

VERSOPESCARA2027

vision e summer school



Collana STUDI E RICERCHE DI ARCHITETTURA

Raccoglie opere collettive, saggi e ricerche relative all'architettura, all'ambiente e al territorio negli aspetti della progettazione, conservazione, rappresentazione e design.

The ARCHITECTURAL STUDIES AND RESEARCHES Series - The series includes collective works, essays and architectural, environmental and territorial studies focusing on planning, conservation, representation and design.

Collection ÉTUDES ET RECHERCHES EN ARCHITECTURE - La collection propose des ouvrages collectifs, des essais et des recherches dans les domaines de l'architecture, de l'environnement et du territoire, abordés sous l'angle de la projection, de la conservation, de la représentation et du design.

Direttore Paolo Fusero

piano della collana:

- vol. I Verso Pescara 2027_1
- vol. II Verso Pescara 2027_2
- vol. III Atlante della palazzina a Pescara
- vol. IV Design e innovazione tecnologica
- vol. V Reti fluviali
- vol. VI Reti della mobilità sostenibile
- vol. VII Sostenibilità e progetto. Il caso di Montesilvano

Comitato scientifico

Pilar Chías Navarro (Universidad de Alcalá),
Romano Del Nord (Università degli Studi di Firenze),
Patrizia Gabellini (Politecnico di Milano),
Marco Gaiani (Alma Mater Studiorum Università di Bologna),
Anna Geppert (Université Paris-Sorbonne),
Rama Gheerawo (Royal College of Art),
Eric Haldenby (University of Waterloo),
Fernando Marías (Universidad Autónoma de Madrid),
Marco Rosario Nobile (Università degli Studi di Palermo),
Franco Purini (Sapienza Università di Roma),
Stefano Stanghellini (Università IUAV di Venezia)

Comitato editoriale

Piergiacomo Bucciarelli, Sebastiano Carbonara, Michele Di Sivo, Valter Fabietti, Maria Cristina Forlani, Francesco Garofalo, Adriano Ghisetti Giavarina, Antonio Marano, Roberto Mascarucci, Lorenzo Pignatti, Carlo Pozzi, Livio Sacchi, Maurizio Unali, Andrea Vallicelli, Claudio Varagnoli

Certificazione scientifica delle opere

I volumi della collana sono soggetti a un processo di Blind Peer Review di cui è responsabile l'editore e, prima della loro pubblicazione, viene informato il Comitato scientifico.

Scientific certification of the works

The volumes of the collections are subjected to a blind peer review process directed under the editor's responsibility, and supported by the scientific committee, informed of such process before the volumes publication.

Progetto grafico

Englaro Salvati

Redazione e Coordinamento

Annalisa De Camillis

Traduzioni

Erika Young



Proprietà letteraria riservata

Gangemi Editore spa
Piazza San Pantaleo 4, Roma
www.gangemieditore.it

Nessuna parte di questa pubblicazione può essere memorizzata, fotocopiata o comunque riprodotta senza le dovute autorizzazioni.

Le nostre edizioni sono disponibili in Italia e all'estero anche in versione ebook.

Our publications, both as book and ebooks, are available in Italy and abroad.

ISBN 978-88-492-3277-6

Volume pubblicato con il contributo del Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

VERSO PESCARA 2027 **vision e summer school**

Contributi di:

vision

Marco Alessandrini, Sebastiano Carbonara, Michele Di Sivo, Paolo Fusero, Francesco Garofalo, Adriano Ghisetti Giavarina, Michele Lepore, Antonio Marano, Roberto Mascarucci, Maurizio Unali, Claudio Varagnoli, Lucio Zazzara

summer school

Filippo Angelucci, Massimo Angrilli, Federico Bilò, Enzo Calabrese, Sebastiano Carbonara, Gianfranco De Matteis, Giuseppe Di Bucchianico, Massimo Di Nicolantonio, Michele Di Sivo, Matteo di Venosa, Valter Fabietti, Susanna Ferrini, Adele Fiadino, Francesco Garofalo, Raffaele Giannantonio, Stefania Grusso, Erna Husukic', Sanela Klaric', Luka Korlaet, Roberto Mascarucci, Paola Misino, Lejla Odošić', Dorina Papa, Lorenzo Pignatti, Domenico Potenza, Carlo Pozzi, Filippo Raimondo, Donatella Radogna, Pasquale Tunzi, Piero Rovigatti, Alberto Ulisse, Clara Verazzo, Alberto Viskovic, Lucio Zazzara

