

# MASTERPLAN AREE PORTUALI

Pescara Smart City



hub mobilità sostenibile

## Il Masterplan

Il *Masterplan* delle aree portuali di Pescara costituisce un preciso indirizzo di pianificazione di un contesto infrastrutturale e urbano di valore strategico per il futuro della città:

- per il ruolo economico e sociale nel territorio più ampio del medio adriatico, per le attività che vi si svolgono e per le vocazioni tutt'ora inespresse;
- per lo sviluppo dell'innovazione, della conoscenza e della cultura imprenditoriale;
- per il *genius loci* di luogo naturale e artificiale insieme e la qualità infrastrutturale e dell'architettura;

Il *Masterplan* delle aree portuali contestualizza i programmi infrastrutturali previsti, e in parte finanziati, dalle istituzioni regionali e locali per l'ambito portuale della città di Pescara considerando anche la formidabile opportunità della rigenerazione delle aree dismesse dell'ex Mercato Ortofrutticolo denominato "Cofa".

Le infrastrutture progettate e finanziate dalla Regione in quest'area strategica per il futuro della città riguardano essenzialmente la realizzazione dei nuovi moli del porto canale

di Pescara *deviati e prolungati* fino al superamento della famigerata "diga foranea" ed il collegamento, a cura dell'ANAS, dello stesso porto con l'asse attrezzato che attualmente scende fino a Piazza della Marina.

La realizzazione dei nuovi moli prevede la costruzione di una *Piazza* sulla sponda sinistra del fiume, all'altezza della "Madonnina", in corrispondenza dello "slargo" esistente in quella zona del porto canale. Al di sotto della suddetta *Piazza*, il piano prevede la costruzione una *vasca di laminazione* del troppo pieno della centrale di sollevamento delle acque reflue del collettore rivierasco. La vasca, di circa 20.000 metri cubi di capienza, impedirà lo sversamento diretto nel fiume e poi nel mare dei reflui fognari del collettore nei giorni di pioggia e costituirà un elemento utile al concreto disinquinamento del mare. Il piano inoltre prevede la verifica della fattibilità di una seconda vasca di laminazione, di circa 50.000 metri cubi, in funzione di un pur parziale contenimento dell'innalzamento delle acque del fiume in caso di piena, attraverso la semplice copertura della porzione di canale esistente che verrà abbandonato in seguito alla realizzazione dei nuovi moli, in luogo del suo riempimento.

Risulta inoltre di sicuro interesse, ciò che è largamente prevedibile che succeda a ridosso del molo nord del porto canale, una volta realizzati i nuovi moli. E' prevedibile infatti che nel giro di pochi anni si sviluppi un corposo insabbiamento, tale da prolungare la spiaggia fino alla diga foranea. Il risultato sarà la creazione di un'area naturale speciale, per la sua condizione urbana, e utile sia alla balneazione che alla tutela di habitat naturali di flora e fauna della costa.

Il presente *Masterplan* configura l'assetto definitivo delle banchine e delle barriere a mare del nuovo porto previste dal nuovo prg del porto recentemente approvato, con una leggera correzione del braccio di levante, qui configurato in modo da impedire ai venti proventi da est (*il Levante, lo Scirocco, ecc.*) di penetrare all'interno del bacino portuale rendendo insicuri i rientri e gli stessi attracchi.

