# PROPOSTE E CONTRIBUTI PER IL *MASTERPLAN* "PORTA-NORD" ZANNI-LE NAIADI

Al Sindaco del Comune di Pescara
c.c. Servizio Pianificazione Strategica e Partecipazione
protocollo@pec.comune.pescara.it

da Giuseppe Di Giampietro, arch phd, Webstrade.it - Pescara e Milano
Pescara, 15 Maggio 2020

1. (**Osservazioni al Masterplan Pescara. Porta Nord**)
Con le presenti note si intende dare contributi e proposte per la definizione del Masterplan "Porta-Nord di Pescara", pubblicato sul sito del comune, relativo alla riqualificazione delle periferie nel quartiere Zanni-Pineta di Santa Filomena (http://urbanistica.comune.pescara.it/masterplan/)

Anticipando le proposte e conclusioni, spiegandone poi le motivazioni nel documento, in una specie di "*flipped speech*", si sosterranno le seguenti 5 proposte:
1. Necessità di un **Piano Particolareggiato esecutivo Strada Parco** integrativo del Masterplan
2. Estensione ad un pezzo nel comune di Montesilvano del **piano-pilota di riqualificazione urbana**
3. I **Cavatoni e Itinerari a mare** come assi identitari di adduzione e attraversamento
4. Necessità di una più attenta **progettazione ambientale e stradale**
5. **Offerta di collaborazione** nel gruppo di progettazione.

2.1 (**Il masterplan strumento insufficiente**) La prima osservazione preoccupata sull'intervento proposto è quello dell'utilizzo come strumento di pianificazione di un cosiddetto ***masterplan*** o piano direttore, di iniziativa pubblica, senza valenza per i privati. Esso non esiste nella legislazione urbanistica italiana, ha i contenuti di un piano particolareggiato, con l'indicazione di forma e funzione di alcuni spazi pubblici, piste ciclabili, parcheggi, alcune aree verdi, ma senza i vincoli e le garanzie del piano urbanistico. (Anche se poi interviene come un piano urbanistico stabilendo anche la destinazioni d'uso di alcune aree fondiarie, dove indirizzare l' "*atterraggio dei diritti edificatori*", ossia aree di scambio per le acquisizioni di aree pubbliche dai privati, tra l'altro in variante del Piano regolatore).
Il masterplan non è un piano di legge. E' apparentemente più agile di un piano particolareggiato, ma **non fornisce le stesse garanzie di trasparenza e non ne rispetta le regole ed i vincoli** (le norme tecniche, le regole di adozione, pubblicazione, osservazioni, controdeduzioni, approvazione). Si tratta di un *masterplan* pubblico che permette di investire importanti risorse pubbliche (i 20 milioni ricevuti dal Comune di Pescara dai fondi statali per la riqualificazione delle periferie). Esso non avrà alcuna valenza per l'intervento dei privati, ma non c'è riqualificazione urbana se non ci sono regole chiare per tutti, e **incentivi e vincoli per la partecipazione dei privati** al processo di pianificazione e di trasformazione della città. In questa maniera, lo stesso intervento pubblico rinuncia a guidare i processi di trasformazione in atto, non facendosi carico di stabilire le regole della trasformazione e le modalità di intervento dei privati.

2.2 (**Un'omissione, Il boulevard Strada Parco**) In particolare, il masterplan rinuncia ad affrontare e a dare soluzione al principale problema rimasto irrisolto di questa parte di città, e di tutto il Nord dell'area urbana Pescarese (che arriva fino a Silvi). Quello della **Strada Parco**, del suo ruolo, della sua configurazione, del rapporto dell'asse del trasporto pubblico e delle altre modalità sostenibili,

pedoni e biciclette, con le reti di adduzione, e la relazione con il resto del tessuto urbano adiacente all'asse in trasformazione.

Manca nel Masterplan qualsiasi **riferimento alla scala territoriale ampia** (vedi **Fig. p.5** Inquadramento Territoriale). Manca una definizione urbanistica, funzionale e di sistema dell'asse Strada Parco, del trasporto pubblico, del sistema territoriale dei parcheggi di interscambio. Non vengono nemmeno indicate le **fermate locali del mezzo pubblico** ed i percorsi di adduzione (Vedi **Fig. p.7** Inquadramento urbano) Viene addirittura chiamata quest'area "Porta di Città", negando che la città vera inizi molto più a Nord.