VISIONE STRATEGICA

Comitato Scientifico del Protocollo Pescara

(Sebastiano Carbonara, Michele Di Sivo, Paolo Fusero, Francesco Garofalo, Adriano Ghisetti Giavarina, Michele Lepore, Antonio Marano, Roberto Mascarucci, Maurizio Unali, Claudio Varagnoli, Lucio Zazzara)

1. L'APPROCCIO STRATEGICO

L'approccio strategico caratterizza ormai la prassi della pianificazione territoriale e urbanistica, in Italia come in Europa. Superata l'impostazione tradizionale fondata su una filiera concettuale che partiva dall'analisi approfondita della realtà esistente e attraverso la sua interpretazione proponeva soluzioni appropriate (metodo *See/Think/Draw*), oggi il nuovo approccio strategico pone all'inizio del processo l'ideaguida e si sforza di individuare le strade per il suo perseguimento attraverso opportune azioni di intervento (metodo *Draw/See/Think*).

Questo diverso approccio si basa, dunque, sulla individuazione preliminare di un concept (idea di sviluppo) e di una conseguente *vision* (organizzazione di assetto spaziale), sulla successiva ricognizione e valutazione dei progetti possibili per il loro raggiungimento e sulla costruzione condivisa di un percorso strategico per la loro realizzazione, tenendo conto della influenza di eventi futuri, nonché di possibili evoluzioni e cambiamenti.

A tal proposito, però, anche se il recente rinnovato interesse per la pianificazione di scala vasta ha rimesso al centro dell'attenzione il tema delle grandi scelte di organizzazione del territorio, allo stesso tempo il ricorso sempre più diffuso alla pratica delle varianti urbanistiche ha sminuito il ruolo della progettazione alla scala urbana. L'urbanistica, invece, deve tornare ad occuparsi di quello che è (e resta) il suo compito precipuo: individuare soluzioni funzionali e modalità organizzative dello spazio alle diverse scale.

La complessità delle attuali dinamiche di trasformazione degli assetti impone, comunque, una nuova e diversa integrazione tra campi disciplinari differenti e distanti. Non basta, dunque, che le funzioni proposte nel programma si confrontino con la domanda di mercato: è la stessa logica di mercato che deve essere posta alla base del processo di individuazione dei programmi di intervento.

Individuato, dunque, il "quadro di coerenza complessivo" che garantisce il controllo pubblico delle trasformazioni e l'interesse collettivo degli esiti finali, la progettazione delle successive azioni di intervento deve essere lasciata alla libera contrapposizione degli interessi: l'urbanistica diventa, così, "performativa" e non più "regolativa", puntando al raggiungimento del risultato (gli obiettivi di convenienza pubblica) e lasciando alla libera organizzazione degli attori la definizione delle modalità per garantirli.

Nel caso di Pescara, quindi, la costruzione della visione strategica non può prescindere da una collocazione nell'area vasta, condizione imprescindibile per la individuazione dei principi guida.

2. I PRINCIPI GUIDA

La prima operazione che è stata fatta per definire lo scenario concettuale entro cui elaborare la visione strategica è stata la condivisione tra il Dipartimento di Architettura e il Comune di Pescara dei "principi guida" che si intendono porre alla base del processo di pianificazione strategica, una sorta di "manifesto culturale" dei concetti di fondo che si condividono come ispiratori delle future scelte di trasformazione urbana da porre in essere.

