUMMER SCHOOL Organizzazione di un workshop internazionale che coinvolge studenti, docenti, giovani professionisti. La Pescara Summer School esplora, attraverso progetti esemplificativi, i possibili scenari di trasformazione di una decina di aree strategiche individuate dal Comune di Pescara. Contestualmente al workshop prendono vita una serie di eventi collaterali che coinvolgono l'intera città.

LIBRO Tutto il lavoro svolto dal Dipartimento di Architettura e dal Comune di Pescara all'interno del Protocollo di Intesa è raccolto in una specifica pubblicazione.

2. Le fasi attuative successive

Dopo la fase intensiva di produzione degli elaborati a cura del Dipartimento di Architettura, l'iniziativa su come continuare la fase attuativa passa nelle mani del Comune, in particolare quella che riguarda le trasformazioni urbane delle aree strategiche.

Il Dipartimento, dunque, fa un passo indietro limitandosi a suggerire la seguente Road Map.

Fase1: Individuazione delle priorità. Con riferimento alla dozzina di aree strategiche individuate dal Comune e sottoposte ad approfondimento nella Vision e nella Summer School, il Comune dovrà operare delle scelte ed individuare quelle che intende portare in attuazione all'interno del mandato del Sindaco. Realisticamente non potranno essere più di due o tre.

Fase2: Cabine di Regia. Per le aree strategiche individuate con tempistiche prioritarie, sarà opportuno predisporre delle "Cabine di Regia", ossia dei tavoli istituzionali che riuniscano gli stakeholders interessati alla trasformazione della singola area. Parteciperanno al tavolo i portatori di interessi che hanno potere autorizzativo (rilascio di autorizzazioni, competenza sugli strumenti urbanistici, etc.) o realizzativo (proprietari delle aree, operatori economici, enti o associazioni coinvolte, etc.).

Fase3: Protocolli di Intesa. Attraverso una serie di incontri svolti con modalità e tempi prestabiliti, i partecipanti alla Cabina di Regia dovranno giungere alla stipula di un accordo sancito dalla firma di un Protocollo di Intesa che fissi i principi guida della trasformazione dell'area. Principi di carattere generale sui quali gli attori coinvolti si trovano d'accordo e si impegnano, ognuno con le proprie competenze, a perseguire.

Fase4: Approfondimenti progettuali. A questo punto possono partire i concorsi di architettura a cui parteciperanno i professionisti di concerto con i propri ordini professionali. Le forme potranno essere, più che il generico "concorso di idee", veri e propri "concorsi di progettazione" finalizzati alla realizzazione delle opere, o "appalti-concorso" volti ad affidare l'appalto delle opere da realizzare comprensive della progettazione. Nei bandi che si predisporranno saranno contenute (e costituiranno quindi elemento vincolante) sia le scelte che derivano dalla "Vision" che quelle frutto degli accordi sanciti all'interno delle "Cabine di Regia".

Fase5: Strumenti urbanistici. A questo punto non rimane che il perfezionamento delle procedure amministrative da parte degli uffici comunali competenti e dei professionisti incaricati.



3. La macchina organizzativa

L'eccezionale importanza del Protocollo di Intesa Comune-Dipartimento (un'esperienza unica nel suo genere) ha richiesto l'impegno di una macchina organizzativa adeguata.

Alcuni numeri danno un'idea della complessità dell'organizzazione.

La Vision è stata elaborata da un Comitato Scientifico multidisciplinare composto da 12 professori di 8 diversi settori scientifici. Il primo Forum, che si è tenuto all'Aurum il 2 Luglio, ha visto la partecipazione di più di 400 persone. I Dossier di approfondimento scientifico sono stati elaborati da 20 gruppi di ricerca, per un totale di 43 docenti e circa 80 collaboratori. La Summer School vede la partecipazione di 8 università (di cui 7 straniere appartenenti all'area geografica della Macro Regione Adriatico-ionica) e ha avuto 420 iscrizioni. In occasione del Protocollo di Intesa è stato inaugurato il CESA (Centro Studi di Architettura) in cui lavoreranno 4 borsisti, 8 dottorandi, 16 assegnisti di ricerca. La pubblicazione finale è curata da 39 autori.

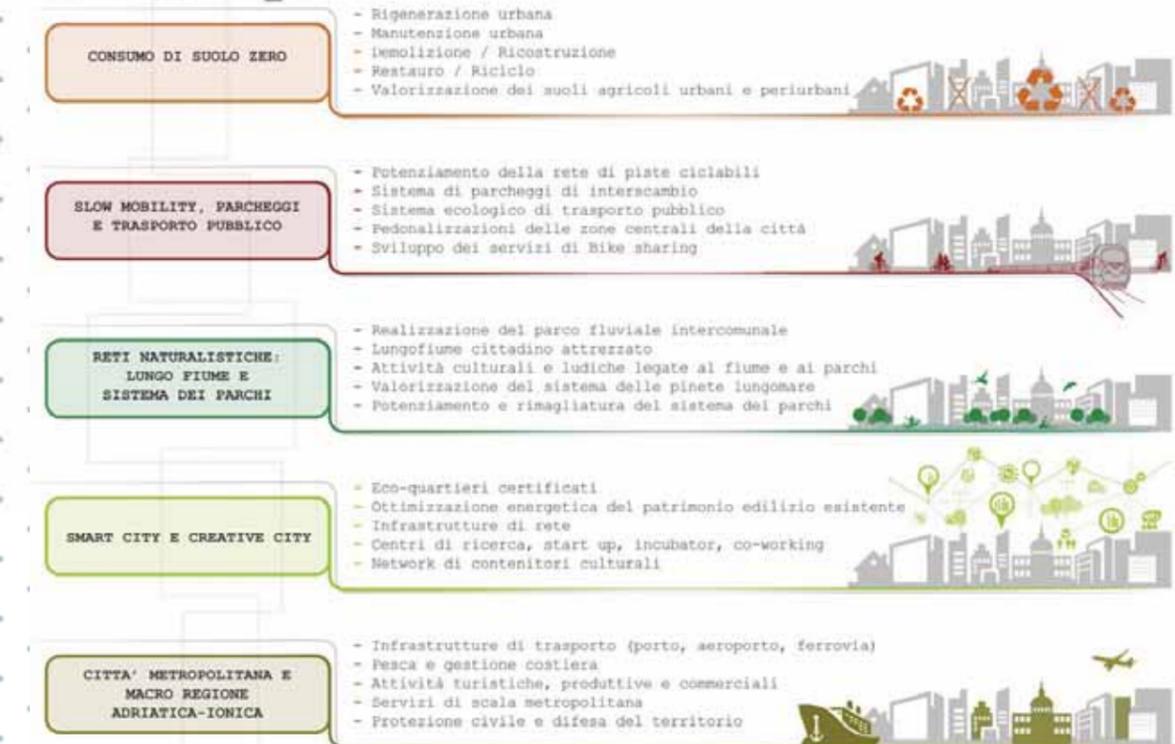
E' importante sottolineare che l'impegno dei docenti del Dipartimento avviene senza alcun onere aggiuntivo a carico dell'amministrazione comunale e che i proventi del Protocollo di Intesa (derivati dal taglio del 20% dell'indennità del Sindaco) sono stati utilizzati per finanziare le 4 borse di studio per giovani architetti.



4. La Vision

La prima operazione che è stata fatta per definire lo scenario culturale entro cui elaborare la Vision è stata la condivisione tra Dipartimento e Comune dei "Concetti Chiave" che si intendono perseguire, una sorta di "manifesto culturale" di principi guida che sono alla base di qualsiasi scelta di trasformazione urbana da porre in essere.

K-Concepts



I K-Concept riguardano tematiche oramai consolidate nel dibattito scientifico nazionale come il concetto di "consumo di suolo zero" che implica precise scelte che hanno a che fare con la manutenzione e la rigenerazione urbana, la conservazione dei suoli agricoli urbani e periurbani, la valorizzazione del patrimonio storico, etc.

Altro concetto chiave riguarda il sistema dei trasporti e la "slow mobility" che implica il potenziamento delle piste ciclabili, la creazione di un sistema di parcheggi di interscambio, l'incentivazione all'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico, etc.

Importante anche il tema delle reti naturalistiche che implica la valorizzazione e il potenziamento della grande "T" verde costituita dalla fascia lungomare (le pinete e la passeggiata a mare) e dal lungofiume.

Rilevante è poi il tema della Smart City e della Creative City che implica la realizzazione di eco-quartieri certificati, l'ottimizzazione energetica del patrimonio edilizio esistente, l'economia della conoscenza, etc. Molte di queste azioni sono contenute nei Dossier di ricerca.

Ed infine il grande contenitore della Macro Regione Adriatico Ionica, che può essere generatore di reti di relazione e di canali europei di finanziamento e che deve vedere la città di Pescara candidata ad assumere un ruolo di coordinamento di una rete di città trans-frontaliere adriatiche che operano traguardando analoghi obiettivi.

Una volta chiarito lo scenario culturale entro cui ci si vuole muovere, bisogna definire l'idea di città che si vuole perseguire, idea che accompagnerà ogni decisione strategica negli anni futuri diventando la "stella polare" delle politiche di trasformazione urbana.

"Pescara Smart City Adriatica" è il nome che può bene identificare gli obiettivi che si intendono perseguire, obiettivi che si rifanno ad un concetto globale di politiche virtuose come quello delle Smart City europee, declinandolo alla scala locale adriatica.

L'idea di città "smart" del futuro viene dunque perseguita attraverso quattro obiettivi strategici che possono essere riassunti per mezzo di quattro slogan di immediata comunicazione:

Pescara città **ATTRATTIVA** (logistica, shopping area e dotazioni territoriali)

Pescara città **CREATIVA** (cultura, ricerca e innovazione)

Pescara città **INCLUSIVA** (welfare, partecipazione e servizi al cittadino)

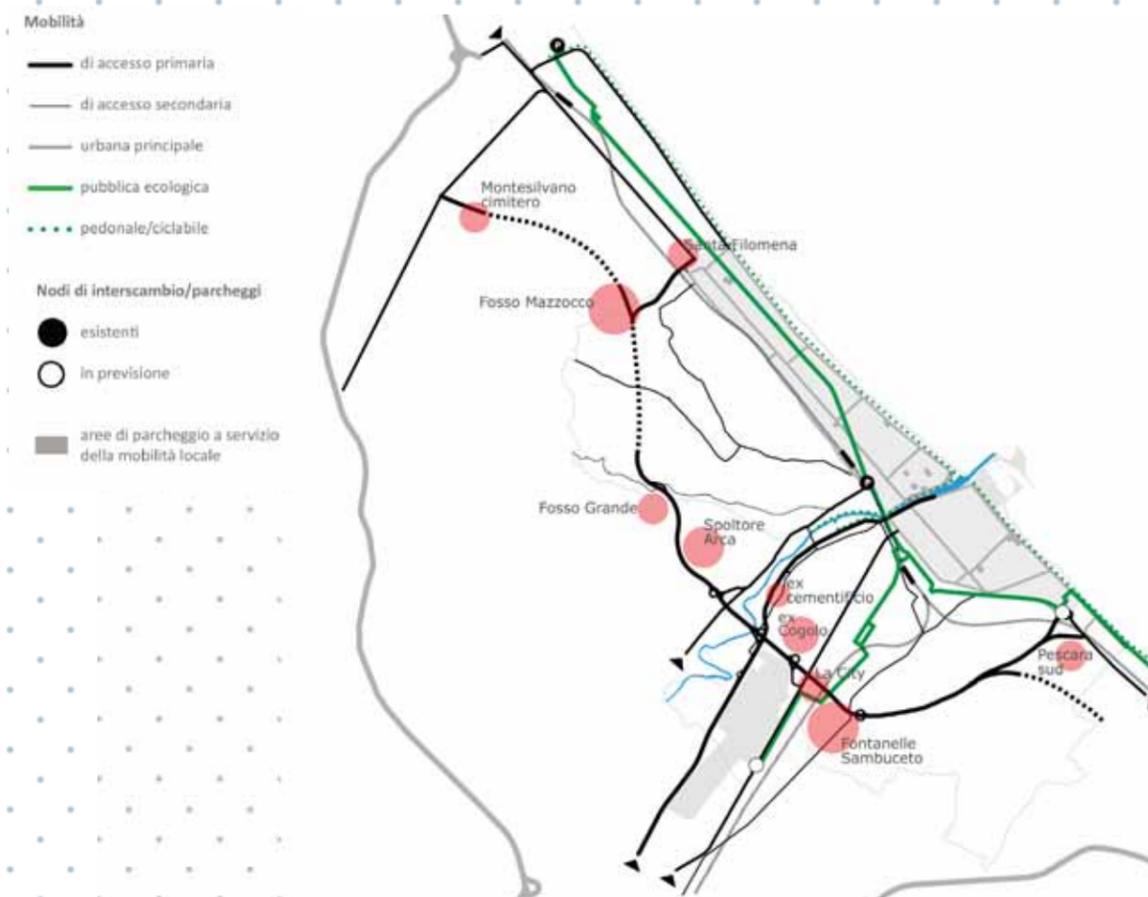
Pescara città **SPORTIVA** (wellness, verde e turismo sostenibile)

4.1 Le aree di margine

Prima di entrare nel merito delle azioni da porre in essere per perseguire ciascuno dei quattro obiettivi strategici, è bene fare alcune considerazioni sulla particolare natura di Pescara e della sua area metropolitana.

La storia amministrativa di Pescara è una storia recente, che ha inizio neppure un secolo fa, quando nel 1927 viene istituita la città, ritagliandone i confini amministrativi tra la provincia di Teramo e quella di Chieti. Ciò determina un fenomeno che è divenuto una delle sue peculiarità: le aree periferiche della città sono il baricentro dell'area metropolitana.

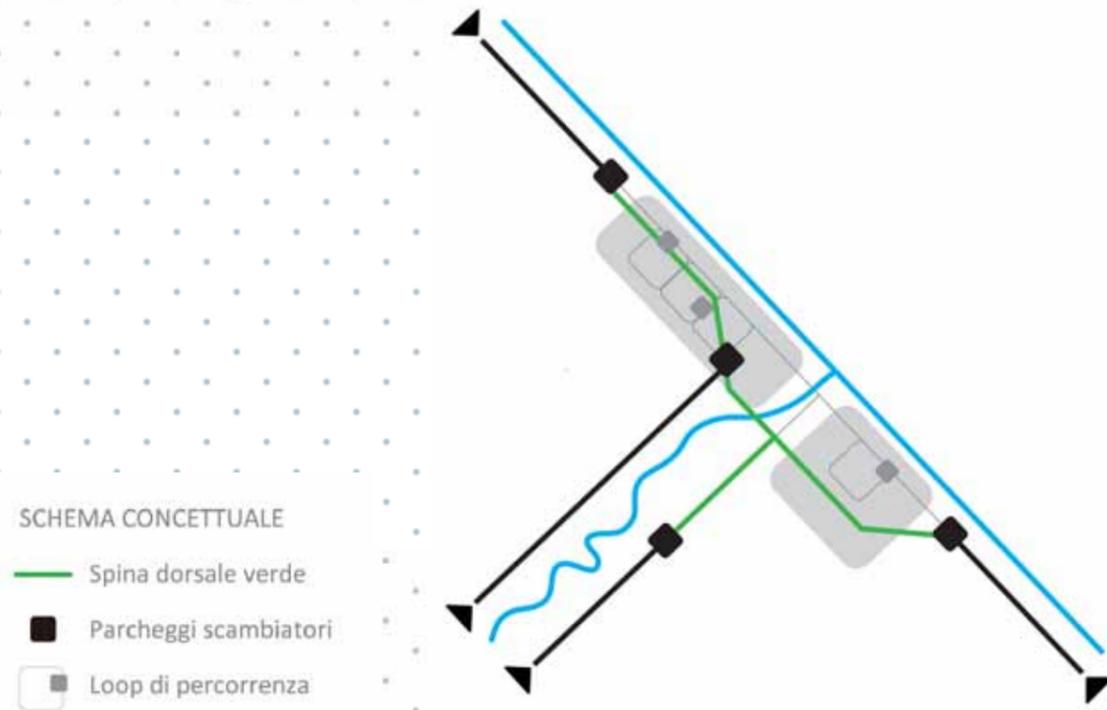
Ed è per questo che qualsiasi strategia territoriale che si voglia porre in essere non può prescindere dal coinvolgimento dei comuni dell'area metropolitana. L'aeroporto di Pescara in realtà è in gran parte nel comune di S. Giovanni Teatino. I tre caselli autostradali sono a Sambuceto, a Montesilvano e a Francavilla. Gran parte dell'area commerciale e produttiva è fuori dai confini comunali. Per gli stessi motivi assumono ruoli di rilievo le aree di margine che si attestano per lo più a cavallo del percorso della tangenziale, rappresentando importanti occasioni strategiche.



4.2 L'assetto infrastrutturale

Ogni visione strategica necessita, a monte, di un preciso schema infrastrutturale che si intende perseguire negli anni futuri.