(Seguono Fig. p5, Fig. p7)

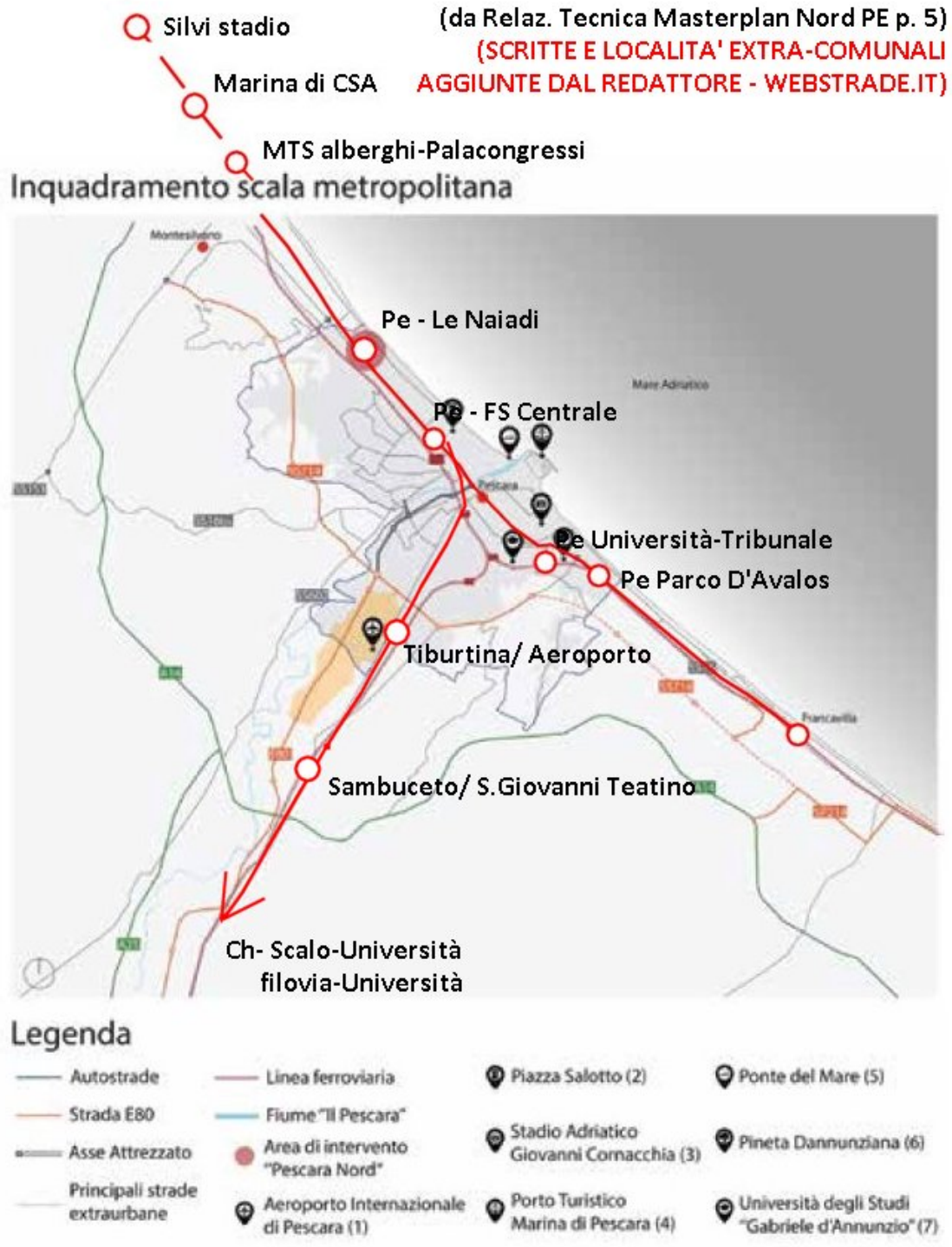
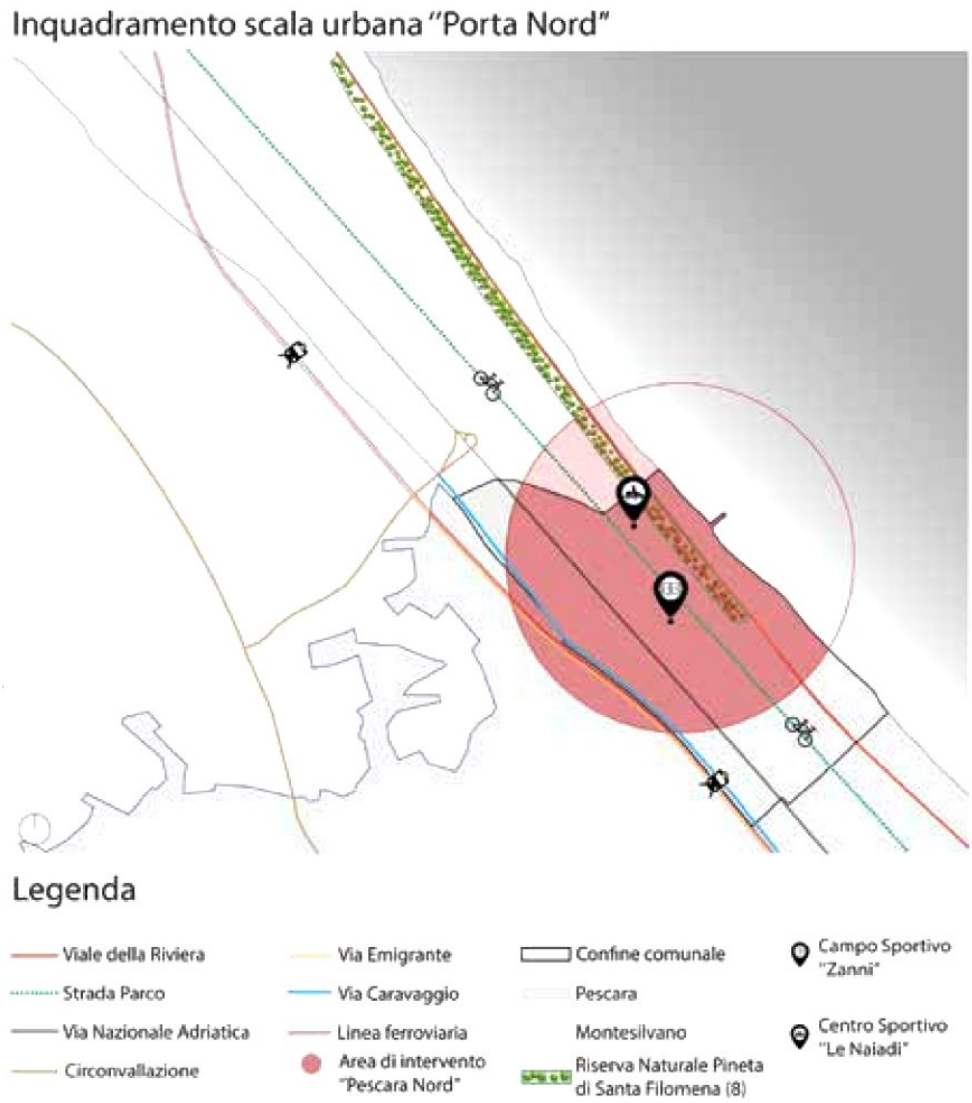