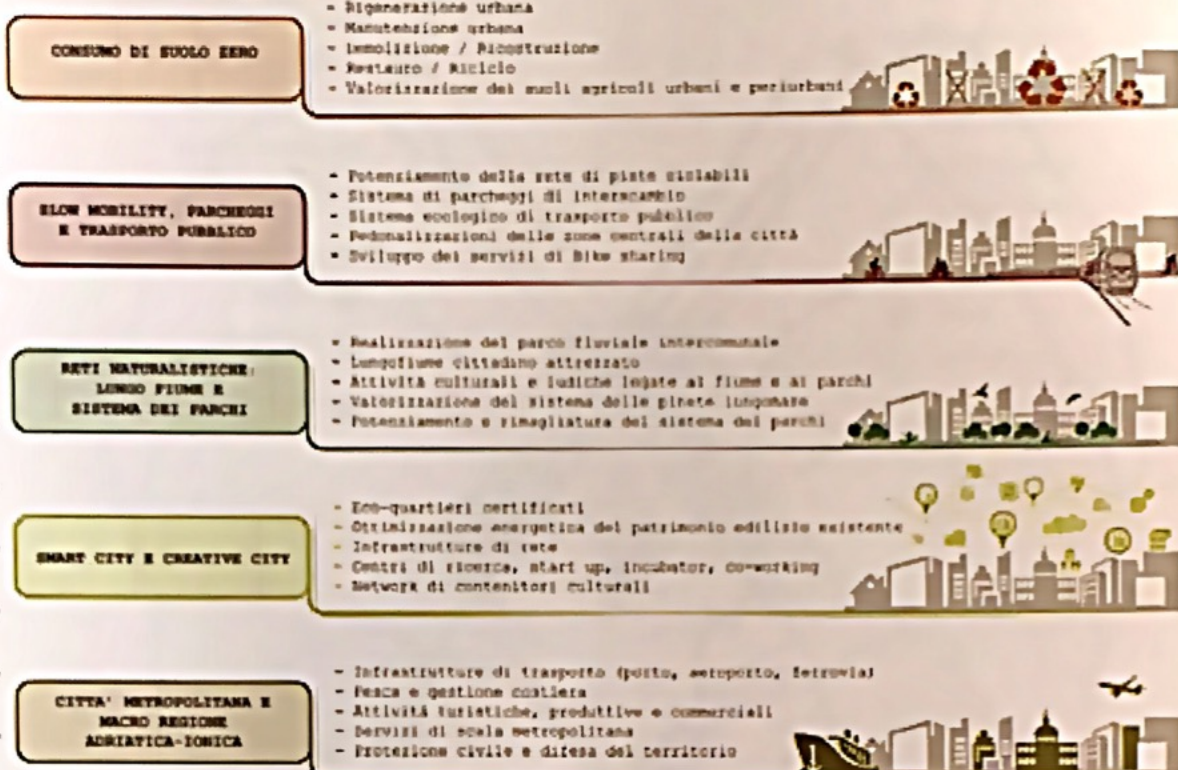
I principi guida riguardano tematiche oramai consolidate nel dibattito scientifico nazionale come il "consumo di suolo zero" che implica precise scelte che hanno a che fare con la manutenzione e la rigenerazione urbana, la conservazione dei suoli agricoli urbani e periurbani, la valorizzazione del patrimonio storico, etc.

Altro principio guida riguarda il sistema dei trasporti e la *slow mobility* che implica il potenziamento delle piste ciclabili, la creazione di un sistema di parcheggi di interscambio, l'incentivazione all'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico, etc.

Importante anche il tema delle reti naturalistiche che implica la valorizzazione e il potenziamento della grande "T" verde costituita dalla fascia lungomare (le pinete e la passeggiata a mare) e dal lungofiume. Rilevante è poi il tema della *Smart City* e della *Creative City* che implica la realizzazione di eco-quartieri

VISION

K-Concepts



certificati, l'ottimizzazione energetica del patrimonio edilizio esistente, l'economia della conoscenza, ecc. Ed infine il grande tema della Macroregione Adriatico Ionica, che può essere generatore di reti di relazione e di canali europei di finanziamento e che deve vedere la città di Pescara candidata ad assumere un ruolo di coordinamento di una rete di città transfrontaliere adriatiche che operano traguardando analoghi obiettivi.

