

TERRITORI

**PEPE BARBIERI
ALBERTO CLEMENTI
(A CURA DI)**

SS16 E IPERCITTA' ADRIATICA

FLUSSO

SS 16



**Università degli Studi
"G. D'ANNUNZIO"
Chieti-Pescara**

DART Dipartimento Ambiente Reti Territorio - Pescara

SCUT Centro Internazionale di Ricerca Sviluppo Competitivo Urbano e Territoriale - Pescara

Università degli Studi di CAMERINO

PROCAM
Dipartimento di Progettazione e Costruzione dell'Ambiente

Università degli Studi dell'AQUILA

DAU Dipartimento Architettura e Urbanistica

AnteA Laboratorio Analisi territoriali e ambientali

Università degli Studi del MOLISE

Unimol Management

Università degli Studi del MOLISE

SEGES Dipartimento di Studi Economici e Sociali

ANAS S.p.A.

Ecosfera S.p.A.

Stade S.r.l.

DS Graphic & Engineering s.r.l.

ANAS S.p.A.

Direzione Centrale Progettazione

Direttore **ing. Massimo Averardi**

RUP **ing. Ilaria Coppa**

Gruppo Operativo Servizio Pianificazione Trasportistica
ing. Pier Giorgio D'Armini
ing. Elisa Luziatelli
ing. Maurizio Mancinetti
ing. Milena Panebianco
sig.ra Anna Maria D'Aversa

Servizio di Assistenza tecnica al RUP

Ecosfera S.p.A.

Responsabile scientifico
arch. Enrico Nigris

Gruppo operativo
arch. Claudia Caprile
arch. Clara Musacchio
arch. Giuseppe Russo

Servizio di Assistenza Progetto stradale

Stade S.r.l.

ing. Fabio Maria Ciuffini
ing. Antonio Di Eugenio

Gruppo operativo
arch. Massimo Ciuffini
ing. Pasquale Devito
geom. Andrea Martinez
geom. Massimiliano Ricciarelli
p.m. Mauro Di Mario

Architettura GIS di supporto e sito Web

DS Graphic & Engineering s.r.l.

Responsabile
dott. Guido Boarelli

Gruppo operativo
sig. Alessandro Boschi
arch. Sandro Mestici
dott. Francesco Truncellito
dott. Salvatore Iaconesi

**Università degli Studi
“G. D’ANNUNZIO”
Chieti-Pescara**

DART Dipartimento Ambiente Reti Territorio - Pescara

SCUT Centro Internazionale di Ricerca Sviluppo Competitivo Urbano e Territoriale - Pescara

Università degli Studi di CAMERINO

PROCAM

Dipartimento di Progettazione e Costruzione dell'Ambiente

Coordinamento scientifico

prof. Pepe Barbieri
prof. Alberto Clementi

Consulenti

prof. Umberto Cao
prof. Agostino Cappelli
prof. Valter Fabietti
prof. Paolo Fusero
prof. Roberto Mascarucci
prof. Paolo Urbani
prof. Raffaele Mennella
arch. Mariavaleria Mininni
arch. Massimo Sargolini

Coordinatori operativi

arch. Matteo di Venosa
arch. Massimo Angrilli

Gruppo operativo

arch. Aldo Casciana
arch. Aldo Cilli
arch. Rocco Corrado
arch. Mauro D'Incecco
arch. Sabina Minnetti
arch. Marco Morante
arch. Alberto Ulisse
arch. Emilio Corsaro
arch. Giuseppe Foti
arch. Silvia Medori
arch. Ludovico Romagni

arch. Cesare Corfone
arch. Roberta Di Ceglie
arch. Claudia Fornaro

arch. Irene Coliandro
arch. Maria Nicola Di Girolamo
arch. Natascia Potalivo
Ciro Mariano Decembrino

Università degli Studi dell'AQUILA

DAU Dipartimento Architettura e Urbanistica

AnteA Laboratorio Analisi territoriali e ambientali

Università degli Studi del MOLISE

Unimol Management

Coordinamento scientifico

prof. Pierluigi Properzi
prof. Luciano De Bonis

Consulenti

prof. Giulio Tamburini
prof. Mario Centofanti
prof. Sandro Colagrande
ing. Gino D'Ovidio
ing. Donato Di Ludovico
ing. Federico D'Ascanio
ing. Giovanna Caratù
ing. Andrea Chietini

Gruppo operativo

arch. Claudia Di Girolamo
arch. Mario Morrica
Valeria Rommelli
Miriam Caramanico
Antonella De Renzi
Giulio Ulisse

Università degli Studi del MOLISE

SEGES Dipartimento di Studi Economici e Sociali

Coordinamento scientifico

prof. Massimo Bagarani

Gruppo operativo

prof. Claudio Lupi
prof. Cecilia Tomassini
dott. Giuseppe Pistacchio
dott. Simona Zampino
prof. Martino Locascio
dott. Marco Mascetti
dott. Roberto Giannoli
dott. Cataldo Ferrarese
dott. Giuseppe Galloppo
dott. Antonio Mezzani

Hanno contribuito al finanziamento di questa pubblicazione:

DdA Dipartimento di architettura Università degli Studi G. d'Annunzio Chieti-Pescara
DAU Dipartimento di Architettura e Urbanistica Università degli Studi dell'Aquila

TERRITORI_FLUSSO

SS 16 e Ipercittà Adriatica

CONTRIBUTI

Presentazione

Massimo Averardi

1 Introduzioni

Un progetto pilota

Alberto Clementi

Per una rigenerazione infrastrutturale

Pepe Barbieri

Il ruolo delle conoscenze

Pierluigi Properzi

Prefigurare la nuova SS 16

Ilaria Coppa, Fabio Maria Ciuffini

2 Forme e misure nella ipercittà

2.1 Un viale urbano di 400 Km

Alberto Clementi

2.2 Abitare l'Adriatico

Cristina Bianchetti

2.3 Pianificare forme post urbane. I telai adriatici

Pierluigi Properzi

2.4 Tra Adriatico e IperCatalogna

Manuel Gausa

2.5 L'ipercittà dell'Arco Ligure

Mosè Ricci

2.6 Spazi architettonici

Raffaele Mennella

2.7 E-City in fieri

Paolo Fusero

3 Progetto di strada come progetto di territorio

3.1 Progettare i contesti

Pepe Barbieri

3.2 Progetto e conoscenza

Donato Di Ludovico

3.3 Strada nel paesaggio

Massimo Angrilli

3.4 Progetto multiscale

Matteo di Venosa

3.5 Infrastrutture e innovazione di governance

Claudia Di Girolamo

3.6 Dal quadro alla cornice: Smartly Planning the Adriatic Hypertown

Luciano De Bonis

4 Lo Studio di fattibilità della ss.16 adriatica come progetto di territorio

Visione guida, master plan, progetti pilota

Matteo di Venosa

LO STUDIO DI FATTIBILITÀ DELLA SS.16 ADRIATICA COME PROGETTO DI TERRITORIO

VISIONE GUIDA, MASTER
PLAN, PROGETTI PILOTA

Matteo di Venosa

04

1. ARTICOLAZIONI TEMATICHE ED OPERATIVE DELLO STUDIO DI FATTIBILITÀ

Come è stato sottolineato nei contributi introduttivi di questa pubblicazione (Massimo Averadi, Ilaria Coppa), lo studio di fattibilità dell'adeguamento a quattro corsie -in sede ed in variante- della ss.16 adriatica, deriva la sua natura tecnico-giuridica dall'Accordo, siglato il 29.12.2006, tra Ministero delle Infrastrutture e ANAS Spa. In tale contesto di cooperazione interistituzionale è stato identificato l'ambito geografico dello studio di fattibilità (il territorio compreso tra le regioni Marche, Abruzzo, Molise e Puglia, fino a Foggia), nonché le sue finalità principali che promuovono un approccio multidisciplinare ed intersettoriale al progetto del nuovo corridoio stradale della ss.16 adriatica.

Lo studio, in particolare, ha assunto l'ipotesi che la necessità di ammodernamento della ss. 16 dovesse, da un lato, richiedere un progetto pertinente ed efficace sotto il profilo tecnico-economico, dall'altro, promuovere un processo di riqualificazione diffusa dei differenti contesti attraversati contribuendo ad innervare, in modo innovativo e transcalare, un territorio urbano (la città medio-adriatica) esteso, coeso e competitivo.

All'interno di questa ampia prospettiva di lavoro, i differenti gruppi di ricerca, selezionati dalla società Anas spa per collaborare alla stesura dello studio di fattibilità, hanno sviluppato una serie coordinata di temi progettuali in cui si è ritenuto esprimere la complessità del progetto di territorio associato al nuovo corridoio stradale della ss.16.

Le tematiche e le attribuzioni individuate sono:

- *Master Plan per l'area vasta associata alla ss16, Università degli Studi "G. D'Annunzio" di Chieti-Pescara, Università degli Studi di Camerino;*
- *Paesaggio ed Indirizzi di qualità per il progetto, Università degli Studi "G. D'Annunzio" di Chieti-Pescara, Università degli Studi di Camerino;*
- *Pianificazione territoriale, Università degli Studi dell'Aquila, Università degli Studi del Molise;*
- *Ambiente, Università degli Studi dell'Aquila, Università degli Studi del Molise;*
- *Analisi socio-economica e costruzione di scenari di crescita economico-territoriali, Università degli Studi del Molise;*

Lo studio ha previsto, inoltre, alcuni servizi di assistenza tecnica che hanno permesso di perfezionare le attività di approfondimento tecnico e di verifica degli esiti progettuali. In particolare l'assistenza tecnica ha riguardato i seguenti aspetti:

- *Architettura GIS, DS Graphic & Engineering srl;*
- *Assistenza al RUP (documenti di supporto a tavoli tecnici, verifica di qualità del processo progettuale, seminari e riunioni) Ecosfera spa;*
- *Analisi ravvicinata di corridoio e soluzioni progettuali, Stade srl.*

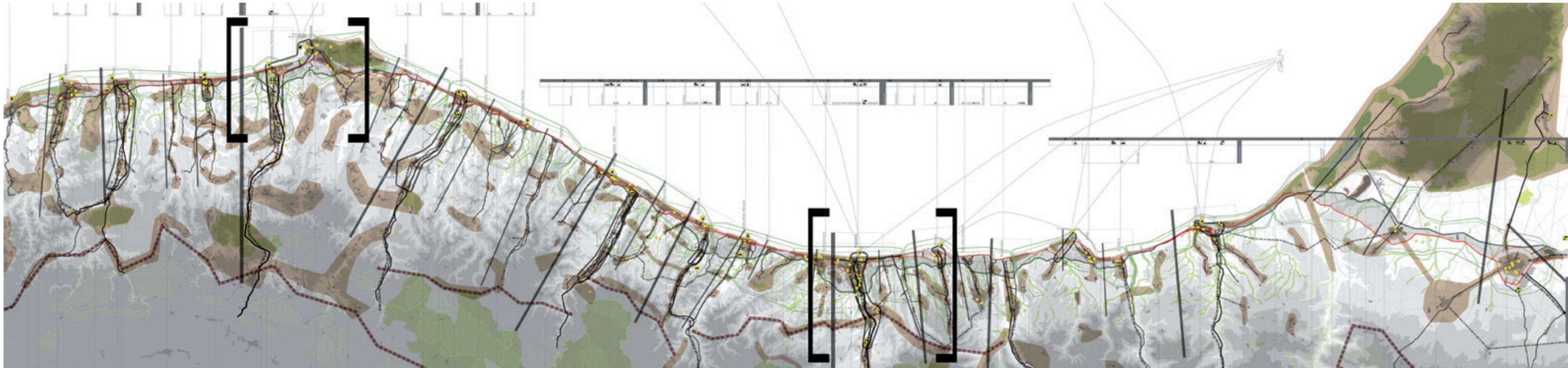
Dal punto di vista metodologico lo studio si è qualificato per un approccio interattivo, adattivo ed anticipativo.

L'interattività, allude alle modalità del confronto tra i differenti gruppi di lavoro. Un mutuo apprendimento riflessivo che ha permesso di misurare l'efficacia delle soluzioni adottate rispetto al loro grado di intersettorialità ed integrazione con le dinamiche in atto.

Adattativo rimanda, invece, all'attitudine del processo progettuale a considerare i fattori contestuali dei territori attraversati dal nuovo tracciato della ss. 16 come condizioni in grado di orientare le differenti scelte tecniche condivise all'interno dei gruppi di lavoro.

Anticipativo identifica, infine, la qualità del processo progettuale in cui le differenti atti-

vità analitico-progettuali (conoscenza, valutazione, previsione, progetto) si sono alternate secondo una sequenza interscalare e circolare.



