



Nuove categorie interpretative



VISIONE STRATEGICA

La visione strategica che emerge come risultato sintetico del lungo e complesso processo di studio dell'area Pescara-Chieti risulta innovativa per diversi motivi.

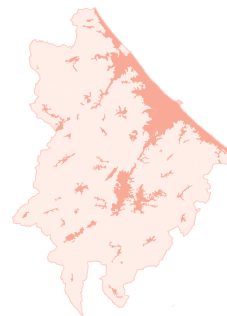
Innanzitutto perché utilizza "categorie interpretative" inedite (area, città, dotazione, centralità) che per la prima volta mettono in gioco elementi morfologico-funzionali, oltre che dati statistico-quantitativi. Ne consegue che l'immagine di sintesi riesce a cogliere prospettive nuove di analisi e di progetto.

Poi è innovativa perché supera la visione "a cerchi concentrici" delle categorie di analisi spaziale dell'area. Ognuna delle perimetrazioni effettuate presenta geometrie autonome, che possono anche non rispettare gerarchie spaziali. Infatti il sistema delle dotazioni supera liberamente i confini dell'area di gravitazione (come nel caso di Ortona e Manoppello) poiché alcune dotazioni (nello specifico il porto e l'interporto) possono non generare allo stato attuale pendolarismi e/o relazioni stabili di interdipendenza funzionale.

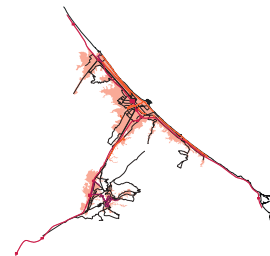
Infine, la visione strategica è innovativa perché va oltre la semplicistica definizione di città compatta, per riconoscere al suo interno i luoghi della centralità, ovvero quelle porzioni del tessuto urbanistico dotate di "effetto-città" (nello specifico Pescara Centro, Pescara Portanuova, Chieti Alta e Chieti Scalo), che non si sovrappongono necessariamente né con la città compatta, né con il sistema delle dotazioni.

Riconoscere le differenze morfologiche e funzionali di queste quattro diverse situazioni territoriali è il primo passo verso un loro differente trattamento in termini di politica urbana e quindi di programma d'azione.

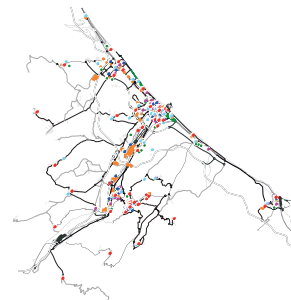
AREA



CITTA'