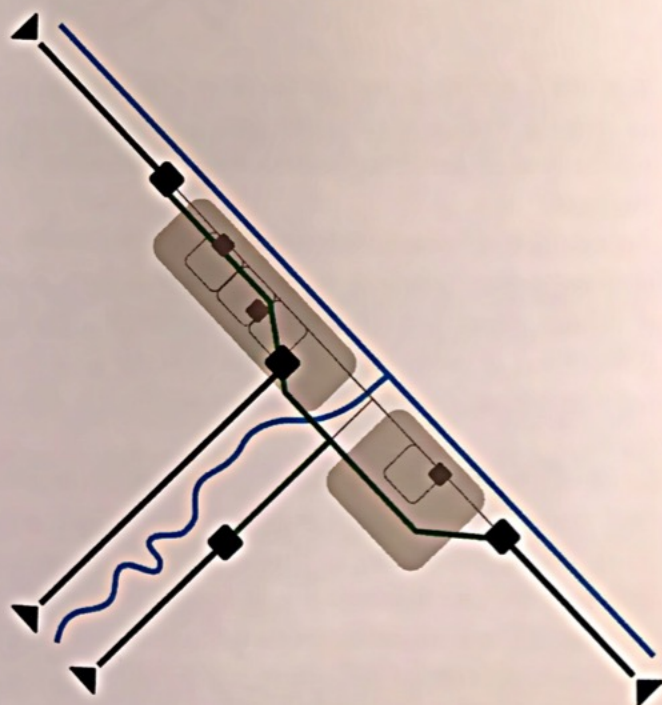
3. IL CONCEPT

Ogni visione strategica necessita, a monte, di un preciso schema infrastrutturale che si intende perseguire negli anni futuri. Nel nostro caso, l'assetto infrastrutturale che si vuole adottare, e sul quale si dovranno poggiare le scelte di trasformazione strategica delle "aree occasione", è sintetizzabile dallo schema qui riportato.

Matrice dello schema è la "spina dorsale verde", il percorso di *soft mobility* comprendente le piste ciclabili e il mezzo di trasporto pubblico su sede prevalentemente propria. Il percorso corrisponde alle tre fasi attuative del programma GTM a regime:

- fase 1, da Montesilvano alla stazione centrale di Pescara;
- fase 2, dalla stazione centrale all'aeroporto;
- fase 3, dalla stazione centrale al polo universitario.

Le direttrici di ingresso da nord e da sud (SS 16) e le due da ovest (SS 5 e SS 602) si attestano su un parcheggio scambiatore in corrispondenza della testata della spina dorsale verde. Due di questi parcheggi scambiatori esistono già e sono quello del multisala a Montesilvano e quello dell'area di risulta ferroviaria a Pescara. Due invece bisogna



VISION



prevederli: il primo in zona aeroporto e il secondo in zona svincolo tangenziale sud.