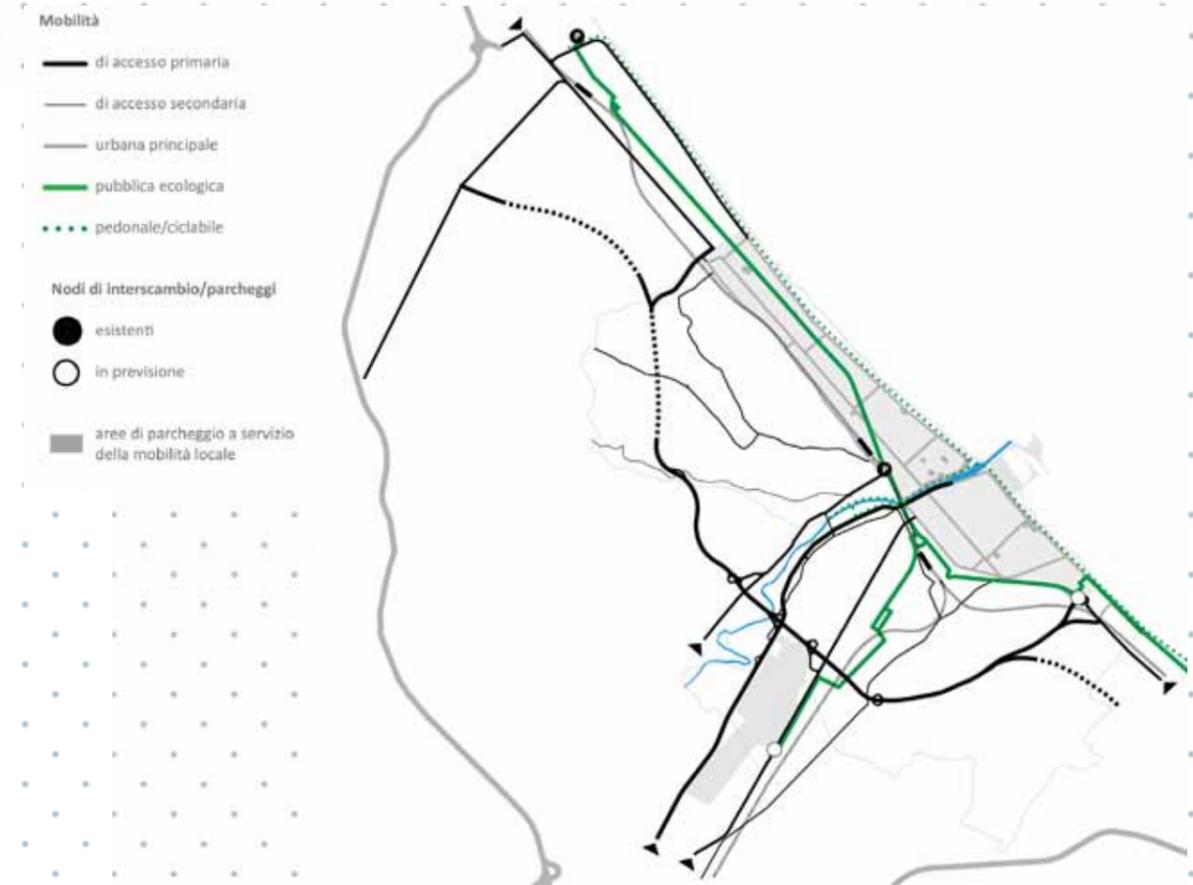
L'assetto infrastrutturale che si vuole adottare, e sul quale si dovranno poggiare le scelte di trasformazione strategica delle "aree occasione", è sintetizzabile dal seguente schema.



Matrice dello schema è la "Spina dorsale verde", il percorso di soft mobility, comprendente le piste ciclabili e il mezzo di trasporto pubblico su sede prevalentemente propria. Il percorso corrisponde alle tre fasi realizzative GTM a regime: fase 1: Montesilvano – stazione; fase 2: stazione – aeroporto; fase 3: stazione - polo universitario. Le direttrici di ingresso da nord e da sud (s.s. 16 adriatica) e le due da ovest (s.s. 5 Tiburtina e s.s. 602) si attestano su un parcheggio scambiatore in corrispondenza della testata della spina dorsale verde. Due di questi parcheggi scambiatori esistono già e sono quello del multisala cinematografico a Montesilvano ed il parcheggio dell'area di risulta ferroviaria a Pescara. Due invece bisogna prevederli: il primo in zona stazione aeroportuale e il secondo in zona svincolo tangenziale sud.

La mobilità interna alla città funziona a "loop" e prevede che ognuno abbia un raggio d'azione pedonale e sia dotato di un parcheggio che si attesta sulla spina dorsale verde. Alcuni parcheggi esistono (es. zona park Naiadi), altri vanno realizzati.

Adattando lo schema concettuale alla realtà del territorio, si ottiene la seguente mappa che rappresenta l'assetto infrastrutturale che si adotterà per la Vision.



4.3 Il comparto residenziale

Nell'individuazione delle strategie per il futuro della città non compare il settore residenziale. Ciò per una serie di motivi. In primo luogo non si ritiene che tale comparto possa avere un ruolo strategico nell'ideale processo di trasformazione della città futura. In secondo luogo perché il mercato residenziale a Pescara è ormai saturo: molti i vani sfitti, molti quelli appena realizzati rimasti invenduti, molti addirittura i cantieri fermi per mancanza di prospettive di vendita delle unità abitative. La crisi del mercato edilizio d'altronde è un fenomeno evidente anche a scala nazionale. Questo non significa che non sia importante operare sul comparto residenziale, ma bisogna farlo attraverso azioni di sostituzione edilizia, di rigenerazione urbana, di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, di efficientamento energetico, etc. Il tutto in sintonia con il concetto chiave espresso in precedenza di "consumo del suolo zero".

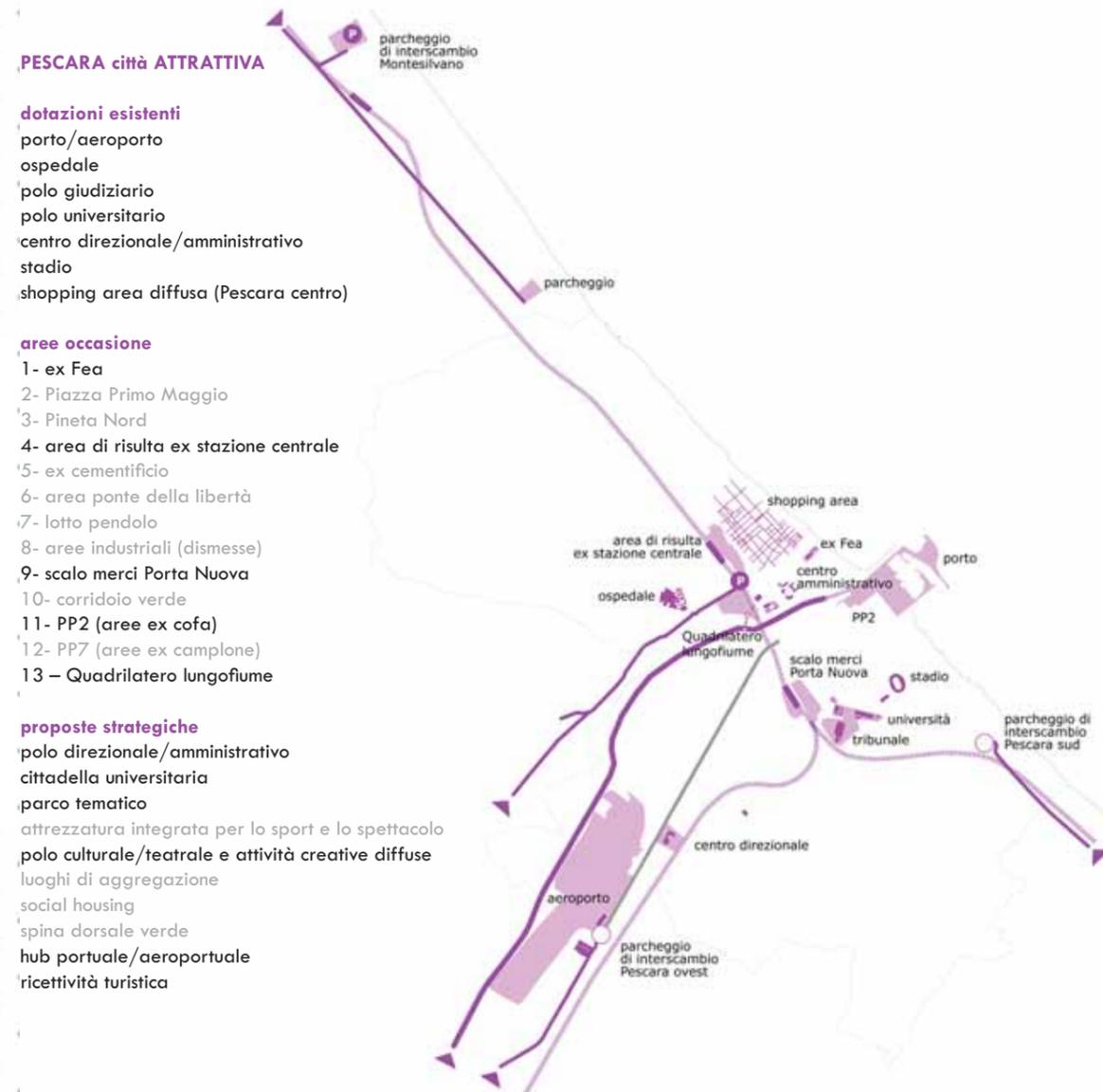
In riferimento alle aree strategiche oggetto della Vision e della progettazione esemplificativa della Summer School, va detto che una quota di residenziale può essere considerata in ragione della fattibilità economica dell'intervento. Ossia le aree avranno un obiettivo di trasformazione ben definito dalle indicazioni della Vision; ciò non esclude che al loro interno quote parti di volumetrie (non maggioritarie) possano essere dedicate anche a residenziale per ottenere quelle risorse economiche necessarie alla realizzazione degli obiettivi pubblici prefissati. Questo può valere in generale per quasi tutte le aree strategiche, fuorché alcune in cui l'intervento residenziale è invece da considerare non auspicabile.

4.4 Pescara città attrattiva

Veniamo ora ai quattro obiettivi strategici*. Nel rendere attrattiva una città un ruolo basilare lo hanno le dotazioni territoriali di cui dispone e la capacità di saperle promuovere e gestire. Le città moderne si distinguono anche per l'attrattività delle loro dotazioni: a Genova si va per visitare l'acquario, a Bilbao per il museo Guggenheim, a Parigi Euro Disney è diventata un'attrazione che richiama visitatori da tutto il mondo al pari della Tour Eiffel.

Per quale motivo si viene a Pescara? La città ha una serie di importanti attrezzature alla scala territoriale: porto, aeroporto, polo giudiziario, stadio, shopping area diffusa, etc., ma sono ancora insufficienti per giustificare l'inserimento della città nei grandi circuiti economici e turistici europei.

La Vision suggerisce di rafforzare le dotazioni territoriali della città con alcune proposte strategiche che vanno nella direzione di conferirle nuova attrattività, e quindi riconoscibilità, che si traduce in maggiore competitività nel panorama europeo.



* Le "aree occasione" sono accese o spente a seconda della loro propensione rispetto ai quattro obiettivi strategici

4.5 Pescara città creativa

L'economia della conoscenza si sta imponendo nelle moderne città occidentali come uno degli indicatori di sviluppo maggiormente efficaci. Pescara ha una tradizione consolidata di manifestazioni culturali e di luoghi dedicati a questo tipo di eventi. A ciò si deve aggiungere il motore di sviluppo territoriale costituito dai centri di ricerca, dall'università, dalle start up industriali, dai poli di innovazione.

In questo senso può essere importante, per la città e per l'intera area metropolitana, il potenziamento della cittadella universitaria (foresteria, mensa, spazi di accoglienza per gli studenti, etc.), con l'interessamento di alcune aree limitrofe, in primo luogo quelle comprese nell'accordo di programma del polo universitario, e poi quelle della caserma dei vigili del fuoco e della ex caserma Cocco, opportunamente rifunzionalizzate a tali scopi. Importanti sarebbero poi almeno altre due attrezzature: un Parco tematico e un Polo culturale di livello territoriale.

PESCARA città CREATIVA

dotazioni esistenti

- musei
- biblioteche
- teatri
- gallerie d'arte
- associazioni culturali
- contenitori polifunzionali
- spazi espositivi

aree occasione

- 1- ex Fea
- 2- Piazza Primo Maggio
- 3- Pineta Nord
- 4- area di risulta ex stazione centrale
- 5- ex cementificio
- 6- area ponte della libertà
- 7- lotto pendolo
- 8- aree industriali (dismesse)
- 9- scalo merci Porta Nuova
- 10- corridoio verde
- 11- PP2 (aree ex Cofa)
- 12- PP7 (aree ex Camplone)
- 13 - Quadrilatero lungofiume

proposte strategiche

- polo direzionale/amministrativo
- cittadella universitaria
- parco tematico
- attrezzatura integrata per lo sport e lo spettacolo
- polo culturale/teatrale e attività creative diffuse
- luoghi di aggregazione
- social housing
- spina dorsale verde
- hub portuale/aeroportuale
- ricettività turistica



4.6 Pescara città inclusiva

Il tema della inclusività è una caratteristica della città di Pescara. Per ragioni geografiche, o per motivazioni storiche o semplicemente per un'attitudine innata dei suoi abitanti "inclusività" significa non solo strutture dedicate all'assistenza sociale, ma anche luoghi di aggregazione, piazze dove persone di varie estrazioni, età ed interessi, possano identificarsi e trascorrere il loro tempo libero.

Le proposte strategiche che riguardano questo obiettivo sono due: il social housing, che non riguarda solo categorie sociali disagiate, ma anche giovani coppie o studenti fuori sede, e i luoghi pubblici di aggregazione, soprattutto in quei quartieri periferici privi di questo tipo di servizi.

PESCARA città INCLUSIVA

dotazioni esistenti

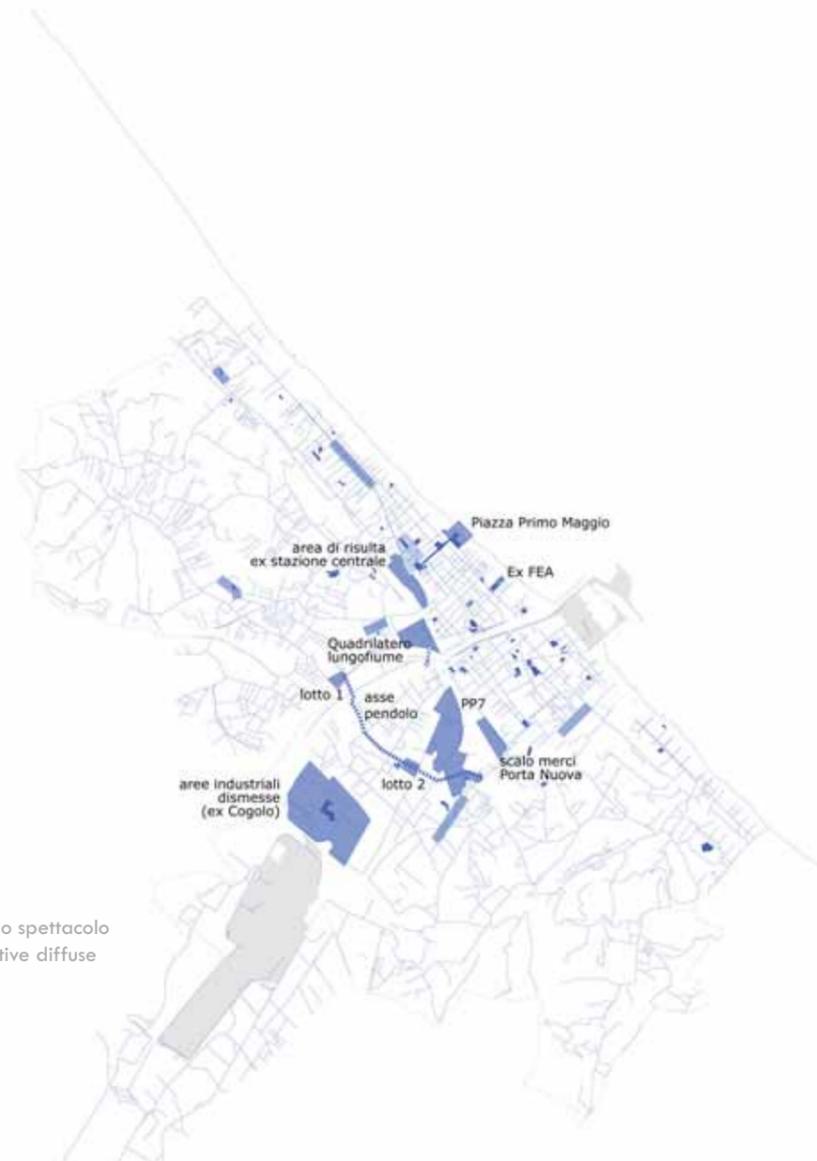
strutture scolastiche
chiese e sale parrocchiali
distretti sanitari
mercati rionali/comunali
centri polifunzionali di quartiere
strutture di accoglienza
centri ricreativi
piazze e spazi pedonali
zone multiethniche

aree occasione

- 1- ex Fea
- 2- Piazza Primo Maggio
- 3- Pineta Nord
- 4- area di risulta ex stazione centrale
- 5- ex cementificio
- 6- area ponte della libertà
- 7- lotto pendolo
- 8- aree industriali (dismesse)
- 9- scalo merci Porta Nuova
- 10- corridoio verde
- 11- PP2 (aree ex cofa)
- 12- PP7 (aree ex camplone)
- 13- Quadrilatero lungofiume

proposte strategiche

polo direzionale/amministrativo
cittadella universitaria
parco tematico
attrezzatura integrata per lo sport e lo spettacolo
polo culturale/teatrale e attività creative diffuse
luoghi di aggregazione
social housing
spina dorsale verde
hub portuale/aeroportuale
ricettività turistica



* Le "aree occasione" sono accese o spente a seconda della loro propensione rispetto ai quattro obiettivi strategici

4.7 Pescara città sportiva

Non c'è dubbio che Pescara sia una città propensa all'attività sportiva, non tanto in termini agonistici quanto di benessere fisico. Il numero di palestre rispetto agli abitanti, le manifestazioni sportive che vengono organizzate dalle tante associazioni, la cura del corpo, etc. Se alla mattina presto o alla sera dopo l'orario lavorativo si passeggia sul lungomare ci si accorge del numero elevatissimo di persone di ogni età che pratica attività sportiva: bici, running, tennis, calcetto, nordic walking, attività veliche o natatorie, etc.