DOTAZIONE

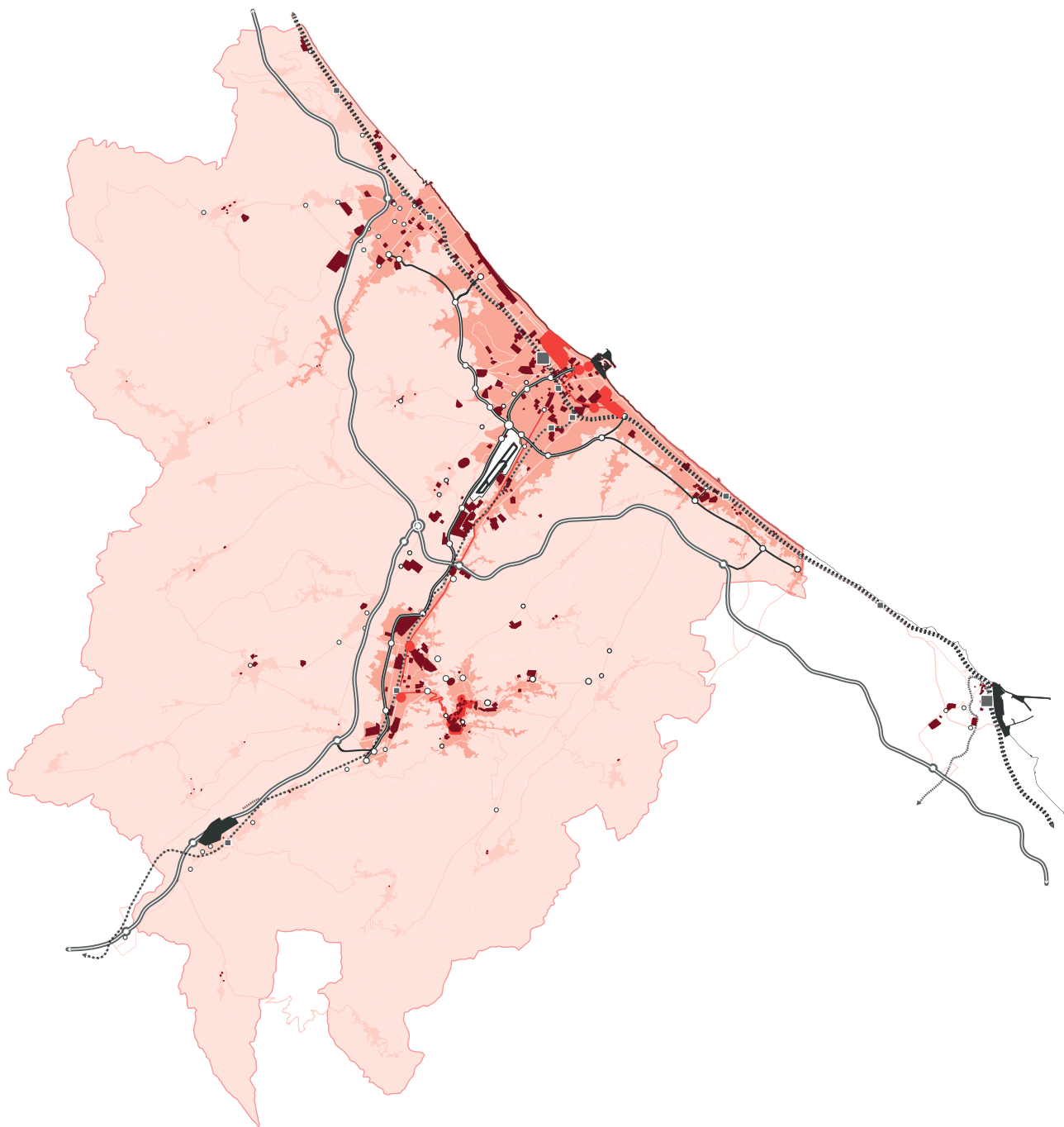


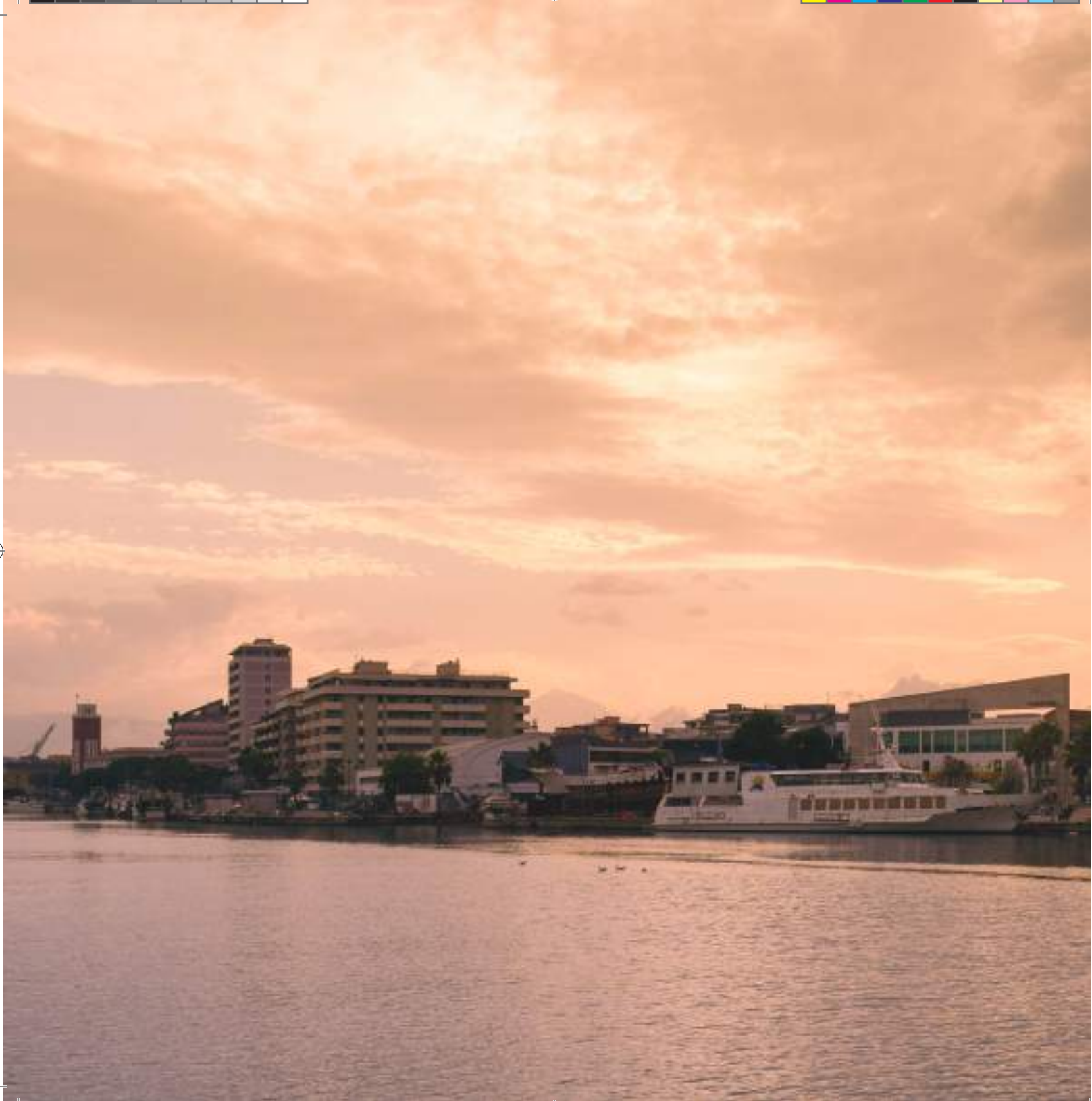
CENTRALITÀ





Nuove categorie interpretative







ABRUZZO >> 2020

parte terza TEMI DI INTERVENTO



La rigenerazione urbana

di **Roberto Mascarucci**

Rigenerare la città esistente è il nuovo imperativo disciplinare che deriva dall'esigenza di risparmiare suolo e dalla presa di coscienza dell'ineluttabile contrazione del mercato immobiliare.

Ma rigenerare tessuti insediativi centrali è cosa differente dal rigenerare periferie urbane. Ambedue sono operazioni virtuose e auspicabili, ma differiscono in termini di condizioni di fattibilità e soprattutto di valore strategico dei risultati conseguibili. La rigenerazione delle periferie tende a restituire una dimensione vivibile a tessuti urbani comunque marginali, mentre la rigenerazione delle aree centrali può introdurre nell'azione urbanistica il valore aggiunto di una nuova attribuzione di senso ai luoghi simbolici dei sistemi insediativi diffusi.

Rigenerare gli spazi urbani centrali che hanno progressivamente perso l'originaria funzione di aggregazione sociale e di autoidentificazione collettiva è, dunque, un'azione che assume straordinario valore strategico perché finalizzata ad una nuova caratterizzazione dei luoghi di riferimento identitario per i cittadini e i *city-users*. Nella stringente logica della redditività economica delle azioni di sviluppo, però, un programma di rigenerazione urbana delle aree centrali deve presentare profili di convenienza che ne determinino la "fattibilità". Si tratta, quindi, di individuare i possibili rientri economici per motivare la convenienza economica delle azioni di intervento.


