

Città di Pescara
e
Città di Montesilvano

Masterplan Pineta di S. Filomena

Relazione

12 maggio 2020

Masterplan Pineta di S. Filomena

Premessa

Il Bando recentemente pubblicato dal Comune di Pescara, finalizzato al recepimento di contributi e proposte per il cosiddetto "Masterplan Porta Nord" della città, si riferisce ad un contesto urbano caratterizzato dalla continuità urbanistica dei territori costieri dei Comuni di Pescara e Montesilvano. Nel suo titolo il riferimento alla "porta", cioè ad un *passaggio* da un luogo ad un altro, non è corretto.

L'invisibile confine amministrativo tra i due Comuni, infatti, non è segnato da una differenza dell'assetto urbanistico e ambientale, ma al contrario dalla continuità dei suoi elementi naturali, morfologici e infrastrutturali: la spiaggia e il mare, la riviera, la Pineta di S. Filomena, il tessuto edilizio di media densità, la *Strada Parco*, la S.S. e la Ferrovia Adriatica, tutti elementi fondativi della città lineare della costa che comprende indifferentemente i due ambiti amministrativi.

Nel contesto urbano descritto non esiste quindi alcun confine, nessun segno o cambiamento strutturale identificabile con il concetto di "porta", ovvero di accesso ad un ambito diverso, o nuovo. Il confine è intangibile e risulta solo sulla carta ...e all'anagrafe dei due Comuni.

Per questo motivo si è preferito chiamare la presente proposta, "*Masterplan Pineta di S. Filomena*". Ovviamente, una impostazione che supera il confine amministrativo tra i due Comuni richiede la partecipazione e il contributo di entrambi. Tanto più se gli stessi Municipi sono inseriti in un procedimento di fusione.

La proposta del Comune di Pescara

La proposta del Comune è articolata intorno a tre categorie concettuali: le "*reti ecologiche*", l'"*identità urbana*" e la "*mobilità sostenibile*". Queste categorie, in sé cariche di significati, alla luce delle reali indicazioni progettuali contenute nelle schede, appaiono perlopiù generiche e di fatto teoriche.

Al primo approfondimento, infatti, si può constatare che dalla proposta non emergono scelte di carattere **m i n i m a m e n t e** strategico, ma indicazioni assolutamente circoscritte e ordinarie: strade carrabili a velocità ridotta, circuiti di piste ciclabili, nuove alberature per la SS 16.

Oltretutto, queste scelte, al di fuori di una contestualizzazione sistemica e di pianificazione di area vasta (PUM, PUT, ecc.) non hanno un reale impatto sull'ambiente e sulla mobilità, ammesso che siano corrette.

Che senso ha, ad esempio, l'individuazione di strade "zona 30" solo in quella parte della città, al di fuori di un piano generale di tutta la città di pianura, non solo di Pescara ma anche di Montesilvano e Francavilla al Mare?

La proposta del Comune, inoltre, indica una cosiddetta "riqualificazione" dell'ex ENAIP, (considerata tra gli interventi che costituiscono la "rete ecologica" nel Parco della riviera) che prevede la realizzazione di un parcheggio alberato per auto e bici, ma anche, *a sorpresa*, la destinazione di un'area di circa 2000 mq per l'edificazione privata. L'area edificabile è posta in modo da sbarrare il collegamento pubblico tra l'area del parcheggio e la strada parco, riservandolo in esclusiva a chi avrà il privilegio di poterci costruire.

Due scelte in particolare risultano di interesse, anche se per motivi diversi:

- la prima è l'individuazione di un asse ciclo pedonale trasversale che dai piedi della collina arriva fino al mare. Il percorso parte dal quartiere Zanni, attraversa la S.S. Adriatica, poi la "Strada Parco", quindi le aree del futuro "Parco Nord" e la stessa Pineta di S. Filomena, infine la "Riviera Adriatica" fino alla spiaggia. L'arrivo sulla spiaggia è previsto, o in sopraelevata con un ponte ciclo pedonale, o a raso;
- la seconda è l'individuazione di una specifica e ampia area, già destinata a verde pubblico dal Prg, posta a ridosso della sede della Forestale e confinante per un lungo tratto con la "Strada Parco", destinata, (come si legge nella "legenda" della Tavola degli "Scenari Progettuali") "all'atterraggio" di non meglio specificati "diritti edificatori".

La prima scelta è l'unica di un certo valore del progetto del Comune, in quanto può costituire un "modello" di connessione collina-mare, replicabile in vari punti della città lineare della costa, non solo nel contesto di Pescara e Montesilvano ma in tutti i centri costieri che da Francavilla al Mare si sviluppa senza soluzione di continuità fino al Conero, nelle Marche.