A questa fascia a mare così propensa per le attività legate al benessere fisico, si aggiunge la grande "T" verde costituita dalle piste ciclabili, dalle pinete e dal sistema dei parchi che fanno sì che il wellness assuma i connotati di una caratteristica specifica della città, caratteristica che deve essere assecondata e potenziata.

PESCARA città SPORTIVA

dotazioni esistenti

porto turistico
stadio/palasport
centri polisportivi/circoli velici
strutture balneari
strutture ricettive
parchi comunali
parco fluviale
pineta (nord e sud)
spiaggia attrezzata
piste ciclabili

aree occasione

- 1- ex Fea
- 2- Piazza Primo Maggio
- 3- Pineta Nord
- 4- area di risulta ex stazione centrale
- 5- ex cementificio
- 6- area ponte della libertà
- 7- lotto pendolo
- 8- aree industriali (dismesse)
- 9- area Porta Nuova
- 10- corridoio verde
- 11- PP2 (aree ex cofa)
- 12- PP7 (aree ex camplone)
- 13- Quadrilatero lungofiume

proposte strategiche

polo direzionale/amministrativo
cittadella universitaria
parco tematico
attrezzatura integrata per lo sport e lo spettacolo
polo culturale/teatrale e attività creative diffuse
luoghi di aggregazione
social housing
spina dorsale verde
hub portuale/aeroportuale
ricettività turistica





4.8 Le propensioni strategiche delle aree occasione

Di seguito la tabella riassuntiva delle propensioni strategiche delle 13 “aree occasione” rispetto ai quattro obiettivi individuati dalla Vision e precedentemente descritti.

Dieci di queste aree sono oggetto di approfondimento progettuale nella Summer School.

Da notare infine che alcune proposte strategiche non trovano sede nelle “aree occasione” pre-individuate dal Comune, e devono quindi essere localizzate altrove.

Proposte strategiche	Aree Occasione												
	1 ex Faa	2 Piazza Primo Maggio	3 Pineta Nord	4 area di risulta ex stazione centrale	5 ex cementificio	6 area porte della libertà	7 lotto pendolo	8 aree industriali (zona A - ex cogolo)	9 scalo merci Porta Nuova	10 corridoio verde	11 PP2 (aree ex cofa)	12 PP7 (aree ex campione)	13 quadrilatero lungo fiume
polo direzionale/amministrativo													
cittadella universitaria													
parco tematico													
polo culturale/teatrale e attività creative diffuse													
ricettività turistica													
hub portuale/areoportuale													
luoghi di aggregazione													
social housing													
spina dorsale verde													
attrezzature integrate per lo sport e lo spettacolo													

Idee di città

● Pescara città attrattiva ● Pescara città creativa ● Pescara città inclusiva ● Pescara città sportiva

PRESENTAZIONE PESCARA SUMMER SCHOOL

Lorenzo Pignatti



LA PSS _ PESCARA SUMMER SCHOOL _ E' UNA STRUTTURA DI ALTA FORMAZIONE CON LA QUALE IL DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA DELL'UNIVERSITA' G. d'ANNUNZIO INTENDE RISPONDERE ALLE TRASFORMAZIONI URBANE DELLE CITTA' DELL'ADRIATICO, ATTRAVERSO UN'ESPERIENZA DI PROGETTO E RICERCA CHE COINVOLGE DIRETTAMENTE STUDENTI, LAUREANDI, GIOVANI PROGETTISTI E DOCENTI DI VARIA PROVENIENZA.

L'edizione 2015 della **PESCARA SUMMER SCHOOL** fa parte del Protocollo di Intesa per il supporto scientifico del Dipartimento di Architettura alle decisioni del Comune di Pescara inerenti le strategie di trasformazione urbana della Città, con un programma che ha come riferimento il 2027, data in cui la città di Pescara celebrerà i cento anni dalla sua fondazione.

La **PESCARA SUMMER SCHOOL 2015** vede la partecipazione di studenti del Dipartimento di Architettura di Pescara e di altre Università italiane e straniere, prevalentemente collocate nel bacino Adriatico. La PSS prosegue esperienze di collaborazione tra le Università italiane, slovene, croate, albanesi e greche. Fin dal 2009 è stato infatti siglato un accordo esagonale tra diverse Università adriatiche, accordo che ha portato negli anni all'organizzazione di numerose attività congiunte (programmi di ricerca, workshop, conferenze, tesi di laurea, etc.) nelle città di Pescara, Rijeka, Zagabria, Spalato, Durazzo e Corinto.

Ambito di riferimento

Compito specifico della Pescara SummerSchool è quello di affrontare temi disciplinari di particolare rilevanza, confrontandosi con un ambito geografico vasto e complesso come quello della Macro Regione Adriatica Ionica. Il bacino Adriatico presenta infatti situazioni e contesti che sono paragonabili tra loro, accomunati da storie e narrazioni parallele. Pensare all'Adriatico significa pensare non solo allo spazio dell'acqua, ma soprattutto ad un luogo fisico identitario che accomuna i due lati della costa e mette in relazione regioni, culture, religioni e civiltà diverse. Nell'attuale condizione geo-politica, alcune regioni europee stanno infatti acquisendo maggiore competitività rispetto ad altre in funzione della loro capacità di costituire *brand* territoriali. L'Euro Regione Adriatica Ionica diventa quindi un punto chiave per nuove reti di relazione tra est e ovest, tra nord e sud, tra Europa e Balcani. Una politica "diagonale", come trasversale/diagonale è in realtà l'asse dell'Adriatico che dal cuore dell'Europa si estende fino a latitudini che si trovano più ad oriente di città come Budapest. Questa trasversalità geografica può diventare anche trasversalità culturale e politica, capace di integrare esperienze e saperi che si sono sviluppati su entrambi i lati del bacino adriatico. Un concetto identitario innovativo, transnazionale, che può dare origine ad un nuovo senso di appartenenza in un'Europa in cui sempre più evidente è l'esigenza

di politiche territoriali inclusive. Il mare Adriatico, in questa logica, può tornare a ricoprire quel ruolo di "golfo" che ebbe in passato, un golfo europeo che unisce culture, economie e politiche di sviluppo territoriale sinergiche.

Obiettivi

L'obiettivo prioritario della Pescara Summer School è quello di diventare un laboratorio di ricerca e sperimentazione permanente sui temi della rigenerazione urbana e delle politiche di sviluppo territoriale nelle città che si affacciano sul bacino adriatico. Gli elaborati prodotti all'interno della PSS sono consegnati alle pubbliche amministrazioni di riferimento come supporto scientifico alle decisioni politiche di trasformazione urbana e territoriale. La Pescara Summer School propone ambiti di intervento in aree urbane e peri-urbane di diversa estensione. L'intervento progettuale è quindi multi scalare affrontando problematiche legate al progetto urbano ed architettonico. Consci che non si deve consumare ulteriore suolo naturale ("consumo del suolo zero") ed occorre piuttosto lavorare sul costruito con diverse declinazioni di riuso, sia per quanto riguarda le aree dismesse e sia per gli oggetti in esse contenuti, la PSS si occupa, nei contesti dove va ad operare, di temi relativi alla definizione di strategie di rigenerazione urbana, riqualificazione degli spazi pubblici, valorizzazione del patrimonio costruito e riqualificazione di distretti urbani complessi.

Pescara Summer School 2015

La Pescara Summer School 2015 affronta temi progettuali inerenti la città di Pescara, gli stessi che sono stati evidenziati dalla Amministrazione Comunale all'interno del Protocollo d'Intesa stipulato tra il Comune di Pescara e il Dipartimento di Architettura. In particolare il lavoro è indirizzato verso zone della città che necessitano di rigenerazione urbana, riqualificazione sociale ed economica ed aree in cui la città di Pescara mira a stabilire nuovi rapporti virtuosi con il fiume ed il mare.

La PSS 2015 ha luogo nelle prime due settimane di settembre sia all'interno della nuova sede didattica del Dipartimento di Architettura, sia nello storico complesso dell'Aurum. Sono previsti eventi collaterali, tra cui conferenze di ospiti di prestigio ed iniziative di vario genere che coinvolgono l'intera città.

La Pescara Summer School 2015 è aperta a studenti del Dipartimento di Architettura di Pescara e studenti provenienti da altre Università italiane e straniere. Il lavoro è svolto da gruppi che sono guidati da docenti e tutor del Dipartimento e delle Università invitate. La Summer School offre 8cfu

agli studenti del Dipartimento di Architettura. In particolare essa è concepita per svolgere il corso di Composizione 5 per tutti gli studenti che si laureano nei diversi ambiti disciplinari, oppure per acquisire crediti a scelta del Laboratorio di Tesi di Laurea, purché concordato con il proprio relatore. I crediti sono verbalizzati contestualmente alla fine della Summer School.

Le aree di progetto che sono oggetto della collaborazione scientifica tra il Dipartimento di Architettura ed il Comune di Pescara sono le seguenti e sono evidenziate nell'ALLEGATO A.

1. **Ex-Fea**
2. **Piazza Primo Maggio**
3. **Area ferroviaria di risulta**
4. **Ex-Cementificio**
5. **Area presso ponte della Libertà**
6. **Comparto lotto pendolo**
7. **Area Industriale dismessa (Area ex-Cogolo)**
8. **Aree Industriali dismesse (Lungo il fiume)**
9. **Scalo merci porta Nuova**
10. **Corridoio Verde ed Area Pineta Nord**

Calendario

La Pescara SummerSchool si svolge nelle prime due settimane del mese di Settembre, con orario continuativo ed a tempo pieno, iniziando da martedì 2 Settembre e con una presentazione finale dei lavori che avverrà sabato 12 Settembre. Una mostra finale dei lavori è prevista per sabato 24 Ottobre.

Partecipanti

Risultano iscritti circa 420 studenti del Dipartimento di Architettura di Pescara.

Il Dipartimento di Architettura ha anche invitato studenti e docenti delle seguenti Università

University of Ljubljana (Slovenia) – Faculty of Architecture

University of Zagreb (Croatia) – Faculty of Architecture

University of Split (Croatia) – Faculty of Architecture

BURCH International University, Sarajevo (Bosnia and Herzegovina) – Department of Architecture

Polytechnic University of Tirana (Albania), Faculty of Architecture and Urban Planning (FAUP)

Polis University, Tirana (Albania), Faculty of Architecture and Design

University of Patras (Greece) – Faculty of Architecture



Organizzazione generale

Ci saranno 10 gruppi di lavoro, uno per ciascuna area. Ciascun gruppo avrà circa 40 studenti italiani ed alcuni stranieri, seguiti da un docente di composizione ed un tutor didattico, affiancati da docenti di altri Settori Scientifici del Dipartimento. Gli studenti costituiranno dei sotto-gruppi di 4/5 persone.

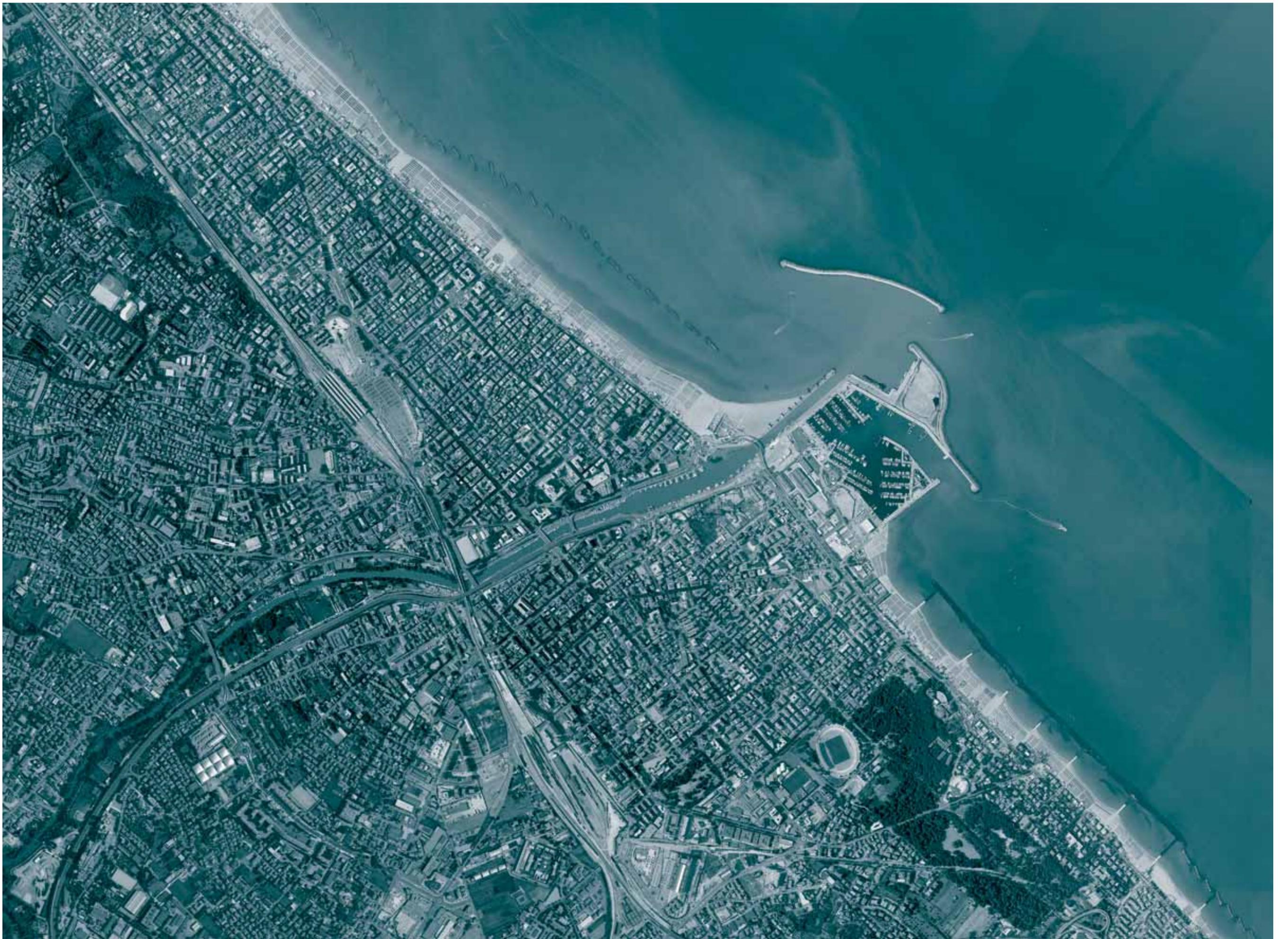
Gli spazi didattici dedicati alla Summer School sono i 4 laboratori a piano terra e le 6 aule del nuovo edificio. I lavori finali verranno presentati in tre tavole A1 verticali a formare un pannello finale di dimensioni di base cm. 59,6 ed altezza cm. 252,0. Il primo A1 avrà una planimetria generale ed una sintesi di tutto il lavoro e gli altri due pannelli (sempre in verticale) conterranno altri elaborati.

Una presentazione finale dei lavori è fissata per sabato 12 Settembre nei vari laboratori.

Una mostra pubblica dei lavori è fissata per sabato 24 Ottobre 2015 presso la Sala D'Annunzio all'AURUM.

Alcuni locali convenzionati, situati tra viale Pindar (Kitsch bar, AGORÀ café, Hello Pizza) e piazza accademia (L'accademia del gusto) offriranno una formula menù "Summer School".

Il gruppo WOO_mezzo metro quadrato si affiancherà nell'organizzazione generale e nella gestione di alcuni eventi.



PESCARA

1850



1890



1960



IGM 1954





G. D'Annunzio

"Erano i giorni primi di giugno: sorgeva l'estate dalla primavera, come da un campo d'erbe un àloe. Tra il mare e il fiume tutto il paese di Pescara godeva nella ventilazione salina e nel refrigerio fluviale, come distendendo le braccia verso quei naturali confini d'acqua amara e d'acqua dolce."

(Le Novelle della Pescara, 1902)



Guido Piovene

"La città nuova sulla costa a settentrione della vecchia, oltre il ponte sulla Pescara, sorse da una colonia di ferrovieri quando nacque la ferrovia; che notiamolo di passaggio, avendo generato la città moderna, ne diviene la croce, perchè la taglia in tutta la sua lunghezza. Si pensa alle città del Far West, che sono appunto attraversate dal treno. Ma anche nell'insieme Pescara è una città americana in Italia, col piccolo nucleo indigeno che in un angolo sopravvive. Si è sviluppata lungo il mare; continua a crescere; manca d'un vero centro, quel centro intorno al quale ruotano le città italiane."

(Viaggio in Italia, 1957)



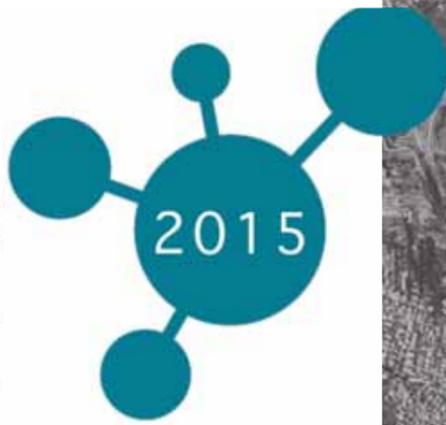
Agostino Renna

"Il ruolo di Pescara rende singolare l'intero territorio...la forma complessiva urbana appare così singolare...Si potrebbe discutere della razionalità di questo assetto, estraendone un modello di riferimento, di alcuni evidenti scompensi che mostra. Il luogo e il senso di Pescara sono inseparabili dalla valle del fiume omonimo. Larga all'incirca tre chilometri, è il luogo per eccellenza delle industrie, dei campi fertili, dei grandi collegamenti."