Fig. p.5 in Relazione Tecnica. Nell'**inquadramento a scala territoriale** del piano manca qualsiasi riferimento all'infrastruttura del **Trasporto collettivo in sede propria** ed ai grandi attrattori intercomunali (la linea rossa ed i nodi di attrazione sono stati inseriti dal redattore Webstrade.it). La scala metropolitana di riferimento è **unicamente quella dentro i confini comunali di Pescara**. *Cum bona pace* degli esiti del Referendum del 2014 e della Legge Regionale del 2018, istitutiva di Nuova Pescara, estesa ai comuni di Montesilvano e Spoltore.




Anche nella Fig di p.7 INQUADRAMENTO URBANO è accuratamente evitato il tema del trasporto collettivo in sede propria sulla Strada Parco, delle fermate, dei percorsi di adduzione (sono identificati solo i percorsi ciclabili sull'asse strada parco, quasi a volerne ipotecare la destinazione)
NOTE DEL REDATTORE WEBSTRADE.IT

2.3 (**Cavatoni e itinerari a mare**) Era invece questa l'occasione per dare definizione alla spina dorsale del nuovo sistema urbano. Questo è si il luogo del vero **nuovo boulevard urbano** riservato alle modalità sostenibili di trasporto (TP, Ped, Bici), collegato ai **percorsi ciclopedonali di adduzione**: i "cavatoni", storici canali di bonifica idraulica, identificati poi come "itinerari a mare" del PUT Ciurnelli del 2005 (Vedi scheda - immagini allegate). Tali tracciati vanno dalla collina al mare, passando per le fermate del trasporto collettivo in sede propria sulla Strada Parco. Percorsi da qualificare con pavimentazioni, arredi, luci, verde, tali da renderli riconoscibili, qualificati e protetti, negli attraversamenti della Strada Nazionale Adriatica, della Strada Parco, del Lungomare. C'era da dare risposta alla richiesta di qualificazione di questi percorsi di ricucitura trasversale delle fasce, dalla collina al mare. Da curare la sicurezza degli attraversamenti, l'abbattimento delle