2. UN PROGETTO DI TERRITORIO PER IL CORRIDOIO DELLA SS.16 ADRIATICA

L'elaborazione del Master plan di area vasta si configura come il nucleo chiave dell'intero processo di progettazione promosso dall'Anas che ha assunto come obiettivo prioritario quello di gestire la qualità complessiva delle trasformazioni territoriali indotte dalla realizzazione del nuovo tracciato della ss.16 adriatica. Il Master plan, infatti, definisce le condizioni economiche, tecniche e territoriali entro cui il progetto di strada può diventare l'occasione strategica per l'innesco di un progetto di territorio, dimostrando che la considerazione integrata degli aspetti infrastrutturali e urbano-territoriali può determinare un valore aggiunto di cui beneficiano i portatori di interessi pubblici e le differenti comunità insediate. L'articolazione della ricerca nelle sue differenti fasi operative ha tenuto conto di due importanti aspetti metodologici che fanno emergere il ruolo chiave che l'elaborazione del Master plan ha svolto nell'intero processo di costruzione dello studio di fattibilità.

1. *Il Master plan rappresenta il quadro di sintesi e di verifica delle esperienze di ricerca sviluppate dalle altre unità di lavoro*

Il carattere complessivo e processuale del Master plan ha imposto l'adozione di una metodologia di lavoro che ha cercato di integrare le attività di ricerca condotte dagli altri gruppi di lavoro (in particolare sui temi: paesaggio; ambiente; pianificazione territoriale, analisi socio-economica). Il Master plan, in altri termini, ha permesso di mettere in valore le esperienze di ricerca condotte dagli altri gruppi di lavoro che hanno trovato proprio nel Master plan la loro più efficace sintesi critica.

2. *Master plan è una rappresentazione condivisa per lo sviluppo sostenibile dell'area studio* Il carattere strategico che assume il Master plan è legato, inoltre, alla sua capacità di costruirsi come immagine condivisa per l'assetto futuro dell'area studio. Un grande quadro di indirizzo per lo sviluppo sostenibile della dorsale medio-adriatica associato al nuovo percorso della ss. 16.

Il Master plan diventa, così, l'occasione per dare coerenza alla numerose azioni di adeguamento della ss.16 adriatica promosse, in maniera spesso autonoma e frammentaria, dai differenti soggetti territoriali (regioni, province, comuni) ed enti di gestione dei servizi di mobilità (Anas, Fs, Interporti, porti, aeroporti),

tenendo conto delle finalità più generali mirate al potenziamento di corridoi multimodali di rilevanza nazionale e delle relative piattaforme strategiche, come definite nel Quadro Strategico Nazionale 2007-13.

Coerentemente con le scelte di impostazione appena descritte, l'elaborazione del Master plan si è sviluppata rispetto alle seguenti fasi operative:

- interpretazione delle principali dinamiche di mutamento in atto;
- ricostruzione in un quadro d'insieme delle principali azioni che a differenti livelli coinvolgono il territorio interessato;
- definizione degli scenari di prospettiva finalizzati alla individuazione di una Visione guida per il futuro assetto dei territori costieri medio-adriatici;
- individuazione delle condizioni di trasformabilità associate alle aree dismesse e in via di dismissione ricadenti nella città costiera medio-adriatica;
- indicazione di ipotesi di tracciato (preliminari ed alternative) della nuova ss. 16;
- definizione del Master plan di area vasta con lo schema strutturale di assetto della fascia costiera adriatica associata al progetto della nuova ss. 16. e con la individuazione delle possibili nuove centralità locali;
- indicazione dei criteri di indirizzo per la riqualificazione della ss. 16 esistente

Le attività operative appena richiamate, ampiamente sviluppate all'interno dei singoli gruppi di ricerca, hanno trovato una loro rappresentazione di sintesi negli elaborati del Master plan. A tal proposito è opportuno ricordare che l'attività 1 (*Interpretazione delle principali dinamiche di mutamento in atto*) è stata condotta dalle Università de L'Aquila e del Molise, l'attività 2 (*Ricostruzione in un quadro d'insieme delle principali azioni in corso ed in programma*) dall'Università de L'Aquila, l'attività 3 (*Visione guida*) dall'Università di Pescara, l'attività 4 (*Individuazione di possibili trasformabilità potenziali delle aree dismesse e in via di dismissione*) dall'Università di Camerino, l'attività 5 (*Indicazione di ipotesi di tracciato*) dalle Università de L'Aquila, Pescara e dalla società Stade srl, l'attività 6 (*master plan di area vasta*), dall'Università di Pescara, l'attività 7 (*Indicazione dei criteri di indirizzo per la riqualificazione della ss. 16 esistente*) dall'Università di Pescara.

Gli esiti delle singole attività sono stati illustrati nei differenti contributi raccolti in questo volume. In particolare: Ilaria Coppa (Anas) espone i contenuti delle analisi e del modello trasportistico entro cui hanno preso forma alcune alternative di corridoio e di tracciato della ss.16; Pierluigi Properzi con Donato Di Ludovico (Università de L'Aquila) approfondiscono i principali esiti delle indagini conoscitive (quadri ambientali e azioni in programma) e le loro ricadute sulle attività di progettazione e valutazione delle alternative di corridoio; Alberto Clementi e Pepe Barbieri (Università di Pescara) delineano i contenuti strategici della progetto di territorio transcalare di una città geo-adriatica coesa e competitiva; Raffaele Mennella (Università di Camerino) indaga le potenzialità delle aree dismesse e in via di dismissione nella costruzione di nuove centralità associate al corridoio della ss.16; Massimo Angrilli perviene alla definizione di un'Agenda di indirizzi di qualità paesaggistica ritenuti in grado di orientare gli interventi di nuove opere stradali e di riqualificazione dei tracciati esistenti (in particolare la vecchia ss.16). Rimandando per gli approfondimenti ai singoli contributi tematici, di seguito sono sinteticamente illustrati alcuni passaggi-chiave del processo di costruzione del Progetto di territorio associato al nuovo corridoio della ss.16 adriatica. In particolare sono descritti i contenuti della Visione Guida, del Master plan di area vasta e di alcuni approfondimenti progettuali che, alla scala locale, hanno permesso di verificare l'efficacia delle strategie e degli indirizzi progettuali contenuti nella Visione Guida e nel Master plan.

3. LA VISIONE GUIDA PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DELLA CITTÀ MEDIO-ADRIATICA

La natura e la qualità progettuale del nuovo tracciato della ss16, come contributo alla strutturazione dell'intera città costiera medio-adriatica, è stata orientata da una Visione guida condivisa dall'Anas e dalle altre unità di ricerca coinvolte nella stesura dello studio di fattibilità.

La Visione guida è stata considerata come: - immagine sintetica del possibile assetto futuro infrastrutturale, insediativo e ambientale del territorio costiero medio-adriatico, a partire dalle opportunità del nuovo tracciato della nuova ss16 e del conseguente declassamento o rifunzionalizzazione della attuale ss16 che, in alcuni tratti, verrà restituita a ruolo di percorso

urbano ed interurbano di breve percorrenza; - rappresentazione intenzionale e dinamica del futuro del territorio, che assume criticamente i processi di mutamento in atto, confrontandosi con la pluralità dei soggetti istituzionali che agiscono nello spazio in oggetto delineando uno scenario condiviso per le loro reciproche strategie; - indirizzo per le strategie che hanno comune incidenza sull'evoluzione degli assetti spaziali della direttrice costiera medio-adriatica.

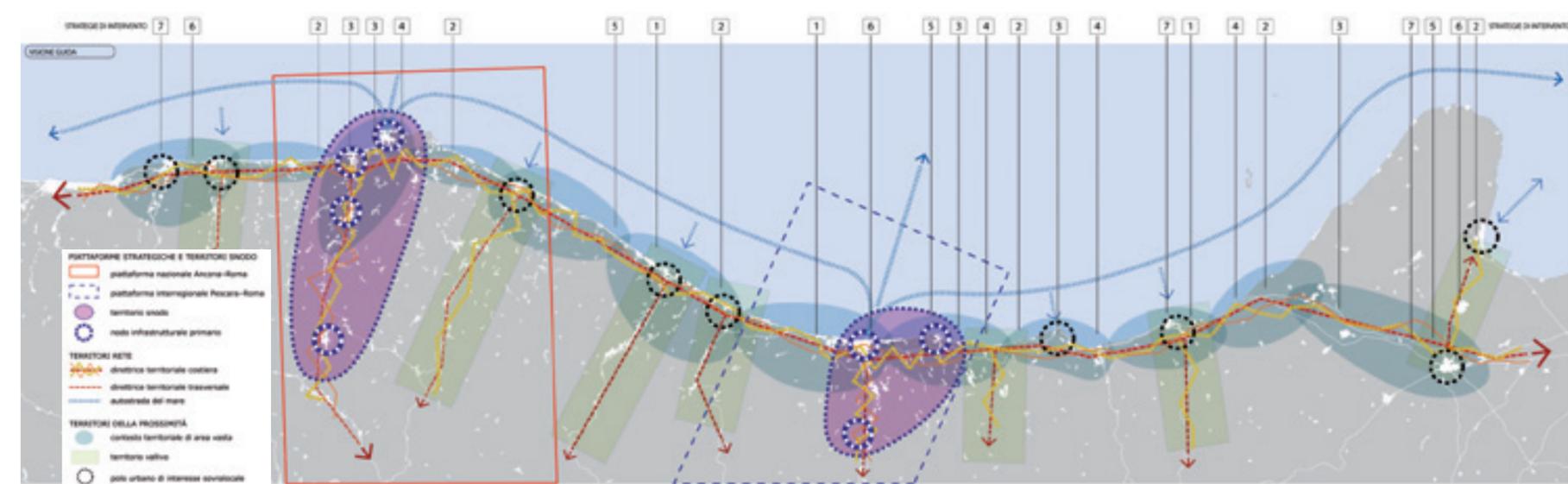
- quadro di coerenza tra l'articolazione dei programmi di intervento promossi ai vari livelli dai differenti soggetti di governo (Ministeri, Regioni, Comuni ed Enti gestori della viabilità) e le condizioni di compatibilità ambientale e paesaggistica associabili al progetto del nuovo tracciato della ss. 16.

L'immagine della città medio-adriatica proposta nella Visione guida (FIG. 1), sulla scorta dei quadri conoscitivi e delle interpretazioni sulle dinamiche di trasformazione in atto nell'area di studio (FIG 2), si discosta significativamente dalle rappresentazioni ormai consolidate di un territorio dai profili di sviluppo a fasce longitudinali aderenti alla morfologia del territorio. In parziale discontinuità con il modello spaziale di sviluppo consolidato, tendono ad acquistare rilevanza crescente le direttrici trasversali est-ovest, che associano selettivamente le potenzialità della fascia costiera con i territori interni, soprattutto in corrispondenza dei solchi vallivi.

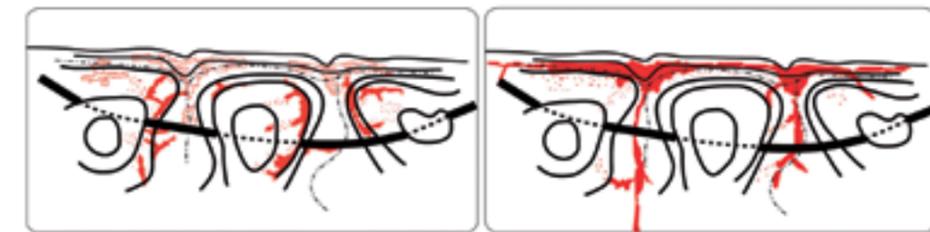
Ma ciò che definisce in modo innovativo questa riconfigurazione del territorio medioadriatico e soprattutto la proiezione delle direttrici trasversali verso il quadrante adriatico-balcanico.

Emerge una visione al futuro stratificata a due livelli: quello dei *territori-rete* organizzati prevalentemente lungo direttrici di flusso est-ovest, che creano relazioni di interdipendenza crescente rispetto al centro Italia e verso l'euroregione adriatico-balcanica, intersecandosi con le direttrici di flusso associate agli spazi costieri nord-sud; e quello dei *territori della prossimità*, che pur mantenendo il radicamento nelle identità locali, fanno emergere alcuni grandi spazi sovra locali come piattaforme prioritarie di centralità transcalari.