(L'illusione e i cristalli, 1980)



PS school



AREE DI PROGETTO

1. Area ex-Fea
2. Piazza Primo Maggio
3. Area ferroviaria di risulta
4. Ex-Cementificio
5. Area presso ponte della Libertà
6. Comparto lotto pendolo
7. Area Industriale dismessa (Area ex-Cogolo)
8. Aree Industriali dismesse (Lungo il fiume)
9. Scalo merci Porta Nuova
10. Corridoio Verde- Area Pineta Nord



LABORATORI

I gruppi di lavoro corrispondono alle 10 aree di studio concordate tra Dipartimento e Comune di Pescara.

LAB 1 | Ex Fea

Alberto Ulisse, Sebastiano Carbonara, Pepetto Di Bucchianico, Donatella Radogna, Clara Verazzo, Giuseppe Brando.

con: Paola Branciaroli, Luca Galella, Jessica Lagatta, Lorenzo Massimiano, Alessandro Primavera, Manuela Romano, Tommaso Sciuolo.

LAB 2 | Piazza Primo Maggio

Francesco Garofalo, Gianfranco De Matteis, Matteo Di Venosa, Raffaele Giannantonio, Adele Fiadino.

con: Matteo Cascini, Nicola Di Biase.

LAB 3 | Area ferroviaria di risulta

Federico Bilò e Paolo Fusero.

con: Alessandra Bucci e Simone Di Criscio, Lorenzo Massimiano.

LAB 4 | Ex Cementificio

Carlo Pozzi e Valter Fabietti.

con: Valentina Profeta e Giovanni Rasetti.

LAB 5 | Area Ponte Libertà

Filippo Raimondo, Michele Di Sivo.

con: Emanuela Brai, Cristiana Cellucci, Gioia Di Marzio ed Ester Zazzero.

LAB 6 | Comparto lotto pendolo

Domenico Potenza, Filippo Angelucci, Matteo Di Venosa e Pasquale Tunzi

Con: Gloria Bazzoni, Giulio Girasante, Serena Marino, Valeria Marzano, Matteo Mazzamurro.

LAB 7 | Area Industriale dismessa (Ex Cogolo)

Lorenzo Pignatti, Filippo Angelucci, Massimo Di Nicolantonio, Lucio Zazzara.

con: Tonino Bucciarelli, Cristiana Cellucci, Fabrizio de Francesco, Federico di Lallo, Hanan Elfraites, Camillo Frattari, Stefania Gruosso, Francesca Guerrucci, Giacomo Sigillo, Giustino Vallese.

LAB 8 | Aree Industriali dismesse (lungo fiume)

Paola Misino e Massimo Angrilli.

con: Michele Manigrasso, Christian Assogna, Riccardo Berghella, Mattia Scarinci, Massimiliano Matricardi.

LAB 9 | Scalo merci Porta Nuova

Susanna Ferrini, Massimo Angrilli e Alberto Viskovic'

con: Matteo Amicarella, Serena Nicla Cappa, Laura Crognale, Giovanna De Simone, Giorgia Di Cintio, Elita D'Onghia, Annarita Tartaglia, Valeria Sansoni.

LAB 10 | Corridoio Verde e Pineta Nord

Enzo Calabrese e Roberto Mascarucci, Piero Rovigatti

con: Jessica Antonini, Giuseppe Beatrice, Daniela Bisceglia, Emiliana Caruso, Aldo Cilli, Gianni De Benedittis, Livia Di Censo, Francesca Garzarelli, Donato Piccoli, Luisa Volpi.

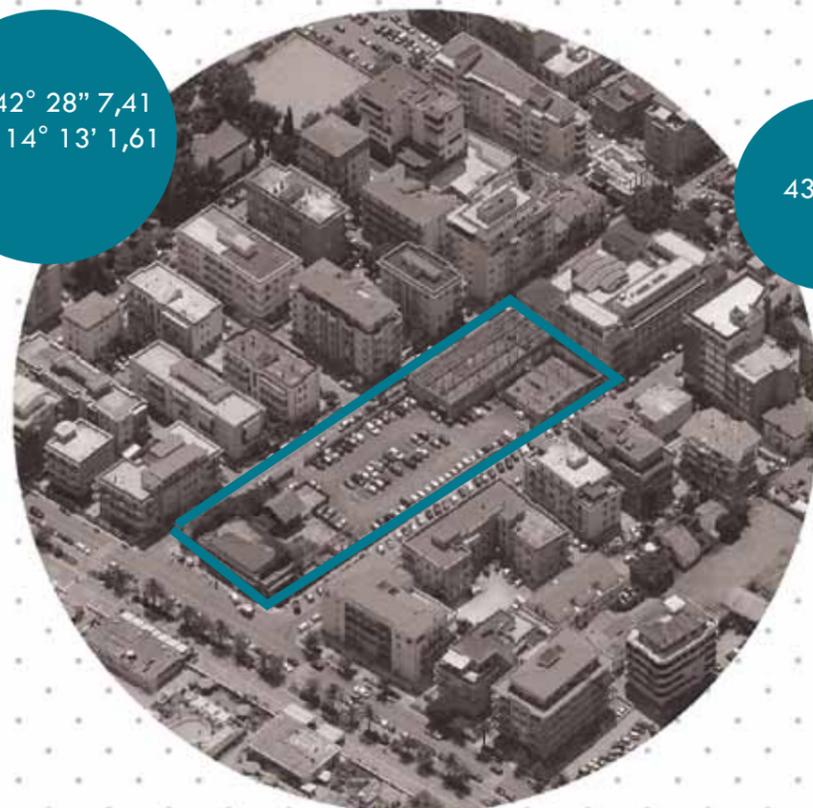
LAB 1

Ex-Fea

Docenti: Alberto Ulisse, Sebastiano Carbonara, Pepetto Di Bucchianico, Donatella Radogna, Clara Verazzo, Giuseppe Brando.

Tutors: Paola Branciaroli, Luca Galella, Jessica Lagatta, Lorenzo Massimiano, Alessandro Primavera, Manuela Romano, Tommaso Sciuolo.

Lat 42° 28' 7,41
Long 14° 13' 1,61



4350 mq

L'area "Ex FEA", estesa su una superficie complessiva di 4.350 mq, interamente ancora delimitata dall'originario muro di recinzione in laterizio, si colloca in corrispondenza della sezione centro meridionale del Lungomare Matteotti, tratto della passeggiata litoranea cittadina compreso tra la centrale Piazza Primo Maggio e il lungofiume nord, su cui prospetta con il suo fronte corto edificato. Essa si presenta come una superficie regolare, di forma rettangolare, con asse longitudinale maggiore lungo circa mt 120, normale al percorso della riviera, e dimensione trasversale (minore) di circa soli mt. 40. Nella porzione direttamente affacciata su un piccolo slargo (inutilizzato) che interrompe la continuità dell'allineamento delle fabbriche prospettanti sulla strada litoranea, è un edificio in laterizio, alto due piani, coperto con tetto a falde. Si tratta di un manufatto non caratterizzato da particolari valori formali ma, tuttavia, dotato di interesse storico testimoniale, sebbene ormai gravemente ammalorato. E' il fabbricato della vecchia stazione, presso il quale sono gli spazi originariamente adibiti a biglietteria, sala d'attesa, rimessa ed officina dei mezzi (piano terra) ed uffici (piano primo). La porzione retrostante rispetto a detto fabbricato, avente dimensioni pressoché regolari (in pianta di mt. 40 x 80), a meno di uno spigolo determinato dalla sagoma di un fabbricato accessorio (già rimessa), è utilizzata, da anni, come area di sosta a pagamento.

Contesto urbano | senso del luogo

Il complesso, edificato sul finire degli anni '20 (inaugurato nel 1929), rappresenta quanto si è conservato del vecchio capolinea urbano (Stazione di Testa "Porto") del servizio ferroviario elettrico a scartamento ridotto delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi, Pescara – Penne, attivo sino al 1955. Fino alla metà degli anni '80 è stato utilizzato quale deposito/rimessa dei mezzi (autobus) del servizio urbano di trasporto, in comodato d'uso al gestore del TPL, la GTM. L'area può ritenersi, a buon conto, come significativamente "centrale" e, perciò, strategica rispetto al tessuto urbano più denso della città, posta, com'è, a circa 650 metri a sud di Piazza Primo Maggio e 350 metri a nord della golena settentrionale del Porto Canale, nei pressi della rampa nord del Ponte del Mare e non lontano dall'area della "Madonnina", ormai stabilmente utilizzata come arena per manifestazioni estive, sulla spiaggia. Non distante da essa, verso sud, è il Parco Urbano di Villa De Riseis. La sua più che trentennale condizione di degrado, rappresenta, come fu sapientemente intuito ed evidenziato dalla scelta di collocare in essa una delle prime e più riuscite edizioni della rassegna d'arte Fuori Uso, un notevole problema irrisolto per la città. Molte, in questi anni, senza esiti concreti, sono state le proposte di riutilizzo della stessa. Tra esse, le più dibattute, sono state le proposte di destinarla ad auditorium cittadino, a struttura teatrale o a spazio espositivo permanente.

vecchio capolinea urbano

area "centrale"

deposito- rimessa autobus

condizione di degrado

area controversa





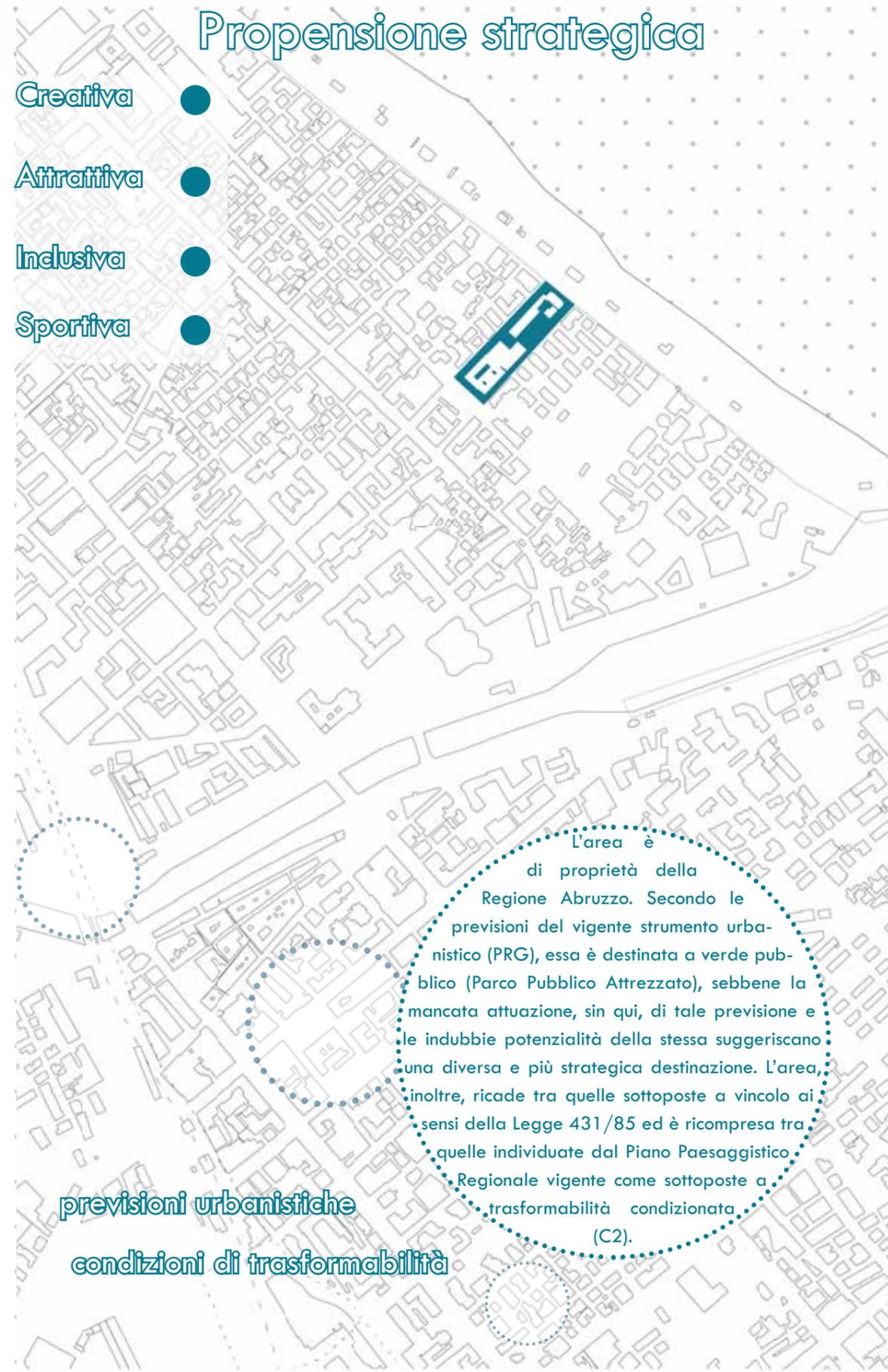
Propensione strategica

Creativa ●

Attrattiva ●

Inclusiva ●

Sportiva ●



previsioni urbanistiche

condizioni di trasformabilità

L'area è di proprietà della Regione Abruzzo. Secondo le previsioni del vigente strumento urbanistico (PRG), essa è destinata a verde pubblico (Parco Pubblico Attrezzato), sebbene la mancata attuazione, sin qui, di tale previsione e le indubbie potenzialità della stessa suggeriscano una diversa e più strategica destinazione. L'area, inoltre, ricade tra quelle sottoposte a vincolo ai sensi della Legge 431/85 ed è ricompresa tra quelle individuate dal Piano Paesaggistico Regionale vigente come sottoposte a trasformabilità condizionata (C2).

LAB 2

Piazza Primo Maggio

Docenti: Francesco Garofalo, Gianfranco De Matteis, Matteo Di Venosa, Raffaele Giannantonio, Adele Fiadino
Tutors: Matteo Cascini, Nicola Di Biase.

Lat 42° 28' 24,12"
Long 14° 12' 40,01"



13018 mq

L'area di Piazza Primo Maggio si estende su una superficie di ben 13.020 mq, nel cuore della città, all'intersezione tra il lungomare nord e l'asse viario centrale di Corso Umberto e Piazza della Rinascita, nei pressi di uno dei più frequentati tratti di spiaggia, dov'è la fontana monumentale di P. Cascella. Si presenta come una superficie piuttosto regolare, assimilabile ad un trapezio allungato, con base maggiore verso sud, lunga circa 70 mt. e base minore, a settentrione, lunga non più di 50 mt.. L'asse maggiore, parallelo al lungomare, misura, invece, poco meno di 220 mt. di lunghezza. L'intera Piazza può essere tripartita nei seguenti spazi, tra essi diversamente concepiti ed utilizzati. La parte a nord dell'asse viario Corso Umberto – Mare, avente superficie di circa 5.000mq, sulla quale prospettano popolosi condomini di pregio e la nuova chiesa di San Pietro, è adibita ad area di sosta regolamentata a pagamento, malamente alberata. La porzione centrale coincide con il sedime stradale della prosecuzione di Corso Umberto verso il mare e si presenta come un piccolo loop stradale che immette nella circostante viabilità di quartiere, oltre che nella predetta area di sosta, a nord. L'area più a sud, per una estensione di circa 7.000 mq, invece, interamente pedonalizzata, è caratterizzata dalla presenza di un giardino pubblico che, anche per la sua modesta dotazione di verde ed arredo pubblico, solo in parte, è vissuta come vera e propria "villa comunale". Su quest'ultima, affacciano sia l'edificio liberty di un noto albergo cittadino di lusso, sia la moderna costruzione che, da oltre un decennio, ospita il Museo di Arte Moderna "Vittoria Colonna", già prima sede storica della Università D'Annunzio tra la fine degli anni '60 ed i primi anni '70.