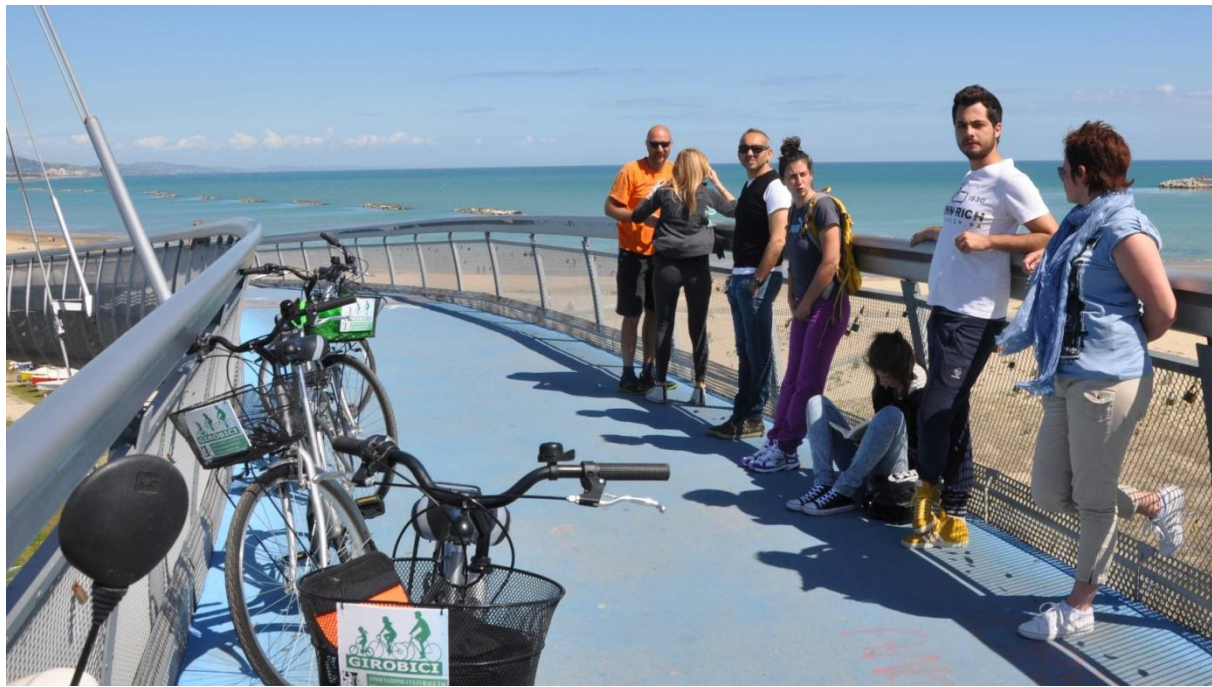
Sul molo di levante esistente e a ridosso del muro di separazione del porto turistico con quello commerciale, invece, allo scopo di produrre energia rinnovabile e pulita, sono previsti impianti di minieolico sia di tipo verticale che di minipale. Saranno studiati per essere realizzati anche innovativi impianti capaci creare energia rinnovabile dallo sfruttamento dei flussi e dei movimenti ondosi

in corrispondenza delle barriere artificiali dei moli e delle dighe foranee a mare.

Per aiutare la locale capitaneria di porto al controllo portuale e doganale, il piano prevede la realizzazione di una struttura in pilastri, travi e pareti di legno e vetro posta al di sopra del muro di separazione del porto turistico, nella sua parte iniziale.

Il resto del progetto sviluppa l'idea di un "hub" della mobilità sostenibile da realizzare nelle aree dell'ex Cofa di seguito descritta. L'insieme delle proposte qui contenute configurano l'idea di Pescara città innovativa e intelligente.

# "Hub" per la mobilità sostenibile Pescara



## Premessa

L"hub" è qui inteso come un "centro" di interscambio tra diversi sistemi di mobilità. La sua posizione ottimale nel territorio è quella dei nodi delle infrastrutture della mobilità urbana e extra urbana. All'interno di un "hub" si trovano i servizi logistici di rifornimento energetico, di assistenza tecnica e di accoglienza per i mezzi e per gli utenti dei sistemi trasportistici. Qualunque stazione del ferro, della gomma o d'acqua è un "hub", in quanto rende possibile lo scambio tra diverse modalità di trasporto.

Un "hub" dedicato alla mobilità sostenibile è caratterizzato dallo scambio di sistemi e mezzi di

trasporto di tipo sostenibile, ovvero che usano energia prodotta da fonti rinnovabili o che sono, in quanto tali, alternativi, come ad esempio le biciclette o le auto elettriche.