Territori-rete e territori della prossimità assolvono in modo complementare a due funzioni vitali. Da un lato, aprirsi in misura crescente ai flussi relazionali - anche immateriali - da cui dipende il posizionamento competitivo del si-

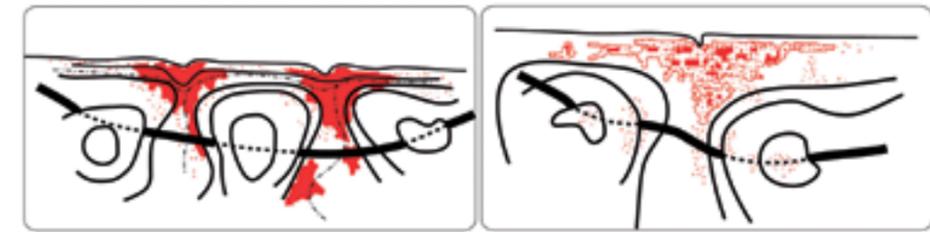


1. Visione guida della città medio-adriatica
2. Dinamiche insediative in atto nella città medio-adriatica



1. espansione collinare

2. espansione lineare



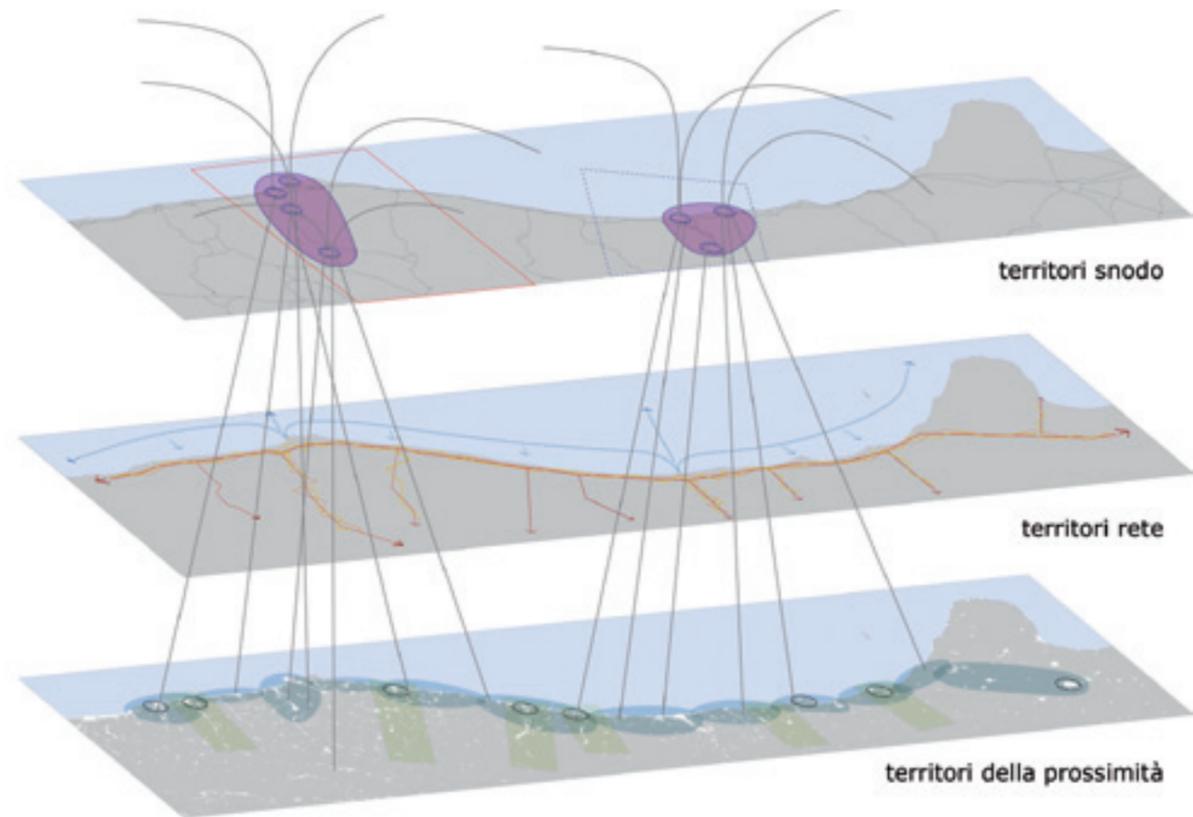
3. polarizzazione

4. saturazione

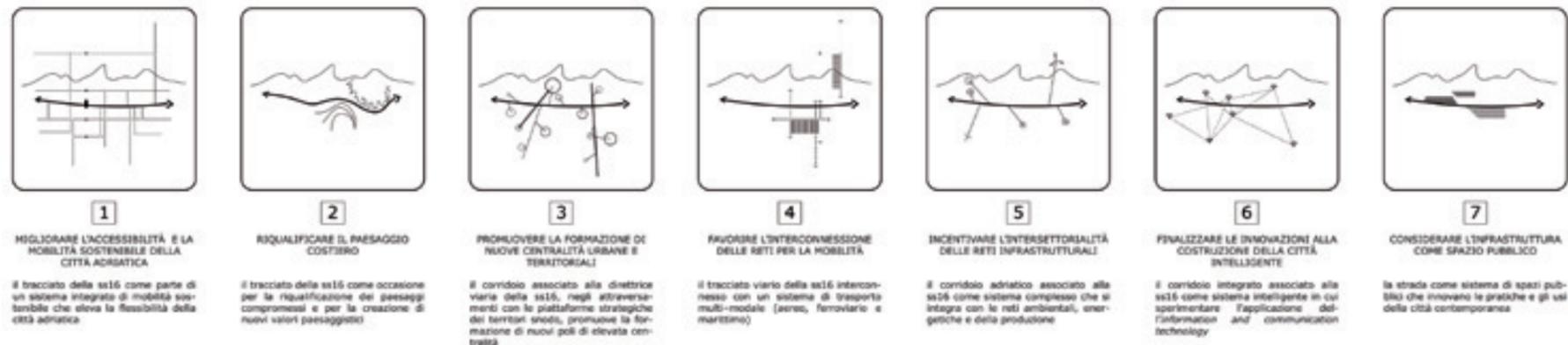
stema medioadriatico; dall'altro, mantenere la coesione che valorizza il capitale identitario locale e che rende possibile la riproduzione di un modello di sviluppo che tanto successo ha avuto fino ad oggi. Infine, i territori-rete ed i territori della prossimità si intrecciano in alcuni spazi-chiave, che più di altri hanno la funzione di commutare i flussi materiali e immateriali: in particolare i *territori-snodo* di Ancona e di Pescara, già ipotizzati dal Ministero delle Infrastrutture nel Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, che interconnettono aeroporti, porti, interporti, stazioni ferroviarie, caselli autostradali, distretti dell'innovazione tecnologica, università, e altre funzioni di eccellenza che agiscono a favore della competitività del sistema medioadriatico.

L'immagine delle visioni guida -stratificata e multilivello (FIG 3)-, intenzionalmente e programmaticamente anticipata nella fase preliminare della ricerca, si è maggiormente specificata durante il processo di elaborazione dello studio di fattibilità.

Da un lato, gli approfondimenti dei quadri conoscitivi sui sistemi ambientale e paesaggistico e sullo stato di attuazione della pianificazione, dall'altro le analisi e le valutazioni sulle principali criticità, hanno consentito di inquadrare meglio i contenuti della Visione guida e le procedure sulle valutazioni di sostenibilità e di compatibilità ambientale.



3. Immagine multistato della città medio-adriatica



4. Le strategie territoriali della Visione guida

La Visione guida ha interpretato la nuova ss16 come parte integrante di un corridoio multimodale che innerva quattro regioni adriatiche (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia -fino a Foggia)- relazionandosi, attraverso le Piattaforme territoriali, agli altri corridoi trans-europei e ricomponendo l'unitarietà dei differenti telai regionali. In tale prospettiva è possibile interpretare i principali significati relazionali del nuovo fascio infrastrutturale adriatico che si riassumono nelle seguenti figure progettuali:

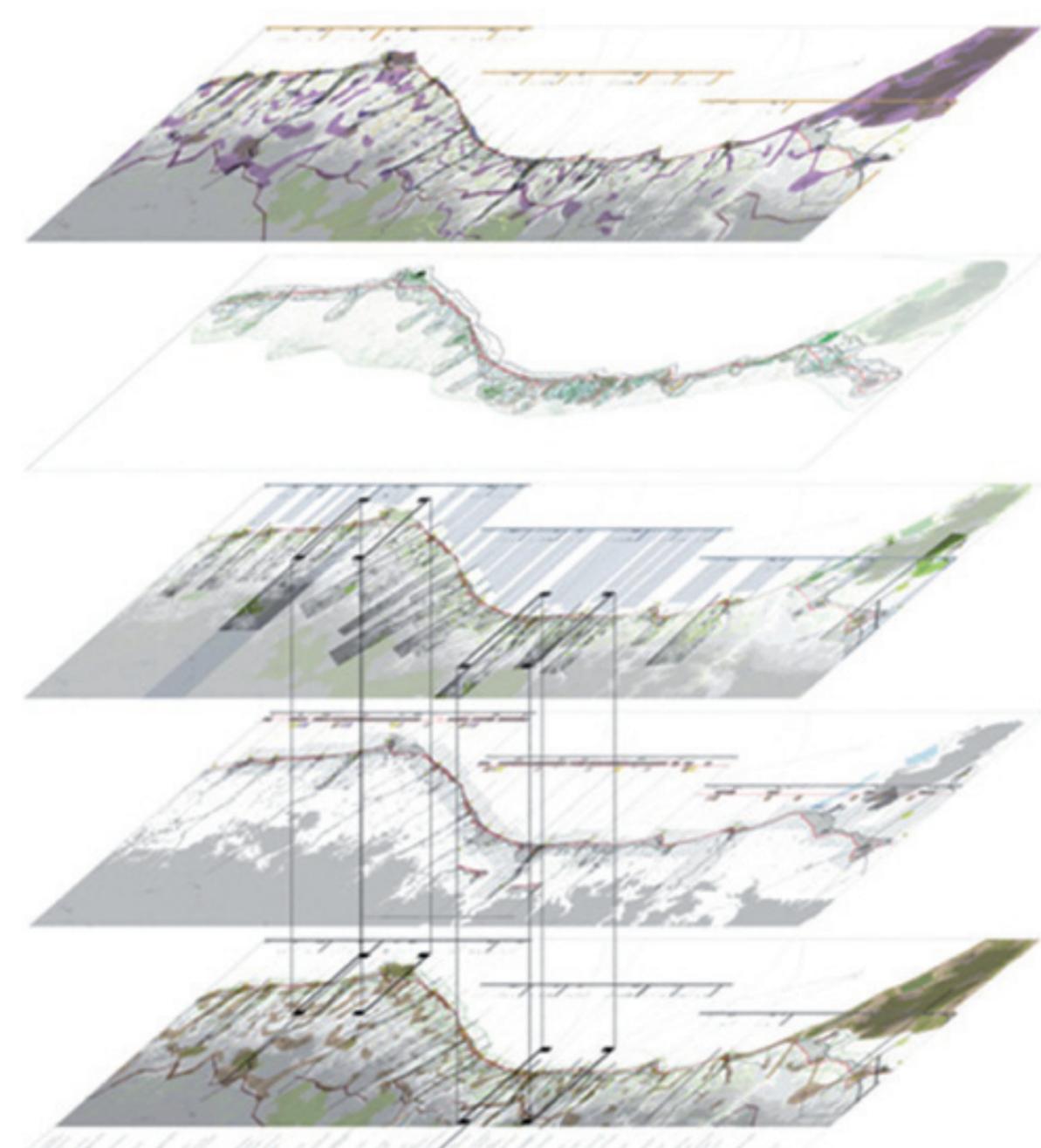
- la nuova ss16 è parte di un corridoio plurimodale che dialoga con le Autostrade del Mare e i corridoi transeuropei di trasporto;
- la ss16 esistente diviene, ove possibile, un grande corso urbano;
- l'adeguamento della ss16 costituisce un'asta dei telai regionali;
- la ss16 rappresenta la principale ossatura di una morfologia territoriale complessa caratterizzata da sistema insediativo costiero, nuove centralità, serbatoi naturali.

4. LE STRATEGIE TERRITORIALI DELLA VISIONE GUIDA

La visione guida sinteticamente descritta nelle note precedenti ha fatto riferimento ad una serie integrata di strategie territoriali condivise con Anas e con i differenti gruppi di ricerca (FIG 4). Le differenti strategie, già richiamate nel contributo introduttivo di Alberto Clementi al quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti (cfr. Un progetto pilota), hanno fatto riferimento alle seguenti sette azioni multisettoriali:

1. Migliorare l'accessibilità e la mobilità sostenibile della città adriatica
2. Riqualificare il paesaggio costiero
3. Elevare la capacità competitiva con nuove centralità urbane e territoriali
4. Favorire l'interconnessione delle reti per la mobilità
5. Incentivare l'intersectorialità delle reti infrastrutturali
6. Finalizzare le innovazioni alla costruzione della città intelligente
7. Considerare le infrastrutture viarie come spazi pubblici

4. Masterplan come progetto multistato: Progetto d'opera, Progetto di contesto, Progetto di paesaggio, Progetto di centralità.