Contesto urbano | senso del luogo

Piazza Primo Maggio, storicamente, con la vicina Piazza Salotto (della Rinascita), di cui può considerarsi una vera e propria estensione verso il litorale, costituisce una delle aree più rappresentative della identità urbana di Pescara e dell'intero circondario, quale rilevante luogo di socialità ed aggregazione. Ciò, in particolare, nel primo dopoguerra (quando al posto dell'attuale parcheggio era, prima di essere demolito, il bel Teatro liberty "Pomponi", utilizzato come sala da ballo e cabaret) e tra gli anni '60 e '90, quando l'intero complesso delle due, predette, piazze, complice la presenza di noti e frequentati locali, rafforzava la centralità di Piazza Salotto, da sempre considerata e vissuta quale naturale agorà della città. Di recente, la valenza di spazio identitario urbano di quest'area si è notevolmente affievolita a fronte del maggiore appeal acquisito, specie per le nuove generazioni, da altri luoghi urbani quali l'intero ambito di Pescara Vecchia o, più di recente, lo spazio della "movida notturna", identificabile con il non lontano quartiere centrale prossimo al mercato coperto di Via C. Battisti. L'assenza di una identità forte (definita) di questo spazio è funzione, sicuramente, oltre che della odierna modesta attrattività di spazi di animazione della vita sociale/aggregativa, anche della impropria promiscuità di usi che caratterizza i predetti sub ambiti in cui è tripartibile questo spazio. A scapito del toponimo, infatti, questo luogo, oggi, non è considerabile come una vera e propria piazza. E' necessario, in tal senso, dunque, un ripensamento complessivo dei suoi usi appropriati, prima di ogni tentativo di riconfigurazione formale degli spazi fisici, che non può limitarsi a concepire la pur necessaria ed utile, eventuale, destinazione a parcheggio del suo sottosuolo, più volte paventata ne identificarsi con una mera progettazione architettonica dei luoghi secondo le classiche categorie di correnti interventi di "arredo urbano".

area centrale

spazio identitario urbano

luogo di socialità

impropria promiscuità di usi

area da ripensare





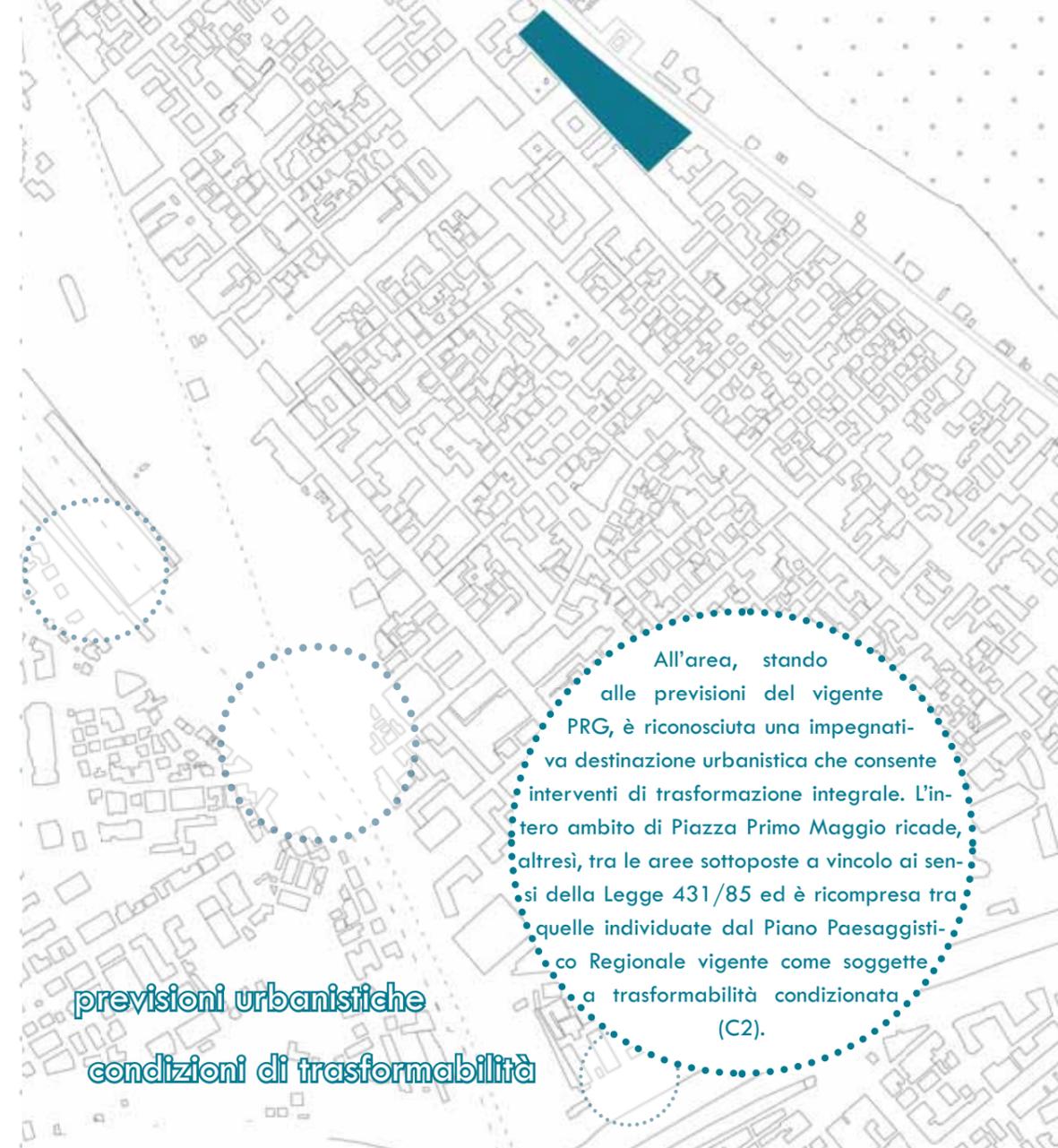
Propensione strategica

Creativa ○

Attrattiva ○

Inclusiva ●

Sportiva ●



previsioni urbanistiche
condizioni di trasformabilità

All'area, stando alle previsioni del vigente PRG, è riconosciuta una impegnativa destinazione urbanistica che consente interventi di trasformazione integrale. L'intero ambito di Piazza Primo Maggio ricade, altresì, tra le aree sottoposte a vincolo ai sensi della Legge 431/85 ed è ricompresa tra quelle individuate dal Piano Paesaggistico Regionale vigente come soggette a trasformabilità condizionata (C2).

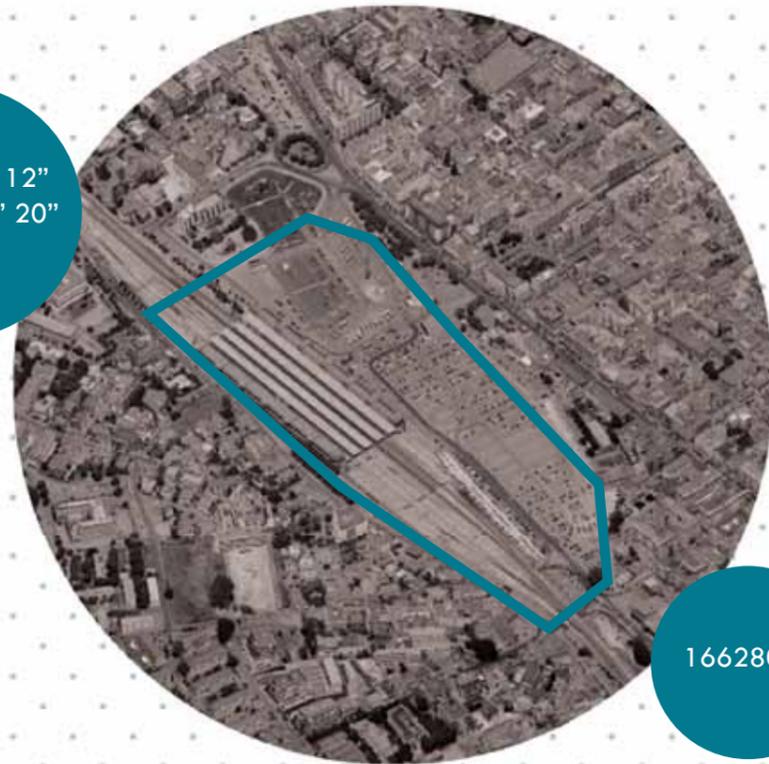
LAB 3

Area ferroviaria di risulta

Docenti: Federico Bilò, Matteo di Venosa

Tutors: Alessandra Bucci, Simone Di Criscio, Lorenzo Massimiano.

Lat 42° 28' 12"
Long 14° 12' 20"



166280 mq

L'area, coincide con gli spazi di risulta degli impianti del vecchio scalo ferroviario dismesso di Pescara Centrale ed è organica al vero e proprio centro cittadino (centro commerciale naturale e ZTL definita dagli assi urbani principali di Corso Umberto, Corso Vittorio Emanuele, Viale Muzii, Via Ravenna – Via Genova e dal lungomare). Si tratta di un vuoto urbano, di enormi dimensioni, esteso su oltre 16,6 ettari di superficie. Sull'area, nel suo complesso, si rinvengono, oggi, solo alcuni edifici. Il più importante è il corpo centrale della vecchia stazione, nel quale è ospitato L'icra Network (International Center for Relativistic Astrophysics, consorzio internazionale che promuove le attività di ricerca nel campo dell'astrofisica), presso il quale sono, ancora, i silos in muratura e metallo a servizio della vecchia stazione. Nella porzione più a nord è il complesso edilizio del Ferrhotel, mai utilizzato. Questo vuoto urbano è, prevalentemente, da anni, utilizzato come enorme area a parcheggio. La parte più estesa, a sud, è riservata alla sosta dei mezzi privati. Le porzione centrale e settentrionale, invece, sono destinate sia a capolinea dei mezzi di trasporto pubblico urbano sia quale Terminal delle linee di servizio extraurbano o delle autolinee con destinazioni nazionali ed internazionali. Si rinvengono, a fianco di queste due ultime, piccoli spazi e volumi destinati a funzioni accessorie (biglietteria, servizi, ristoro). Su Corso Vittorio Emanuele, inoltre, prospetta una piccola area a verde pubblico. Nella parte più a sud, presso la nuova stazione ed il rilevato ferroviario, invece, sono presenti gli spazi destinati alla stazione cittadina dei taxi e un'area attrezzata a mercato per ambulanti.

Contesto urbano | senso del luogo

Non vi è dubbio che questo enorme vuoto urbano rappresenti un luogo unico e strategico per l'intero assetto futuro della città ed anche il più rilevante nodo irrisolto della sua storia recente. Un insuccesso, sin qui, per l'intera città, la quale, per darsi una complessiva prospettiva di rilancio ed una nuova stessa identità, in ogni caso, non può che ripartire da rifunzionalizzazione e riconfigurazione spaziale di quello che oggi è poco più di un enorme lastrico a parcheggio privo di ogni traccia di verde, oltre che di qualità. Non si contano più le tante proposte che negli anni hanno cercato di individuare una ottimale verosimile destinazione delle diverse porzioni in cui essa è scomponibile (parco urbano, parco con parcheggio sotterraneo, area verde con attrezzature di rilievo territoriali quali teatro e auditorium, terminal bus, per rimanere a quelle più significative). Innumerevoli sono stati pure gli svariati esercizi progettuali prodotti, sia in ambito accademico che da professionisti di chiara fama, al fine di fornire una interpretazione originale di questo spazio. Quel che è certo, come ha chiaramente dimostrato anche l'ultima vicenda legata al bando comunale per il progetto di riqualificazione urbana di queste aree (2008), è che un progetto complessivo che voglia dirsi autenticamente strategico dovrà, d'ora in poi, oltre che connotarsi come processo autenticamente partecipato dalla cittadinanza, soprattutto, caratterizzato da requisiti di concretezza. Ciò attraverso una impostazione progettuale molto chiara, che attribuisca il giusto peso a valutazioni preventive di fattibilità urbanistica, ambientale, sociale ed economico-finanziaria.

vuoto urbano

luogo strategico

assenza di aree verdi

enorme distesa di parcheggi

area da riconfigurare





Propensione strategica

Creativa ●

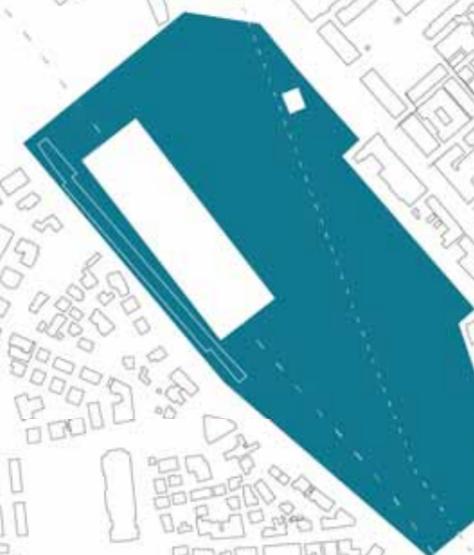
Attrattiva ●

Inclusiva ●

Sportiva ●

previsioni urbanistiche

condizioni di trasformabilità



L'intero ambito non risulta sottoposto a vincoli o restrizioni particolari derivanti da specifiche norme di settore. La stessa, infatti, nella sua quasi totalità, è destinata, come da PRG, a trasformazione integrale, perciò sottoponibile, come, in effetti, è accaduto di recente, a progettazione urbanistica particolareggiata. Deve notarsi, però, che solo con riferimento all'area degli immobili del Ferrhotel, la previsione del PRG è quella di attrezzature e servizi di pubblico interesse. Deve notarsi, inoltre, che in corrispondenza della porzione centrale, lungo quello che era il tracciato ferroviario dismesso, l'area è interessata dalla previsione di realizzazione del corridoio verde – linea filoviaria (linea del trasporto pubblico urbano ecologico).

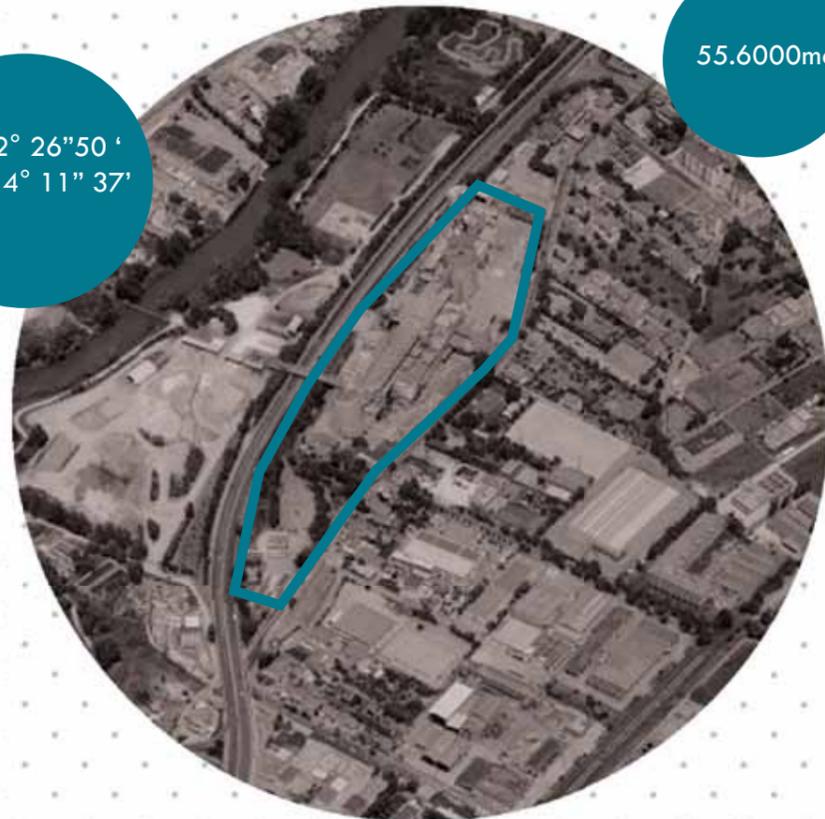
LAB 4

Ex-Cementificio

Docenti: Carlo Pozzi e Walter Fabietti.
Tutors: Giovanni Rasetti, Valentina Profeta

Lat 42° 26" 50 '
Long 14° 11" 37'

55.6000mq



L'area, in parte, ancora di proprietà privata, si colloca nella porzione più occidentale del territorio comunale, a ridosso del tracciato della strada extraurbana di grande comunicazione nota come tratto urbano dell'Asse Attrezzato (Raccordo tra Porto di Pescara e Circonvallazione in variante alla SS 16). Essa, considerando sia il sito su cui è l'edificio adibito a cementificio, sia la contigua area ad essa asservita, nella quale sono le cave di inerti, presso la sponda sud del Fiume Pescara, presenta una ragguardevole estensione. La sola area di sedime del fabbricato del cementificio, invece, di forma pressochè assimilabile ad un rettangolo stretto (non più profondo di 80 mt. In media) e lungo (oltre 250 metri), è estesa per circa 20.000 mq. Il sito produttivo, caratterizzato da un manufatto di enormi dimensioni (volume ed altezze) e dalla presenza di importanti impianti meccanici ed altoforni, è avviato alla definitiva dismissione, anche per ragioni di mercato, oltre che per una ormai manifesta e certificata incompatibilità (si rinvengono, ormai, atti del Consiglio Comunale e di altri enti locali e servizi a tutela della sanità pubblica) dell'attività produttiva con la prevalente destinazione residenziale del tessuto urbano circostante. Per quanto, ad oggi, esso sia ancora in attività ma con ritmi e capacità produttive ridotte a circa un decimo del potenziale. Il sito del cementificio comprende anche una passerella che scavalca l'asse attrezzato, sostenendo il nastro trasportatore coperto nel quale transitano gli inerti di alimentazione dell'impianto.

Contesto urbano | senso del luogo

L'area del cementificio rappresenta un nodo complesso rilevante dell'intero quadrante occidentale del territorio comunale, ponendo problemi notevoli, in termini di impatto ambientale (soprattutto per la ricaduta delle polveri), oltre che visivo, su un circondario molto ampio coincidente anche con le frazioni Villa Raspa e Santa Teresa di Spoltore. E' indubbio che il contesto circostante all'impianto sia segnato, verso nord ovest, dalla presenza del corridoio infrastrutturale dell'asse attrezzato (presso il cementificio sono due importanti svincoli di questo asse che lo collegano alla viabilità urbana) e dal corridoio ecologico del Fiume Pescara. Verso sud, sud est, invece, il cementificio svetta, "opprimendolo" sul tessuto promiscuo residenziale e produttivo, di scarsa qualità urbana, del quartiere di Madonna o Villa del Fuoco. A breve distanza, nei pressi dell'area golendale è l'edificio dell'ex inceneritore, di recente riqualificato e trasformato in Parco della Musica. La opportuna valutazione di questi elementi di contesto, sia quelli problematici legati alla particolare condizione urbana e sociale del quartiere di cui è parte essenziale, sia quelli collegabili alla presenza di spunti interessanti, come, ad esempio, la progettualità connessa all'ipotesi di realizzazione del parco fluviale urbano del Pescara, rappresentano un essenziale passaggio metodologico per qualsivoglia tentativo riuscito di ri-progettazione dell'area e, soprattutto, per una oculata e verosimile individuazione di nuove funzioni urbane (appropriate) e concretamente sostenibili, anche da un punto di vista socio economico, collocabili nell'area.