La seconda scelta, invece, si presenta come un grande regalo verso non meglio identificati soggetti che si ritiene siano titolari di "diritti edificatori". Non si dice a quali soggetti si fa riferimento, né quali e quanti siano i diritti edificatori. L'area per la prevista nuova edificazione è attualmente destinata a verde pubblico ed è parte del cosiddetto "Parco Nord".

Per questi motivi andrebbe drasticamente ridimensionata, ad esempio creando una fascia di verde di protezione della "Strada Parco", eliminando l'area edificabile dell'ex ENAIP, ecc.. Nella proposta che segue viene indicata una soluzione di razionalizzazione della scelta.

Il "Masterplan Pineta di S. Filomena"

Per dare un senso urbanistico compiuto al Masterplan, si ritiene sia opportuno, in coordinamento con il Comune confinante, ampliarne l'ambito per occuparsi della parte urbana posta a cavallo tra le due città corrispondente alla Pineta di S. Filomena.

La Pineta di S. Filomena, come altri "boschi" litoranei dei centri abitati dell'adriatico, costituisce un elemento ambientale di grande pregio del sistema urbano costiero. Un elemento che, tuttavia, richiede una continua cura e manutenzione per la sua piena valorizzazione.

Caratterizzata da un forte degrado, infatti, deve essere al più presto "rigenerata", pena la sua progressiva scomparsa. La stessa strada sulla riviera è di fatto un detrattore ambientale della Pineta da eliminare.

In definitiva, con l'obiettivo di far crescere la qualità della vita nelle due città e di far rinascere il settore economico legato al turismo balneare, l'intento è quello di definire il *Masterplan* di un progetto strategico di trasformazione urbana.

Pescara e Montesilvano

L'idea del presente indirizzo progettuale riprende e sviluppa lo studio dello "Schema Direttore della Costa" della Provincia di Pescara, elaborato quale strumento attuativo del PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Piano Territoriale firmato dal Prof. Bernardo Secchi.

In particolare nella tavola n. 6 di approfondimento progettuale "*città della costa*", lo *Schema Direttore* prevede, nella parte urbana che ricomprende la Pineta di S. Filomena, l'avanzamento della pineta fino al mare e contemporaneamente l'arretramento della riviera ricollocata tra la città costruita e la pineta stessa. Si tratta di un indirizzo di pianificazione di valore strategico per il futuro della città della costa considerata nel suo insieme e oltre i confini amministrativi dati.

Il progetto prevede:

- L'ampliamento della Pineta sul sedime attuale della Strada della Riviera e fino alla pista ciclo-pedonale adiacente la spiaggia, contestuale "rigenerazione" della Pineta con interventi di cura dell'esistente e di ripiantumazione massiccia con essenze già presenti nei comparti esistenti;
- Lo spostamento della *Strada della Riviera** sul retro della Pineta e tra questa e la città costruita, con circolazione a bassa velocità ("zona 30");
- La creazione di un sistema di mobilità ciclo pedonale* sugli assi longitudinali della *riviera, retro della pineta, strada parco, Nazionale Adriatica, Via Caravaggio - Via Verrotti* e i collegamenti trasversali collina-mare indicati nel progetto e i *sentieri** all'interno della Pineta;
- La creazione di un sistema di spazi liberi* (*piazze del mare*) in corrispondenza dell'arrivo dei collegamenti trasversali ciclopedonali, prolungati sul mare attraverso *pontili in legno*, realizzazione, su due degli attraversamenti, di *ponti ciclopedonali* per il superamento in sicurezza della strada carrabile sul retro della pineta;
- La creazione del nuovo *Parco Nord* in prossimità delle Naiadi e della Forestale;
- La creazione di limitate aree a parcheggio* lungo il nuovo asse stradale a ridosso della Pineta e di una rete di complanari sul versante edificato che permette a tutto il sistema urbano di funzionare meglio;
- La creazione di un sistema di parcheggi di scambio auto/bici su aree poste a ridosso della linea ferroviaria ai piedi della collina;
- La realizzazione di piccole strutture di Bad & Bike all'interno dei parcheggi a Sud e a Nord della Pineta;
- La destinazione a "riserva" urbanistica di un'area a ridosso della forestale, molto ridotta rispetto alla proposta del Comune e distanziata dalla strada parco da una fascia di verde di protezione;

* la nuova "strada della riviera", le nuove "piste ciclopedonali", i "sentieri" all'interno della Pineta, le "piazze del mare", i "parcheggi lineari", ecc. saranno realizzati in materiali ecologici e permeabili come il "calcestruzzo drenante", la "terra stabilizzata" e altri.