Forse nei programmi di rigenerazione delle periferie la ricerca della convenienza economica può essere semplicemente affidata a norme urbanistico-edilizie che rendano remunerativo l'intervento: premi di cubatura, agevolazioni fiscali, semplificazioni delle normative. Nel caso della rigenerazione delle aree centrali questo non basta. Perché?

Nel modello espansivo che ha caratterizzato lo sviluppo urbano della seconda metà del secolo scorso, il meccanismo spontaneo di crescita era garantito da tre fattori in concomitanza seriale: (i) un'i-


dea di città chiara e condivisa; (ii) regole certe garantite dal piano urbanistico; (iii) investimento pubblico in capitale fisso. Fino agli anni Novanta, infatti, era chiaro e condiviso un modello espansivo della città (vagamente ispirato ad una distorta applicazione delle teorie urbanistiche del movimento moderno), piani regolatori (tutti uguali) ne definivano acriticamente le regole di applicazione e la mano pubblica predisponeva (a sue spese) l'infrastrutturazione di base. Era fin troppo facile per il capitale d'impresa rispondere con coerenza e tempestività ad una domanda di un mercato che non presentava incognite.

Entrata in crisi la semplicità di quel modello, oggi l'attenzione del mercato immobiliare si rivolge alla rigenerazione urbana chiedendo di applicare le stesse regole a situazioni e contesti profondamente diversi. Si pretende di ripetere lo schema tradizionale degli anni Sessanta auspicando la riproduzione delle stesse condizioni: chiarezza e standardizzazione degli obiettivi, regole urbanistiche certificate dal piano, investimento pubblico in infrastrutturazione di base. Ma nella complessità della città contemporanea, nella assoluta incertezza degli scenari e (per altro) in assenza di un modello condiviso, non è altrettanto facile affidare alla politica urbanistica la funzione di regolarizzare gli interventi e minimizzare le incognite del mercato.

Di sicuro non sono più sufficienti i soli interventi normativi (piani casa, agevolazioni fiscali, e simili) per garantire l'automatico innescio di processi di sviluppo immobiliare sul tessuto urbanistico esistente, sostanzialmente perché nella rigenerazione urbana delle aree centrali non è più applicabile un'idea di città unica e generalizzata. Il piano (di conseguenza) non può più essere lo strumento sempre uguale per la sua realizzazione. E soprattutto l'intervento pubblico non può limitarsi alla semplice predisposizione delle infrastrutture urbane di base, ma deve agire in chiave strategica e spesso anche con azioni immateriali.



L'esito del programma d'azione, in assenza di un'idea di città forte e condivisa, non può più essere semplicisticamente affidato ad una strumentazione tecnica che si assume il compito di tradurre in norme attuative un modello dato, ma deve essere riferito ad un progetto *ad-hoc* per le specifiche situazioni locali. Ogni specifica realtà urbana di tipo diffuso e policentrico deve costruire una sua particolare visione di sviluppo strategico, fondata sulle peculiarità delle condizioni date (*place-based*), ma soprattutto sulla concertazione degli interessi plurimi che nella città si sovrappongono (concertata).




Il progetto urbanistico diventa strumento utile solo se pensato "su misura" per uno specifico *luogo* e per un determinato *tempo*. Esso soprattutto deve essere declinato con riferimento ai temi che interessano oggi la città diffusa: la sicurezza urbana (reale e percepita), la sostenibilità ambientale della città, la funzione sociale dello spazio pubblico.

La sicurezza urbana è senz'altro la nuova frontiera di tipo tattico

per le politiche urbane: garantire città sicure e (in particolare) dare ai cittadini la sensazione della sicurezza dei luoghi urbani è la prima condizione per rilanciare l'interesse verso le zone centrali in ambiti insediativi diffusi.

La sostenibilità ambientale della città è un'altra questione che emerge chiara e forte nelle aspettative dei cittadini. Mobilità sostenibile, abbattimento delle polveri sottili, penetrazione del verde in città, percorsi a priorità ambientale, qualità dei luoghi, sono tutti requisiti che ormai si richiedono alla nuova condizione dell'abitare. E sono più difficili da garantire nella città compatta di impianto tradizionale.

Infine, gli spazi della socialità. Questi sono presenti (per definizione) nella città storica. Ma si tratta di difenderne e spesso recuperare l'attitudine alla vita di relazione urbana, lottando contro usi impropri (parcheggi e altro) e riconfermandone il valore sociale attraverso una gestione urbanistica attenta alla funzione pubblica del vuoto.



Sicurezza urbana: da straordinaria a ordinaria

di **Antonio Buccoliero***

Affrontare la questione della “sicurezza urbana” implica, oggi, un ripensamento delle politiche urbane dando ad esse una connotazione multidisciplinare sulla questione sicurezza. La sicurezza urbana, quindi, non è da considerarsi soltanto garanzia di un'assenza di minaccia, ma anche e soprattutto come quell'attività utile a rafforzare la cosiddetta “sicurezza percepita” dei cittadini. L'accezione urbana al concetto di sicurezza identifica il luogo in cui si riscontrano marcati problemi di insicurezza, dove è quindi necessario intervenire tempestivamente e adeguatamente. Il tema della sicurezza urbana impone richiamare i temi della prevenzione, intesa come quell'attività in grado di mettere in atto precisi strumenti ed azioni capaci di ridurre i fenomeni criminosi, ma anche capaci di diminuire il senso di insicurezza soggettiva. Tradizionalmente la risposta alla sicurezza urbana viene effettuata attraverso due approcci distinti: uno riguarda le azioni intraprese dalle Forze dell'Ordine e l'altro riguarda lo studio dello spazio fisico e sociale della città. Sul tema della sicurezza urbana la vera innovazione potrebbe essere quella di unire i due approcci. Infatti capire come il lavoro delle Forze dell'Ordine può contribuire ad una più idonea e consapevole organizzazione dello spazio fisico della città, e viceversa, in termini di sicurezza urbana è una questione che oltre ad apparire come un'esigenza può contribuire senz'altro al miglioramento complessivo della sicurezza, reale e percepita.