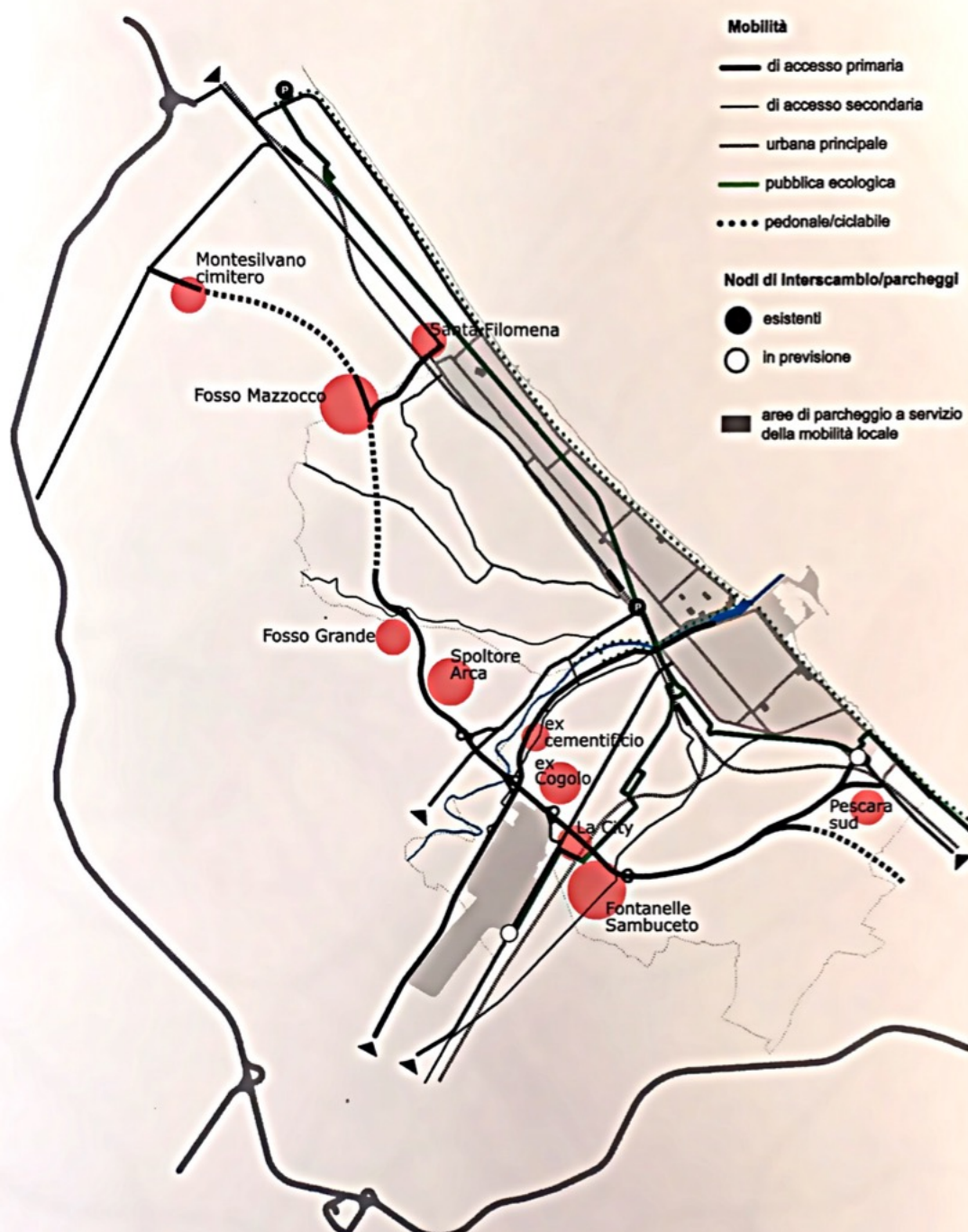
La mobilità interna alla città funziona a *loop* e prevede che ognuno abbia un raggio d'azione pedonale e sia dotato di un parcheggio che si attesta sulla spina dorsale verde. Alcuni parcheggi esistono, altri vanno realizzati.

Adattando lo schema concettuale alla specifica realtà del territorio, si ottiene il disegno dell'assetto infrastrutturale che si adotterà per la visione strategica. Mentre il *concept* è un diagramma puramente teorico, lo schema infrastrutturale definisce i contenuti di tipo spaziale che sono alla base della *vision*.

Prima, però, di entrare nel merito delle azioni da porre in essere per perseguire gli obiettivi strategici, è bene fare alcune considerazioni sulla particolare natura di Pescara e della sua area territoriale di riferimento.

La storia amministrativa di Pescara è una storia recente, che ha inizio neppure un secolo fa, quando nel 1927 venne istituita la città, ritagliandone i confini amministrativi tra la provincia di Teramo e quella di Chieti. Ciò ha determinato un fenomeno che è divenuto una delle sue peculiarità: le aree periferiche della città sono allo stesso tempo le aree poste in posizione baricentrica rispetto al contesto di area vasta. Ed è per questo che qualsiasi strategia territoriale che si voglia porre in essere non può prescindere dal coinvolgimento dei comuni dell'intorno territoriale. L'aeroporto di Pescara in realtà è in gran parte nel comune di San Giovanni Teatino. I tre caselli autostradali sono a Sambuceto, a Montesilvano e a Francavilla. Gran

VISION



parte dell'area commerciale e produttiva è fuori dai confini comunali. Per gli stessi motivi assumono ruoli di rilievo le aree di margine che si attestano per lo più a cavallo del percorso della tangenziale, rappresentando importanti occasioni strategiche.