5. IL MASTER PLAN ASSOCIATO AL NUOVO CORRIDOIO DELLA SS 16

Il Master plan, coerentemente con la Visione guida e con le sue strategie territoriali appena richiamate, rappresenta il documento strategico in cui si esplicita lo schema di assetto infrastrutturale, insediativo e paesaggistico-ambientale della fascia costiera associata al nuovo corridoio della nuova ss16 adriatica. Attraverso il Master plan prende forma, quindi, il progetto di territorio che sviluppa le opportunità legate alla riorganizzazione delle reti per la mobilità finalizzandole alla strutturazione

spaziale della città costiera medio-adriatica. Dal punto di vista metodologico, il Master plan è stato inteso come una rappresentazione multistrato che trae origine dalla sintesi di differenti livelli progettuali associabili al nuovo corridoio della ss16 adriatica: il corridoio ss16 come *Progetto d'Opera*, *Progetto di Contesto*, *Progetto di Paesaggio*, *Progetto di Centralità* (FIG.5).

Attraverso tale approccio si è inteso restituire una interpretazione multidimensionale delle infrastrutture di trasporto intese non solo come opere tecniche che devono garantire determinati livelli di prestazione e di servizio,

ma anche come opere territoriali che promuovono e qualificano i processi di sviluppo dei differenti contesti attraversati. La prospettiva interpretativa acquista rilevanza in rapporto ai processi di trasformazione in atto nella città medio adriatica. Da un lato, le dinamiche insediative tendono a configurare una realtà sempre più continua ed omogenea, dall'altro i processi di polarizzazione e specializzazione produttiva fanno emergere le forti differenze di alcuni contesti territoriali che, mettendo in gioco le proprie dotazioni di *milieu*, si specializzano rispetto alle relazioni con altre realtà geografiche.

Il Master plan è stato articolato in quattro livelli progettuali-tematici. Ogni singolo livello mette in risalto una particolare identità relazionale del fascio infrastrutturale entro cui si inserisce il nuovo corridoio della ss16 adriatica.

I livelli progettuali individuati sono quattro: Progetto di Opera, Progetto di Contesto, Progetto di Paesaggio, Progetto di Centralità. Il livello del Progetto di Opera inquadra la soluzione tecnica di base del nuovo corridoio ss16 evidenziandone nel contempo alcune alternative di tracciato. Nel secondo livello (Progetto di Contesto) emerge il valore connettivo del tela-

io della mobilità insieme alle differenti sezioni territoriali che permettono di relazionare trasversalmente la città adriatica agli altri contesti geografici (il versante tirrenico e la regione balcanica). Nel livello progettuale dedicato al Progetto Paesaggio sono state rappresentate le qualità contestuali del progetto infrastrutturale che scaturiscono da una interpretazione critica del rapporto tra il nuovo tracciato stradale e il sistema dei valori paesaggistici ed ambientali dei territori attraversati dal fascio infrastrutturale. Infine, nel livello dedicato al Progetto di Centralità la città medio-adriatica è stata interpretata come articolazione di piat-

taforme strategiche, contesti locali, territori snodo e poli di elevata centralità che danno forma ad una fitta rete di relazioni discontinue, orizzontali e transcalari. I differenti temi e livelli progettuali del Master plan hanno trovato la loro concretizzazione all'interno degli indirizzi di qualità per il progetto messi a punto in ogni singolo contesto di intervento.

Master plan. Progetto di Opera (FIG. 6)

In questo livello progettuale il nuovo corridoio della ss16 è stato interpretato attraverso i suoi significati tecnici e prestazionali. La nuova

ss16, come opera funzionale, dovrà prioritariamente assicurare adeguati livelli di servizio (decongestionamento del traffico lungo la ss16 esistente, sicurezza, accessibilità alle aree urbane e produttive, connessione con le altre infrastrutture di trasporto) all'interno di uno scenario di visione integrata delle reti e dei nodi infrastrutturali presenti nell'area di studio. La rappresentazione di sintesi schematizza i rapporti strutturali tra il sistema delle reti e dei nodi infrastrutturali (esistenti e di progetto) ed il nuovo corridoio della ss16, evidenziando, nel contempo, i modelli alternativi di intervento applicati all'interno dei differenti

contesti territoriali attraversati. I modelli fanno riferimento alle seguenti soluzioni alternative (Fig 6a):

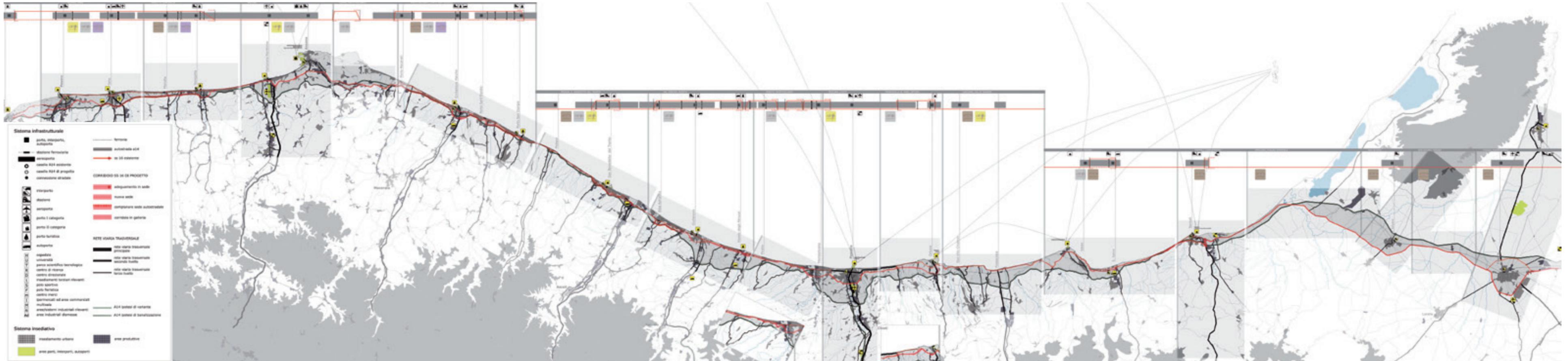
1. Piccole Tangenziali

Questo modello, muovendo da un approccio di tipo incrementale, considera l'opportunità di riportare a coerenza le piccole tangenziali attuali e future attraverso un grande progetto mirato a conferire organicità alla sequenza di bypass urbani, oggi casuale e dettata da logiche prevalentemente locali.

2. Fungibilità dei tracciati

Questo modello visualizza quelle configura-

6. Master plan. Progetto d'opera



zioni di corridoio (comprehensive delle soluzioni di complanare autostradale) in cui il tracciato della nuova ss16 viene ricavato nello spazio compreso tra la ss16 esistente e la l'autostrada A14 ad una distanza sempre variabile in relazione sia alle condizioni paesaggistico-ambientali del contesti attraversati, sia alle convenienze (in termini di tempi e di costi di percorrenza) degli utenti.

3. Adeguamento in sede della ss16

Questo modello, anche associato al modello 1, visualizza l'adeguamento, il potenziamento e la messa in sicurezza della sede stradale esistente della ss16. Tale scenario, muove dal riconoscimento che in alcuni contesti, i valori ambientali e paesaggistici, non permettono, né rendono opportune, soluzioni di varianti altrimenti costose e tecnicamente non sostenibili.

4. Declassamento dell'A14

Alcuni strumenti di pianificazione regionale (PRIT) promuovono soluzioni di banalizzazione della tracciato autostradale che viene ri-funzionalizzato come variante alla ss16 esistente. In tale scenario il corridoio infrastrutturale della dorsale adriatica si completerebbe grazie alla realizzazione di nuovi tratti autostradali dell'A14.

5. Rafforzamento delle direttrici trasversali

Questo modello visualizza una configurazione del fascio infrastrutturale che coinvolge le direttrici trasversali. Tale prospettiva promuove una riorganizzazione complessiva dei telai infrastrutturali esistenti e un rafforzamento dei tracciati di fondovalle e/o pedecollinari al servizio delle centralità e dei nodi modali esistenti.

Ogni modello è stato applicato ai differenti contesti di area vasta tenendo conto, da un lato, delle condizioni ambientali, morfologiche e paesaggistiche dei territori attraversati, dall'altro delle strategie territoriali enunciate nella visione guida.

La scelta del nuovo corridoio della ss16 ha verificato inoltre l'efficacia del rapporto funzionale tra la nuova ss16 e il vecchio tracciato della statale adriatica. Come è stato più volte sottolineato durante la redazione dello studio affinché si realizzi l'auspicato decongestionamento della direttrice costiera adriatica, il nuovo corridoio della ss16 deve mantenere una distanza efficace dalla vecchia sede stradale. Lunghez-

ze eccessive degli spostamenti di accessibilità al nuovo progetto della ss16 renderebbero di fatto nulli i vantaggi del nuovo corridoio considerando, inoltre, che gli spostamenti di base lungo la dorsale adriatica prediligono tragitti spesso molto brevi (15-20-30 Km).

b) Master plan. Progetto di Contesto (FIG. 7)

In questo livello progettuale del Master Plan, il corridoio della ss16 è stato inteso come una grande opera territoriale che costruisce il principale tessuto connettivo della conurbazione medio adriatica. Non solo, quindi, opera fisica progettata per assicurare determinati livelli prestazionali e di servizio, ma anche, sistema complesso e relazionale che si qualifica grazie al rapporto con le società ed i contesti attraversati. Il fascio infrastrutturale diviene in questa prospettiva progettuale una grande ossatura portante della città medio adriatica; un telaio continuo, interconnesso ma, nello stesso tempo, articolato e differenziato rispetto alla molteplicità dei differenti valori contestuali dei territori attraversati.

Nella rappresentazione di sintesi, confermata dalla rappresentazione della struttura della mobilità, emerge la figura "a pettine" della città medio-adriatica, in cui alla tradizionale conurbazione costiera si accostano le molteplici direttrici trasversali che, associate ai solchi vallivi, alle linee di crinale e ad alcuni tracciati infrastrutturali perpendicolari alla costa, danno forma alle relazioni multiscolari della città medio-adriatica. Dal punto di vista geografico le direttrici trasversali identificano lungo la dorsale costiera una serie ritmica di contesti territoriali che tendono ad assumere ranghi di significato differente rispetto alla densità e alla qualità delle relazioni, materiali ed immateriali, interne ed esterne.

Il Master plan ha identificato le seguenti direttrici territoriali:

- le direttrici di interesse transnazionale (Pescara-Ortona-Chieti ed Ancona-Falconara Iesi), coincidenti con quei contesti in cui, sia per dotazioni infrastrutturali (porto, interporti, aeroporti, ecc.), sia per concentrazione di funzioni direzionali e di servizio (università, centri di ricerca, centri direzionali e fieristici, ecc.), sia per livello di internazionalizzazione dei sistemi produttivi locali, prendono forma strutture urbane di importanza sovra-nazionale con funzioni di *gate* internazionali (in particolare con la regione balcanica verso est ed con i paesi del Mediterraneo occiden-

tale verso ovest);

- le direttrici di interesse metropolitano e/o interregionale, in cui l'accentramento di alcune attività direzionali e di consumo, tende a configurare strutture urbane di livello intermedio/metropolitano (le valli del Tronto e del Metauro) che, facendo leva sulle risorse infrastrutturali esistenti, si proiettano in direzione est-ovest oltre i confini regionali (le valli del Biferno, del Sangro, del Chienti, del Tordino ed il sistema Foggia-Candela-A16);
- le direttrici di interesse locale, in cui prevalgono quelle relazioni trasversali locali che mettono in relazione alcuni valori ambientali e storico culturali (valli del Trigno, del Foro, Alento, Saline, Vomano, Vibrata, Tesino, Aso, Potenza, Misa, Cesano, Foglia, i sistemi Porto-S. Giorgio-Fermo, S.Vito-Lanciano, Poggio Imperiale-Rodi Garganico, San Severo-S. Giovanni Rotondo).

L'immagine che prevale all'interno delle differenti sezioni territoriali è quella di un territorio dalle identità plurime, stratificate e coesistenti. Un territorio nel quale i caratteri storici convivono fianco a fianco con i caratteri della modernità; in cui lo spazio della produzione industriale si sovrappone a quello del tempo libero; in cui i flussi delle relazioni economiche si materializzano con rapidità in infrastrutture e impianti della logistica.

All'interno dei contesti trasversali il progetto del nuovo corridoio ss16 si rappresenta, non più come elemento autonomo ed isolato (progetto di opera), ma come parte integrante di un sistema territoriale più ampio che funge da quadro di coerenza tra progetti (in corso ed in programma) ad alta valenza strategica per lo sviluppo dei differenti contesti territoriali.