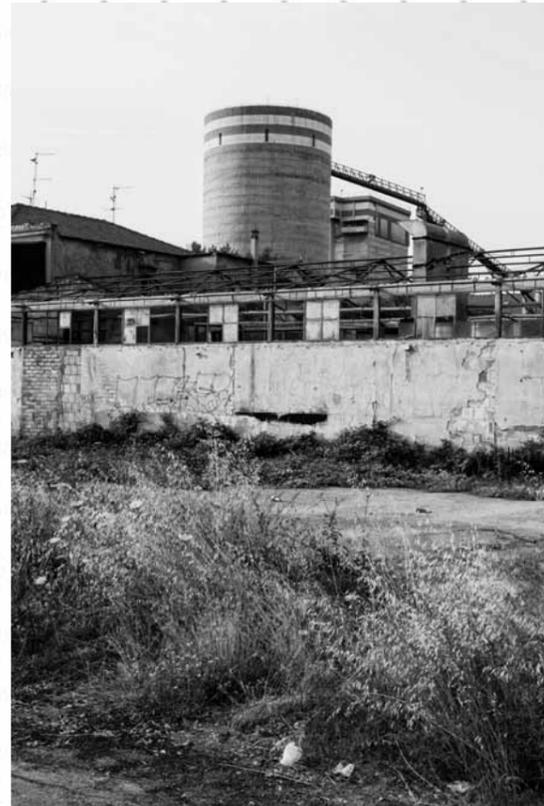
impatto ambientale

impatto visivo

definitiva dismissione

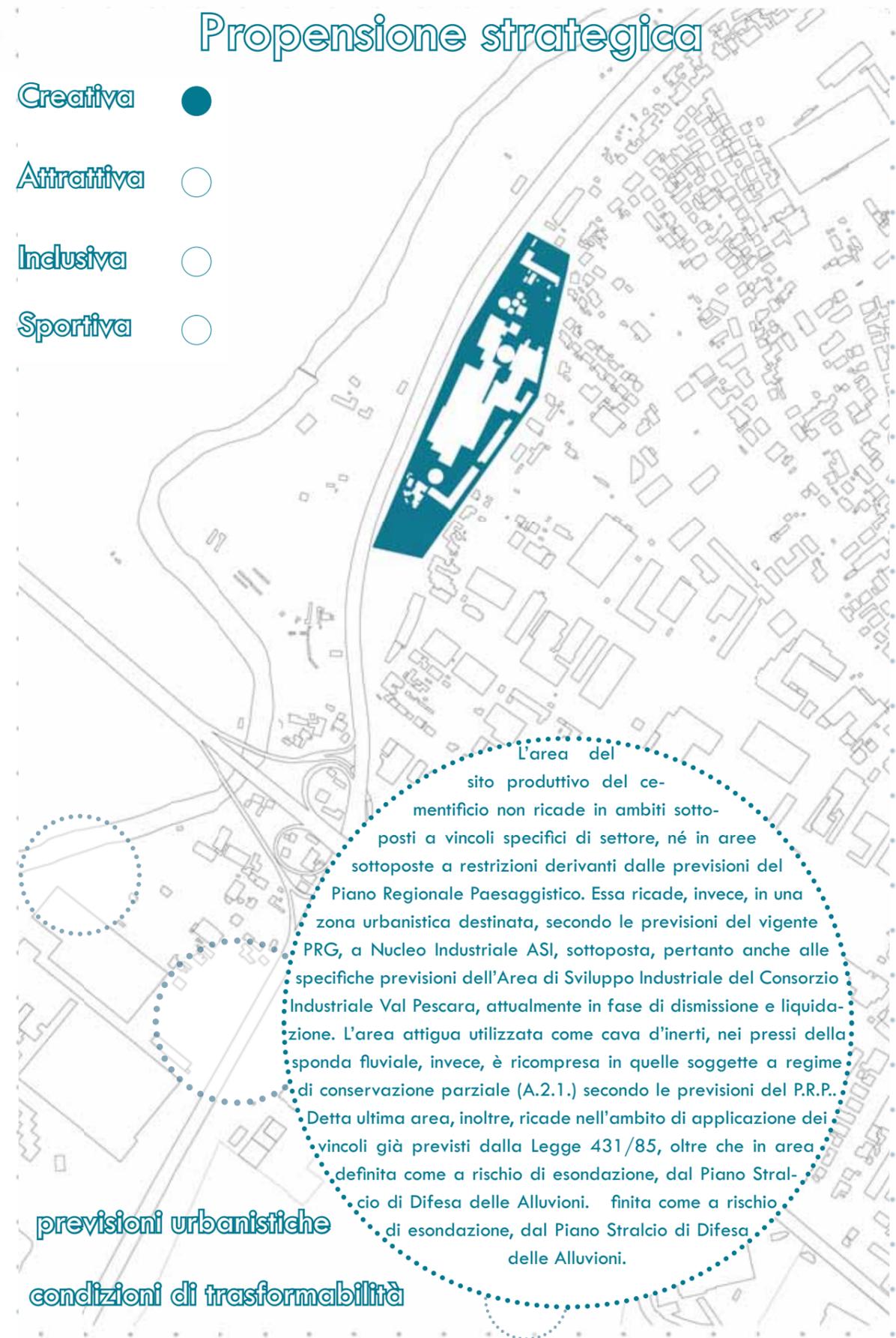
nodo complesso





Propensione strategica

- Creativa ●
- Attrattiva ○
- Inclusiva ○
- Sportiva ○



L'area del sito produttivo del cementificio non ricade in ambiti sottoposti a vincoli specifici di settore, né in aree sottoposte a restrizioni derivanti dalle previsioni del Piano Regionale Paesaggistico. Essa ricade, invece, in una zona urbanistica destinata, secondo le previsioni del vigente PRG, a Nucleo Industriale ASI, sottoposta, pertanto anche alle specifiche previsioni dell'Area di Sviluppo Industriale del Consorzio Industriale Val Pescara, attualmente in fase di dismissione e liquidazione. L'area attigua utilizzata come cava d'inerti, nei pressi della sponda fluviale, invece, è ricompresa in quelle soggette a regime di conservazione parziale (A.2.1.) secondo le previsioni del P.R.P. Detta ultima area, inoltre, ricade nell'ambito di applicazione dei vincoli già previsti dalla Legge 431/85, oltre che in area definita come a rischio di esondazione, dal Piano Stralcio di Difesa delle Alluvioni. finita come a rischio di esondazione, dal Piano Stralcio di Difesa delle Alluvioni.

previsioni urbanistiche
condizioni di trasformabilità

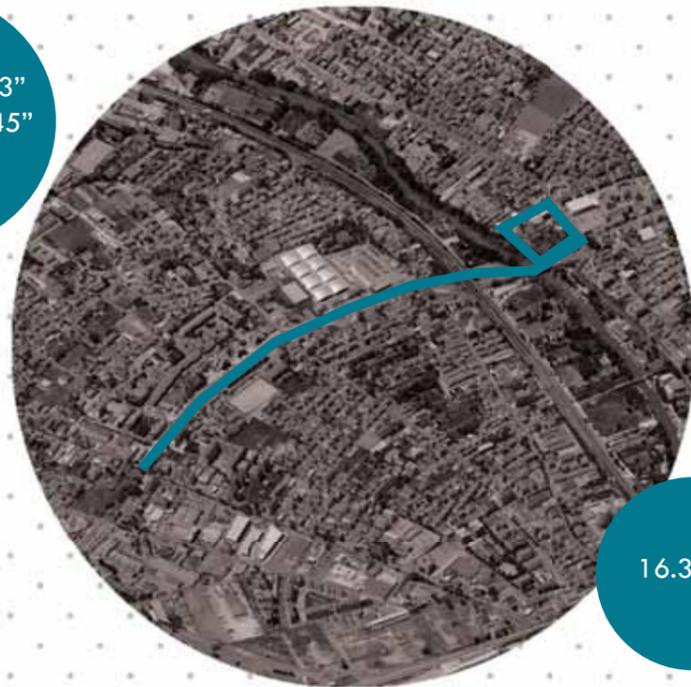
LAB 5

Ponte delle libertà

Docenti: Filippo Raimondo, Michele Di Sivo.

Tutors: Emanuela Brai, Cristiana Cellucci, Gioia Di Marzio, Ester Zazzero.

Lat 42° 27' 33"
Long 14° 11' 45"



16.300mq

L'area di che trattasi, planimetricamente assimilabile ad un trapezio di forma compatta, è estesa per circa 16.300 mq. Essa, direttamente accessibile dalla Via del Circuito (o strada della "Pescarina", della Bonifica Nord), si colloca nel quartiere di Villa Fabio – Via del Circuito e risulta confinante con il territorio comunale di Spoltore (Frazione Villa Raspa), posta com'è, a ridosso della sponda nord del Fiume Pescara, in area golenale. Essa, inoltre, risulta adiacente al Ponte della Libertà, il quale pone in comunicazione proprio il tratto terminale urbano della SR 602 con la sponda sud, la Via Aterno e, soprattutto, con i popolosi quartieri sud occidentali della città, attraverso il cosiddetto "Asse Pendolo". L'area, attualmente, si presenta come, per lo più, libera da edificazioni sebbene nella porzione nord, a più diretto contatto con la Via del Circuito, si rinvengano alcuni fabbricati, consistenti in volumetrie residenziali e piccoli locali commerciali ed artigianali, ormai dismessi. Nella porzione verso nord est, ovvero sul lato corto che prospetta sulla rotonda che immette sul Ponte della Libertà, è presente una superficie pavimentata e già utilizzata a parcheggio privato. Da poco tempo, in corrispondenza di tale area, è stato aperto al traffico lo svincolo che costituisce il sistema di raccordo diretto tra il Ponte della Libertà e la viabilità urbana di quartiere, e il tratto urbano del raccordo autostradale Chieti – Pescara (Asse attrezzato). Non lontano, inoltre, verso il centro città sono stati avviati i lavori di realizzazione del nuovo Ponte strallato che collegherà l'asse viario urbano di Via Ferrari – Via Gran Sasso (sulla sponda nord) con Piazza F. Delli Castelli (polo residenziale e direzionale delle Torri Camuzzi) ed il quartiere Aterno – Tiburtina (sulla sponda sud del Fiume Pescara).

Contesto urbano | senso del luogo

Il contesto urbano nel quale si rinviene quest'area è particolarmente segnato dagli effetti di una convulsa e disarmonica crescita urbana non adeguatamente pianificata e gestita nei decenni passati e che si traduce, tra l'altro, nella insufficiente dotazione infrastrutturale (viabilità locale inadeguata a smaltire gli ingenti volumi di traffico ed a servire i comparti più densamente abitati), aggravata dalla presenza di una promiscuità di funzioni che, di per se, non sarebbe un fatto negativo se tale mixité potesse realizzarsi in un ambito urbano servito da adeguati assi viari di distribuzione dei traffici, di adeguata funzionalità. Asse che, di certo, non è identificabile con la stretta sezione attuale di Via del Circuito. La recente apertura del nuovo svincolo sull'asse attrezzato a servizio dell'intera periferia ovest della città ed i previsti interventi di completamento, verso sud del cosiddetto asse pendolo, unitamente alla realizzazione (in corso) del vicino asse stradale nord – sud tra Via Gran Sasso e Via Aterno, potrebbero costituire delle premesse per una fluidificazione del carico veicolare nell'area. Ma il livello di interconnessione tra la viabilità di rilievo territoriale e quella locale, dovrebbe fondarsi soprattutto, pure in assenza di una previsione di vero e proprio "corridoio verde di trasporto pubblico", su un più efficiente interfaccia tra mezzo privato e sistema di trasporto pubblico urbano (ecologico) riorganizzabile più adeguatamente anche, proprio, a partire dalla possibilità (prevista dal piano) di destinare l'area in oggetto a parcheggio di scambio o a funzioni ad essa asservite o assimilabili.

impropria promiscuità di usi

disarmonica crescita urbana

area libera da edificazioni

insufficiente dotazione infrastrutturale





Propensione strategica

Creativa ○

Attrattiva ○

Inclusiva ●

Sportiva ○

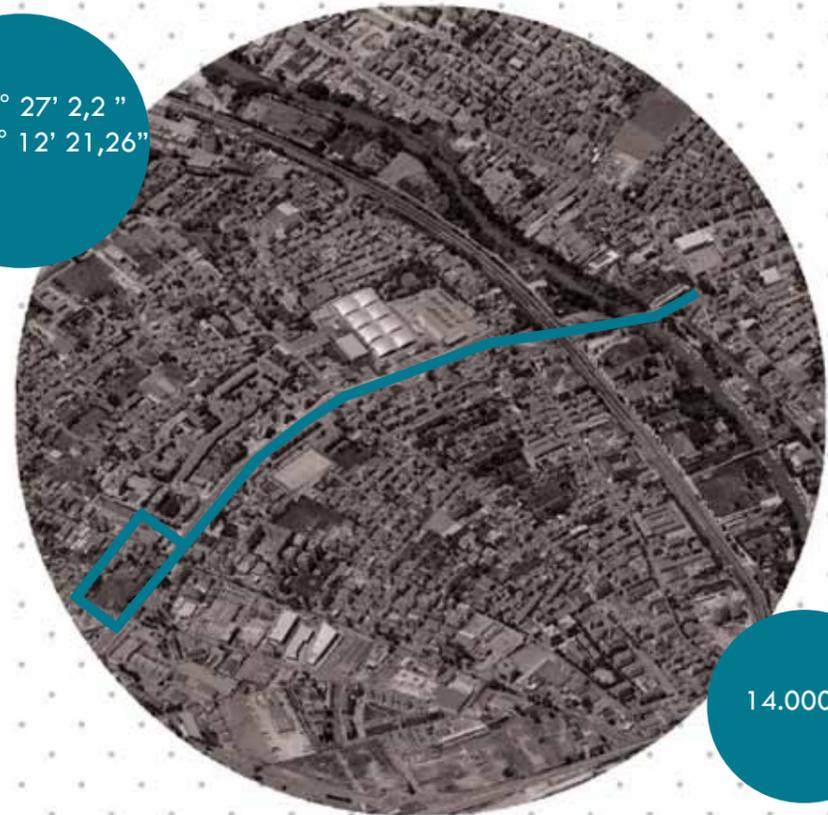


LAB 6

Comparto lotto pendolo

Docenti: Domenico Potenza, Filippo Angelucci, Matteo Di Venosa e Pasquale Tunzi
Tutors: Gloria Bazzoni, Giulio Girasante, Serena Marino, Valeria Marzano, Matteo Mazzamurro

Lat 42° 27' 2,2 "
Long 14° 12' 21,26"



14.000 mq

L'area di che trattasi è assimilabile, planimetricamente, ad un trapezio di forma regolare e compatta ed è estesa su una superficie di circa 14.000 mq. Si tratta di un'area posta nella sezione più a sud del tracciato del cosiddetto asse viario del Pendolo. Ad oggi, anzi, si configura come una problematica soluzione di continuità di tale percorso che, come previsto anche nel piano urbanistico vigente (viabilità di progetto), dev'essere eliminata al più presto. Due, in effetti, sono i tratti ancora inattuati del pendolo. Il primo, è quello della lunghezza di circa 150 metri per un totale di estensione in superficie del sedime stradale di previsione, di circa mq 3.000), coincide con la prosecuzione dell'attuale strada a doppia carreggiata che attraversa il quartiere Rancitelli con il nome di Via Lago di Capestrano ed è compreso tra la intersezione prevista con Via Tiburtina e quella con Via Salara Vecchia. Il secondo, più a sud, è il tratto mancante tra la Via Comunale Piana e l'incrocio con Via Rio Sparto. Il tracciato del Pendolo, in definitiva, potrà dirsi finalmente completo e pienamente funzionale al suo scopo, quando sarà realizzato il suo completamento sino all'innesto su Via Rio Sparto e, per essa, alla rotonda di Via Tirino, nei pressi del nuovo Tribunale.

