



Città di Pescara

MASTERPLAN
PARCO NORD

ASSESSORATO ALL'URBANISTICA
POLITICHE AMBIENTALI
ISABELLA DEL TRECCO

MASTERPLAN

GRUPPO DI LAVORO

Gaetano Silverii

Dirigente Settore Pianificazione del Territorio

Guido D'Alleva

Responsabile del Servizio Pianificazione strategica

Alessandro Feragalli

Responsabile del Servizio Pianificazione esecutiva

Luca D'Aurizio

Istruttore Servizio Pianificazione esecutiva

Chiara Mazzocchetti

Istruttore Servizio Pianificazione strategica

Danilo Crisologo

Istruttore Direttivo Servizio Pianificazione strategica

Tirocinanti

Valentina Sarchiapone

Luca Mazzocchetti

Sarah Cinquepalmi

Ilaria Alonzi

IN COLLABORAZIONE CON

Servizio verde pubblico e parchi

Servizio impianti sportivi

Servizio LLPP/ progettazione esecuzione e collaudo

Servizio Pianificazione mobilità e trasporti

Relazione
tecnica

Studi analisi



L'idea del Master Plan si fonda sull'opportunità, per le trasformazioni a larga scala, di offrire uno strumento informale, non regolato da norme e privo di carattere conformativo e prescrittivo, in grado però di esprimere e manifestare in maniera tangibile un'idea condivisa di città sviluppando, con particolare attenzione, il tema della forma dello spazio collettivo, del ruolo e dell'immagine della città quali elementi strategici.

Il Master Plan è un programma composto da elaborati grafici e descrittivi attraverso i quali si propone e schematizza un quadro di unione di azioni sulle aree interessate analizzando lo stato attuale e futuro dei luoghi, la definizione degli usi dei suoli, le linee guida progettuali, la progettazione del paesaggio e degli spazi pubblici, il disegno delle aree fondiarie, le infrastrutture e i servizi. Attraverso tale strategia di trasformazione urbana vengono individuati gli obiettivi, i soggetti interessati proponendo gli strumenti e le azioni necessari alla sua attuazione e, ove possibile, individua le possibili fonti di finanziamento degli interventi.

In urbanistica, in genere, il Master Plan non è codificato e/o disciplinato, è usato come "Piano d'Azione": vi sono delineati gli obiettivi da raggiungere, definite le competenze, le responsabilità e gli strumenti che i singoli attori del processo decisionale devono compiere.

Il Master Plan presenta una componente strategica in quanto definisce in maniera schematica le relazioni tra le scelte progettuali e le risorse interne all'ambito di trasformazione urbana con le risorse (reti, funzioni urbane, attrattori) ricadenti ai margini dell'area di intervento o in ambito urbano e una componente fisica in quanto traduce in "forme" le strategie e gli indirizzi progettuali identificati attraverso l'esplicitazione della planivolumetria dei manufatti di nuova previsione nonché il disegno di massima del suolo, degli spazi aperti e delle attrezzature.

La flessibilità del programma, scevro da vincoli giuridici e normativi, mira, nelle sue fasi e azioni, a tenere insieme policy design, management di progetto e progetto di architettura associati a visioni strategiche necessarie poiché l'attuazione dell'intervento ha un orizzonte temporale non immediato. Il tutto fermo restando lo studio e verifica della fattibilità e sostenibilità delle proposte in campo da valutare e vagliare in un'ottica transcalare progettuale dove convergono una pluralità di processi, attori e esigenze.

Il monitoraggio continuo delle fasi di attuazione consente di intervenire, in modo tempestivo ed efficace, introducendo le modifiche alle azioni eventualmente necessarie e plausibili nel corso di un processo complesso al fine di assicurare la coerenza dei risultati con gli obiettivi finali.

Il Master Plan, in genere, delinea indirizzi di settore rappresentando, quindi, uno strumento di assunzione "politica" di impegni verso strategie condivise. A differenza degli strumenti urbanistici di programmazione territoriale, come ad esempio il Quadro di Riferimento Regionale (Q.R.R.) il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) il Piano Regolatore Generale (P.R.G.), il Master Plan è uno strumento di carattere volontario, non soggetto ad alcuna procedura di adozione/approvazione; ciò non toglie il fatto che, trattandosi di un documento di indirizzo, sia comunque soggetto ad analisi urbanistiche e concerto tra le parti interessate per lo sviluppo strategico dell'area oggetto di Master Plan.

Alla luce di quanto già introdotto il Master Plan si configura come lo strumento d'indirizzo più versatile, flessibile e pertanto adatto a gestire lo sviluppo di ambiti urbani che rappresentano vastità di problematiche, interessi di molteplice portata e soprattutto su scala territoriale ampia. La scelta di un Master Plan per la zona di Pescara Nord deriva appunto dalle succitate problematiche riscontrate analizzando la zona di interesse. Trattasi di un'area che si estende dal confine di Montesilvano fino a via Montanara e dal mare fino alla ferrovia adriatica. Questo brano di città racchiude molteplici situazioni e contesti che necessitano di una "messa a sistema" strategica da sedimentare nel tempo e attuare gradualmente e per fasi, sia per una questione di propedeuticità degli interventi stessi sia per una disponibilità di fondi e investimenti.