## **Pescara**

La città stessa, per geografia e storia, è un "hub" di interscambio. Pescara, infatti, nel contesto del più ampio sistema urbano e territoriale del quale è il riferimento, è situata all'incrocio di importanti infrastrutture viarie e di trasporto al centro dell'Italia. E' una *città interporto* caratterizzata da complesse e ricche relazioni commerciali, sociali e culturali, dallo scambio informativo e di conoscenze e saperi.

La mobilità della città è tutt'altro che sostenibile. Il trasporto prevalente di merci e persone è costituito da un flusso costante di mezzi privati altamente inquinanti, mentre il residuale sistema pubblico ne copre una parte non ancora significativa ed è altrettanto inquinante. Inoltre non risulta statisticamente rilevante il trasporto pubblico e privato con mezzi elettrici, con sistemi ibridi o alimentati da biocarburanti. Per questo è necessario sviluppare la natura di centro di interscambio della città nella direzione dell'innovazione e della sostenibilità, per fare di Pescara una città europea.

## Un "hub" territoriale

Per dar vita ad un "hub" dedicato alla mobilità sostenibile è necessario innanzitutto produrre energia pulita da fonti rinnovabili. In questo caso una delle scelte possibili è la costruzione di impianti fotovoltaici e/o eolici. Un'altra è quella della produzione di biocarburanti e della conseguente trasformazione delle flotte di trasporto merci e persone sia pubbliche che private. Nel territorio di riferimento, l'area urbana di Pescara, si possono dislocare, in diversi siti, singoli e specializzati "hub", finalizzati alla mobilità sostenibile.

**"Hub Uno" - mobilità elettrica in bicicletta e in auto** (area ex Cofa - Pescara) - *Funzioni previste: (1) copertura: impianto fotovoltaico; (2) piano terra: spazio servizi, spazio per grandi eventi, incontri, accoglienza e ristoro, ecc.; (3) spazi per la ricarica dei mezzi, per lo scambio o l'affitto (bici e macchine), servizi logistici e di assistenza tecnica, servizi innovativi per la mobilità condivisa (flotta hub), promozione della pedalata assistita, ecc.; All'interno della città vanno di seguito individuati altri hub urbani per la ricarica di mezzi pubblici elettrici. Il progetto, inoltre, deve necessariamente prevedere la sistemazione complessiva dell'intera area*

*dismessa con la previsione di un albergo, di una ruota panoramica all'interno e di un grande parco di verde mediterraneo;*

**"Hub Due" - autobus urbani** (area GTM - Pescara) - *Funzioni previste: impianto fotovoltaico sulla copertura esistente; ricarica elettrica dei mezzi; stazione rifornimento biocarburanti per autobus urbani e extraurbani;*

**"Hub Tre" - autotrasporto privato** (area Mercato Agroalimentare - Cepagatti) - *Funzioni previste: impianto fotovoltaico sulla copertura esistente; ricarica elettrica dei mezzi; stazione rifornimento bio metano e GNL;*

**"Hub Quattro" - scambio gomma ferro, trasporto merci - bus pubblici e privati** (area Interporto - Manoppello) - *Funzioni previste: stazione rifornimento bio metano e GNL, centro di assistenza logistica con officina per trasformazione mezzi;*