Se è vero che l'allarme sociale che si genera di fronte ai problemi di sicurezza pone ai poteri locali una richiesta di soluzioni immediate, è altrettanto vero che queste possono essere ricercate soltanto con una programmazione unitaria e multidisciplinare. È questa la ragione per la quale le politiche di sicurezza necessitano di un approccio integrato. Infatti, solo affrontando la sicurezza

urbana con la complessità che la contraddistingue è possibile individuare gli strumenti più idonei per rispondere al problema, evitando così approcci settoriali che, inevitabilmente, risultano essere parziali. A livello locale è fondamentale rispondere ai problemi di sicurezza, siano essi reali o percepiti. Questi problemi per risolversi devono incontrare delle opportunità: finanziarie, normative e sociali. Rispetto a queste ultime va considerato che la classe sociale, l'età ed il genere dei cittadini sono fattori che producono una domanda differenziata di sicurezza. In sostanza, vanno individuate delle concrete azioni d'intervento a seconda della domanda. Gli strumenti di pianificazione urbanistica e di organizzazione fisico-spaziale delle aree urbane possono, ad esempio, promuovere la cosiddetta “prevenzione ambientale”. Essa rappresenta una strategia preventiva atta a ridurre il verificarsi di eventi criminali attraverso una pratica progettuale, urbanistica e architettonica, capace di migliorare il senso di sicurezza, reale e percepita, dei contesti urbani. Infatti, reati e conformazione spaziale di un luogo giocano un ruolo determinante sulle questioni relative alla sicurezza urbana. In tal senso è innegabile che, una opportuna organizzazione degli spazi aperti e delle trame urbane, può intervenire efficacemente nella mitigazione di un reato o sulla percezione d'insicurezza. Il rapporto tra spazio fisico ed atti criminosi è stato ampiamente indagato nel secolo scorso a partire dalla Scuola di Chicago. I criteri di sicurezza dunque, dovrebbero essere presi in considerazione sin dalle prime fasi decisionali della pianificazione e progettazione urbana.

L'Unione Europea nel 2007 ha adottato la norma del Comitato Europeo di Standardizzazione CEN/TR 14383-2, poi recepita in Italia come UNI nel 2010. Nel Regno Unito esiste, ed è operativa da tempo, il *Secured by Design*, una certificazione di qualità,

* Antonio Buccoliero è Vice Comandante Leg. CC Abruzzo e Molise, Vice Presidente nazionale Co.Ce.R.

gestita dalla polizia, sorta con il fine di incoraggiare ad adottare, già in fase progettuale, misure preventive in modo da ridurre le opportunità per il crimine, rendendo l'ambiente urbano più sicuro. L'Olanda con la sua normativa nazionale, ha messo a punto il *Police Label Secure Housing*. Invece, la Francia nel 1995 con la Legge LOPS ha reso obbligatorio, per particolari interventi di trasformazione urbana, la redazione di uno studio di sicurezza: *l'Etude de Sûreté et de Sécurité Publique* (E.S.S.P). Questo studio si ispira allo standard europeo e si compone principalmente di una diagnosi del contesto sociale ed urbano verificandone l'interazione con il progetto. In Australia, nel *New South Wales* negli anni '90 del secolo scorso è stata lanciata, in collaborazione con le forze di polizia, l'iniziativa *Safer By Design* con lo scopo di diffondere i principi della *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) prevedendo la formazione continua di esperti, autorità, forze di polizia e professionisti. Negli Stati Uniti, un passo ulteriore è rappresentato dalla costituzione di una *Cpted Task Team* formata da amministratori pubblici, ufficiali di polizia e progettisti. La *Task Team* venne formata in occasione della riqualificazione della *North Trail District a Sarasota* (Florida), area questa costruita negli anni '40 ed ospitante edifici a destinazione prevalentemente commerciale e turistica. Negli anni '80 ebbe inizio il suo declino, tanto che circa il 70 % dei commercianti era stato vittima di reati. Il *Team* coordinando gli stimoli provenienti dai cittadini, dalle autorità locali e dalle forze di polizia produsse un nuovo decreto sul-

la regolamentazione edilizia dell'area. Il decreto obbligava, per i nuovi progetti, l'applicazione dei principi del CPTED: massimizzare la visibilità dagli edifici sulla strada e viceversa, predisporre un'illuminazione adeguata degli spazi pubblici, uso di materiali poco deteriorabili, una manutenzione continua, presenza di finestra su tutte le fronti degli edifici affacciatisi sulle strade e spazi pubblici, una trasparenza adeguata per piante e recinzioni. In una valutazione ex-post del progetto, si rilevò che i crimini contro la persona diminuirono nell'area più che nel resto della città (Carter, 2003).

Oggi è necessario studiare, analizzare ed elaborare interventi che facciano largo uso, sin dalle fasi progettuali, di azioni e strategie capaci di ridurre il verificarsi di fenomeni criminosi. In sostanza è necessario includere nell'azione ordinaria degli Enti coinvolti nei processi di trasformazione urbana, misure di cura e gestione dei problemi di sicurezza che si presentano a livello locale. Per far questo è indispensabile che le autorità locali, il personale delle forze dell'ordine, criminologi, progettisti e rappresentanti del mondo associazionistico abbiano una formazione continua e specialistica sul tema della sicurezza urbana. La cooperazione tra diversi soggetti ed istituzioni è essenziale data la multisettorialità del problema, che richiede l'integrazione di diversi saperi e competenze. In sostanza, bisogna lavorare affinché l'integrazione tra progetto dello spazio fisico e gestione della sicurezza urbana diventi una pratica ordinaria.