Nell'area Master Plan urge rilevare le seguenti emergenze e criticità connesse a sistemi già esistenti quali gli insediamenti residenziali già datati dei due piani zona, ospitanti case popolari, di Zanni e di via Montanara, la presenza della strada parco quale arteria da potenziare non solo come infrastruttura per la mobilità ma anche come cerniera tra il mare e la città. In ciò va infine rilevata una serie di aree pubbliche a verde urbano, già realizzate e realizzande, per le quali urge trovare una relazione al fine di valorizzarne la valenza e la disponibilità per la cittadinanza attraverso uno strutturato e fruibile sistema ecologico di connessione sia lineare che areale. In tal senso l'Amministrazione, aderendo al "bando periferie del 2016 del MIT (Fondo Per Lo Sviluppo E La Coesione (Fsc) - Programma Straordinario Di Intervento Per La Riqualificazione Urbana E La Sicurezza Delle Periferie Delle Città Metropolitane e Dei Comuni Capoluogo Di Provincia)" ha inquadrato il progetto di Riqualificazione degli spazi pubblici e viabilità nel quartiere Zanni, con l'obiettivo appunto di valorizzare il patrimonio dei pubblici servizi a oggi esistente e creare un rete ciclopedonale permeabile che consenta una mobilità leggera e sostenibile nel quartiere con il resto della città limitrofa e non. Quello che appare ancora più come emergenza nell'area Master Plan è la scarsità e inadeguatezza dei servizi pubblici areali da intendersi quali spazi di aggregazione e relazione, da ritenersi fondamentali e di primaria importanza in ambiti interessati da una forte concentrazione residenziale che accoglie anche fasce sociali con diverse problematiche; il tutto in ossequio al principio di aggregazione e socializzazione quale mezzo per arginare e limitare il degrado sociale. Tra tutte le aree a vocazione pubblica, non ultima è l'area verde, zonizzata prevalentemente come F1 Verde pubblico - parco pubblico ai sensi del vigente P.R.G., denominata Parco Nord. Come già introdotto nel DUP 2020-2024 approvato con D.C.C. n. 165 del 20.12.2019 il Parco Nord sarà un elemento di cerniera di valenza ambientale, della Nuova Pescara tra Pescara e Montesilvano. Una delle aree urbane maggiormente deputate alla realizzazione di questo vasto spazio verde da destinare alla libera fruizione e godimento di tutta la collettività, a vocazione prettamente naturalistica, è quella sita in località Pescara-nord, delimitata dal Centro sportivo "Le Naiadi", dalla "Strada Parco" e dalla "Riserva Naturale della Pineta Nord", di circa 53.000 mq.

Infatti da più di un decennio le Amministrazioni che si sono succedute alla guida del governo cittadino hanno ritenuto strategico e, quindi, ricompreso nelle priorità programmatiche, il progetto di realizzazione del Parco Nord, al fine di valorizzare un'area verde da destinare alla piena fruizione della cittadinanza, come naturale prolungamento verso ovest della Riserva Naturale Statale "Pineta di Santa Filomena", con l'obiettivo di trasformarla nel più importante polmone verde dell'area nord della città, al pari della Pineta Dannunziana nella parte sud.

La realizzazione del Parco Nord è risultata da sempre di difficile concretizzazione, data la natura privata delle aree, il notevole onere da sostenere per l'espropriazione e l'indisponibilità di siti di proprietà pubblica da poter eventualmente cedere in permuta. A seguito dell'esperimento di attività informali di ricognizione svoltesi coinvolgendo i proprietari delle aree private che ricadono nell'area di intervento, l'obiettivo dell'Amministrazione è approcciare la possibilità di avvio di meccanismi di cessione consensuale delle citate aree con la possibilità di riconoscere quantità edificatorie coincidenti con il vantaggio pubblico conseguibile dall'Ente (pari al valore della cessione e della relativa sistemazione). Il terreno oggetto della cessione sarà da ricavare, preferibilmente, nella parte meno interessante della proprietà dal punto di vista ambientale, in un'ottica di condivisione con il Comando Provinciale Arma dei Carabinieri – Gruppo Forestale ed al Comandante Provinciale di Pescara dei Carabinieri – Reparto Biodiversità, poiché la nuova configurazione comporterà miglioramenti complessivi nell'assetto anche delle strutture dell'Arma. Tale intervento consentirebbe di dare piena attuazione alle previsioni del P.R.G. che qualifica le aree private sopra citate con destinazione urbanistica F1 verde pubblico/parco pubblico, attraverso un sistema perequativo che tenga conto dei valori di mercato dell'area ricettiva e dell'area originaria dei trasferendi volumi.

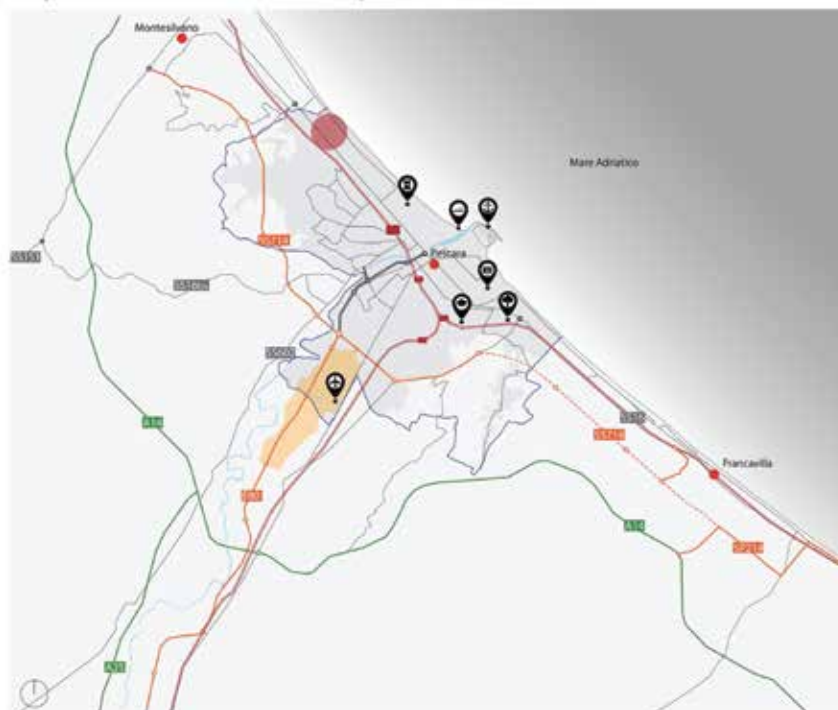


vedi scheda 1

Quaderno delle regole e delle trasformazioni

La città di Pescara, situata sulla costa adriatica, svolge un indiscutibile ruolo di riferimento per il territorio circostante per quanto attiene l'erogazione primaria di servizi rari, infatti si caratterizza sempre più come polo di servizi territoriali il cui naturale bacino di utenza risulta evidentemente più esteso di quello comunale, definibile come livello metropolitano in virtù delle sue relazioni ad ampia scala con le aree e i comuni limitrofi e confinanti.