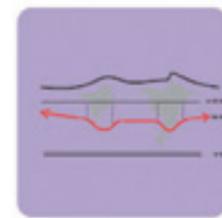
c) Master plan. Progetto di Paesaggio (FIG. 8)

L'ipotesi del nuovo corridoio ss16 contenuta nel Master plan si sviluppa a partire da una più complessiva idea di territorio e di paesaggio. Il ruolo di infrastruttura di collegamento è stato infatti accostato al ruolo di infrastruttura quale componente morfogenetica del territorio insediato e del paesaggio adriatico. Si propone cioè non soltanto un progetto di corridoio infrastrutturale, ma anche un progetto di paesaggio ad esso associato, di cui la nuova strada statale sarà una componente determinante. Ciò non implica naturalmente che il progetto di infrastruttura debba allargarsi per ricomprendere vaste porzioni di territorio ad essa

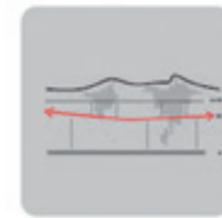
adiacenti, piuttosto significa che il progetto di corridoio dovrà trarre costantemente alle implicazioni ed agli effetti sul paesaggio delle scelte operate al livello dell'opera. Assumere quindi il progetto della nuova opera infrastrutturale come nucleo embrionale di un progetto di paesaggio, affidando al progetto delle opere pubbliche l'incarico di migliorare la qualità urbana dell'esistente, ma anche di costruire nuovi immaginari proiettati sulla nascente euroregione adriatica, è l'obiettivo di questo livello progettuale del Master plan.

L'approccio che si assume considera quindi le reti infrastrutturali come potenziali elementi di strutturazione del paesaggio oltre che come corridoi privilegiati della percezione del paesaggio stesso. In questa prospettiva giocano un ruolo strategico quelle che possono essere considerate le invarianti paesaggistiche del territorio medio-adriatico, in altre parole i tratti fondamentali della sua identità. Intorno a questi lineamenti occorre costruire il profilo futuro del paesaggio della nuova strada statale adriatica, ponendosi costantemente la domanda circa la coerenza delle scelte di corridoio rispetto ai caratteri consolidati del paesaggio adriatico. Ma ancora di più occorre chiedersi come contribuire alla formazione di nuovi caratteri paesaggistici associati al progetto di infrastruttura, sia alla grande scala, sia alla piccola scala. In questo senso sono particolarmente determinanti gli spazi aperti, considerati come risorse potenziali per la costruzione del paesaggio nel territorio adriatico. Ma sono altrettanto importanti i nodi futuri della nuova strada statale adriatica, quelli che verosimilmente saranno i nuovi luoghi di centralità. Attratte come in un campo magnetico dalla nuova infrastruttura, le funzioni direzionali e di servizio, oggi localizzate lungo la ss16, si riposizioneranno tendenzialmente in prossimità dei nuovi snodi, approfittando della accessibilità offerta e dalla rapidità dei collegamenti. Allo stesso modo saranno interessati da nuove urbanizzazioni le trasversali di collegamento tra la nuova strada statale e la ss16 esistente, che offriranno le migliori condizioni di visibilità e accessibilità alle funzioni commerciali e direzionali. Questi processi trasformeranno in modo incisivo il paesaggio e la localizzazione del nuovo corridoio dovrà conseguentemente tenerne conto. Coerentemente con gli altri livelli di progetto del Master plan, il progetto di paesaggio prefigurato è un progetto diversificato in relazione alla natura ed alla qualità specifica dei contesti attraversati, e vede quin-

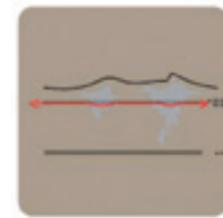
6a. Modelli alternativi di intervento



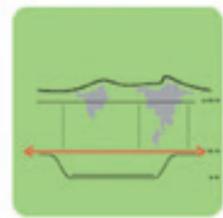
MODELLO 1
piccole tangenziali



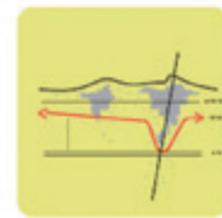
MODELLO 2
fungibilità dei tracciati



MODELLO 3
adeguamento in sede
della ss 16 esistente



MODELLO 4
declassamento
dell'autostrada A14



MODELLO 5
rafforzamento delle
direttrici trasversali

di la nuova strada statale 16 assumere alternativamente il ruolo di:

- elemento morfogenetico per nuovi assetti paesaggistici nei contesti privi di qualità o degradati;
- corridoio di consolidamento degli assetti paesaggistici preesistenti nei contesti di qualità paesaggistica;
- elemento di sutura di margini urbani privi di struttura per il consolidamento del paesaggio urbano;
- direttrice di riqualificazione urbana e paesaggistica di sistemi insediativi di costa;
- sistema lineare di addensamento di opere di compensazione per la mitigazione degli impatti sui contesti di qualità naturalistica.

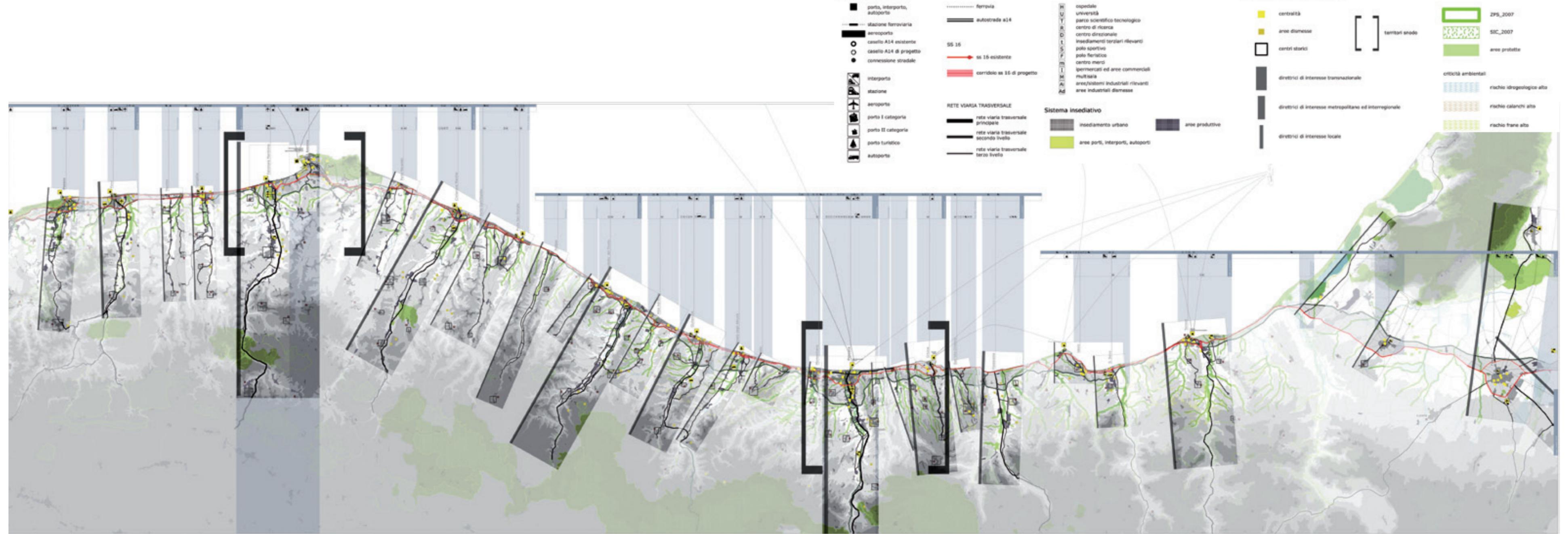
d) Master plan. Progetto di Centralità (FIG. 9)

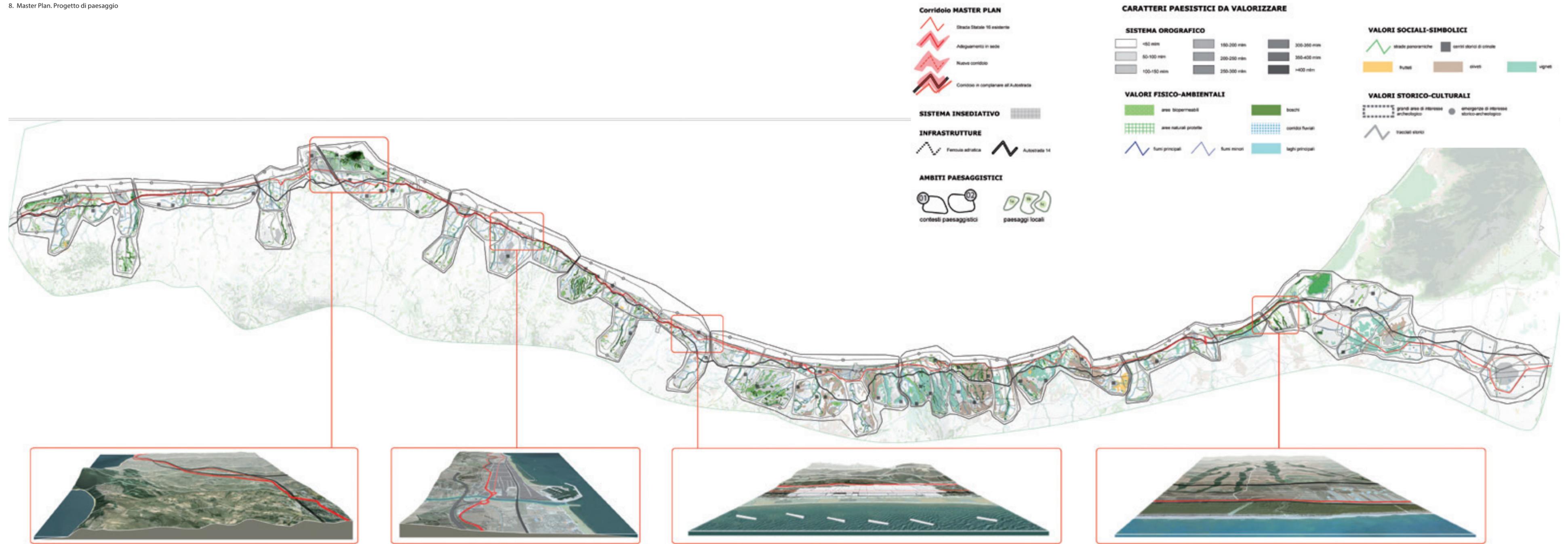
La Visione guida ha proposto una immagine della città medioadriatica come spazio relazionale, come sovrapposizione di flussi e di reti differenti che proiettano a differenti livelli territoriali le molteplicità delle sue immagini identitarie. Si è fatto largo una figura della città adriatica che si discosta significativamente da quelle rappresentazioni più tradizionali racchiuse nelle nozioni di città lineare costiera, di città corridoio o di città pettine. Una città reticolare è essenzialmente un luogo a geometria variabile, uno spazio topologico che dispone i suoi elementi costitutivi rispetto alla geografia flessibile delle molteplici relazioni territoriali. Traggiata in questo modo, la città adriatica perde i suoi connotati della stabilità ed integrità per assumere i caratteri più aperti della prossimità e della discontinuità. La rappresentazione di sintesi che riassume questo ulteriore livello progettuale del Ma-