Conclusioni

Considerato il carattere strategico degli indirizzi del presente Masterplan, l'attuazione degli interventi previsti può essere inserita in un programma straordinario (europeo e nazionale) finalizzato al miglioramento della vita, dell'ambiente e dell'economia urbana delle due città.

La città di Pescara, capitale adriatica e capoluogo *de facto* della *Regione Verde d'Europa* ha l'occasione di promuovere una programmazione urbanistica e territoriale integrata e indirizzata alla sostenibilità sociale e ambientale. Una programmazione che possa essere un modello per altre analoghe realtà.

A ragione di ciò, quando si pensa alla riqualificazione della città, alla riprogrammazione della mobilità e alla trasformazione urbana, come nel caso di questo Masterplan, una città come Pescara deve essere in grado di oltrepassare i propri limitati confini amministrativi e agire di concerto con le amministrazioni contigue. Altrimenti, in un momento storico che richiede alle città lungimiranza e capacità di pensare globalmente, un pensiero programmatico "a corto raggio" rischia di risultare anacronistico e provinciale.

I Cambiamenti Climatici in corso e la Pandemia del Coronavirus, oggi, ci pongono di fronte una questione epocale che non può essere risolta con semplici palliativi, ma richiede scelte coraggiose e radicali che pongano l'ambiente e la vita umana al centro dell'attenzione del governo pubblico dei territori e delle città.

In altri momenti della storia dell'umanità sono state affrontate e superate crisi terribili e devastanti e nelle risposte date nel passato dobbiamo cercare la forza e l'ispirazione per superare anche questa crisi. *Come dice Massimo Cacciari, per uscire dalla crisi delle città e dei territori serve "...una nuova immaginazione politica e una nuova fantasia urbanistico - architettonica «al potere».*

Accettiamo la sfida di questa crisi, quindi, perché ci permette di immaginare una trasformazione necessaria del nostro ambiente di vita, un'altro mondo possibile. Perché ci permette di andare avanti, progredendo.