## **Promotori**

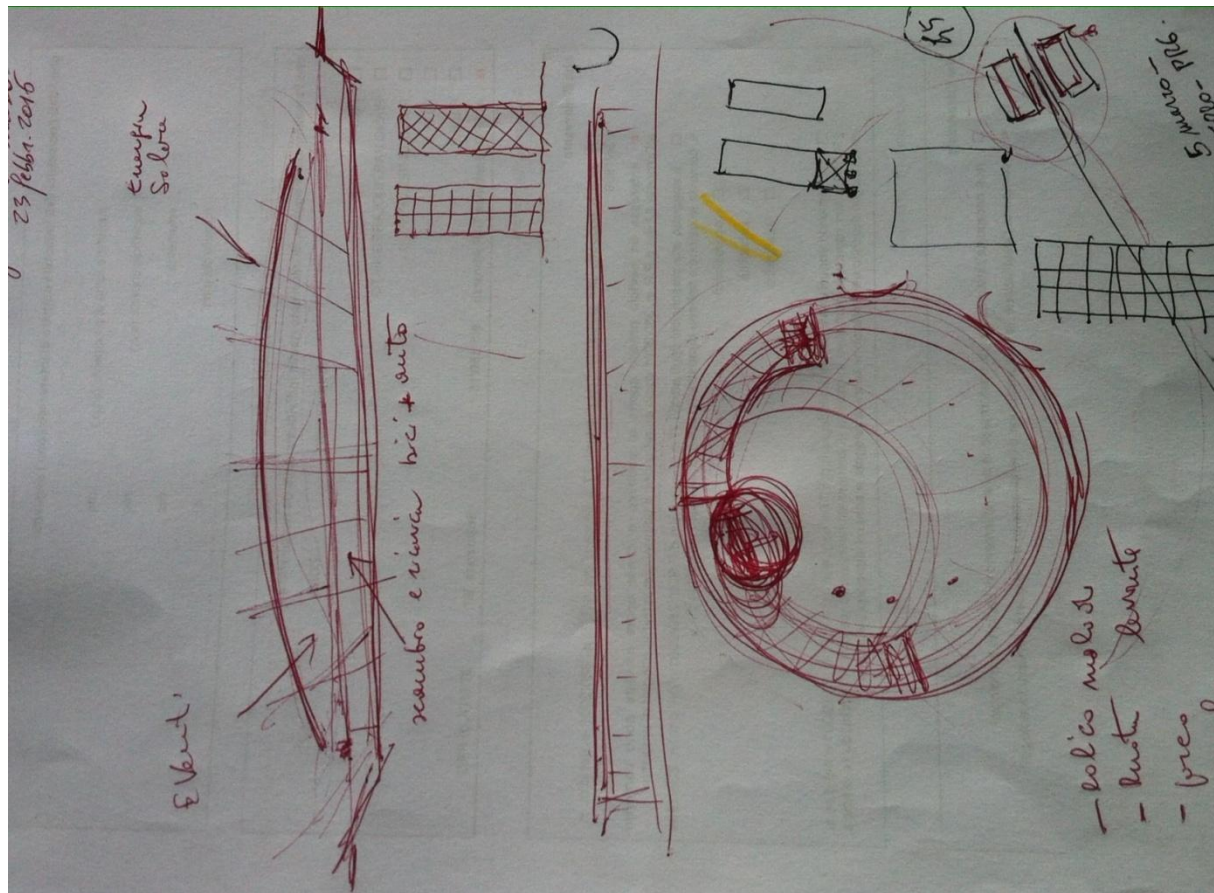
Società di scopo costituita da: Comuni di: Pescara, Cepagatti, Manoppello, Camera di Commercio di Pescara, TUA Spa, Abruzzo Sviluppo, FIRA Spa, Mercato Agroalimentare Polo Inoltra, Polo Automotive, Interporto d'Abruzzo Spa, Aziende private del settore, Associazioni imprenditoriali.

Il progetto, a partire da **"Hub uno e due"** , può essere realizzato per singoli interventi funzionali anche con soggetti e promotori associati diversamente. L'idea può essere modificata e precisata nel corso della progettazione esecutiva. Un'esperienza di riferimento per il primo "hub" è quella in corso a Bologna.