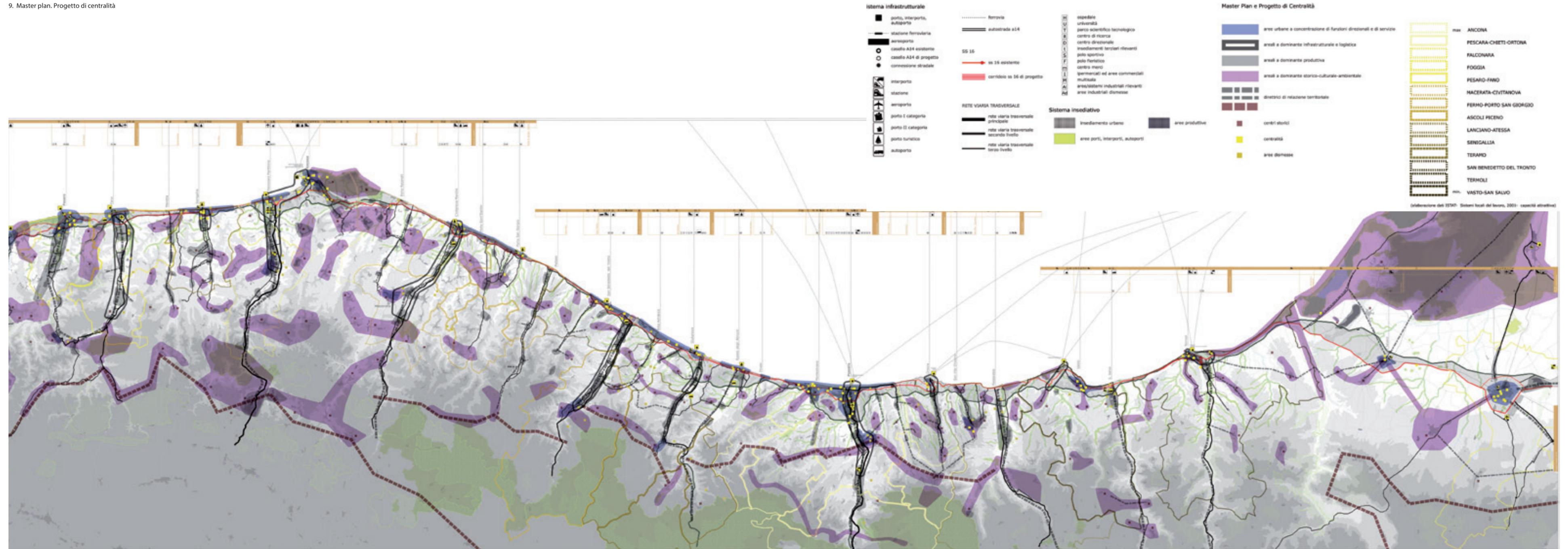
ster plan, visualizza, in modo ancora sfumato e provvisorio, una immagine di città medio adriatica fatta di parti spazialmente discontinue, assemblaggi di luoghi e di paesaggi che tendono ad interagire tra loro all'interno di configurazioni relazionali - non gerarchiche ed orizzontali - la cui geometria è funzione della interdipendenza tra territori e attori locali. Questa immagine frattale e discontinua della città medio adriatica è del resto emersa in alcuni recenti studi. La ricerca Itater 2020 ha evidenziato come alcune eternalità di agglomerazione, legate essenzialmente ai livelli differenziati di competitività dei sistemi produttivi locali e alle dinamiche di accentramento delle funzioni di servizio e di consumo, determinano un'organizzazione a grappolo delle città adriatiche che si raccolgono lungo la costa in *fuochi spazialmente concentrati*. I dati Istat, rielaborati nelle ricerche del Dest (Dipartimento di Economia e Storia del Territorio) di Pescara e del Politecnico di Milano, hanno messo in luce come la struttura relazionale dei flussi della mobilità quotidiana lungo la dorsale adriatica sia l'origine di una articolazione della conurbazione continua costiera per *sistemi urbani* interrelati e fortemente polarizzati. Queste aree e luoghi strategici si configurano come i nodi di una fitta rete di rapporti che si sovrappone, arricchendone le prospettive progettuali, alla struttura dei contesti territoriali trasversali alla costa.

Le relazioni reticolari identificano all'interno della città adriatica alcuni *cluster* territoriali che, qualificandosi come vere e proprie centralità di scala vasta, esprimono una domanda differenziata ed avanzata di mobilità e di accesso alle risorse esistenti (finanziarie,

tecnologiche, della conoscenza e ricerca, ...). Nell'elaborazione finale le famiglie di centralità sono state raccolte all'interno di areali che si distinguono rispetto ai loro caratteri dominanti: aree urbane a concentrazione di funzioni direzionali e di servizio, areali a dominante produttiva, a concentrazione di funzioni logistiche, a dominante storico-culturale ed ambientale. Ne emerge una composizione frammentaria e discontinua sotto il profilo spaziale, di *cluster* e direttrici territoriali che permettono la relazione tra aree urbane, in cui si concentrano funzioni di servizio avanzato, paesaggi storico-culturali, localizzati sulle dorsali collinari, e piattaforme logistiche e produttive, dislocate prevalentemente lungo i solchi vallivi. Nella identificazione del valore strategico delle differenti centralità hanno assunto importanza le numerose aree dismesse o in via di dismissione dislocate prevalentemente all'interno dei tessuti consolidati delle città costiere. Tali aree offrono la possibilità di promuovere la formazione di nuovi poli di elevata centralità urbana e territoriale e, al tempo stesso, di rafforzare il rango degli areali in cui sono inserite.







6. INDIRIZZI DI QUALITÀ TERRITORIALE DEI PROGETTI

Coerentemente con la Visione guida e con il Master plan di area vasta sono stati definiti gli indirizzi ed i criteri progettuali che potranno orientare la qualità dei progetti urbani e territoriali associati al nuovo corridoio della ss16. Attraverso gli indirizzi e i criteri progettuali prende forma, quindi, il progetto di territorio del fascio infrastrutturale medio-adriatico interpretato non solo come progetto d'opera ma anche come progetto di contesto, di paesaggio e di centralità.

Gli indirizzi di qualità sono stati articolati in due distinti ed interrelati livelli operativi:

- gli indirizzi generali di qualità del progetto di territorio (associato al progetto d'infrastruttura);
- i criteri specifici costitutivi del progetto d'opera.

I primi rappresentano una sorta di *broad goals* (obiettivi di massima) in grado di garantire l'efficacia territoriale del progetto. Tali obiettivi di carattere generale costituiscono gli elementi sui quali è possibile, in una fase che attiene ancora al momento che precede la decisione di spesa (verifica del *drop out* del progetto), di effettuare una valutazione preventiva degli effetti territoriali e della coerenza generale tra gli obiettivi di progetto e gli strumenti di programmazione economica, come pure tra le finalità dell'intervento e la domanda espressa dal territorio. L'individuazione degli indirizzi generali ha rappresentato il momento della valutazione della compatibilità tra gli stessi indirizzi ed i diversi livelli di pianificazione territoriale con i quali i nuovi interventi si sono confrontati. I secondi (criteri specifici costitutivi del progetto d'opera) rappresentano dei veri e propri criteri di impostazione del progetto dell'opera che devono ispirare la vera e propria elaborazione del progetto nelle sue diverse fasi di approfondimento tecnico ed amministrativo (dal Documento Preliminare alla Progettazione, al progetto Preliminare, Definitivo ed Esecutivo). A valle di questa fondamentale fase di specificazione degli indirizzi generali del progetto di territorio e dei criteri specifici del progetto d'opera, si è avvertita l'esigenza di effettuare un ulteriore sforzo di selezione di una serie di indirizzi la cui individuazione dovrà consentire, per ciascun contesto di stabilire le caratteristiche fondamentali che l'infrastruttura dovrà assumere in quello

specifico contesto. Questa ulteriore operazione di selezione degli indirizzi è stata compiuta a partire dalla consapevolezza che i diversi tratti stradali dovranno confrontarsi con realtà territoriali estremamente eterogenee che richiedono di specifiche risposte progettuali che massimizzino l'utilità della infrastruttura sia in termini funzionali sia territoriali ed economici. Per necessità di sintesi, di seguito sono illustrati gli indirizzi generali di qualità del progetto di territorio, rimandando per gli opportuni approfondimenti, allo studio di fattibilità consultabile sul sito ufficiale Anas all'indirizzo <http://www.stradeanas.it>

Gli obiettivi invarianti per la scelta del corridoio

La valutazione del rilievo che, rispetto ai singoli contesti, assumono, di volta in volta alcuni e specifici temi o indirizzi generali del progetto di territorio viene effettuata, in tale fase, attraverso la formulazione di giudizi di tipo qualitativo che, durante il processo di elaborazione pre-progettuale, dovranno essere verificati attraverso il ricorso a metodologie di tipo AMC (analisi multicriteria). Evidentemente tale valutazione è operata rispetto ad una griglia di valori precedentemente predefinita in cui si sottolinea ancora una volta la centralità di alcuni temi chiave del progetto di territorio. In particolare, al fine di considerare una griglia di criteri per la valutazione della rilevanza dei singoli indirizzi sono stati considerati come essenziali i seguenti criteri:

1. capacità dell'infrastruttura di assicurare un elevato grado di coerenza rispetto alle strategie fondamentali di progetto individuate nella visione guida, valutando, in particolare, come soluzione più performante, quella in grado di risultare la più compatibile con il maggior numero possibile di obiettivi strategici delineati nell'ambito della visione guida;

2. capacità dell'infrastruttura di determinare valore aggiunto territoriale monitorando i seguenti parametri:

- (a) la valorizzazione economica di aree caratterizzate da notevoli potenzialità geografiche legate alla ubicazione, prossimità ai nodi e/o capacità di servizio rispetto ad aree produttive e commerciali;
- (b) la valorizzazione economica perseguibile attraverso il recupero e la riqua-

lificazione di aree attualmente degradate (dismesse) ma in possesso di requisiti e caratteri tali da determinare la convenienza economica di interventi di rimessa in valore;

- (c) la generazione di effetti di volano ed altre ricadute positive sulla base economica dell'area interessata da investimenti realizzati direttamente sul patrimonio infrastrutturale;
- (d) la realizzazione di interventi in grado di adeguare la dotazione dell'area da un punto di vista della infrastruttura azione tecnologica, del potenziamento delle reti immateriali di comunicazione, della introduzione di tecnologie funzionali anche all'incremento o alla realizzazione di sistemi di produzione e trasporto di energie rinnovabili;

3. capacità dell'infrastruttura di determinare un incremento della dotazione infrastrutturale (capacità di elevare il livello di connessione ed interconnessione delle reti) al fine di massimizzare l'efficienza dei sistemi infrastrutturali in corrispondenza delle aree caratterizzate:

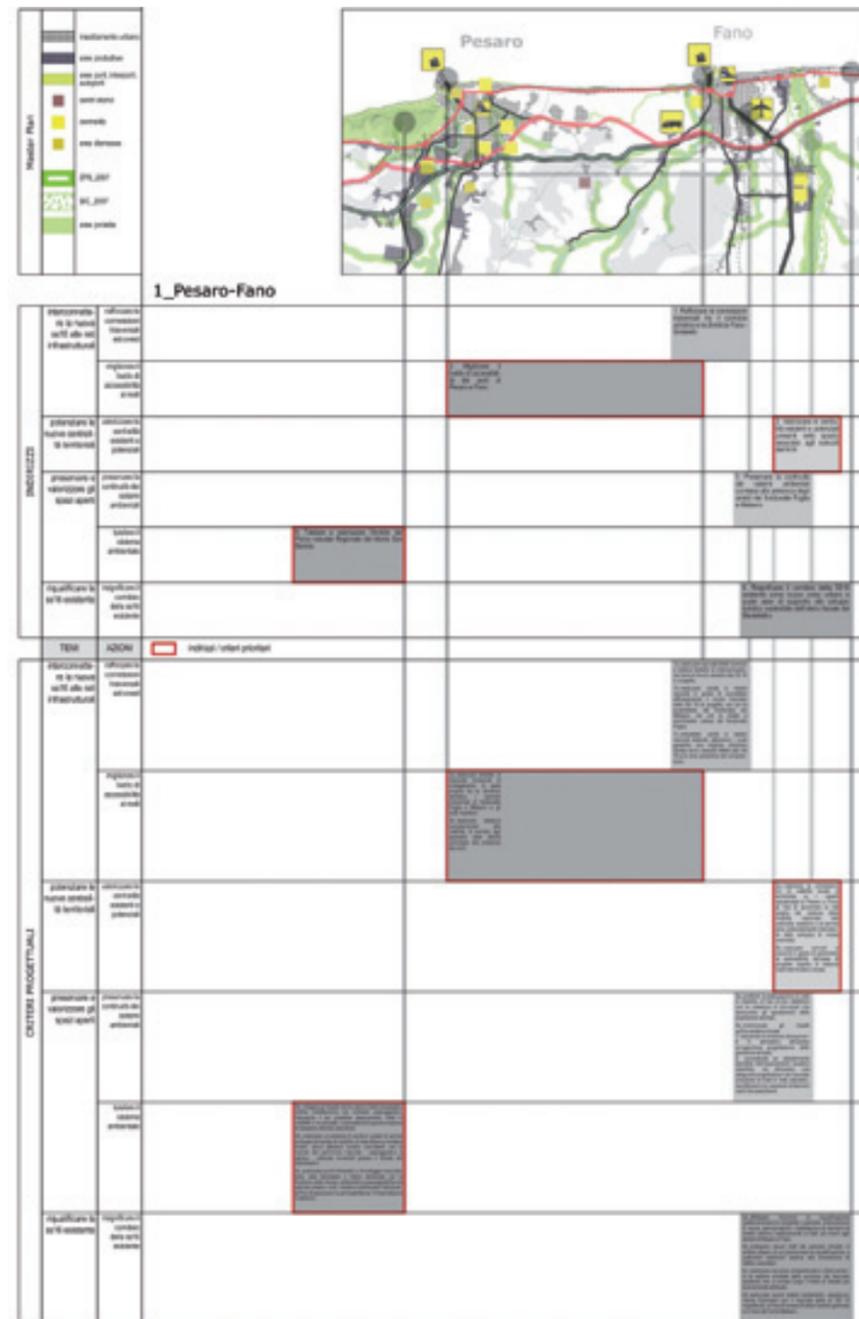
- (a) da criticità di accessibilità ai principali hub e nodi della rete, in particolare in corrispondenza dei nodi più strategici rispetto al funzionamento complessivo della dorsale medio-adriatica;
- (b) da criticità (cioè scarsa capacità delle reti e dei nodi di sostenere i flussi presenti e quelli verosimilmente ipotizzabili), in prossimità dei sistemi urbani gerarchicamente più importanti;
- (c) dalla necessità di completare (connettere i tronchi e realizzare nodi ed hub) il patrimonio della locale rete infrastrutturale, stante una vocazione a svolgere la funzione di nodi della rete primaria delle comunicazioni di rango nazionale;
- (d) dalla necessità di assicurare, in tempi contenuti, elevati livelli di interconnessione tra diverse tipologie di reti al fine di servire più adeguatamente gli hub di maggior rilievo;
- (e) dalla possibilità, anche in coerenza con le previsioni contenute negli strumenti di programmazione dello sviluppo e pianificazione del territorio, di livello nazionale e sovranazionale, di assumere il ruolo (nell'ambito delle comunicazioni e, con riferimento alla movimentazione delle merci ed alla logistica) di importanti nodi di livello transnazionale;