Pescara, 12 Maggio 2020

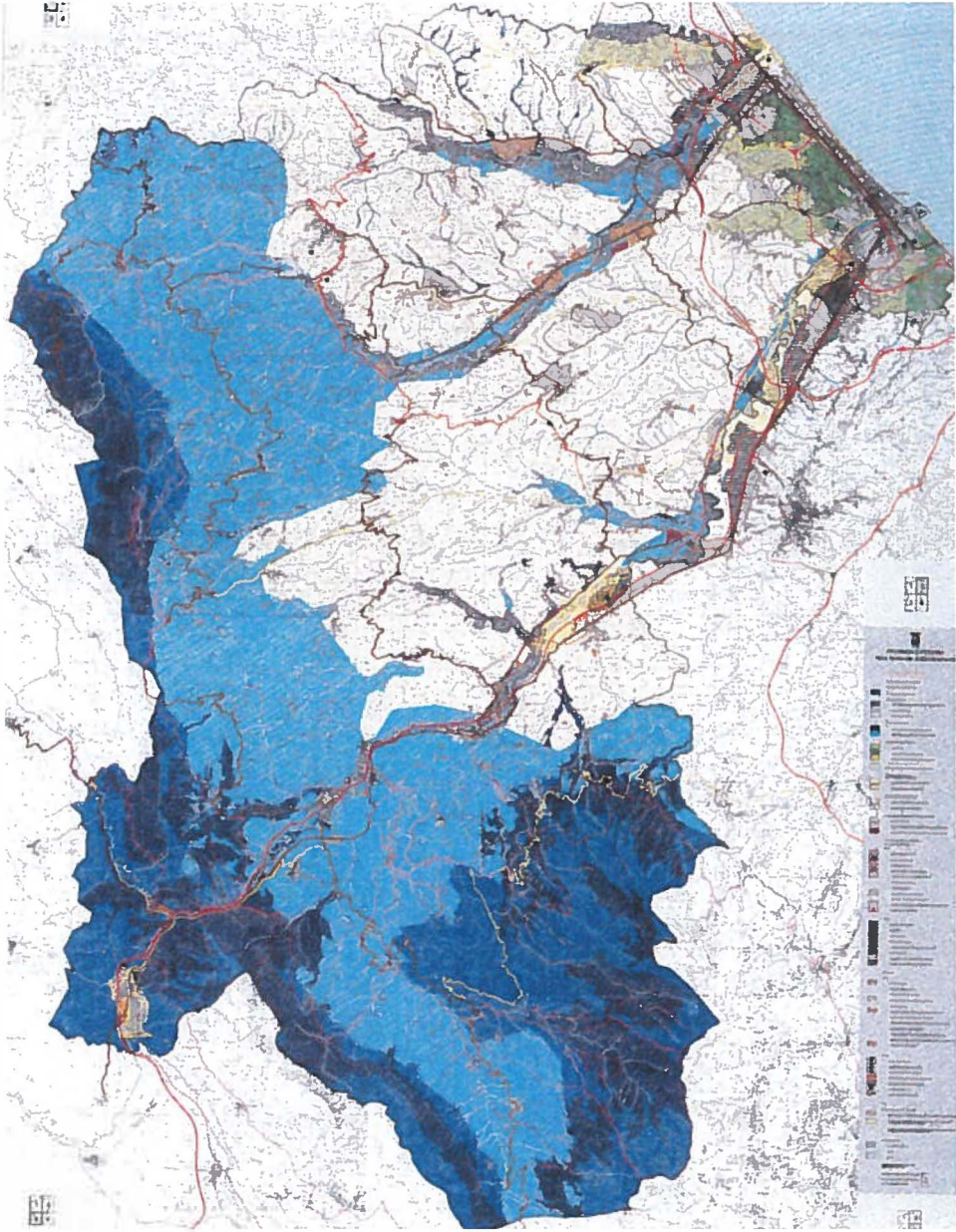
Arch. Tommaso Di Biase

con

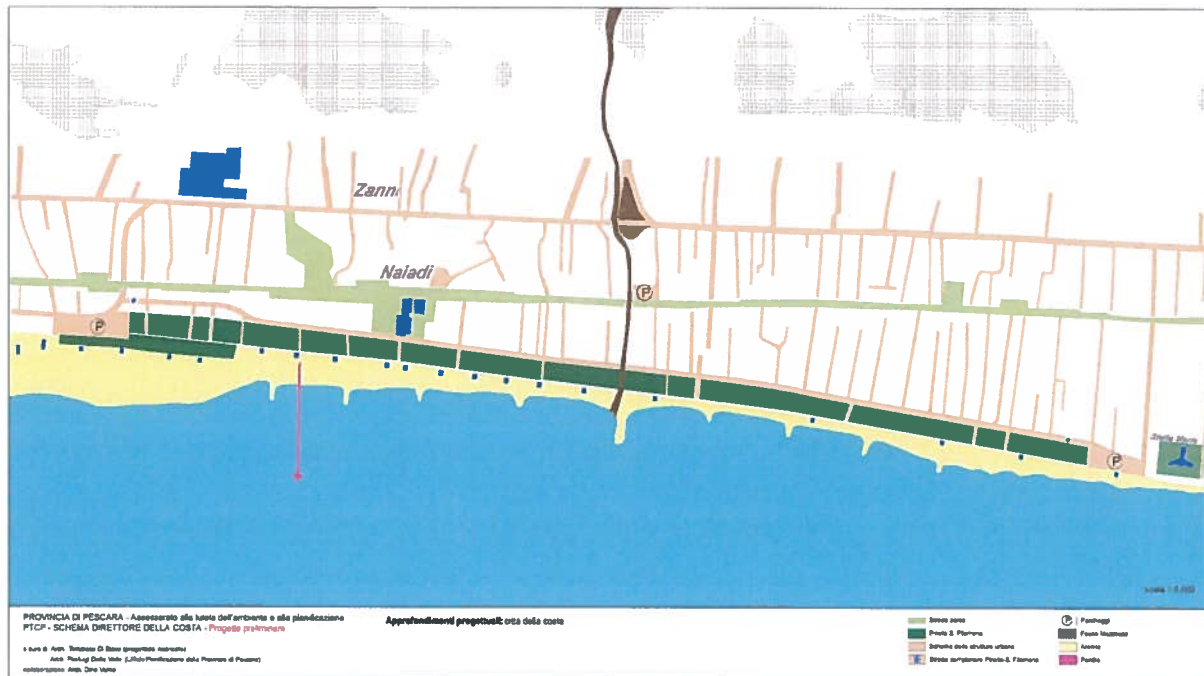
Dott. Valerio Di Biase



Provincia di Pescara - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale -
Planimetria Generale



Provincia di Pescara - PTCP - Schema Direttore della Costa - Progetto Preliminare -
Approfondimenti progettuali: Città della Costa - Tav. n. 6



Allegati:

- 1.Tav. 1 Planimetria Generale;
- 2.Tav. 2 Planimetria dettaglio Sud;
- 3.Tav. 3 Planimetria dettaglio Nord;