Configurare città sicure: un metodo di lavoro

di Donato Piccoli

Crimine e prevenzione ambientale

Con il termine “prevenzione ambientale” si intende una pratica progettuale, urbanistica e architettonica il cui fine è la riduzione dei crimini e della percezione di insicurezza attraverso interventi sull’ambiente fisico-spaziale dei contesti urbani e territoriali. Diversi sono i contributi teorici che hanno affrontato il rapporto tra crimine e spazio fisico della città, i primi sono quelli prodotti dalla Scuola di Chicago a metà del 1900 a firma di Shaw e McKay. Questi primi contributi misero in relazione la struttura spaziale della città di Chicago con i tassi di criminalità, cercando di correlare la frequenza dei fenomeni criminali con le varie tipologie insediative e demografiche della città. Gli assunti sviluppati in questi studi costituirono le basi per la maggior parte dei lavori criminologici degli anni successivi, in particolare di quelli sviluppati negli anni ‘70. In questi anni il criminologo americano C.R. Jeffery formulò la teoria della *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) con l’uscita dell’omonimo libro. Sempre in questi anni si sviluppò anche la teoria del *Defensible Space* (o spazio difendibile), formulata questa, dall’architetto Oscar Newman.

La teoria dello “spazio difendibile” fu il risultato di una ricerca condotta nel 1969 da Newman per il *National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice* (NILECJ) oggi denominato *National Institute of Justice* (NIJ), Agenzia del Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti che si occupa di effettuare ricerche ed approfondimenti sulla tematica del crimine. Le sperimentazioni di Newman daranno avvio alla seconda stagione delle strategie di prevenzione ambientale (CPTED). Negli anni successivi Paul L. Brantingham e Patricia J. Brantingham si occuparono della *Crime Pattern Theory* (o comportamento spaziale criminale), cioè essi sostenevano che gli eventi criminali derivano dall’interazione contemporanea di fattori motivazionali, sociali, economici e fisici. Questi sono i fondamentali riferimenti delle più diffuse strategie di sicurezza urbana

che fanno riferimento alla partecipazione delle comunità locali, alla formazione delle forze di polizia e alle tecniche di prevenzione “situazionale” di progettazione dello spazio.

Sicurezza urbana: politiche internazionali e nazionali

Ai riferimenti teorici sopra richiamati, vanno ad aggiungersi riferimenti normativi di carattere internazionale. L’Unione Europea nel 2007 ha adottato la norma del Comitato Europeo di Standardizzazione (CEN), recepita in Italia come UNI CEN/TR 14383-2, la quale fornisce indicazioni, non prescrittive, per una corretta progettazione urbanistica e architettonica attenta alla prevenzione ambientale del crimine.

In Gran Bretagna è stato messo a punto un sistema di certificazione, gestito dalla polizia, denominato *Secured by Design* (SBD) che offre anche un indubbio vantaggio commerciale per gli immobili dotati di tale certificazione. In sostanza, il *Secured by Design* è un servizio di consulenza che la polizia offre ai costruttori di nuove aree residenziali e commerciali ed alle Autorità locali. Tale consulenza consiste nell’applicazione di uno schema che riflette i principi del *Defensible Space*. Se nel progetto saranno applicati i requisiti richiesti dello schema, si otterrà una certificazione da parte della polizia, il che oltre ad aumentare i requisiti di sicurezza produrrà anche un valore aggiunto per il mercato immobiliare.

In Olanda è stato adottato il *Police Label Secure Housing*, messo a punto dalla Polizia e dal Ministero degli Interni: anche in questo caso, si tratta di una certificazione rilasciata per edifici o interi insediamenti che rispettano precisi requisiti di sicurezza.

In Francia, nel 1995 l’allora Ministro degli Interni Charles Pasqua presentò la Legge di Orientamento e di Programmazione sulla Sicurezza (cd. Legge LOPS), la quale è rimasta inattuata sino all’emanazione del decreto attuativo avvenuto nel 2007. Attraverso questa Legge, riportata anche nel Codice Nazionale di Urbanisti-

ca, in Francia la questione della sicurezza urbana trova ufficiale applicazione anche all'interno della progettazione urbana. Questa Legge obbliga – nei comuni con più di 100.000 abitanti, per gli interventi di trasformazione urbana che presentano un'area di intervento maggiore di 100.000 mq o che prevedono uno spazio recintato capace di ospitare più di 1.500 persone – l'obbligo di redigere uno studio di sicurezza pubblica: *Étude de Sûreté et de Sécurité Publique* (ESSP). Lo studio è effettuato dalla Commissione Dipartimentale composta dal Prefetto, dal Direttore del Dipartimento di Sicurezza Pubblica, dal Comandante della Gendarmeria, dal Capo Dipartimento del Servizio Incendio e Soccorso, dal Direttore del Dipartimento Infrastrutture, dal Sindaco e da tre esperti nominati dal Prefetto. Si compone di tre fasi: la prima è rappresentata dalla diagnosi del contesto urbano sia da un punto di vista sociale che spaziale; la seconda analizza ed individua i potenziali rischi; la terza, infine, individua le azioni tecniche, urbanistiche e gestionali da attuare.