barriere architettoniche, la protezione della via di corsa del trasporto pubblico, l'estensione e qualificazione dello spazio pedonale lungo l'Asse Strada Parco. Coinvolgendo le proprietà private adiacenti, affinché si tolgano i recinti ed i garage laddove una volta c'era una pericolosa ferrovia e ora c'è il nuovo asse di connessione metropolitano. Affinché si apra ai piani terra commerciali, ampliando con spazi accessibili e qualificati il fronte del **Boulevard Strada Parco** sulle proprietà edilizie adiacenti. Come sulle grandi strade urbane della città, come su Corso Umberto e corso Vittorio Emanuele, dove non ci sono garage e recinti delle proprietà private. E la strada, con i marciapiedi, le alberate, gli arredi, è il luogo dello spazio pubblico qualificato della città.

## Cavatoni e itinerari a mare a Pescara Nord e Montesilvano

Cavatoni storici di bonifica idraulica, come itinerari a mare, a Pescara-Le Naiadi e a Montesilvano. Una traccia storica e una memoria del passato, di percorsi che conducono naturalmente dalla collina al mare. Essi, identificati nel Piano Particolareggiato Strada Parco, riconoscibili e qualificati, devono diventare i percorsi di adduzione al TCSP sul boulevard Strada Parco.

**I CAVATONI** (fossi storici di drenaggio per la bonifica dei terreni a mare), vanno dalla collina al mare, attraversano l'ex ferrovia adriatica, ora Strada Parco. Ora coperti, sono rimasti come tracciati lineari tra le case. Come le "calate a mare" di Pescara, potrebbero ridiventare percorsi di adduzione ciclopedonali verso l'asse baricentrico del trasporto sostenibile

(Cavatone 1, da Corso Umberto verso Strada Parco, altezza via Lambro

**CAVATONE 3** (da Strada Parco verso Corso Umberto, zona Santa Filomena)
L'abusivismo dei frontalieri e la mancanza di controllo del Comune hanno ridotto tali percorsi a canali di poco più di 1 metro

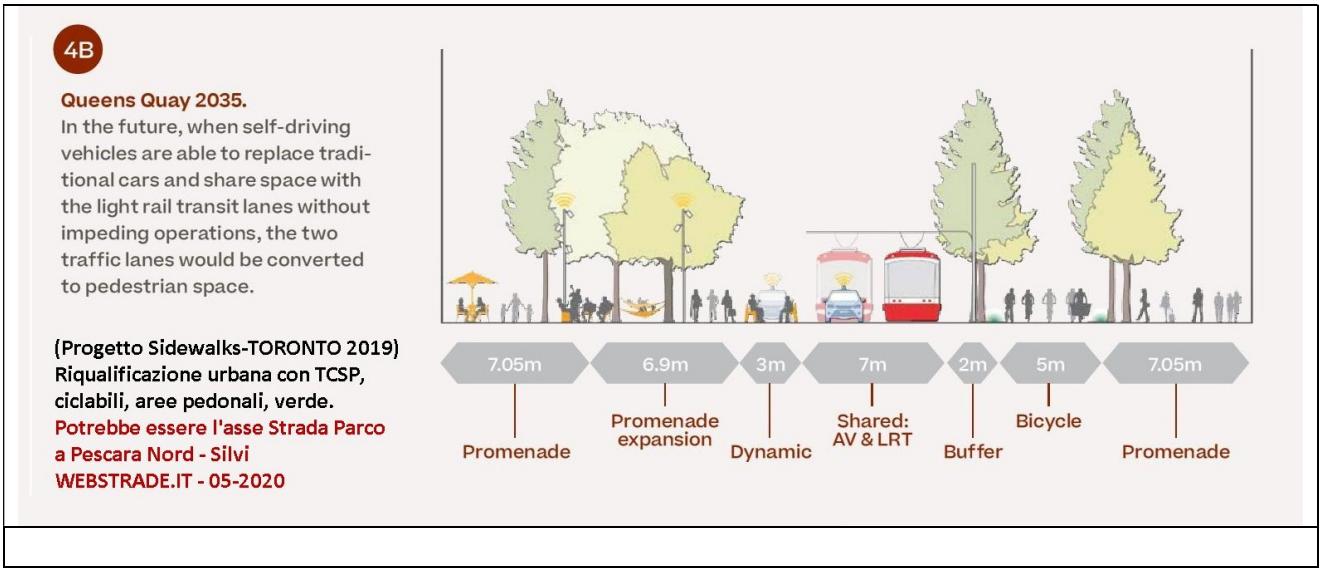
2.4 (**Il piano particolareggiato Strada Parco**) Occorre un **piano particolareggiato esecutivo**, per qualificare la trasformazione dell'asse Strada Parco e dei percorsi trasversali di adduzione, dando un'immagine compiuta, dell'idea di città pubblica e delle regole che anche i privati devono rispettare, per qualificare i processi di trasformazione. Un piano che, a partire dalla riqualificazione del quartiere, stabilisca le regole e le strategie per riqualificare l'intera fascia urbana Nord a mare, fino a Montesilvano alberghi, e proponga le modalità per l'attrezzatura urbana, la mobilità, la ricucitura e la connessione del sistema metropolitano, fino a Silvi. Tutto ciò non c'è oggi nel Masterplan Zanni-Le Naiadi ma ci deve essere nello strumento nel Piano Particolareggiato Strada-Parco che, a partire dal quartiere pilota Zanni-Le Naiadi, propone l'immagine e le regole per la nuova città metropolitana.