4. capacità (espressa dallo specifico indirizzo di progetto delineato) dell'infrastruttura di assicurare un complessivo livello di salvaguardia dei valori ambientali e paesaggistici del contesto territoriale specifico o di determinare effetti di (ri)qualificazione di porzioni del sistema territoriale attraversato anche generando, in modo indiretto, processi di ristrutturazione di porzioni di territorio attualmente non valorizzate (valorizzabili) a causa della incompleta dotazione infrastrutturale, attraverso, a seconda dei contesti specifici:

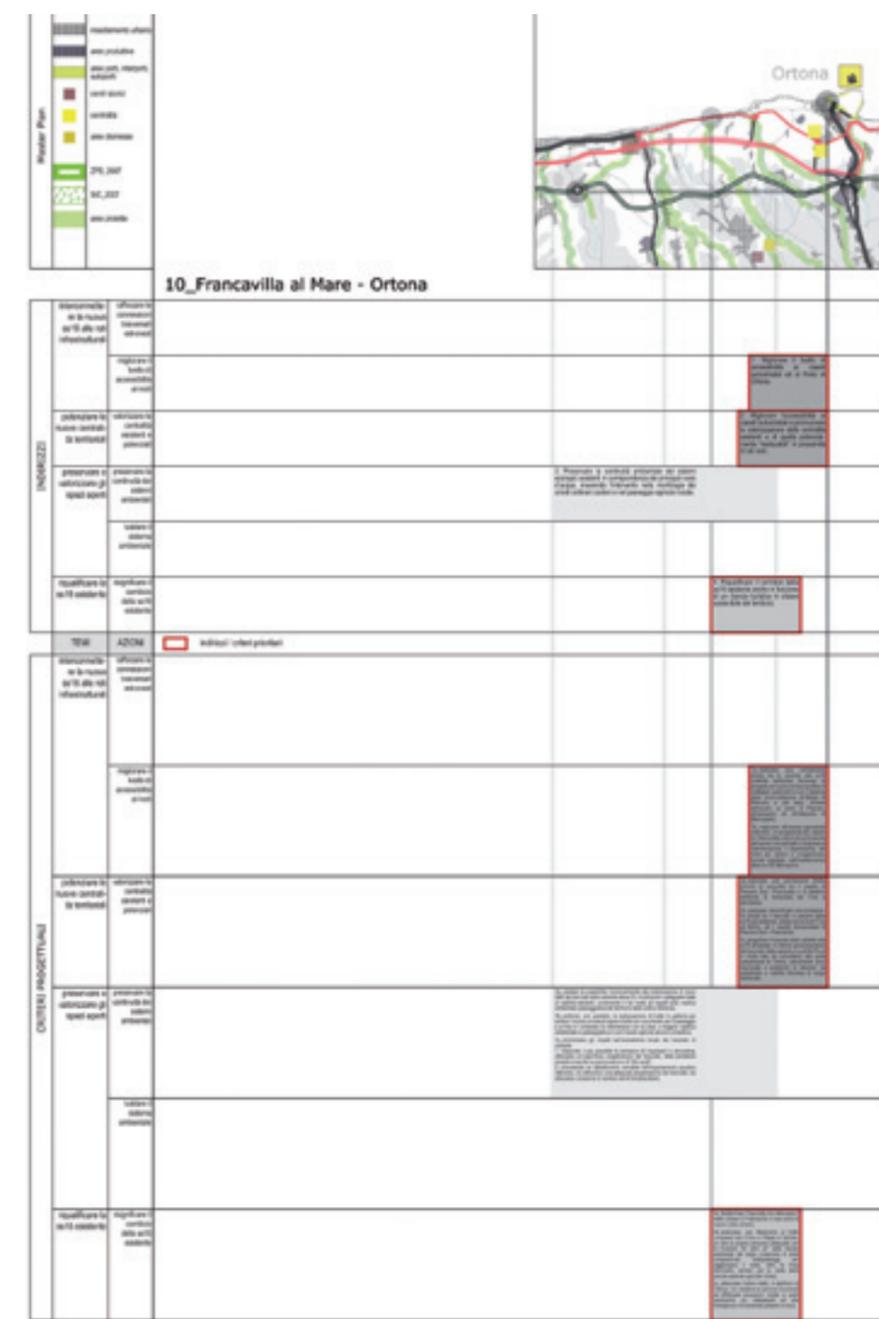
- (a) la realizzazione, in particolari contesti caratterizzati da fragilità del sistema naturale, o dalla valenza delle risorse ambientali, di interventi in grado di interferire il meno possibile con la matrice ecologica dei luoghi, determinando, pertanto, ove possibile, effetti di salvaguardia anche introducendo sistemi di mitigazione;
- (b) la realizzazione di opere la cui messa in esercizio determina la possibilità di riqualificazione estetica e funzionale di infrastrutture attualmente inutilizzabili al fine di valorizzare le risorse ambientali, paesaggistiche e turistiche del territorio, in quanto gravate dalla funzione originaria ed ormai anacronistica di infrastrutture di trasporto oggi incompatibili con l'evoluzione urbanistica della città litoranea;
- (c) la realizzazione di interventi infrastrutturali in grado di abbinare alla principale funzione da assolvere (cioè quella di elevare l'efficienza della rete garantendo una migliore mobilità), anche quella di determinare effetti di riqualificazione o qualificazione di particolari paesaggi attraversati, ad esempio valorizzando ambiti caratterizzati da indubbie qualità paesaggistiche, ed introducendo, in paesaggi periurbani degradati, elementi di qualificazione estetica del contesto.

Per ciascun contesto sono stati individuati e selezionati, secondo una griglia di valutazione che ha utilizzato i criteri appena esposti, gli indirizzi funzionali alla individuazione delle alternative di corridoio, definiti anche obiettivi generali di qualità del progetto di territorio e i relativi criteri di impostazione del progetto di ingegneria (anch'essi altrimenti definiti come indirizzi specifici costitutivi del progetto d'opera).

Le figure 10 ed 11 esemplificano l'articolazio-



10. Indirizzi e criteri progettuali nel Contesto n. 1



11. Indirizzi e criteri progettuali nel Contesto n.10 Francavilla-Ortona

ne degli indirizzi e dei criteri nei contesti di Pesaro-Fano e Francavilla-Ortona.

7. SPERIMENTAZIONI PILOTA

Alcune sperimentazioni pilota verificano l'efficacia interscalare delle strategie di Master plan e le potenzialità territoriali delle nuove sistemazioni stradali previste. Di seguito vengono illustrati gli esiti di due approfondimenti progettuali (inseriti nel Contesto di scala vasta n. 10, Pescara-Ortona, FIG 12) che hanno assunto i seguenti temi di intervento:

- 1. valorizzazione e il potenziamento dello spazio associato allo svincolo A14-uscita Ortona (FIG 13);
- 2. riqualificazione della vecchia ss16 nel tratto compreso nell'area urbana di Francavilla al Mare (FIG 14).

Gli interventi si inquadrano all'interno dei seguenti indirizzi e criteri del Master plan:

A. Migliorare i livelli di accessibilità ai caselli autostradali ed al Porto di Ortona;

B. Migliorare l'accessibilità ai caselli autostradali e promuovere la valorizzazione delle centralità esistenti e di quelle potenzialmente realizzabili in prossimità di tali nodi;

C. Riqualificare il corridoio della ss16 esistente anche in funzione di un rilancio turistico in chiave sostenibile.

Conseguentemente, si ritengono rilevanti, i seguenti criteri di progettazione dell'opera

a. rispetto all'obiettivo di migliorare i livelli di accessibilità ai caselli autostradali ed al Porto di Ortona, saranno adottati i seguenti criteri progettuali:

- a.1. realizzare una connessione diretta tra la variante alla ss16 (viabilità territoriale litoranea) di progetto ed il porto di Ortona al fine di collegare quest'ultimo con il sistema della circoscrizione all'abitato di Pescara, e per esso, all'asse attrezzato, al porto di Pescara, all'aeroporto ed all'interporto di Manoppello;
- a.2. migliorare, attraverso appropriati interventi, la accessibilità del casello di Ortona dalla città e dal porto anche attraverso una parziale e progressiva ristrutturazione, o duplicazione, del tratto più urbano e congestionato (ormai inglobato nell'insediamento) del-

la ex SS Marruccina;

b. rispetto all'obiettivo di migliorare l'accessibilità ai caselli autostradali e promuovere la valorizzazione delle centralità esistenti e di quelle potenzialmente realizzabili in prossimità di tali nodi, saranno adottati i seguenti criteri progettuali:

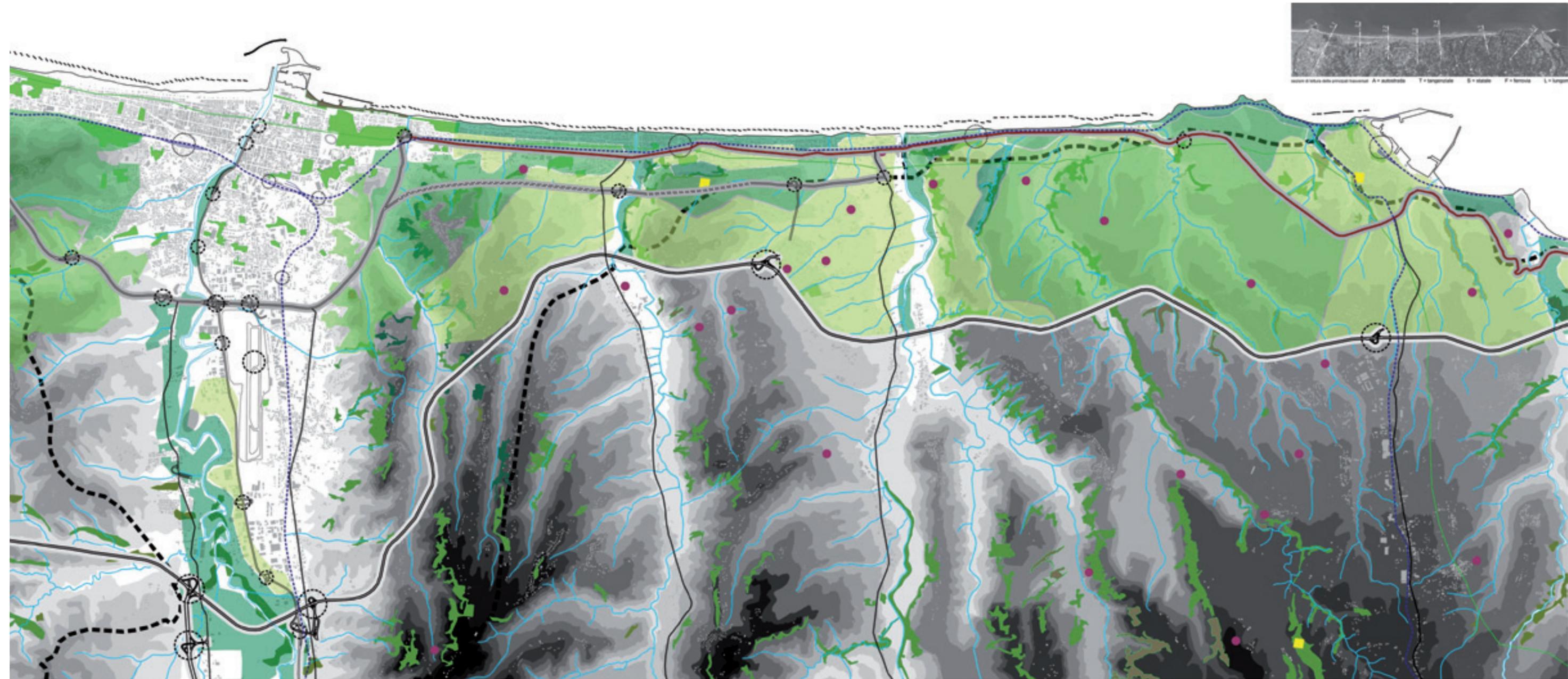
- b.1. realizzare una connessione diretta (tronchi di raccordo) tra il casello di Pescara Sud – Francavilla e le direttrici territoriali di fondovalle del Foro e dell'Alento;
- b.2. realizzare raccordi per una connessione diretta tra il tracciato in variante della ss16 già esistente, presso gli svincoli Foro ed Alento, ed il casello autostradale di Pescara Sud – Francavilla;
- b.3. progettare il tracciato della variante alla ss16 all'abitato di Ortona (prolungamento del tracciato della variante a sud del Foro) in modo tale da connetterlo alla porta autostradale di Ortona, attualmente poco funzionale a sostenere le relazioni tra autostrada e viabilità litoranea di rango territoriale;

c. rispetto all'obiettivo di riqualificare il corridoio della ss16 esistente anche in funzione di un rilancio turistico in chiave sostenibile, saranno adottati i seguenti criteri progettuali:

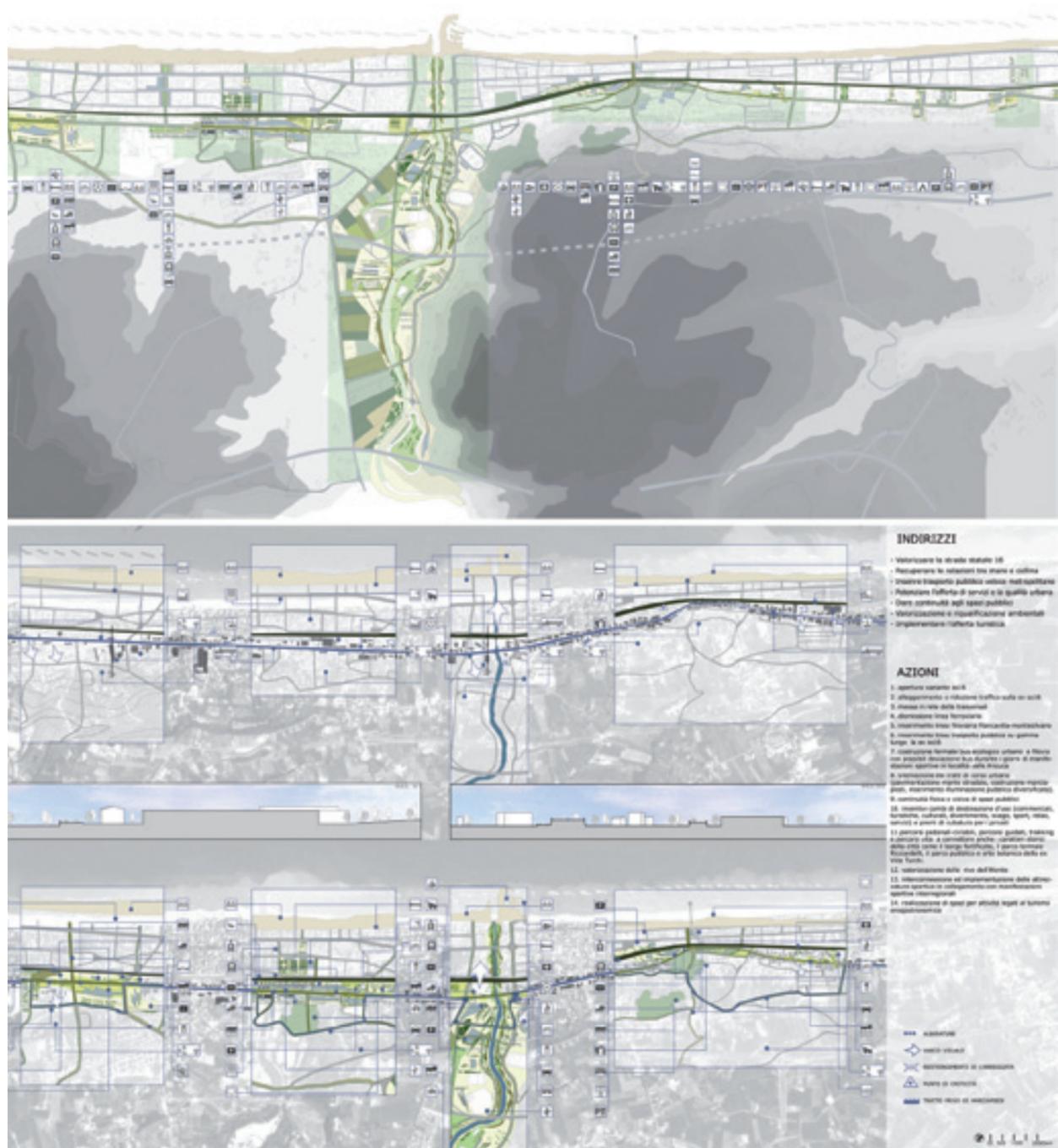
- c.1. trasformare il tracciato che attraversa il tratto urbano di Francavilla in una sorta di nuovo corso urbano;
- c.2. realizzare, con riferimento al tratto compreso tra il Foro e i Ripari di Giobbe, un vero e proprio percorso attrezzato per la fruizione "en plein air" delle risorse ambientali del luogo (creazione di piste ciclopedonali, sottopassaggi per raggiungere il mare, oltre la linea ferroviaria, sentieri per la visita delle piccole aziende agricole vicine);
- c.3. attrezzare l'ultimo tratto, in territorio di Ortona, con strutture e percorsi funzionali ad effettuare escursioni mirate ai punti panoramici più interessanti ed alle emergenze monumentali presenti in loco.

NOTE

1. Questo paragrafo è un'rielaborazione della relazione curata da Aldo Cilli.

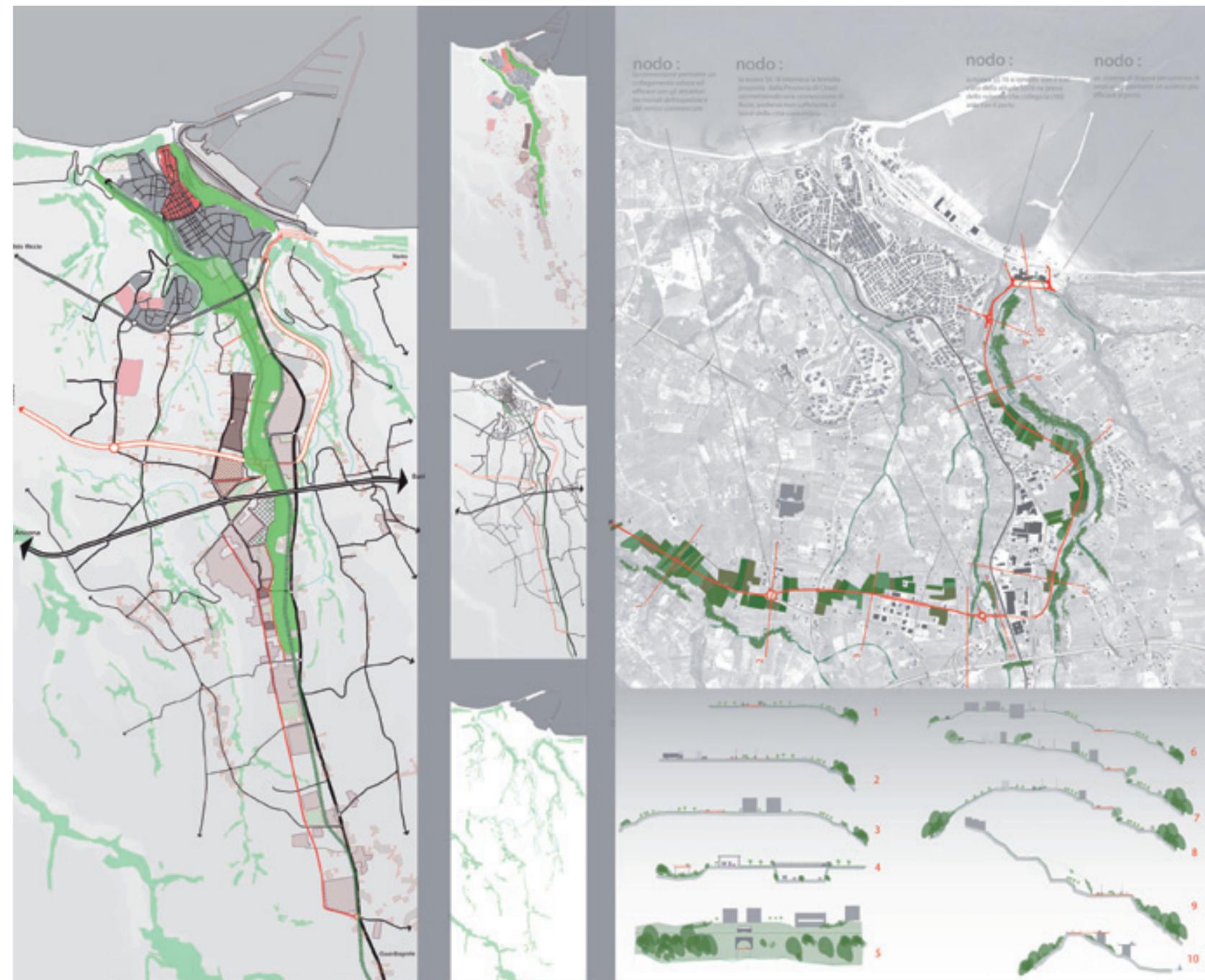


12. Contesto Pescara-Ortona



13. Progetto pilota Alento
(tesi di laurea di Valentina Micozzi e Michela Galella, a.a. 2008-2009, relatore prof. Pepe Barbieri)

14. Progetto pilota Ortona
(tesi di laurea di Nicola Di Girolamo, a.a. 2008-2009, relatore prof. Alberto Clementi)



Pubblicato da | Published by

LISt Lab
Laboratorio Internazionale Editoriale
Italy - Via Esterle, 26
38100, Trento
Spain - Netherlad
info@listlab.eu
www.listlab.eu

Produzione | Production

GreenTrenDesign Factory
Piazza Manifattura, 1
38068 Rovereto (TN) - ITALY
tel +39 0464 443427
www.greentrendesign.it

A cura di | Edited by

Pepe Barbieri e Alberto Clementi

Cura redazionale | Publishing curator

Claudia Di Girolamo

Assistente editoriale | Editorial assistant

Gioia Marana

Direttore Artistico | Art Director

Massimiliano Scaglione

Disegno Grafico | Graphic Design

LISt Lab, with/con Simone Iovacchini

All right reserved

Tutti i diritti riservati

© of the edition, LISt Lab

© dell'edizione, LISt Lab

© of the texts, the authors

© dei testi, gli autori

Printed and bound in the European Union, 2014

Stampato e rilegato in Unione Europea, 2014

Stampa | Printing

PrinterTrento (Italy)

ISBN 9788895623931

Promozione e distribuzione in Italia**Promotion and Distribution in Italy**

Messaggerie Libri, Spa, Milano,

Numero verde 800.804.900

assistenza.ordini@meli.it;

fax 02.84406056;

amministrazione.vendite@meli.it

fax 02.84406057

Distribuzione Internazionale |**International Distribution**

ACTAR D, USA

Inédit Barcelona, ineditlibres.com

Comitato Scientifico delle edizioni LISt |**Scientific Board of the LISt Edition**

Eve Blau (Harvard GSD), Pepe Barbieri (Università di Chieti), Eva Castro (Architectural Association, London), Maurizio Carta (Università di Palermo), Alberto Clementi (Università di Chieti), Alberto Cecchetto (Università di Venezia), Stefano De Martino (Università di Innsbruck), Corrado Diamantini (Università di Trento), Antonio De Rossi (Università di Torino), Franco Farinelli (Università di Bologna), Carlo Gasparrini (Università di Napoli), Manuel Gausa (Università di Genova), Giovanni Maciocco (Università di Sassari/Alghero), Antonio Paris (Uniroma, Roma La Sapienza), Vanni Pasca (Università di Palermo) José Luis Esteban Penelas (Università di Madrid), Mosè Ricci (Università di Genova), Roger Riewe (Università di Graz), Pino Scaglione (Università di Trento).



LISt Lab è un Laboratorio editoriale, con sedi in Europa, che lavora intorno ai temi della contemporaneità. LISt Lab ricerca, propone, elabora, promuove, produce, mette in rete e non solo pubblica. **LISt Lab is an editorial workshop, based in Europe, that works on the contemporary issues. LISt Lab not only publishes, but also researches, proposes, promotes, produces, creates networks.**

GreenTrenDesign Factory, member of Progetto Manifattura, struttura multiplatforma, offre servizi avanzati di design. In equilibrio tra sostenibilità e qualità, manualità e sperimentazione digitale, la società opera in partnership con LISt Lab. **GreenTrenDesign Factory, member of Progetto Manifattura, multiplatform structure, provides advanced design services. In the balance between sustainability and quality, craftsmanship and digital experimentation, the company operates in partnership with LISt Lab.**