Contesto urbano | senso del luogo

Già il piano Piccinato di ricostruzione post-bellica della città, nel primo dopoguerra, aveva previsto, con notevole lungimiranza, di realizzare un asse viario ordinatore dello sviluppo urbano (di adeguata sezione) funzionale ad operare, in quello che era, allora, un ambito del tutto extraurbano, il raccordo longitudinale dei principali percorsi viari in uscita, verso ovest, dalla città (Via Tirino o teatina, Via Tiburtina, Via Aterno o lungo fiume sud, Via del Circuito o Pescara). Detta direttrice, con andamento prevalente nord ovest – sud est, mai del tutto realizzata organicamente, sebbene la sua previsione sia stata sempre confermata nei vari strumenti urbanistici susseguiti, è stata attuata, nei decenni successivi, solo frammentariamente in alcuni periodi ed episodicamente, con discutibili priorità accordate ad alcuni tratti rispetto ad altri e con soluzioni spaziali opinabili per ciò che attiene configurazione e sezione dei vari tratti della sede stradale stessa. La strada Pendolo si identifica con un importante asse la cui funzione strategica è sia quella di raccordare la viabilità urbana presente sulla sponda settentrionale del Fiume Pescara con i quartieri sud occidentali, di recente oggetto di notevole espansione, sia quella di fungere da asse di servizio alla viabilità locale di penetrazione nell'insediamento. La strada, infatti, attraversa un tessuto urbano molto eterogeneo fatto sia di grandi interventi residenziali di iniziativa pubblica (storici o più recenti), sia di notevoli estensioni di edilizia residenziale a bassa densità, fatte di abitazioni uni e bi-familiari, oltre che di volumetrie con destinazione produttiva di varia taglia (ormai, per lo più, trasformate in superfici commerciali). Il tutto, in un contesto urbano senz'altro carente di attrezzature e servizi pubblici, spazi e luoghi di aggregazione, segnato, inoltre, da notevole disagio sociale.

vecchio capolinea urbano

area "centrale"

deposito- rimessa autobus

condizione di degrado

area dibattuta





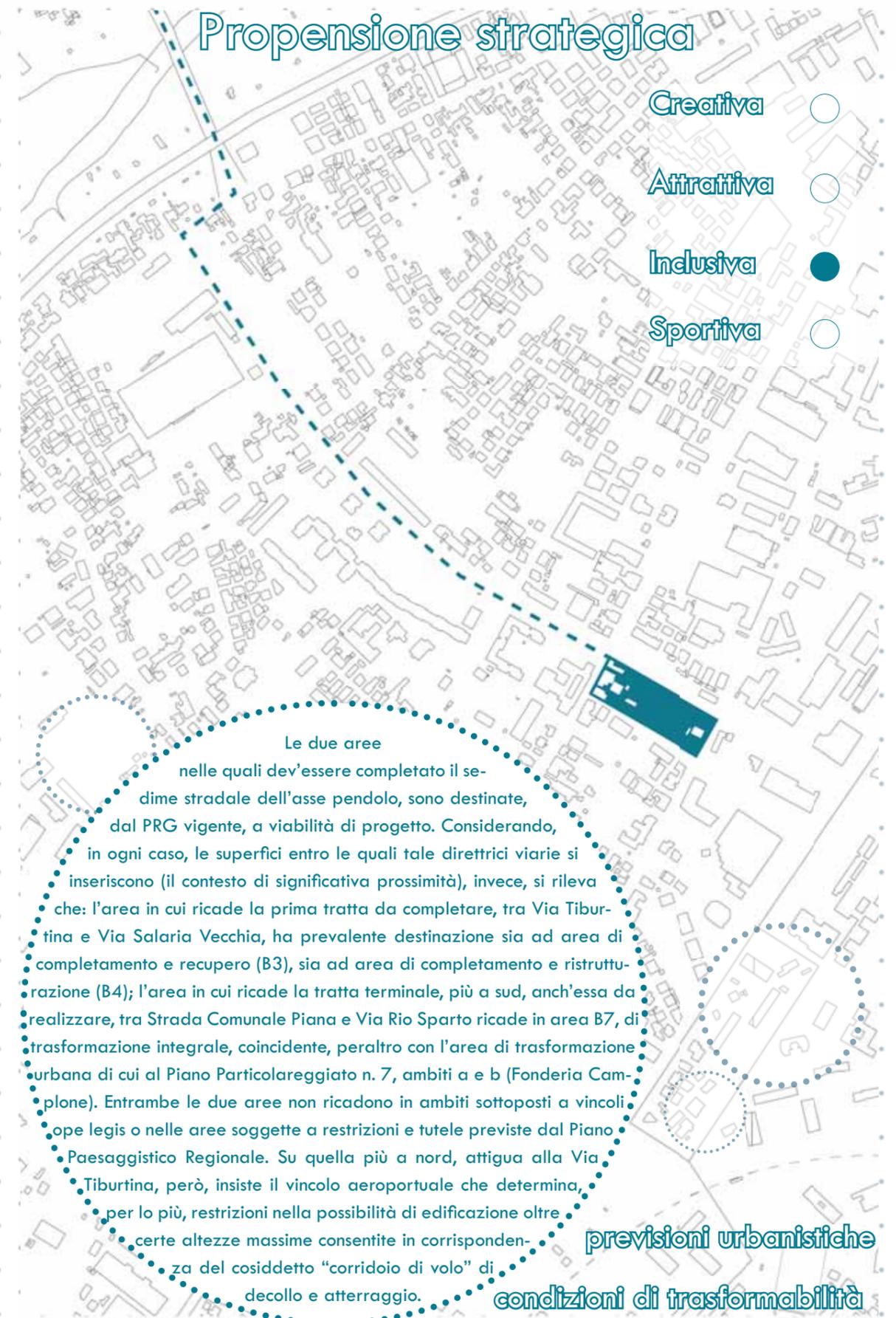
Propensione strategica

Creativa ○

Attrattiva ○

Inclusiva ●

Sportiva ○



LAB 7

Area Industriale dismessa (Ex Cogolo)

Docenti: Lorenzo Pignatti, Filippo Angelucci, Massimo Di Nicolantonio, Lucio Zazzara
Tutors: Tonino Bucciarelli, Cristiana Cellucci, Fabrizio de Francesco, Federico di Lallo, Hanan Elfraites, Camillo Frattari, Stefania Guosso, Francesca Guerrucci, Giacomo Sigillo, Giustino Vallese

Lat 42° 26' 50"
Long 14° 11' 37"



545.800mq

Il complesso delle aree industriali presenti nel comune di Pescara si concentra nel quadrante sud ovest della città, in una zona compresa tra il quartiere Villa del Fuoco, a nord est, l'asse attrezzato ed il Fiume Pescara a nord ovest, la Via Tiburtina verso sud est e l'area dell'aeroporto, verso sud ovest. E' possibile bipartire questa grande superficie destinata originariamente ad attività produttive industriali, nel frattempo notevolmente riconvertitasi, per lo più, in attività artigianali, di servizio o di vendita all'ingrosso ed al dettaglio (terziario), in due sub ambiti principali, grosso modo, di equivalente superficie. La prima, prossima all'ambito fluviale e lambita, a sud, dall'asse attrezzato e dall'aeroporto (di cui si dirà nell'apposita scheda 8), la seconda, invece, coincidente con l'area produttiva creata nei primi anni 60, a sud del quartiere Villa del Fuoco ed a nord dello scalo aereo, attorno ai complessi produttivi della Napolplast e della Conceria Co.go.lo.. Un'area, tuttavia, negli ultimi decenni, progressivamente spogliatasi, però, della sua originaria connotazione industriale e nella quale, unitamente ad avvertite criticità di varia natura, la stessa presenza di enormi manufatti industriali abbandonati e privi di ogni rilevanza di carattere urbano, da oltre vent'anni, pone notevoli problemi, anche di ordine sociale, alla vita del quartiere.

Contesto urbano | senso del luogo

L'area al centro (fisico) del quartiere più estremo della città, a contatto dell'aeroporto, per la gran parte coincidente con le aree di sedime dei grossi complessi produttivi in disuso della vecchia conceria CO.GO.LO. e della fabbrica Napolplast (componenti per l'edilizia ed i lavori stradali), appare segnata da quei ricorrenti fenomeni di spaesamento che, ovunque, accompagnano, in assenza di politiche, interventi appropriati e risorse funzionali ad attivare processi virtuosi di riqualificazione, le periferie industriali investite da importanti fenomeni di dismissione e mancata riconversione. Si tratta di luoghi caratterizzati, come in tal caso, da estrema contiguità tra volumi industriali abbandonati e tessuto residenziale, in se, già privo di qualità. La dismissione di questi impianti, infatti, da decenni, in assenza di interventi di recupero e qualificazione (pure previsti dalla strumentazione urbanistica), ha acuito la diffusa e generalizzata condizione di degrado del quartiere che, anche in presenza di notevoli problematiche sociali particolarmente avvertite, sconta una pressoché totale (originaria) assenza di dotazioni territoriali minime (spazi pubblici ed aree per servizi, luoghi di aggregazione collettiva, strutture in grado di fornire servizi essenziali ai residenti).

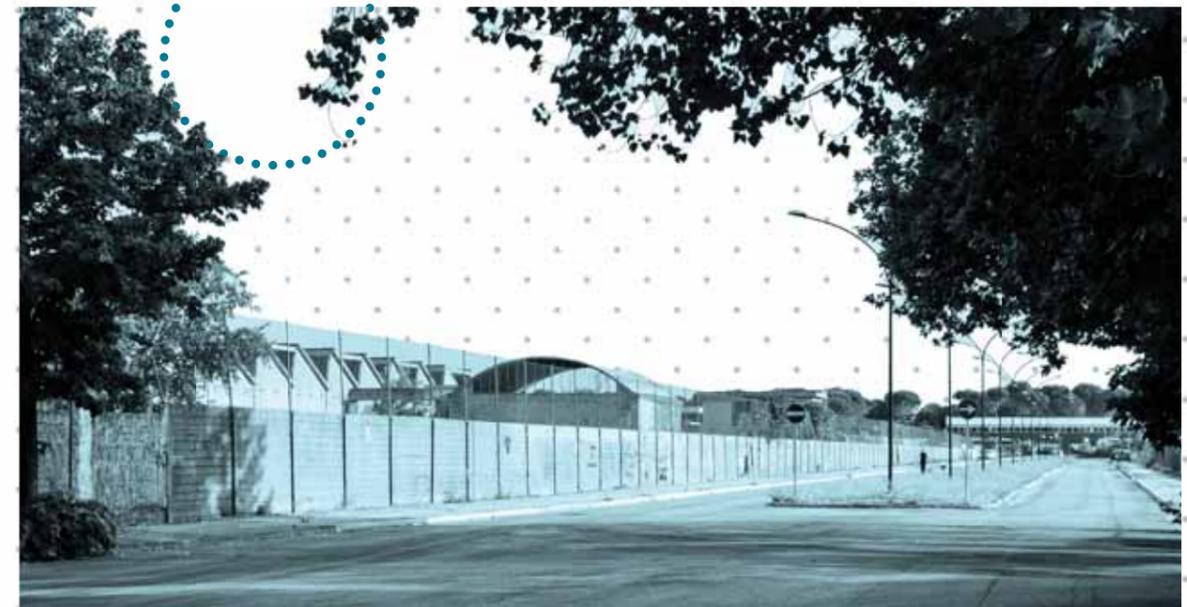
condizione di degrado

area dismessa

assenza di interventi di recupero

presenza di enormi manufatti industriali

periferia industriale





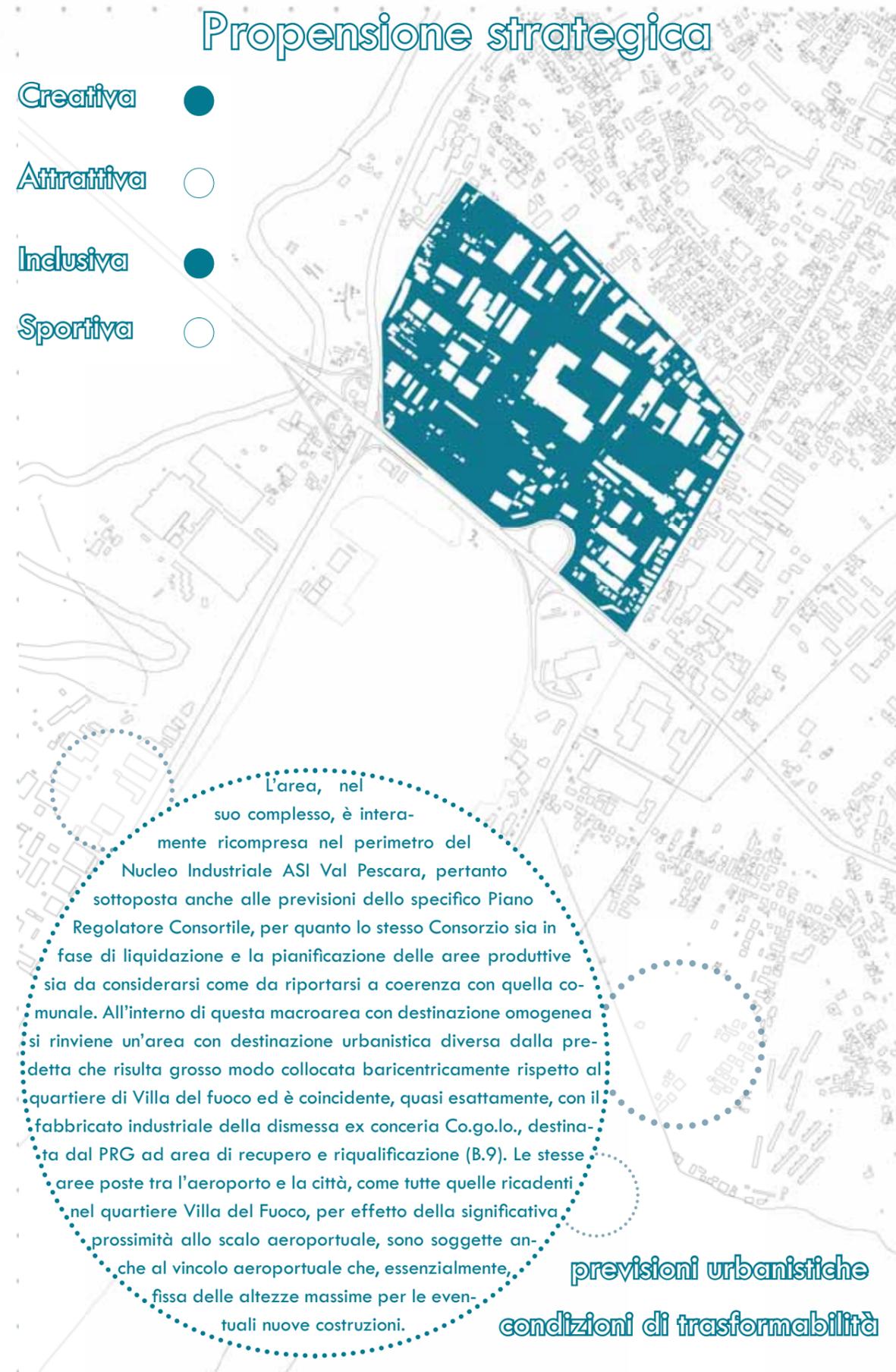
Propensione strategica

Creativa ●

Attrattiva ○

Inclusiva ●

Sportiva ○



L'area, nel suo complesso, è interamente ricompresa nel perimetro del Nucleo Industriale ASI Val Pescara, pertanto sottoposta anche alle previsioni dello specifico Piano Regolatore Consortile, per quanto lo stesso Consorzio sia in fase di liquidazione e la pianificazione delle aree produttive sia da considerarsi come da riportarsi a coerenza con quella comunale. All'interno di questa macroarea con destinazione omogenea si rinvia un'area con destinazione urbanistica diversa dalla predetta che risulta grosso modo collocata baricentricamente rispetto al quartiere di Villa del fuoco ed è coincidente, quasi esattamente, con il fabbricato industriale della dismessa ex conceria Co.go.lo., destinata dal PRG ad area di recupero e riqualificazione (B.9). Le stesse aree poste tra l'aeroporto e la città, come tutte quelle ricadenti nel quartiere Villa del Fuoco, per effetto della significativa prossimità allo scalo aeroportuale, sono soggette anche al vincolo aeroportuale che, essenzialmente, fissa delle altezze massime per le eventuali nuove costruzioni.

previsioni urbanistiche
condizioni di trasformabilità

LAB 8

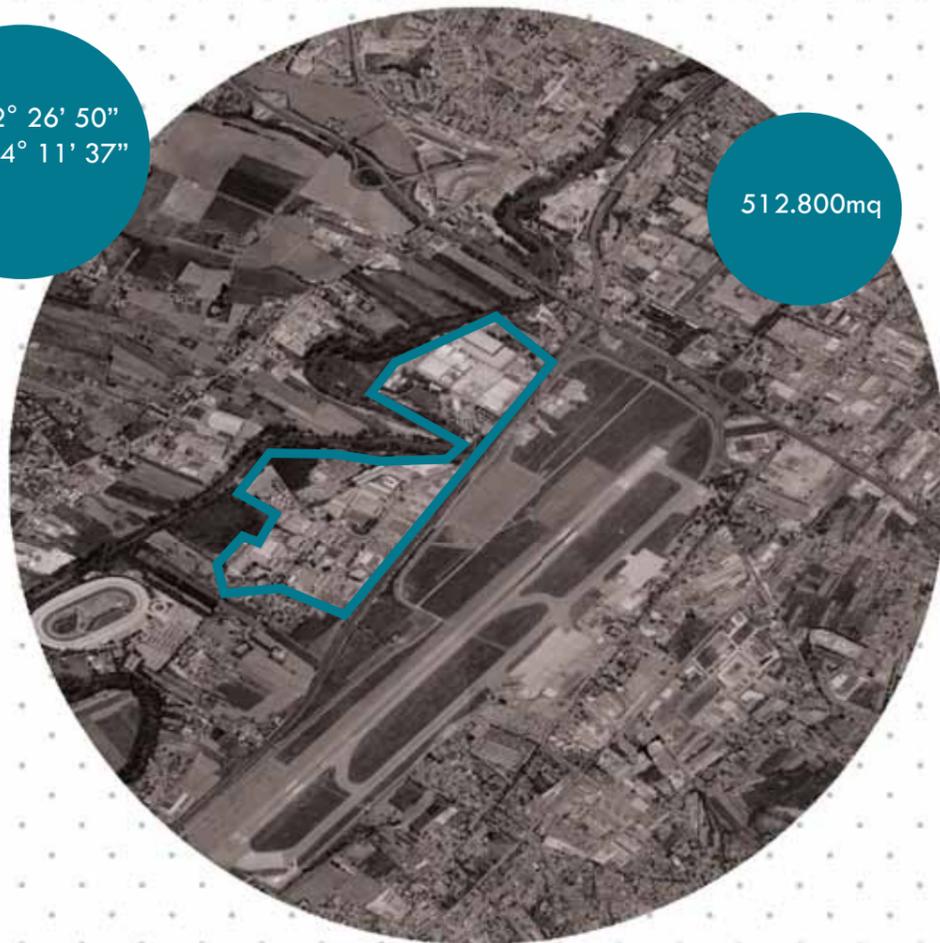
Aree Industriali dismesse (Lungo il fiume)

Docenti: Paola Misino, Massimo Angrilli

Tutors: : Michele Manigrasso, Christian Assogna, Riccardo Berghella, Mattia Scarinci, Massimiliano Matricardi

Lat 42° 26' 50"
Long 14° 11' 37"

512.800mq



L'area produttiva ubicata nei pressi delle grosse anse del Fiume Pescara, nella porzione sud occidentale dello stesso, sono chiaramente ricomprese e delimitate a nord dal corso fluviale (alquanto tortuoso) ed a sud dal tracciato rettilineo del cosiddetto asse attrezzato a scorrimento veloce di collegamento tra il porto di Pescara, le aree del consorzio industriale di Chieti e Pescara ed il casello di Chieti - Pescara Ovest della autostrada A25 Pescara - (Torano) - Roma. Il primo, nell'area lungofiume, prospettante sulla carreggiata nord dell'asse attrezzato, occupa le aree alluvionali prossime alla gola sud del Fiume Pescara, identificandosi con due ampie superfici generate dall'andamento a meandri del fiume, estensivamente edificate da numerosi capannoni, serviti dal percorso della Via di Bonifica (via Raiale e Via Salaria), nei quali sono ospitate alcune attività industriali (complesso FATER), altri opifici di natura artigianale oltre che laboratori e strutture di servizio (anche sedi di *public companies* partecipate dagli enti locali).