Inquadramento scala metropolitana



Legenda

Autostrade	Linea ferroviaria	Piazza Salotto (2)	Ponte del Mare (5)
Strada E80	Fiume "Il Pescara"	Stadio Adriatico Giovanni Cornacchia (3)	Pineta Dannunziana (6)
Asse Attrezzato	Area di intervento "Pescara Nord"	Porto Turistico Marina di Pescara (4)	Università degli Studi "Gabriele d'Annunzio" (7)
Principali strade extraurbane	Aeroporto Internazionale di Pescara (1)		

La sua struttura appare in prima analisi di tipo lineare ma, in forza delle esistenti caratteristiche morfologiche territoriali, per i servizi di rango superiore che svolge, assume una struttura a "T", nodo centrale di connessione tra la costa e l'entroterra abruzzese.

Il sistema urbano pescarese, a scala metropolitana, si caratterizza per la presenza di importanti direttrici di percorrenza di livello nazionale, regionale e locale, che risultano sufficientemente garantiti dalla presenza di un'articolata rete infrastrutturale costituita dall'interazione e sussistenza di vari sistemi di trasporto (aereo – navale – ferro – gomma).

Si rileva la presenza dell'aeroporto di Pescara, identificato con il nome commerciale di Aeroporto internazionale d'Abruzzo "Pasquale Liberì", è situato tra i comuni di Pescara e San Giovanni Teatino a 3 km dal centro del capoluogo adriatico, il cui traffico prioritario è rivolto al sostegno del settore terziario, oltre a una quota marginale stagionale di carattere turistico.

La presenza del porto di livello regionale, parte integrante del sistema portuale del Mare Adriatico centrale "Ancona Pescara Bari", offre a medio livello opportunità turistiche e commerciali. L'ambito di studio, posto nelle adiacenze, è collegato all'area portuale per mezzo sia della viabilità locale sia di livello metropolitano.

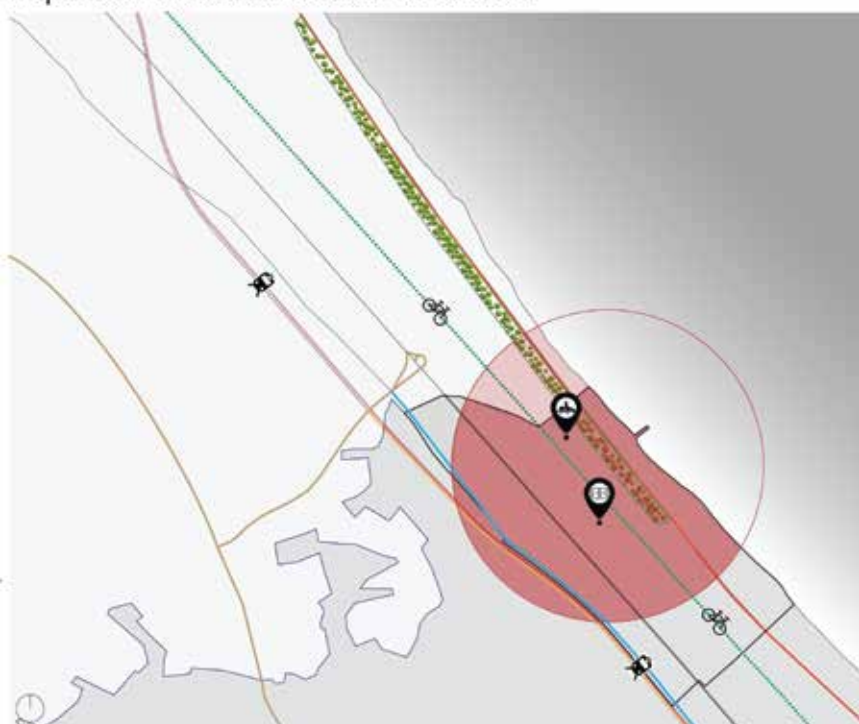
La rete ferroviaria, strutturata per le succitate caratteristiche anch'essa a "T", è composta da una direttrice adriatica, linea ferroviaria Bologna - Bari che, costeggiando l'ambito d'intervento sul rilevato ferroviario, separa fisicamente e funzionalmente la parte Ovest della centro città (zona Tiburtina – settore di PRG n.8) dall'ambito d'intervento; da una direttrice perpendicolare alla adriatica, linea ferroviaria Pescara - Roma che svolge anche la funzione di sistema metropolitano di superficie. Tali infrastrutture di livello nazionale e regionale, risultano funzionali alle esistenti dotazioni e funzioni urbane in quanto le connessioni con le stesse risultano assicurate dalla presenza delle stazioni ferroviarie di "Pescara Centrale", "Pescara Tribunale", "Pescara Portanuova" e "Pescara San Marco": ciascuna stazione specialistica per persone, merci e traffico pendolare.

La rete della mobilità è strutturata anch'essa a "T" come il sistema ferroviario; è classificata su tre livelli (territoriale, metropolitano e locale). La rete viaria di livello territoriale garantisce i collegamenti extra regionali: l'autostrada A 14 e l'autostrada dei Parchi A25 sono direttamente connesse alla viabilità metropolitana. A livello metropolitano, infatti, l'asse attrezzato, di diretto raccordo con l'uscita autostradale "Pescara- Chieti" sull'A25 e la Circonvallazione - Variante SS16 (percorrenza Sud-Nord da Francavilla a Montesilvano), con lo svincolo "Santa Filomena", assicurano la connessione a livello locale dell'ambito oggetto di studio con la succitata viabilità territoriale.

Per quanto attiene all'ambito di riferimento, denominato "Porta nord", si evidenzia che lo stesso risulta parte integrante del sistema lineare della costa adriatica poiché risulta interessato dalla presenza di assi infrastrutturali longitudinali quali Ferrovia Adriatica, Viale della Riviera, via Nazionale Adriatica, Variante SS16 e cosiddetta " Strada Parco", infrastrutture , seppur urbane, di livello sovra comunale poiché interessanti i limitrofi comuni.

Nell'ambito del quartiere l'area risulta sufficientemente dotata di infrastrutture puntuali e lineari quali, ad esempio, la presenza del campo sportivo di zanni, il centro sportivo "Le Naiadi", la Riserva Naturale Santa Filomena, l'arenile, il distretto sanitario Pescara nord ecc. oltre a un sistema di connessione lineare pedecollinare quale via dell'emigrante e via Caravaggio.