Un caso interessante è anche quello australiano, dove nel 2003 l'*Australian and New Zealand Ministerial Crime Prevention Forum*, indicò i principi del CPTED come essenziali per la prevenzione del crimine (Cozens 2005). Sempre in Australia, nello stato della Western Australia, nel 2004 è stata adottata una strategia denominata *Community Safety and Crime Prevention*, attraverso la quale vengono individuati gli obiettivi fondamentali per la realizzazione di comunità più sicure. Questa strategia contiene anche riferimenti fondamentali per il progetto e la gestione degli spazi urbani. Al fine di implementarla, all'interno dell'*Office of Crime Prevention* è stata costituita la *Designing Out Crime Unit* che promuove e sviluppa progetti, politiche e formazione in ambito CPTED (Cozens 2005). Il Governo australiano ha inoltre messo a disposizione delle Autorità locali dei fondi per il finanziamento di progetti di prevenzione ambientale ed altre iniziative per la prevenzione e promozione della sicurezza urbana.

Nel 1987 a Barcellona viene istituito, per volontà del Consiglio d'Europa, il Forum Europeo per la Sicurezza Urbana (FESU) con sede a Parigi. Il FESU rappresenta un'organizzazione internazionale, non governativa, costituita da comuni e da altri Enti territoriali

(città, province, regioni) il cui scopo principale è stimolare le politiche locali, nazionali ed europee sul tema della sicurezza urbana. L'Italia, in risposta all'adesione al Forum europeo, a metà anni Novanta ha istituito il Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU). Infatti, in Italia a partire dagli anni '90 inizia ad emergere il concetto di "sicurezza urbana", che si caratterizza per il fatto di prendere in considerazione anche l'esigenza di arginare fenomeni di degrado, inciviltà e abbandono delle aree urbane. Conseguentemente all'elezione diretta dei sindaci e alla riforma del titolo V della Costituzione, l'Autorità locale diviene il referente primario in tema di sicurezza urbana. I Sindaci, eletti direttamente dai cittadini, sono i referenti delle domande e dei bisogni delle comunità locali, pertanto, la sicurezza delle città diventa tema fondamentale delle politiche locali. È in questo contesto che si sviluppò la prima stagione dei "Patti per la Sicurezza", stipulati tra Sindaci e Prefetti, attraverso i quali l'Ente locale valorizza e rappresenta le esigenze delle comunità. Nel recente D.L. 20 febbraio 2017, n. 14 "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città" convertito con modificazioni dalla Legge 48/2017, il ruolo delle Autorità locali, e quindi del Sindaco, è ancor più centrale per la sicurezza urbana. Infatti questa Legge riconosce, nella dimensione urbana, la necessità di strategie di intervento integrate e partecipate per dare risposte adeguate ad un tema complesso, quale quello della sicurezza nelle città. Per l'attuazione delle politiche di sicurezza urbana è previsto il ricorso ad appositi Patti. In tal modo il legislatore ha riconosciuto, giuridicamente, gli strumenti "pattizi" come fondamentali per l'attuazione delle politiche integrate di sicurezza urbana. Con questa Legge, la collaborazione tra le diverse amministrazioni competenti assume rilievo specifico nell'ambito della promozione, riqualificazione e rispetto del decoro urbano. Nelle politiche di sicurezza urbana dunque, è essenziale far riferimento ad interventi che agiscano sulle caratteristiche fisico-spaziali dei contesti urbani e territoriali. Ciò nonostante, la disciplina urbanistica italiana non contempla piani, protocolli o altri strumenti di pianificazione territoriale esplicitamente orientati alla sicurezza, cosa che invece accade in altri paesi.

Sicurezza urbana e configurazioni spaziali

Entro l'ambito della pianificazione e progettazione urbana, in termini di sicurezza, si potrebbe agire sulle Norme Tecniche di Attuazione o definendo indicazioni progettuali specifiche sulla sicurezza. L'esempio degli studi di sicurezza pubblica francesi (ESSP) potrebbe costituire una pratica ordinaria di prevenzione della sicurezza urbana. Dunque, l'utilizzo degli strumenti di prevenzione ambientale del crimine è legato alla sensibilità ed alla discrezionalità delle singole amministrazioni locali. Occorre in sostanza stabilire criteri applicabili alle diverse scale: il territorio, la città, le infrastrutture, gli spazi pubblici e gli edifici. Al fine di introdurre criteri di sicurezza nella riqualificazione di aree esistenti, nella redazione di nuovi progetti e nella valutazione sistematica di nuovi interventi è necessario mettere a punto un metodo di lavoro.

Con la consapevolezza che esista uno stretto legame tra la struttura del territorio e la criminalità, è indispensabile che i criteri di sicurezza vengano presi in considerazione sin dalle prime fasi decisionali. I criteri di sicurezza urbana quindi, da considerare già in fase progettuale, dovrebbero assicurare il raggiungimento degli obiettivi fondamentali stabiliti nelle strategie di prevenzione ambientale. Questi obiettivi sono: territorialità, sorveglianza naturale, controllo naturale degli accessi e manutenzione continua dello spazio urbano.

La territorialità si basa sull'assunto che quanto più le persone sentono che uno spazio gli appartiene, tanto più esse ne avranno cura e ne eserciteranno un controllo. Uno degli obiettivi fondamentali della progettazione dello spazio fisico, dovrà quindi essere quello di sviluppare un senso di appartenenza da parte delle persone che lo andranno ad occupare, siano essi residenti o utilizzatori. In questo modo, un possibile criminale percepirà come più rischioso compiere atti illeciti. Sulla questione della territorialità è utile richiamare il tema della "gerarchia degli spazi" (Geason e Wilson, 1989). Infatti lo spazio urbano può dividersi in: spazi privati, semi-privati, semi-pubblici e pubblici. Con i primi si intendono gli spazi ad uso esclusivo di un singolo proprietario. I secondi, solitamente, sono utilizzati da un gruppo ben definito di persone e, generalmente, risultano visibili dagli spazi pubblici. Invece gli spazi semi-pubblici, pur essendo aperti a tutti sono condivisi da un

certo numero di persone (parcheggi di attività commerciali, ecc.). Migliorare la territorialità dunque, implica ricondurre quanto più possibile il controllo ai residenti e agli *users*, prevedendo quindi un maggior uso di spazi semi-pubblici e semi-privati.