4. LA "SMART CITY ADRIATICA"

Una volta chiarito lo scenario culturale entro cui ci si vuole muovere, bisogna definire l'idea di città che si vuole perseguire, l'idea che accompagnerà ogni decisione strategica negli anni futuri diventando l'indirizzo strategico delle prossime politiche di trasformazione urbana.

Pescara Smart City Adriatica è la definizione che può bene sintetizzare gli obiettivi che si intendono perseguire, obiettivi che si rifanno ad un concetto globale di politiche virtuose come quello delle *smart city* europee, declinandolo alla scala locale adriatica.

L'idea di città *smart* del futuro viene, dunque, perseguita attraverso quattro obiettivi strategici che possono essere riassunti per mezzo di quattro *slogan* di immediata comunicazione:

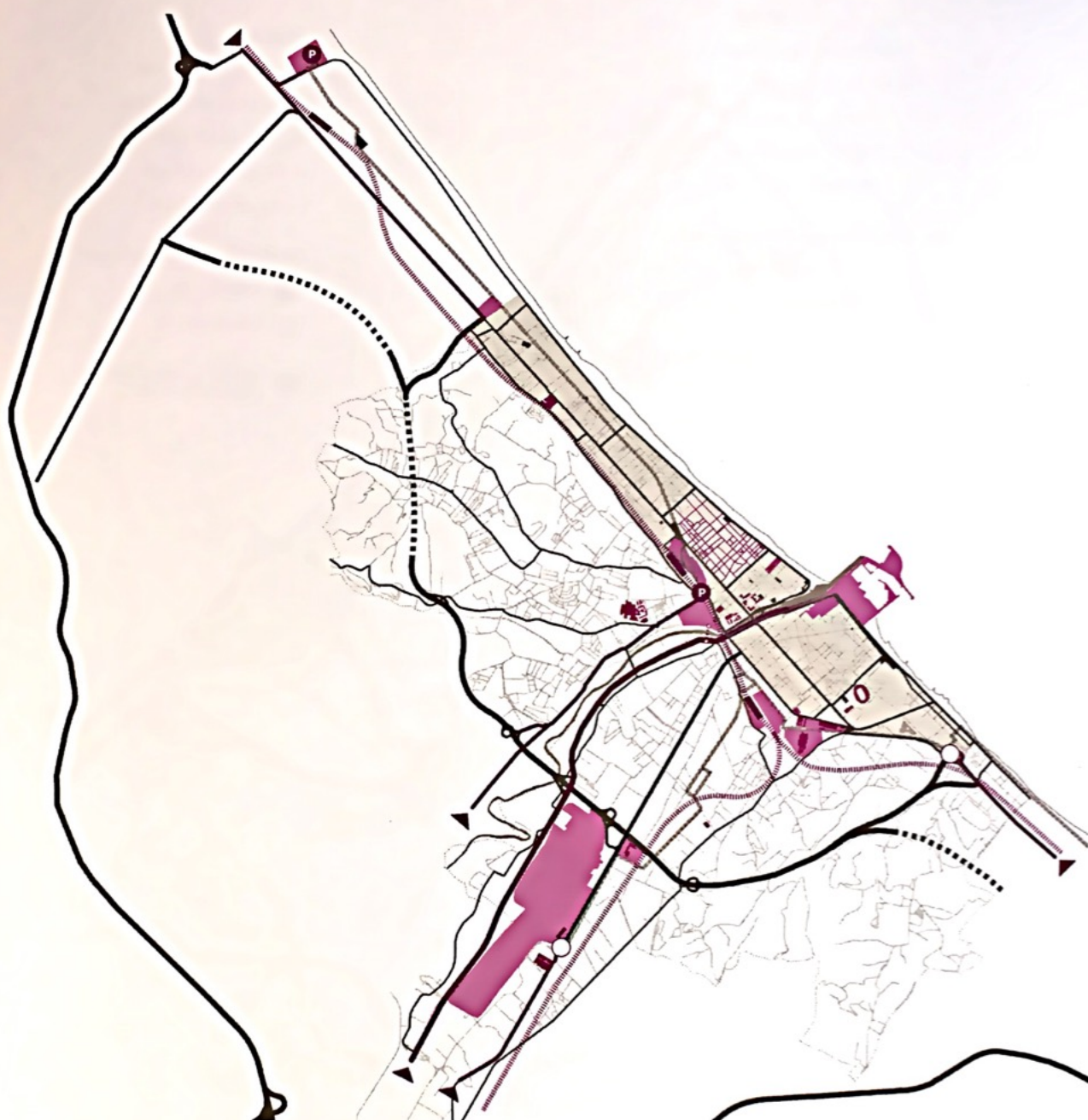
Pescara città ATTRATTIVA (logistica, shopping area e dotazioni territoriali);