2.5 (**Dal quartiere alla scala territoriale**) Manca nel Masterplan proposto qualsiasi riferimento alla scala territoriale ampia. Manca una visione ampia. Manca una definizione urbanistica, funzionale e di sistema dell'asse Strada Parco, del trasporto pubblico, del sistema territoriale di riferimento dei parcheggi di interscambio. Manca anche una strategia locale. Non vengono **nemmeno indicate le fermate del mezzo pubblico** ed i **percorsi di adduzione**. Viene addirittura chiamata "Porta di Città" il quartiere Zanni-Le Naiadi, negando che la città vera inizi molto più a Nord, almeno a Montesilvano - alberghi (quella formale del Referendum), ma anche a Città Sant'Angelo e Silvi, quella reale della grande città del medio Adriatico. Mancano i riferimenti ai grandi attrattori di traffico intercomunali (Palacongressi a MTS, Marina FS a Città Sant'Angelo, Silvi Stadio, interscambio filovia Chieti Scalo-Università...).
In sostanza, manca una visione intercomunale della grande città, di cui pure il complesso sportivo ricreativo Le Naiadi – Pineta di Santa Filomena fa parte, che è l'orizzonte (non remoto) di riferimento del Referendum 2014 e della L.R. 2018 su Nuova Pescara.
Anche l'analisi del sistema ferroviario e stradale è limitato all'ambito comunale pescarese. Non viene accennato al problema della rilocalizzazione del casello PE-Nord, della terza corsia dell'autostrada, della creazione di un asse attrezzato Nord oltre Montesilvano, Città Sant'Angelo e Silvi. Ossia il completamento della variante SS 16, che attualmente finisce, male, a Montesilvano - cimitero e non è né raccordato all'autostrada, né prosegue oltre Silvi – Pineto. Manca la visone del possibile riuso dell'A14 come asse attrezzato Nord, e del nuovo tracciato autostradale in occasione delle terza corsia autostradale. Manca attualmente un quadro di pianificazione chiaro e univoco per la grande città del medio Adriatico, che dovremo a breve riconoscere (L.R. 2018 istitutiva della città di Nuova Pescara) che è invece già una realtà unica, vissuta e riconosciuta dai cittadini (Referendum 2014), ma non dagli amministratori. Per questa città unica si deve cominciare a **riconoscere un'identità urbanistica reale**, che superi le limitazioni comunali e cominci a costruire un'idea unitaria di città e di riqualificazione delle sue periferie. A partire da questo **piano–pilota** parziale, che identifichi priorità, strategie, regole per la trasformazione e la riqualificazione e costruisca i primi mattoni di questa realtà nuova, non solo simbolicamente, ma anche concretamente, il progetto si allarghi ad un pezzo della città di Montesilvano e proponga i **modi, la forma, le regole dalla costruzione della città nuova**.