Invece la sorveglianza naturale consiste nel rendere più osservabili i luoghi, in questo modo il criminale si sentirà osservato e quindi la sua percezione di insicurezza a compiere l'atto criminale crescerà. Attraverso la sorveglianza naturale bisogna dunque massimizzare le opportunità di controllo spontaneo. Se la sorveglianza naturale contribuisce ad aumentare la sensazione di sicurezza, questa a sua volta induce le persone a frequentare gli spazi aumentando così la sorveglianza naturale. Sul tema della sorveglianza naturale alcuni accorgimenti progettuali potrebbero essere i seguenti: favorire la permeabilità visuale (muri di recinzione bassi, siepi permeabili, barriere trasparenti, ecc.); prevedere superfici finestrate sui lati degli edifici che si affacciano su strade, piazze, parcheggi e parchi; progettare l'illuminazione evitando le zone d'ombra o l'abbagliamento; promuovere la *mixité* funzionale (più attività in un'area promuovono la presenza di persone in modo abbastanza continuativo nelle diverse ore della giornata); prevedere sullo stesso piano stradale percorsi veicolari, pedonali e ciclabili; posizionare strategicamente le fermate dei mezzi pubblici (sempre visibili dagli edifici circostanti).

Attraverso il controllo naturale degli accessi, si vuole negare all'eventuale criminale di poter raggiungere con facilità sia l'obiettivo che l'ipotetica via di fuga. Per far questo è essenziale intervenire sulla mobilità (veicolare, ciclabile e pedonale) per costringere il passaggio in punti obbligati, ben riconoscibili e sorvegliabili.

Infine, l'idea di migliorare la sicurezza urbana mediante la manutenzione continua dello spazio, pubblico e privato, deriva dal fatto che una non cura dello spazio urbano influisce negativamente sulla sicurezza dello spazio stesso. È un approccio al problema della sicurezza che iniziò a svilupparsi già a partire dagli anni '80 del secolo scorso con la teoria delle *Broken windows* (Kelling e Wilson, 1982). Secondo questa teoria, la mancanza di manutenzione o il degrado presenti in un luogo influiscono negativamente sulla percezione di sicurezza. Infatti l'insicurezza suscitata da tale luogo indurrà le per-

sone ad evitarlo e ad interessarsi sempre meno, indebolendo in questo modo il controllo informale sull'area. Non solo, il potenziale criminale interpreterà i segnali di degrado ed abbandono come una diminuzione del grado di controllo dello spazio. Il risultato sarà quindi un aumento della criminalità e del degrado.

Un metodo di lavoro per l'area Chieti-Pescara

Il metodo di lavoro che di seguito si propone intende elaborare, per l'area Chieti-Pescara, un modello di prevenzione ambientale del crimine riferito prevalentemente alle caratteristiche fisico-spaziali. L'idea di fondo è che, intervenendo sull'ambiente fisico è possibile controllare il comportamento criminale (Jefferey e Zahm, 1993). È doveroso, ma soprattutto corretto, affermare che l'attenzione per l'ambiente costruito costituisce solo una parte del processo che porta alla configurazione di una città sicura. Infatti, il tema della sicurezza urbana per la complessità che la connota non è confinabile in un unico approccio disciplinare, bisogna dunque tener conto anche di altre componenti specialistiche. Il progetto fisico dell'ambiente però, può e deve supportare il formarsi di quello che alcuni autori chiamano *effective environmental* (Saville e Cleveland, 1997), cioè contribuire ad influenzare le opportunità criminali. Secondo questo approccio l'attività di prevenzione non si rivolge agli autori dei reati, ma agli ambienti in cui sono commessi. La trasformazione dell'ambiente fisico quindi, può ridurre le concrete possibilità di delinquere e rendere l'attività delittuosa più rischiosa per i potenziali autori. In tal senso bisogna valutare come gli aspetti fisico-spaziali influiscono sulle opportunità criminali. Per far questo è necessario mettere a punto e strutturare degli indicatori, ma soprattutto graficizzarli.

Gli indicatori individuano gli elementi da prendere in considerazione per valutare la sicurezza di un progetto o di uno spazio urbano. L'esigenza di una loro rappresentazione grafica consente da un lato una lettura immediata con una collocazione precisa dei dati rilevati, dall'altro una visione complessiva della questione. Al fine di popolare o graficizzare gli indicatori, una volta individuata l'area o le aree d'intervento, sarà necessario effettuare rilievi sul campo, interviste, raccogliere informazioni, consultare mappe,

consultare le banche dati delle Autorità locali e, dove possibile, scambiare e condividere informazioni con le Forze dell'Ordine. Gli indicatori di seguito proposti costituiscono una rielaborazione di quelli già presenti in letteratura e consistono nel rilevare per l'area urbana interessata:

1. La griglia urbana
2. Il numero di piani di ogni singolo edificio con le relative destinazioni d'uso
3. L'uso prevalente dei piani terra
4. Il flusso di persone nelle varie ore diurne e notturne
5. I giorni e gli orari di apertura delle attività presenti
6. Le strade accessibili alle automobili con una velocità superiore ai 50 km/h
7. Le strade accessibili alle automobili con una velocità inferiore ai 50 km/h
8. I percorsi ciclabili e pedonali
9. La posizione dei parcheggi pubblici
10. La posizione di parchi e giardini
11. La posizione delle fermate dei mezzi pubblici
12. La posizione di eventuali spazi semi-pubblici e semi-privati
13. Eventuali barriere fisiche a protezione di spazi, percorsi e parcheggi (pubblici, semi-pubblici e semi-privati)
14. La percentuale di finestratura delle fronti degli edifici che si affacciano su spazi pubblici, semi-pubblici e semi-privati
15. La percentuale di trasparenza delle barriere verticali tra spazi pubblici, semi-pubblici, semi-privati e privati
16. La posizione della pubblica illuminazione con rilevamento a terra dell'area illuminata e dei rispettivi coni d'illuminamento (da effettuarsi in ore notturne ed analizzando le caratteristiche tecniche dei corpo illuminanti)
17. La percentuale di superficie illuminata di ogni singola facciata degli edifici (da effettuarsi in ore notturne)
18. La posizione di eventuali "zone d'ombra" notturne e diurne (zone in cui è assente l'illuminazione o scarsa è la visibilità da altri punti nell'area considerata)
19. La posizione di eventuali impianti di video sorveglianza (pubblici e privati)