Pescara città CREATIVA (cultura, ricerca e innovazione);

Pescara città INCLUSIVA (*welfare*, inclusione, partecipazione, accessibilità e servizi);

Pescara città SPORTIVA (*wellness*, verde e turismo sostenibile).

VISION



PESCARA CITTÀ ATTRATTIVA

Nel rendere attrattiva una città, un ruolo basilare lo hanno le dotazioni territoriali di cui dispone e la capacità di saperle promuovere e gestire. Le città moderne si distinguono anche per l'attrattività delle loro dotazioni: a Genova si va per visitare l'acquario, a Bilbao per il museo Guggenheim, a Parigi Euro Disney è diventata un'attrazione che richiama visitatori da tutto il mondo al pari della Tour Eiffel.

Per quale motivo si viene a Pescara? La città ha una serie di importanti attrezzature alla scala territoriale (porto, aeroporto, polo giudiziario, stadio, ecc.), ma sono ancora insufficienti per giustificare l'inserimento della città nei grandi circuiti economici e turistici europei.

La *vision* suggerisce di rafforzare le dotazioni territoriali della città con alcune proposte strategiche che vanno nella direzione di conferirle nuova attrattività, e quindi riconoscibilità, che si traduce in maggiore competitività nel panorama europeo.



PESCARA CITTÀ CREATIVA

L'economia della conoscenza si sta imponendo nelle moderne città occidentali come uno degli indicatori di sviluppo maggiormente efficaci. Pescara ha una tradizione consolidata di manifestazioni culturali e di luoghi dedicati a questo tipo di eventi. A ciò si deve aggiungere il motore di sviluppo territoriale costituito dai centri di ricerca, dall'università, dalle *start up* industriali, dai poli di innovazione.

In questo senso può essere importante, per la città e per l'intera area metropolitana, il potenziamento del polo universitario (foresteria, mensa, spazi di accoglienza per gli studenti, ecc.), con l'interessamento di alcune aree limitrofe, in primo luogo quelle comprese nell'accordo di programma del polo universitario, e poi quelle della caserma dei vigili del fuoco e della ex-caserma Cocco, opportunamente rifunzionalizzate a tali scopi. Importanti sarebbero poi almeno altre due attrezzature: un "parco tematico" e un "polo culturale" di livello territoriale.



PESCARA CITTÀ INCLUSIVA

Il tema della inclusività è una caratteristica della città di Pescara. Per ragioni geografiche, o per motivazioni storiche, o semplicemente per un'attitudine innata dei suoi abitanti, "inclusività" significa non solo strutture dedicate all'assistenza sociale, ma anche luoghi di aggregazione, piazze dove persone di varie estrazioni, età, abilità, cultura e interessi, possano identificarsi e trascorrere il loro tempo libero.