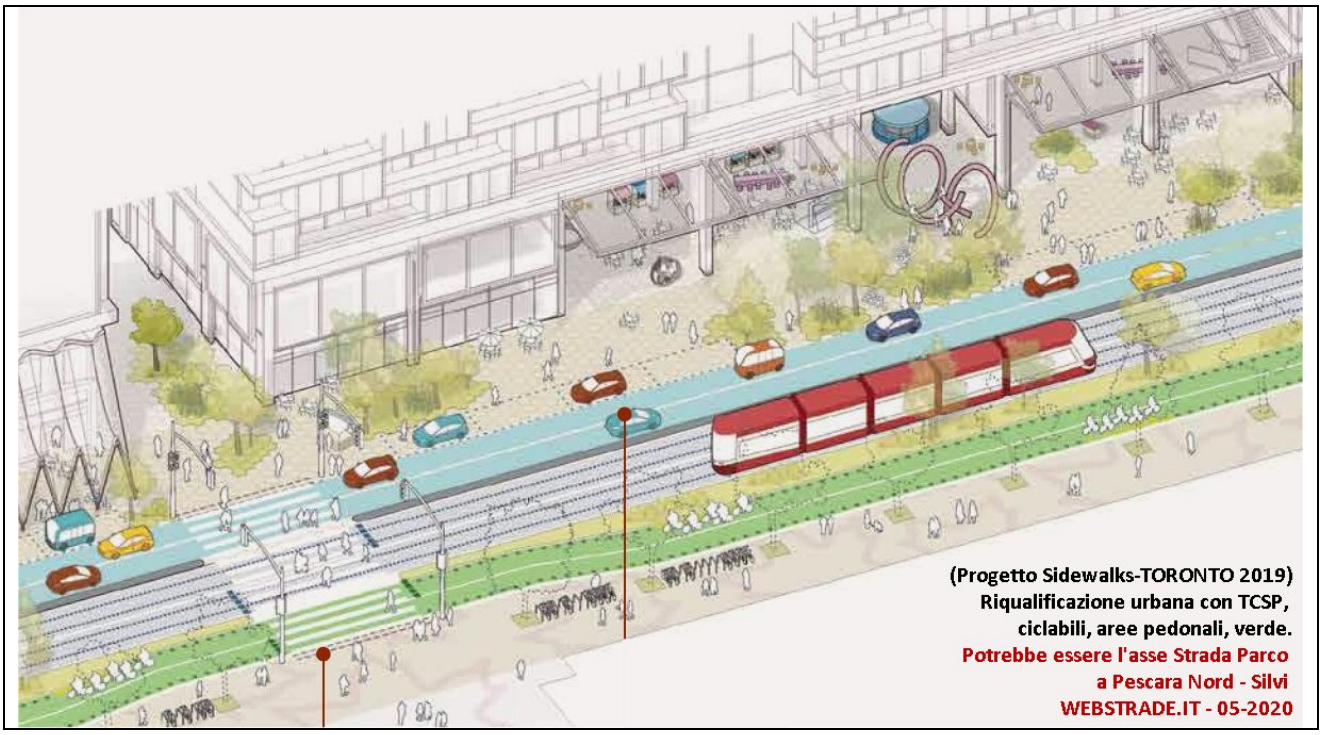
2.6 **(Il ruolo strutturale del trasporto collettivo in sede propria**) Per questa città nuova, c'è bisogno che la Strada Parco diventi l'**asse del trasporto collettivo in sede propria**, come previsto anche dal PUT 2019 del Comune di Pescara. Un documento quest'ultimo, il piano urbano del traffico, che ddovrà però allargarsi a diventare PUMS, piano urbano della mobilità sostenibile, esteso subito ai comuni di Montesilvano e Spoltore, e allargato poi agli altri comuni dell'area vasta

del medio Adriatico, a partire da Nuova Pescara. C'è bisogno del trasporto collettivo in sede propria perché le piste ciclabili non possono diventare l'alibi per non affrontare lo spinoso problema della mobilità metropolitana che sulla fascia costiera Nord ammonta, oggi, a **oltre 75 mila veicoli al giorno**, che cresceranno nella grande città, e che dobbiamo trasferire per un 50 % sul trasporto pubblico urbano. E l'asse boulevard Strada Parco, baricentrico, facilmente raggiungibile a piedi dalla collina e dal mare, usufruibile da filobus a guida vincolata o dai semplici bus urbani di linea, è la spina dorsale del nuovo sistema urbano riqualificato, di cui Zanni-Le Naiadi è il piano pilota delle regole e della forma della riqualificazione.

2.7 (**Un riferimento positivo tra trasformazione urbana e asse TCSP**) Eppure non mancano gli esempi positivi di interventi di riqualificazione urbana che utilizzano l'intervento infrastrutturale sul trasporto pubblico e la formazione di un asse verde urbano, come strumento strategico per la trasformazione urbana, con la partecipazione di investimenti pubblici e privati. Si veda, ad es. il progetto **Sidewalk Toronto**, Canada 2019. Alcuni progetti sembrano quasi un'anticipazione del progetto Strada Parco per Pescara e la direttrice Nord.