Pescara, Febbraio 2016/Febbraio 2017

**Concept a cura di: Tommaso Di Biase**

## "Hub Uno e Due"





**CITTÀ DI PESCARA**

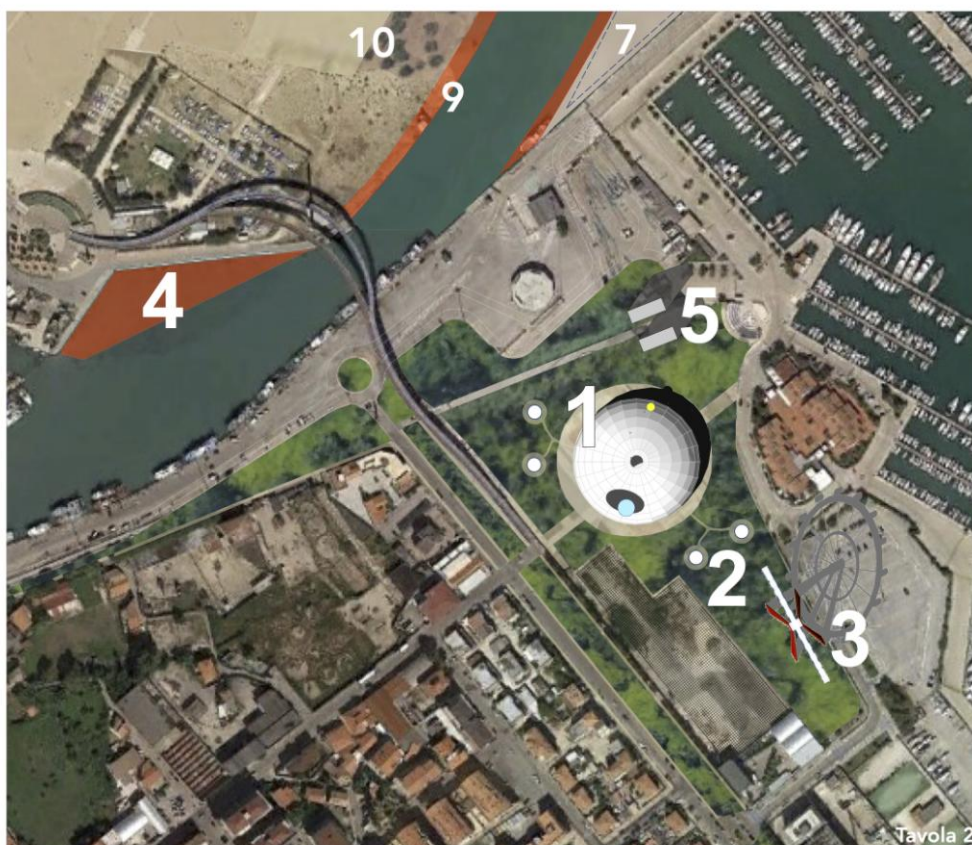
**MASTERPLAN**  
Aree portuali

LEGENDA

1. HUB - scambio auto-bike - ricarica mezzi elettrici - spazi eventi
2. Parco Mediterraneo
3. Ruota Panoramica
4. Piazza del Fiume  
(vasca di laminazione mc 20.000)
5. Strutture Ricettive
6. Controllo Portuale
7. Vasca di Laminazione  
(mc 50.000)
8. Impianti Eolici
9. Nuovi Moli del Porto Canale
10. Riserva Naturale

Tavola 1

Progetto a cura di:  
Tommaso Di Biase



**CITTÀ DI PESCARA**

**MASTERPLAN**  
Aree portuali

LEGENDA

1. HUB - scambio auto-bike - ricarica mezzi elettrici - spazi eventi
2. Parco Mediterraneo
3. Ruota Panoramica
4. Piazza del Fiume  
(vasca di laminazione mc 20.000)
5. Strutture Ricettive
6. Controllo Portuale
7. Vasca di Laminazione  
(mc 50.000)
8. Impianti Eolici
9. Nuovi Moli del Porto Canale
10. Riserva Naturale

Tavola 2

Progetto a cura di:  
Tommaso Di Biase

Piazza del fiume



Ruota Panoramica