Inquadramento scala urbana "Porta Nord"



Legenda

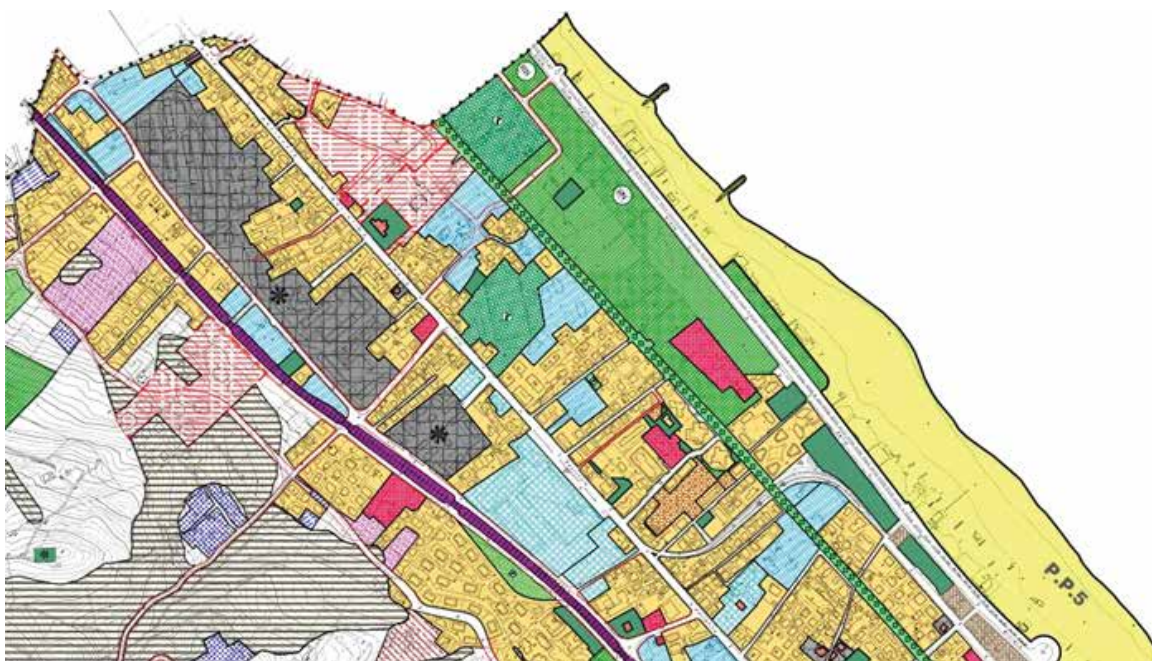
Viale della Riviera	Via Emigrante	Confine comunale	Campo Sportivo "Zanni"
Strada Parco	Via Caravaggio	Pescara	Centro Sportivo "Le Naiadi"
Via Nazionale Adriatica	Linea ferroviaria	Montesilvano	
Circonvallazione	Area di intervento "Pescara Nord"	Riserva Naturale Pineta di Santa Filomena (8)	

Nell'ambito di studio interessato dal Masterplan sono ricomprese una molteplicità di funzioni e destinazioni a carattere residenziale e terziario insediate in un tessuto edilizio stratificato nel tempo e con caratteri tipologici differenti. Al suo interno, alla luce delle succedute trasformazioni urbane connesse agli insediamenti residenziali nelle varie specializzazioni (IACP, ERP, ecc.) sono state introdotte anche importanti funzioni collettive (es. Campo sportivo di Zanni, distretto sanitario nord, centro commerciale di livello territoriale); si è sviluppato anche un tessuto edilizio semi-intensivo di qualità, confacente alla richiesta del mercato, accanto a un tessuto esistente come detto, densamente stratificato, il tutto connesso alla presenza di sensibili spazi aperti (riserva S.Filomena, Parco Pubblico e verde attrezzato per lo sport) ed è presente un sistema di mobilità di tipo lineare di attraversamento principalmente di carattere extra-urbano e non già di penetrazione e/o lenta.

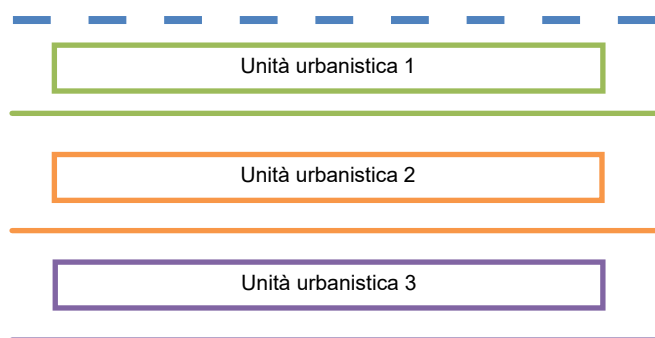
Da una lettura dell'elaborato C1 - Zonizzazione del P.R.G. vigente, si evince la complessità e diversificazione delle destinazioni di piano e delle vocazioni delle aree ricadenti nell'ambito di studio.

In una prima visione generale, è evidente la suddivisione dell'ambito in tre sotto insiemi, scanditi dagli assi infrastrutturali della strada parco della Nazionale adriatica e della Ferrovia adriatica: uno di carattere naturalistico e di servizio (zone F1 Verde pubblico – Parco Pubblico e F2 Verde pubblico Attrezzato per lo Sport oltre che Riserva Naturale Santa Filomena); uno in gran parte di carattere residenziale di tipo intensivo coincidente con gli ambiti PEEP (Zona A3 - urbano consolidato); uno di recente formazione dove si riscontrano una promiscuità di tipologie edilizie sia in termini qualitativi sia temporali (B3 completamento e recupero, B4 completamento e ristrutturazione trasformazione integrale, Programmi complessi, B1 Completamento e riqualificazione).

Stando dunque allo scenario prospettato dal piano regolatore generale, la vocazione delle aree di studio sono equamente distribuite in termini di interventi privati (per lo più già attuati e/o da riqualificare) e quelli pubblici e/o di pubblico interesse (per lo più complementari ma non sufficientemente strutturati e messi a sistema).