(Progetto Sidewalks-TORONTO 2019) Riqualificazione urbana con TCSP, ciclabili, aree pedonali, verde. Potrebbe essere l'asse Strada Parco a Pescara Nord - Silvi
WEBSTRADE.IT - 05-2020




Come il trasporto pubblico in sede propria, le piste ciclabili, le passeggiate pedonali, il verde e le reti qualificate di adduzione al TCSP possono diventare "poietiche" di urbanità e di riqualificazione, è esemplificato in questo progetto del 2019 dell'americana Sidewalk per una zona degradata di Toronto (Canada). Potrebbe essere l'immagine di Pescara che si trasforma, e **riqualifica le periferie intorno all'asse Strada Parco**, con un piano particolareggiato della fascia a cavallo dell'asse, che stabilisca sia la forma e funzione dell'intervento pubblico sulla Strada Parco, sia le regole per i privati per la trasformazione dell'edilizia adiacente. Un piano che inviti ad adeguare gli spazi privati al ruolo pubblico dell'area, con incentivi e vincoli alla trasformazione che, nel disegno del boulevard metropolitano, estenda la riqualificazione delle aree di uso pubblico prospicienti a quelle private e, quindi, aumenti il valore delle proprietà immobiliari riqualificate.

## 3. PROPOSTE PER L'ADOZIONE DEL MASTERPLAN ZANNI-LE NAIADI

Dalla visione di riqualificazione urbana indicata nei punti precedenti nascono le seguenti proposte integrative del Piano di riqualificazione della periferia Nord Zanni-Le Naiadi-Pineta di Santa Filomena.

3.1 (**PPE Strada Parco - Boulevard Nord**) Si propone che il Masterplan Porta Nord venga integrato, allargando il gruppo di lavoro a specialisti, urbanisti e della mobilità, e venga trasformato in **piano particolareggiato esecutivo Strada Parco**. Esso metterà in relazione il verde ed i servizi, le reti di adduzione e attraversamento, la riqualificazione del settore urbano, con l'asse baricentrico della mobilità sostenibile (riservato a trasporto pubblico, pedoni e biciclette). Esso darà indicazioni sia sugli interventi strategici di iniziativa pubblica (verde, parcheggi, servizi, reti e percorsi di adduzione alla fermate del TCSP e di collegamento collina mare), sia sulle regole di trasformazione dell'esistente a ridosso del boulevard Strada Parco e degli itinerari a mare di adduzione, con la partecipazione e indirizzamento dell'intervento dei privati, con incentivi e vincoli, orientati a riqualificare gli spazi pubblici e a valorizzare le proprietà immobiliari sull'asse, sui percorsi di adduzione, e in tutto il quartiere.

3.2 (**Progetto pilota di riqualificazione esteso anche a un'area adiacente a Montesilvano**). Si consideri che la periferia Nord si estende senza soluzione di continuità tra i comuni di Pescara e Montesilvano. Inoltre, l'orizzonte urbano prossimo di riferimento è la città di Nuova Pescara prevista dalla legge regionale. Si valuti che i piani urbanistici servono anche per capire, discutere, dare identità e costruire le realtà urbane. I fondi per le periferie sono stati assegnati a Pescara capoluogo ma non a Montesilvano, che "pesa" quasi la metà del peso demografico di Pescara. Si propone, pertanto, che si assegnino una parte dei fondi stanziati per le periferie, almeno per la pianificazione e le proposte di soluzioni tipo per una fascia campione a Nord della città, tra collina e mare, che ha caratteri e potenzialità di riqualificazione urbana comuni tra i due comuni, anticipando la formazione di un piano urbano della città di nuova Pescara. Si estenda pertanto l'area del piano ad una porzione adiacente dell'altro comune, allargando il gruppo di progettazione, estendendo le modalità e le finalità del piano ad un'area pilota intercomunale, utilizzando la progettazione come strumento di analisi, costruzione di identità, formazione di strategie, partecipazione e prima azione di pianificazione coordinata della città nuova, su cui sperimentare la riqualificazione, estesa poi all'intero sistema urbano Nord.