Contesto urbano | senso del luogo

La vocazione di queste aree tra fiume e direttrice infrastrutturale est ovest, nei pressi dell'aeroporto, è ancora quella chiaramente produttiva, se non industriale in senso stretto. In essa, infatti, si registra ancora, al di là delle vicende che hanno caratterizzato la storia recente del nucleo di sviluppo industriale della Valle del Pescara, la presenza di alcuni importanti poli produttivi (tra essi, su tutti, proprio la multinazionale statunitense del gruppo P&G, di prodotti sanitari e per l'igiene FATER) e di altre attività in grado di produrre fatturato e garantire un discreto numero di posti di lavoro, anche se in settori produttivi e di servizio molto diversi da quelli immaginati all'epoca dell'insediamento del nucleo consortile ASI. La sua strategicità, dunque, risiede proprio nella capacità produttiva in essa ancora presente ma declinabile, in futuro, attraverso progressivi interventi di sostituzione di alcuni opifici che dovessero conoscere la dismissione delle attività produttive o, anche, attraverso una riqualificazione degli spazi consortili la cui pianificazione, d'ora in poi, stante la dismissione in atto del consorzio industriale, sarà direttamente ricondotta in capo alla municipalità di Pescara.

vocazione produttiva

edificazione estensiva

ampia superficie

area lungofiume

periferia industriale





Propensione strategica

Creativa ○

Attrattiva ○

Inclusiva ○

Sportiva ●



L'area, nel suo complesso, è interamente ricompresa nel perimetro del Nucleo Industriale ASI Val Pescara, pertanto sottoposta anche alle previsioni dello specifico Piano Regolatore Consortile, per quanto lo stesso Consorzio sia in fase di liquidazione e la pianificazione delle aree produttive sia da considerarsi come da riportarsi a coerenza con quella comunale. All'interno di questa macroarea con destinazione omogenea si rinvia un'area con destinazione urbanistica diversa dalla predetta che risulta grosso modo collocata baricentricamente rispetto al quartiere di Villa del fuoco ed è coincidente, quasi esattamente, con il fabbricato industriale della dismessa ex conceria Co.go.lo., destinata dal PRG ad area di recupero e riqualificazione (B.9). Le stesse aree poste tra l'aeroporto e la città, come tutte quelle ricadenti nel quartiere Villa del Fuoco, per effetto della significativa prossimità allo scalo aeroportuale, sono soggette anche al vincolo aeroportuale che, essenzialmente, fissa delle altezze massime per le eventuali nuove costruzioni.

previsioni urbanistiche

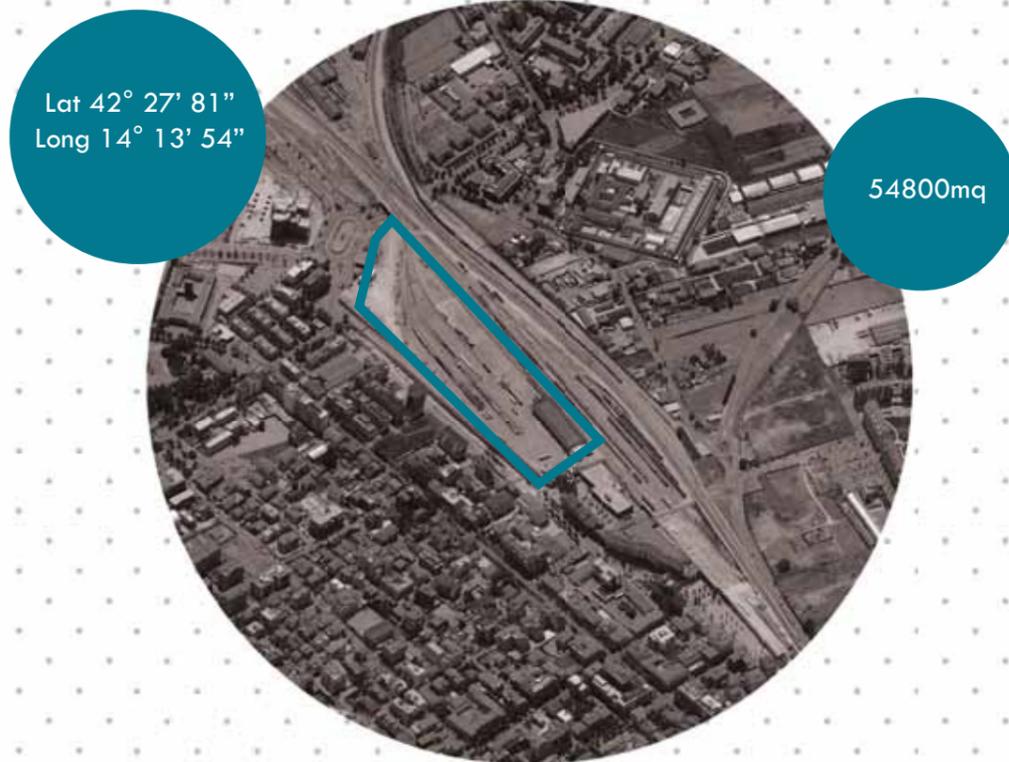
condizioni di trasformabilità

LAB 9

Scalo merci PortaNuova (Lungo il fiume)

Docenti: Susanna Ferrini, Massimo Angrilli e Alberto Viskovic'

Tutors: : Matteo Amicarella, Serena Nicla Cappa, Laura Crognale, Giovanna De Simone, Giorgia Di Cintio, Elita D'Onghia, Annarita Tartaglia, Valeria Sansoni



L'area di che trattasi coincide con il complesso e dinamico ambito urbano in rilevante trasformazione e riconfigurazione, compreso a sud della stazione di Porta Nuova, dove è in via di dismissione il rilevato che delimitava il grosso scalo merci, ed a nord ovest della zona della Pineta Danunziana e del polo cittadino degli impianti sportivi (stadio, antistadio, palasport, campi tennis). Si tratta di un sistema integrato di aree che, se organicamente considerato, nel suo complesso, ma al netto della superficie occupata dagli ex impianti ferroviari, si estende, su una superficie di circa 5,4 ettari. Sono spazi su cui insistono dotazioni di livello territoriale molto strategiche per la città e nelle quali, peraltro, come nel caso del campus, sono in atto importanti completamenti funzionali. Ciò, soprattutto, è vero in relazione alle funzioni di rango territoriale in esse erogate in favore di un comprensorio sovra regionale. Spazialmente, si tratta di aree, tra esse, significativamente adiacenti e fisicamente interconnesse oltre che dalla viabilità urbana, non sempre all'altezza dei peculiari picchi di traffico, specie in ordine alla carenza di un adeguato corredo di aree di sosta, anche (ed, ormai, soprattutto) da un sistema di percorsi pedonali che collegano l'area, ad esempio, alla vicina fermata San Marco – Tribunale del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale.

Contesto urbano | senso del luogo

Si tratta del polo direzionale/terziario e dei servizi più importante della città che ha, sicuramente, superato, per rilevanza funzionale, lo storico "polo amministrativo" sorto nei pressi di Piazza Italia e Piazza Unione, a partire dal 1927 (fondazione della città e sua elevazione a capoluogo provinciale), progressivamente consolidatosi fino a fine anni '80 (dove sono, ancora, il municipio, l'amministrazione provinciale, la prefettura, la questura, gli uffici regionali e quelli finanziari). La nascita, a partire dal 1990, del "campus universitario" di Viale Pindaro, la più recente ri-collocazione della città giudiziaria, con una sede che ha di molto accresciuto il potenziale delle funzioni erogabili nel polo pescarese, la presenza storica della caserma del Comando VVFF e, soprattutto, lo smantellamento dello scalo merci, oltre che alcune importanti interventi che hanno dato vita a rilevanti poli direzionali privati come il complesso "Il Mulino" e "Piazza Accademia", come diversi investimenti di natura immobiliare realizzati nell'area, rappresentano, tutti, dei fattori che hanno profondamente mutato, arricchendola, la struttura socioeconomica di questa porzione di città. La recente riqualificazione ed apertura alla cittadinanza dell'area verde interna all'ex caserma Di Cocco, ha arricchito, inoltre, notevolmente questo ambito "di frontiera" della città che cambia. A tale crescita di natura funzionale, purtroppo, non è corrisposto un adeguato sviluppo delle dotazioni urbane essenziali. Prima fra tutte, quella infrastrutturale. La carente condizione delle reti tecniche e dei sottoservizi (sistema fognario), delle reti tecnologiche a supporto dei nuovi mezzi di comunicazione, la modesta dotazione di aree di sosta come, soprattutto, un insufficiente servizio di trasporto pubblico locale, rappresentano dei fattori che non consentono a questo quadrante urbano, nel suo complesso, di sostenere adeguatamente i carichi urbanistici che su di essa si riversano e, soprattutto, di rispondere adeguatamente ad una domanda di servizi propria di quella che voglia dirsi una città smart. In tal senso, potrebbe essere decisivo, per il definitivo decollo di questo polo direzionale, anche l'apporto, in termini di complessiva, migliorata funzionalità, proprio di nuovo sistema di trasporto pubblico locale, ecologico (il cui tracciato è previsto in significativa adiacenza dei predetti poli funzionali).

Ex scalo merci ferroviario
ambito in trasformazione
sistema integrato di aree

polo direzionale-terziario





Propensione strategica

Creativa ○

Attrattiva ●

Inclusiva ●

Sportiva ○

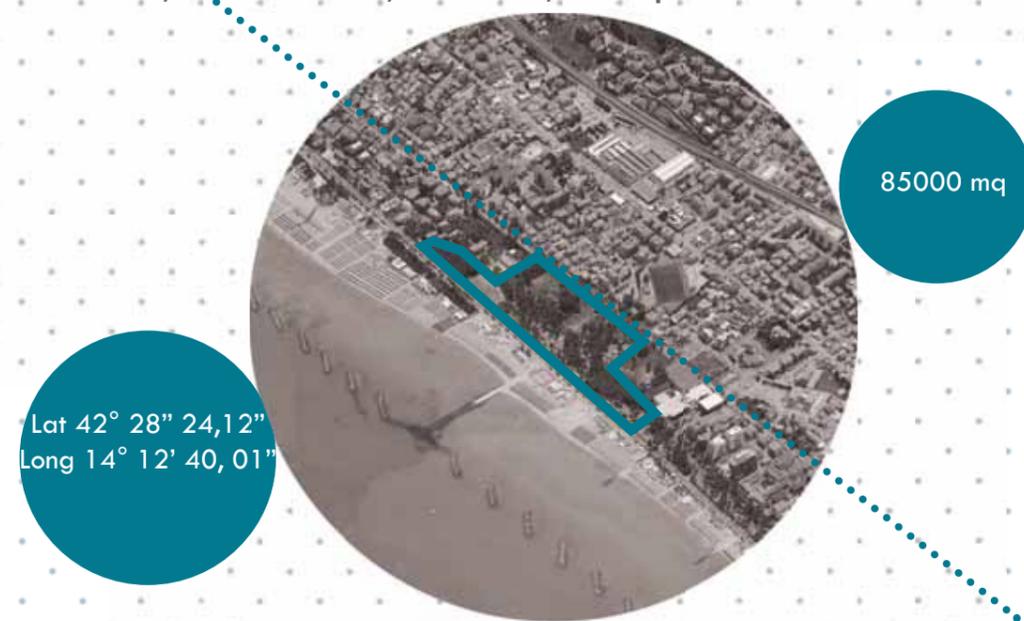


LAB 10

Corridoio verde - PinetaNord

Docenti: Enzo Calabrese e Roberto Mascarucci, Piero Rovigatti

Tutors: Jessica Antonini, Giuseppe Beatrice, Daniela Bisceglia, Emiliana Caruso, Aldo Cilli, Gianni De Benedittis, Livia Di Censo, Francesca Garzarelli, Donato Piccoli, Luisa Volpi.



CORRIDOIO VERDE - Il tracciato della prevista linea di trasporto pubblico urbano, di tipo ecologico, da svolgersi, come ormai stabilito, attraverso vettori di tipo filoviario, si snoda, con riferimento alla tratta da nord a sud, dal confine di Montesilvano a quello di Francavilla, passando attraverso la stazione centrale, il vecchio ponte in ferro sul fiume Pescara e la stazione di Porta Nuova, lungo un percorso di circa, complessivi, 9 km. La tratta trasversale, che si dirama da quella longitudinale (principale), a partire dalla stazione di Pescara Porta Nuova sino all'aerostazione dell'aeroporto d'Abruzzo P. Liberi, invece, è lunga solo 3,2 km lineari. Al momento, con riferimento a detti sub-tracciati, risulta essere già realizzato (sedime stradale predisposto per veicoli in transito nei due sensi di marcia in sede propria) ed infrastrutturato (elettrificazione della linea già compiuta), solo il tratto, di circa 7 km, compreso tra Montesilvano (Viale Europa) e l'intersezione con Viale Muzii, presso l'area di risulta della stazione di Pescara.

PINETA NORD - L'area, di proprietà del Demanio Statale, si estende nella porzione settentrionale della città, verso Montesilvano. Nel complesso, si tratta di due distinte superfici, una, più grande, verso nord (formata, in planimetria, dalla somma di due aree di forma rettangolare accostate, entrambe con asse maggiore parallelo alla strada litoranea), estesa su una superficie di 91.000 mq; l'altra, più piccola, verso sud, anch'essa rettangolare, estesa, invece, per circa 9.500 mq. Quest'ultima, molto più piccola, risulta quasi totalmente edificata da volumi (non più alti di due piani) con diversa destinazione originaria. L'area a nord è caratterizzata da importanti condizioni di naturalità. Quella di forma più stretta ed allungata (mq 55.000 circa in tutto), prospiciente sulla riviera, è occupata dalla Pineta Litoranea di Santa Filomena, tutelata dalla omonima Riserva Statale Demaniale Orientata, gestita dal Corpo Forestale dello Stato. L'altra, adiacente, più piccola, con superficie di 35.000 mq circa, è caratterizzata da terreni incolti, vegetazione mediterranea rada e dalla presenza di alcuni volumi edilizi che ospitano il Comando Regionale del CFS e connesse strutture del Centro Recupero Rapaci.

Contesto urbano | senso del luogo

CORRIDOIO VERDE - Tanto si è già detto a margine della ormai trentennale vicenda della linea di trasporto pubblico ecologico a Pescara. Basterebbe considerare che un sistema di trasporto pubblico di simili potenzialità, dovute alla peculiare configurazione fisica della rete ed alla conformazione spaziale della città, avrebbe costituito una sicura opportunità per lo sviluppo armonico di quelle città. A Pescara, ciò che, sin qui, si è determinato, in vista del riuso del tracciato ferroviario o anche solo per effetto della sua previsione è, al più una generalizzata valorizzazione immobiliare delle aree fronteggianti la prevista via verde (o strada parco).

Non vi è dubbio che sia la vicenda della mancata realizzazione di un tracciato filoviario in ambito cittadino (rami sud ed ovest), sia, ancor più, quella della fallita attivazione, in tempi ragionevoli, del servizio filoviario di trasporto pubblico sulla tratta nord Pescara - Montesilvano, rappresentino una scommessa mai giocata fino in fondo dalla città.

PINETA NORD - L'area della pineta (una piccola fascia lunga, in tutto, circa 3 km, sino a Montesilvano e non più larga, mediamente di 50-60 mt.) possiede indubbi ed elevati valori naturalistici (è un habitat che ospita diverse specie dell'avifauna locale e migratoria oltre che endemismi vegetazionali) da preservare quale ambiente relitto della pineta costiera, un tempo diffusa sull'intero litorale abruzzese. Per questo, da decenni, la pineta è preclusa ad ogni uso antropico. Limitati interventi di gestione naturalistica, complici recenti e gravi eventi atmosferici hanno determinato una notevole riduzione del suo patrimonio arboreo. La piccola porzione sud dell'area demaniale, invece, rappresenta uno spazio edificato a bassa densità che può essere ancora valorizzato. Entrambe queste aree, infatti, contribuiscono alla creazione, con il previsto Parco Nord, di un polmone verde a nord della città ed in adiacenza al tracciato del percorso ecologico filoviario, del percorso ciclopedonale litoraneo ed in prossimità del previsto parcheggio di scambio a nord della città.





corridoio verde



pineta nord





SEGRETERIA AMMINISTRATIVA Tullia Rinaldi, Annalisa De Camillis
SEGRETERIA DIDATTICA Wilma Cilli