Nell'ottica di una disamina di funzioni e destinazioni esistenti, è utile discretizzare l'area ricadente nel Masterplan ricavando uno schema caratterizzante le vocazioni dei diversi sistemi che si intrecciano nel perimetro di studio, raggruppate per unità urbanistiche e definite per livelli di interazione e riconoscibilità a scala di quartiere, urbana e metropolitana.



L'unità urbanistica 1, di livello urbano e di quartiere, interessa la fascia costiera ricadente nel tratto di Riviera nord, dal confine con Montesilvano fino a Via Solferino. Il residuale tessuto edilizio è principalmente caratterizzato da una residenzialità a bassa densità, comprendendo per lo più edifici di pochi livelli di nuova costruzione organizzati in una maglia urbanistica regolare ricompresa tra la costa e la Strada Parco. L'elemento caratterizzante in tale ambito è la presenza della Riserva naturale Santa Filomena, del complesso sportivo Le Naiadi e delle estese superfici a verde pubblico (pineta del Parco Nord). La Pineta, che occupa la maggior parte dell'intera area dell'ambito di studio, si configura come cospicuo "polmone verde" della zona facente parte di un sistema ecologico areale di livello urbano che esprime diverse potenzialità sotto il profilo turistico ricettivo e ricreativo che, a oggi, non trovano compiuta definizione poiché destrutturati rispetto al contesto in cui si collocano e poco incentivati. Rappresenta un'importante dotazione ecologica poiché a livello comunale è parte integrante della rete ecologica cittadina. Le dotazioni all'interno della individuata unità sono prettamente di carattere residenziale con una componente turistico ricettiva residuale legata a poche attività di "bed & breakfast" e agli affitti stagionali.

L'unità urbanistica 2, di livello urbano e di quartiere, interessa l'ambito ricadente tra la strada parco e la nazionale adriatica. È costituito da un tessuto edilizio di media densità di tipo misto con la presenza di servizi e funzioni di servizio pubblici e di uso pubblico di livello urbano quali centro commerciale di livello territoriale e il distretto sanitario di base Pescara Nord. L'edificato intensivo consolidato dell'ex piano di zona di Via Montanara e quello a ridosso della Nazionale adriatica si alternano a uno più minuto e datato principalmente a ridosso della Strada Parco e nelle traverse che la collegano alla Nazionale Adriatica. Da rilevare la presenza di interventi di recente realizzazione a mezzo P.U.E. e Programmi complessi che integrano l'ambito di aree a verde pubblico e parcheggi.

L'unità urbanistica 3, di livello di quartiere si estende tra la Ferrovia e la Nazionale Adriatica. Le dotazioni in questo ambito sono essenzialmente di quartiere (scuole, chiesa, centri ricreativi) e funzionali alla caratterizzazione dell'ambito costituito prettamente da edifici di edilizia popolare, censiti in gran parte nel P.R.G. come Zona A3 - urbano consolidato. Giova rilevare, ai fini di una migliore stesura del quadro esigenziale e meta progettuale, come quest'ambito, densamente popolato, offra servizi inadeguati rispetto alla richiesta e che si caratterizzi come un nucleo semichiuso nel tessuto urbano, con difficoltà di interazione con gli ambiti limitrofi proprio per la mancanza di connessioni con le stesse sia in termini di mobilità leggera sia in termini di rete di servizi pubblici e/o privati che creano "rete" con lo spazio limitrofo.

Per quanto attiene al regime vincolistico interessante l'area oggetto di Masterplan si rileva una complessità caratterizzante il tratto tra la strada parco fino al mare che grava appunto il "Parco Nord" dato che l'ambito è interessato dalla Riserva Naturale Santa Filomena, istituita con D.M. del 13 luglio 1977 (GURI n.219 del 11-08-1977), dalla prospiciente costa e dal vincolo a zona di notevole interesse pubblico e sottoposta a tutela paesistica di cui al DM 31.05.1695.



-  LIMITE DI RISPETTO PER IMPIANTI DI DEPURAZIONE E MATTATORO
-  LIMITE DI RISPETTO CIMITERIALE
art. 334 del T.U. delle Leggi sanitarie: n. 1365 del 27/07/1934;
art. 57 del D.P.R. n. 285 del 10/09/1960;
art. 28 della Legge n. 166 del 01/08/2002.
-  AREE SOTTOPOSTE A VINCOLO AI SENSI DELLA EX LEGGE n. 431
del 07/08/1985
-  AREE SOTTOPOSTE A VINCOLO IDROGEOLOGICO POSTO DAL MINISTERO
AGRICOLTURA E FORESTE IN DATA 12-01-1956

-  ZONE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO E SOTTOPOSTE
ALLA TUTELA PAESISTICA
(ex Legge n. 1497 del 29-06-1939 modificata ed integrata con D.L. n. 400 del 29/10/1999)
- A D.M. del 07/08/1985 - D.L. n. 109 del 27/08/1985
- B D.M. del 11/08/1985 - D.L. n. 109 del 27/08/1985
- C D.M. del 11/08/1985 - D.L. n. 109 del 27/08/1985
- D D.M. del 11/08/1985 - D.L. n. 109 del 27/08/1985
- E D.M. del 11/08/1985 - D.L. n. 109 del 27/08/1985
- F D.M. del 11/08/1985 - D.L. n. 109 del 27/08/1985

Il complesso e frammentato sistema urbano, infrastrutturale e ambientale della parte nord della città necessita sicuramente di un approccio olistico e integrato finalizzato all'implementazione, integrazione e messa a sistema delle vocazioni e potenzialità residenti nell'ambito di riferimento. Al riguardo, un primo approccio metodologico-operativo è rivolto all'analisi del sistema di relazioni a partire da quelle insediative, sociali, ecologiche, infrastrutturali e di servizio alle varie scale; tale studio ha fatto proprio e implementato il concetto di rete ecologica, ritenuto matrice di relazioni e di riqualificazione urbanistica: detto concetto non è da intendersi nei termini esplicitati fino ad oggi nel dibattito scientifico, culturale, normativo italiano rilevando peraltro una discreta incertezza poiché solo in pochi casi è stato esplicitato chiaramente nella sua dimensione procedurale e normativa.