3.3 (**I Cavatoni e Itinerari a mare come assi identitari di adduzione e attraversamento)**
Nel Masterplan sono indicate tutte le strade veicolari tra via Adriatica e Strada Parco come Zona 30. Un'unica via è trattata come asse urbano di riqualificazione collina-mare, impropriamente definito corridoio ecologico, (pare la via Tripoti, invece che la via delle Fornaci-Acquacorrente sede quest'ultima di un di un cavatone storico). A parte l'incongruenza di indicare una strada come "zona", identificandosi in letteratura una Zona 30, appunto come "zona" estesa a tutta una fascia urbana, a mare come a monte, perimetrata da strade ordinarie con limite di velocità normale 50 km/h, si trascura la storia, la memoria e l'identità di questo territorio, non vedendo nella presenza dei segni storici dei **fossi di bonifica, i cavatoni**, che naturalmente vanno dalla collina al mare, tra i pochi segni riconoscibili e strutturali di questo territorio senza "topos". Una identificazione, salvaguardia, con interventi di riconoscibilità e apposita normativa di tutela di questi segni del territorio va fatta all'interno del piano. Qualcuno di questi tracciati – almeno uno per ogni stazione del TCSP sulla Strada Parco - va anche riqualificato come itinerario a mare di adduzione all'asse della mobilità sostenibile, a priorità ciclopedonale (Non pista ciclabile o Zona 30, né strada pedonale, ma percorso sicuro, qualificato, identitario del luogo. Eventualmente Zona Residenziale o "woonerf" a priorità pedonale. Per essi vanno identificati elementi di riconoscibilità, pavimentazione, colori, segnaletica, illuminazione, arredi, verde. Vanno protetti opportunamente gli attraversamenti con le grandi infrastrutture (Non c'è bisogno di ponti, superdossi o chiusure di strade per rendere sicuro un attraversamento ciclopedonale). Va fortemente caratterizzata la presenza del verde e dell'arredo, ridando senso ai luoghi e funzione alla loro forma, di connessione, adduzione, attraversamento, ricucitura e rete dello spazio pubblico. Una identificazione e trattamento normativo speciale punterà ad eliminare abusi, superfetazioni, occlusioni che ne hanno finora limitato il significato identitario e funzionale. Per essi vanno studiate puntuali e opportune soluzioni di caratterizzazione, sicurezza, abbattimento delle barriere architettoniche, godibilità per tutti. Essi dovranno avere anche forma e caratteri **riconoscibili** (pavimentazioni, segnaletica, illuminazione, arredi, alberate, segnaletica).

3.4 (**Una più attenta progettazione ambientale e stradale**) Vanno riviste e specificate meglio alcune soluzioni progettuali indicate nel Masterplan riguardanti la sicurezza stradale l' accessibilità pedonale, la qualificazione ambientale e urbana (moderazione del traffico, attraversamenti, barriere architettoniche, continuità leggibilità e qualificazioni degli itinerari a mare e di quartiere,

trattamento del verde e arredo urbano). Il gruppo di lavoro allargato potrà facilmente risolvere alcuni problemi tecnici e progettuali presenti nel Masterplan.
Non hanno senso le piste ciclabili locali all'interno di una **Zona 30**. Men che meno se si tratta di una **zona Residenziale**, classificazione più opportuna su strade senza marciapiede, con recinto a filo strada e limiti geometrici e funzionali della strada. Il trattamento a zona va esteso a tutte le tre fasce urbane identificate. Né si può parlare di corridoi ecologici, che hanno una chiara valenza naturalistica. Si tratta di ridisegnare un piano di moderazione del traffico locale e di valorizzazione di alcuni percorsi storici trasversali collina mare, e longitudinali interquartiere, possibilmente legati alle fermate del trasporto pubblico sul boulevard Strada Parco, ai collegamenti longitudinali e alla presenza di servizi e punti di interesse della vita di quartiere, con percorsi qualificati, verdi, sicuri, protetti, per pedoni e ciclisti, eventualmente anche compatibili con la presenza di veicoli a moderazione del traffico locale. Vanno rivisti, qualificati e specificati gli attraversamenti sicuri ciclopedonali. Non servono ponti, sottopassi o superdossi per garantire la qualità e sicurezza di un attraversamento. I Pescaresi ormai l'hanno imparato, anche su strade di grande traffico, come sulla via Enzo Ferrari, dietro la Stazione Centrale ferroviaria, è possibile realizzare un attraversamento sicuro.

3.5 (**inserimento nel gruppo di progettazione**). Per la conoscenza del territorio, le esperienze trascorse e le competenze specifiche nel campo della mobilità sostenibile e della riqualificazione urbana, mi propongo come progettista esterno per collaborare con il gruppo di lavoro del Masterplan per la revisione, integrazione e miglioramento del piano in oggetto.

PORTATORE dell'istanza

Giuseppe Di Giampietro, arch phd, Webstrade.it
(già direttore tecnico del CMG - sicurezza stradale Comune di Pescara 2015)

digiampietro@webstrade.it - WhatsApp: 338-5343-969 – www.webstrade.it