Le proposte strategiche che riguardano questo obiettivo sono due: il programma di *social housing* (che non riguarda solo categorie sociali disagiate, ma anche giovani coppie o studenti fuori sede) e la proposta di nuovi luoghi pubblici di aggregazione, soprattutto in quei quartieri periferici privi di questo tipo di servizi. Il tema dell'accessibilità "inclusiva" a tutte le aree, le attrezzature e i servizi della città, che per molte città è ormai un argomento strategico che offre inedite opportunità di crescita economica e di benessere sociale, riconosciuta anche dalle istituzioni europee (*Access City Award*), è trasversale all'attività progettuale alle diverse scale, attraverso l'approccio progettuale del *design for all*.



PESCARA CITTÀ SPORTIVA

Non c'è dubbio che Pescara sia una città propensa all'attività sportiva, non tanto in termini agonistici quanto di benessere fisico. Il numero di palestre rispetto agli abitanti, le manifestazioni sportive che vengono organizzate dalle tante associazioni, la cura del corpo, ecc. Se alla mattina presto o alla sera dopo l'orario lavorativo si passeggia sul lungomare ci si accorge del numero elevatissimo di persone di ogni età che praticano attività sportiva: bici, *running*, tennis, calcetto, *nordic walking*, attività veliche o natatorie, ecc.

A questa fascia a mare così propensa per le attività legate al benessere fisico, si aggiunge la grande "T" verde costituita dalle piste ciclabili, dalle pinete e dal sistema dei parchi che fanno sì che il *wellness* assuma i connotati di una caratteristica specifica della città, caratteristica che deve essere assecondata e potenziata.

VISION

5. LA VISIONE STRATEGICA

La sovrapposizione dei quattro *layer* tematici (attrattività, creatività, inclusività, sportività) determina la visione strategica (*vision*), che trova coerenza con il *concept* iniziale e diventa il riferimento strategico di assetto desiderato.

La *vision* non è un piano urbanistico. Non determina cogenze, né di tipo immobiliare, né di tipo funzionale. È solo la figura che sintetizza l'idea di organizzazione spaziale della città, da assumere a riferimento unico a garanzia della coerenza complessiva tra le diverse azioni.

6. LE PROPENSIONI STRATEGICHE DELLE AREE OCCASIONE

Le aree che, per vari motivi, si rendono disponibili a nuovi usi urbani non sempre sono "aree occasione", ovvero non sempre possono assumere un ruolo strategico per lo sviluppo della città. Esse diventano "aree occasione" se opportune politiche, materiali e/o immateriali, attribuiscono loro funzioni strategiche e nuovo significato urbano.

Nel nostro caso, la visione strategica di riassetto del sistema della mobilità rivaluta il ruolo che possono svolgere alcune aree disponibili, trasformandole in "aree occasione".

Di seguito la tabella riassuntiva delle propensioni strategiche delle tredici "aree occasione", rispetto ai quattro obiettivi individuati dalla *vision* e precedentemente descritti. Dieci di queste aree sono oggetto di approfondimento progettuale nella *Summer School*. Da notare, infine, che alcune proposte strategiche non trovano sede nelle "aree occasione" individuate dal Comune e devono quindi essere localizzate altrove.

Proposte strategiche	Aree Occasione												
	1 ex Fea	2 Piazza Primo Maggio	3 Pineta Nord	4 area di risulta ex stazione centrale	5 ex cementificio	6 area ponte della libertà	7 lotto pendolo	8 aree industriali (zona A - ex cogolo)	9 scalo merci Porta Nuova	10 corridoio verde	11 PP2 (aree ex cofa)	12 PP7 (aree ex campione)	13 quadrilatero lungo fiume
polo direzionale/amministrativo									●				
cittadella universitaria													
parco tematico			●		●						●		
polo culturale/teatrale e attività creative diffuse	●			●	●			●			●		●
ricettività turistica	●			●					●		●		●
hub portuale/areoportuale											●		
luoghi di aggregazione	●	●		●		●	●	●	●			●	●
social housing						●	●	●				●	●
spina dorsale verde	●	●	●	●						●	●		
attrezzature integrate per lo sport e lo spettacolo													

Idee di città

- Pescara città attrattiva
- Pescara città creativa
- Pescara città inclusiva
- Pescara città sportiva

VISION