In una visione a livello nazionale è utile rilevare l'importanza della rete ecologica quale supporto di uno sviluppo sostenibile del territorio così come si evince, ad esempio, dalla innovativa legge urbanistica dell'Emilia Romagna che definisce il concetto di rete ecologica, secondo un approccio eco-sistemico, nei temi che ci occupano nel presente Masterplan.

Le reti ecologiche sono infatti intese quali insiemi interconnessi di componenti ambientali e risorse naturali con il fine di svolgere una funzione di mitigazione degli impatti negativi sull'ambiente, attraverso la generale diminuzione delle pressioni sulle diverse componenti ambientali in una logica di riequilibrio ecologico e di miglioramento dell'ambiente. In tale logica la progettazione di reti ecologiche di connessione ambientale-territoriale, è perciò intesa quale azione prioritaria per favorire negli ambiti urbani e periurbani la ricostituzione e il miglioramento degli habitat naturali, con il fine di contribuire alla generale riduzione della pressione ambientale sui sistemi naturali e ambientali.

A livello regionale è da segnalare come anche la regione Abruzzo introduce nel Quadro di Riferimento Regionale (Q.R.R. - strumento di indirizzo strategico-programmatico) l'esigenza di definire e incentivare la costituzione di reti ecologiche anche attraverso la formazione di specifici Piani di Settore e/o Progetti Speciali Territoriali (P.S. e P.S.T. di cui agli artt.6 e seguenti). Tra gli obiettivi introdotti si definisce la "difesa attiva e la valorizzazione del patrimonio naturale e delle reti ecologiche". Il concetto di rete ecologica viene ripreso e applicato alle diverse scale di pianificazione, alle quali si rimanda per la definizione ed il monitoraggio, anche al fine dell'introduzione e recepimento del tema tra i contenuti principali del Quadro di riferimento regionale, del Piano Territoriale Provinciale, del piano intercomunale e del PRG. Per la definizione del concetto di rete ecologica, si rimanda agli indirizzi ed ai concetti della recente programmazione comunitaria, precisando la volontà di volere "qualificare la pianificazione verso la logica di rete dell'Unione Europea".

Nello specifico dell'area Masterplan la rete ecologica assume rilevanza per la riqualificazione e valorizzazione urbana dell'ambito di riferimento: l'estesa superficie del parco nord, la presenza di aree e spazi verdi limitrofi pubblici e/o privati (sia di carattere puntuale e lineare all'interno del tessuto urbano sia di carattere areale quali la riserva Santa Filomena), la presenza della strada parco (asse verde intercluso alla mobilità carrabile), fanno sì che il sistema verde si palesi come opportunità e motore della valorizzazione dell'intero tessuto urbano (quartiere Zanni) caratterizzato da frammentazione ed eterogeneità di usi funzioni e costruito. È pertanto utile ragionare su un sistema telaio di verde pubblico e spazi pubblici di carattere sia naturalistico (valorizzazione habitat del parco in integrazione della esistente riserva e macchia litoranea, ecc.), sia funzionale (reti ciclabili, strada parco, ambiti sportivi, collegamento periurbano-zanni-mare, ecc.) sul quale innervare i momenti di riqualificazione puntuali ed areali.

Nel nostro caso, quando si parla di qualità di un ambito del sistema urbano non si intende far riferimento soltanto alla qualità posizionale ed immobiliare, ma ad un concetto di più ampio respiro che comprende la rispondenza dell'organizzazione funzionale ai bisogni sociali ed economici, e la sua compatibilità con il sistema delle risorse disponibili.

In tale approccio, la valorizzazione assume un significato più ampio e si configura non più come singola azione su ciascuna risorsa urbana, ma come un processo che investe il sistema di risorse che concorrono all'organizzazione complessiva di una parte di città.

In altri termini, la ricerca adotta, come detto, un approccio di tipo sistemico, in cui ciascuna componente urbana concorre alla definizione complessiva del processo di valorizzazione.

Con l'espressione "valorizzazione urbana", quindi, si intende indicare il risultato di un insieme integrato di azioni volte a creare le condizioni affinché le diverse componenti del sistema urbano possano acquisire o aumentare il loro valore, nel rispetto del principio di sostenibilità.

Per valorizzare il sistema urbano nella sua interezza è quindi necessario agire in sinergia sulla qualità dei sottosistemi fisico, funzionale ed antropico in cui si può pensare articolato il sistema stesso e ciò significa intervenire non solo sul miglioramento qualitativo del contesto fisico ed ambientale, ma anche sullo sviluppo sociale ed economico, per garantire il benessere della popolazione, che comprende sia bisogni connessi ai benefici economici e materiali (es. aumento del reddito pro-capite) che bisogni di crescita culturale e professionale, di identità connessa ai luoghi, di accessibilità ai valori ambientali e culturali della città (Camagni, 1996). "In Italia da lungo tempo la pianificazione urbanistica è diffusamente impiegata per promuovere lo sviluppo economico e civile, e conferire nello stesso tempo all'ambiente urbano un elevato livello di qualità. Di fronte all'esigenza prioritaria di riqualificare i tessuti urbani degradati, oggi si tende sempre più a integrare la pianificazione urbanistica con strumenti di natura finanziaria, sfruttando in questo modo le potenzialità dei meccanismi di mercato" (Stanghellini, 2000).

Il descritto approccio alla riqualificazione urbana di un importante brano urbano è condizione necessaria per l'innescare di processi di valorizzazione urbana, di riqualificazione sociale e di fruizione sostenibile di sensibili ambiti naturalistici della nostra città.

Premesso che è volontà dell'amministrazione comunale di incrementare il verde pubblico, trova riscontro anche con le risultanze scientifiche in termini di cambiamenti climatici che impongono un riassetto organico del verde nell'ambito degli ecoservizi erogabili.

Ecoservizi erogabili

- Cibo
- Materie prime
- Energia
- Regolazione dei rifiuti
- Regolazione delle acque
- Regolazione dell'ambiente fisico
- Regolazione dell'ambiente biotico
- Culturale simbolico
- Culturale intellettuale ed esperenziale

Nella fattispecie del progetto in argomento si evidenziano due emergenze naturalistiche entrambe longitudinali alla linea di costa ossia l'articolazione a verde della pineta Santa Filomena, prossima al litorale, e la zona periurbana caratterizzata da un verde estensivo, posta nella collina litoranea a modesta distanza dalla pineta menzionata.

Per quanto sopra, si ritiene strategico operare attraverso una serie di corridoi verdi che fungono da collegamento di interscambio tra i due giacimenti naturali, parimenti occorre meglio orientare le politiche di gestione delle aree verdi tra il litorale e la strada parco integrandole in un unicum tessuto verde.

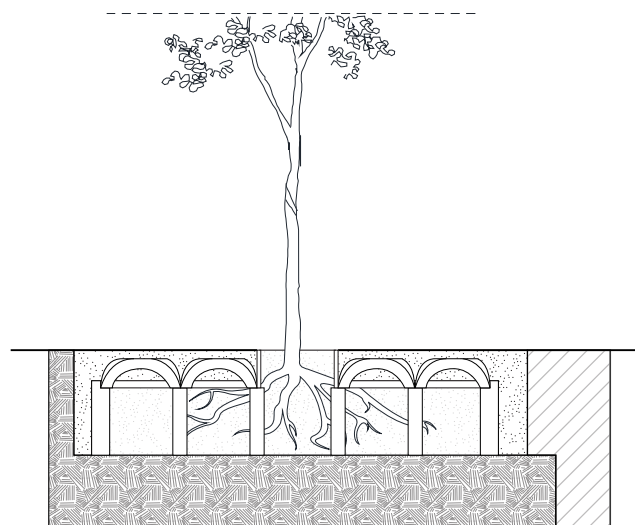
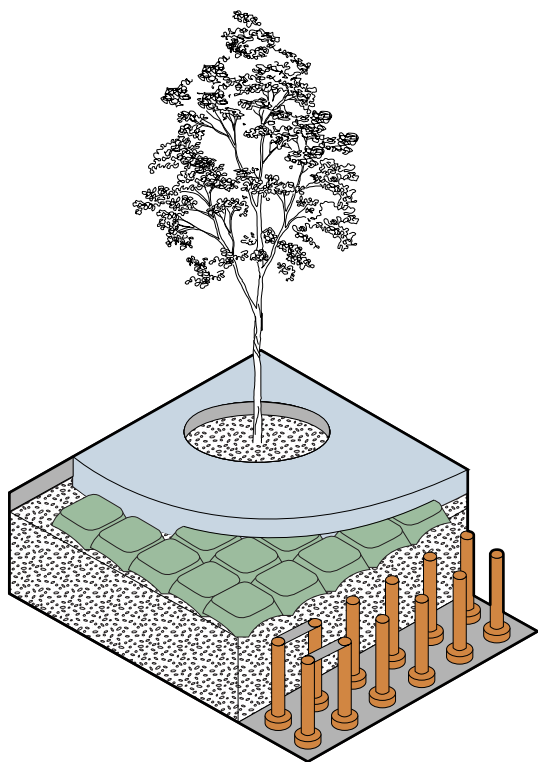


Tra i due blocchi menzionati insiste un'area fortemente antropizzata nella quale dovranno concentrarsi adeguate risorse previste dal progetto per raggiungere due obiettivi:

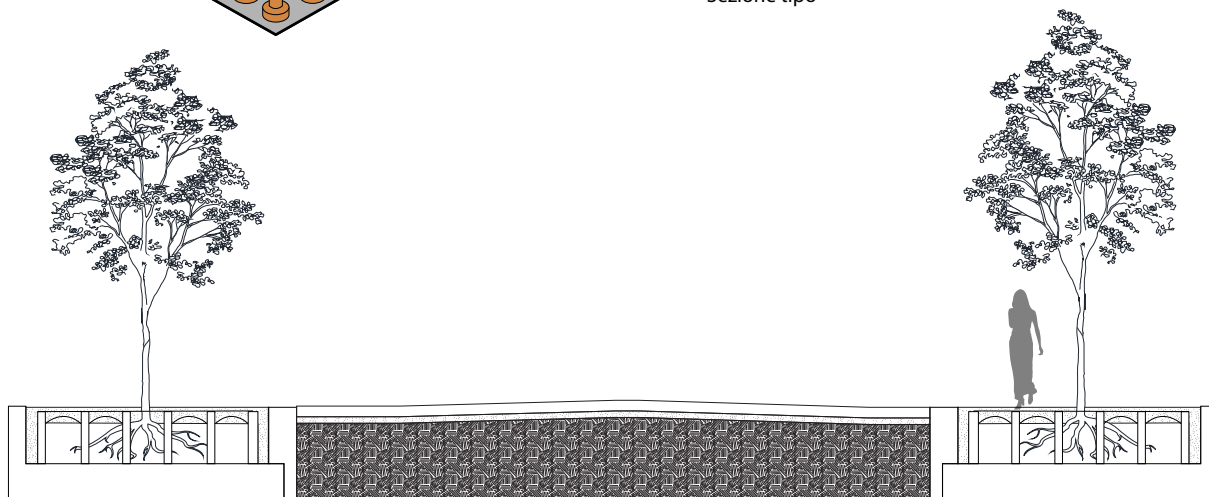
1. collegamento naturalistico e funzionale tra i due giacimenti in maniera trasversale;
2. recupero del suolo libero con mitigazione delle isole di calore e produzione di una gradevolezza estetica e funzionale in linea con la mitigazione sugli effetti dei cambiamenti climatici in un'area notoriamente critica per l'acuirsi dell'isola di calore, del rumore, della concentrazione di polveri sottili provenienti dal traffico.

Si ritiene, perciò, prioritario dare un segno estetico e funzionale al progetto attraverso la predisposizione e l'inserimento successivo di verde arboreo di prima e seconda grandezza associato ad un verde arbustivo erbaceo, realizzabili attraverso l'apertura di superfici permeabili a trincea pavimentate con struttura alveolare, cemento drenante e/o prato armato, garantendo inoltre la pedonalità ed eventualmente la carrabilità del piano viario.

Le specie candidate saranno selezionate in ragione della necessità di assolvere ai principali ecoservizi ritenuti indispensabili per la peculiarità di ogni area.



Sezione tipo



Sezione tipo

Obiettivi primari:

Per gli assi viari trafficati si ha la necessità di inserire specie che riducono polveri sottili.

Per la zona del quartiere zanni si ha la necessità di inserire specie per un impatto estetico e per la riimmissione di ossigeno.

Per il parco, specie autoctone per permettere l'implementazione di biodiversità e favorire una dinamica evolutiva del bosco quanto meno orientata.

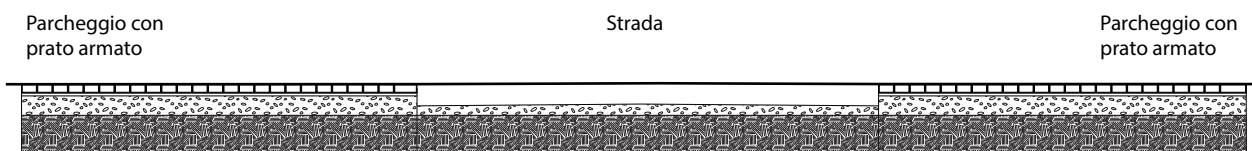
Per l'attraversamento pedonale e per i parcheggi, l'utilizzo di prato armato.

Strutturati gli assi principali occorre, per aumentare le condizioni favorevoli la salute e il benessere delle persone, concentrarsi nei rioni più popolosi attraverso le seguenti azioni :

Implementazione del verde arboreo.

Potenziamento delle microaree rendendole un unico organismo attraverso la riconversione di spazi pavimentati a superficie a verde, per creare aree funzionalmente più idonee a perseguire le finalità mitigatorie menzionate.

Implementazione delle attività ludiche in apposite aree precostituite.



Sezione tipo

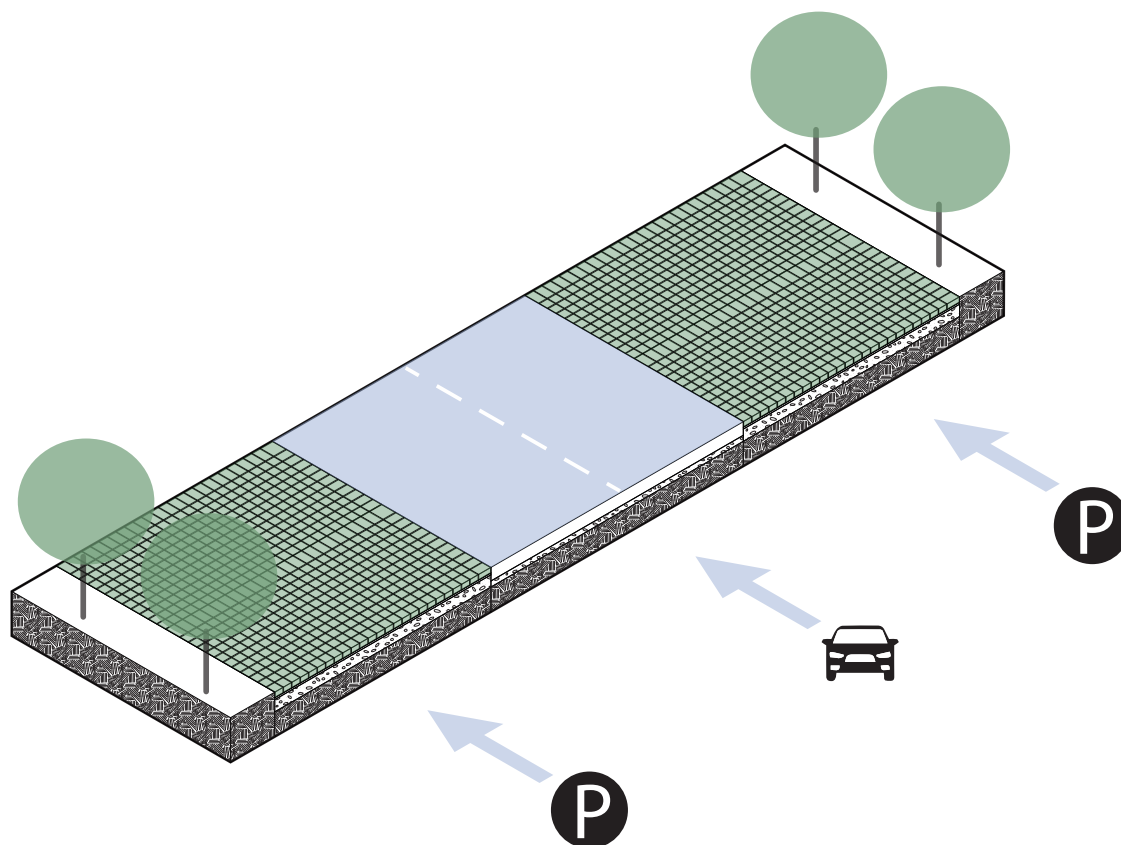


TABELLA RIEPILOGATIVA

Nuovi interventi



Aree verdi: 40.000 mq min



Piantumazioni: 500 alberi min



Piste ciclabili: 3200 m



Luoghi urbani (piazze e viali): 10.000 mq



Posti auto: 700 min



Zona 30: 2000 m

N.	Intervento	Costo
1	Piazza del parco Nord	10.000.000
2	Parchetto le Naiadi per lo sport e il tempo libero	200.000
3	Riqualificazione via Nazionale Adriatica Nord-Km verde	1.000.000
4	Riqualificazione ex Enaip - parco della Riviera	1.500.000
5.1	Trasversale colli - Parco Nord (ambito Stadio Zanni)	2.000.000
5.2	Trasversale colli - Parco Nord (ambito piazza IV Novembre)	1.000.000
6	Istituzione Zone 30 trasversali via Nazionale Adriatica Nord-Strada parco	250.000
7.1	Attraversamento Riviera -strategia 1 (attraversamento a raso)	250.000
7.2	Attraversamento Riviera -strategia 1 (ponte)	1.300.000
8	Raddoppio ciclovia strada parco - asse di connessione rete ciclabile	250.000
9	HUB mobilità sostenibile parcheggio Le Naiadi	50.000
10	Pista ciclabile Via dalla Chiesa- Riqualificazione Parcheggio Le Naiadi	1.000.000
11	Parcheggio di scambio via Caravaggio	1.200.000
Totale costo		20.000.000

TEMI PROGETTUALI

-  Rete ecologica
-  identità urbana
-  Mobilità sostenibile