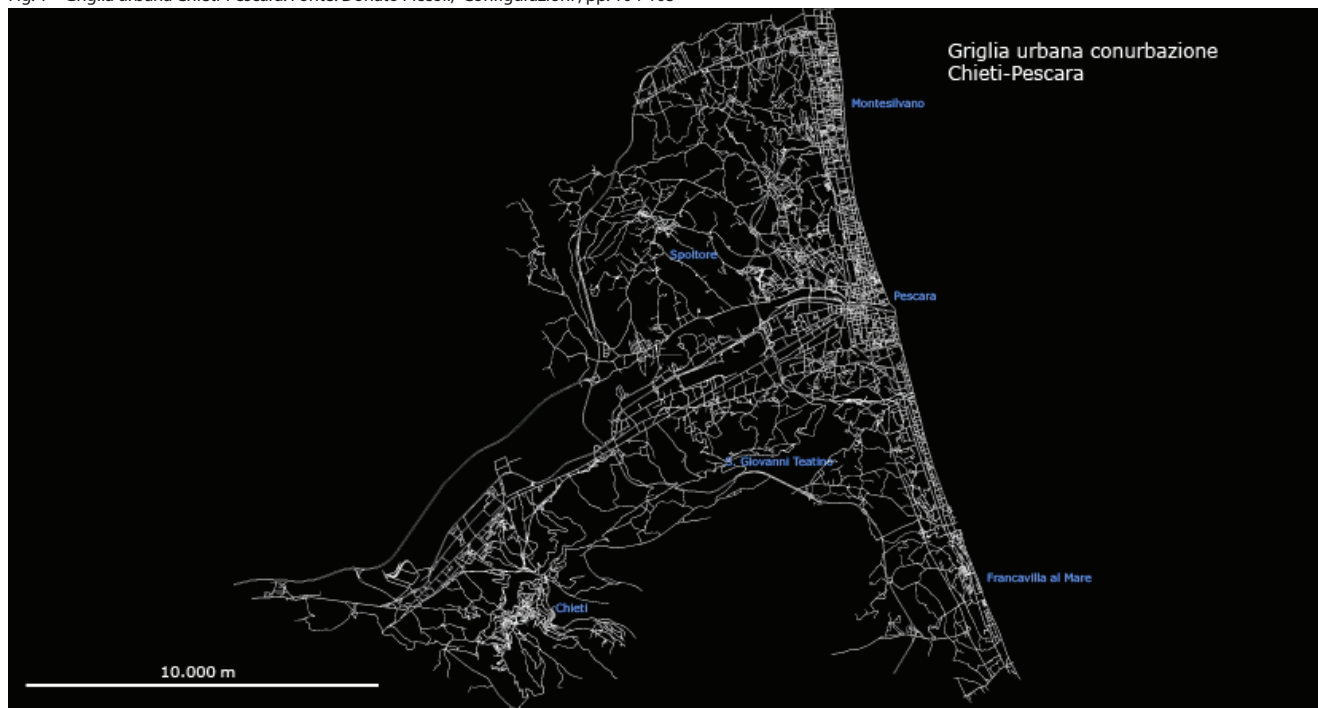
La griglia urbana, primo indicatore da rilevare, è costituita da tutti gli spazi pubblici accessibili da tutti: strade, piazze, parchi, edifici. Rilevata la griglia urbana sarà possibile applicare, come ulteriore strumento d'indagine delle componenti fisico-spaziali, anche l'Analisi Configurazionale.

L'Analisi Configurazionale, messa a punto dal Prof. Bill Hillier nello *Space Syntax Laboratory* della UCL di Londra, studia la configurazione spaziale della "griglia urbana" individuando e misurando la specifica valenza spaziale degli elementi che la compongono. Mediante la costruzione di un sistema di *lines*, ottenuto utilizzando specifici software, lo spazio urbano è scomposto in un sistema unidimensionale, costituito da una trama di segmenti lineari. L'approccio sistemico alla griglia si completa definendo accanto alla relazione di appartenenza al sistema delle *lines*, le relazioni di struttura. Queste ultime si identificano attraverso il concetto

di profondità. La profondità, rappresenta la distanza topologica e non metrica, che separa coppie di *lines* misurata nel numero delle linee interposte lungo il percorso più breve fra l'una e l'altra. In sostanza, con questo approccio nell'apprezzamento della distanza fra linee, non entra in gioco la lunghezza metrica del percorso frapposto, quanto piuttosto il numero di cambi di prospettiva visuale che si susseguono su di esse. Mettere in gioco la distanza topologica implica quindi studiare il sistema di relazioni tra gli spazi urbani.

Le principali tecniche operative dell'analisi configurazionale sono l'*Axial Analysis* e la *Visibility Graph Analysis*. L'*Axial Analysis* è costituita da un insieme di linee tra uno spazio convesso ed un altro, che percorrono lo spazio della città e lo racchiudono in una trama di tracciati visivi attraverso cui lo spazio è percepito, interpretato e utilizzato. Lo spazio convesso è inteso come il luogo dei punti che

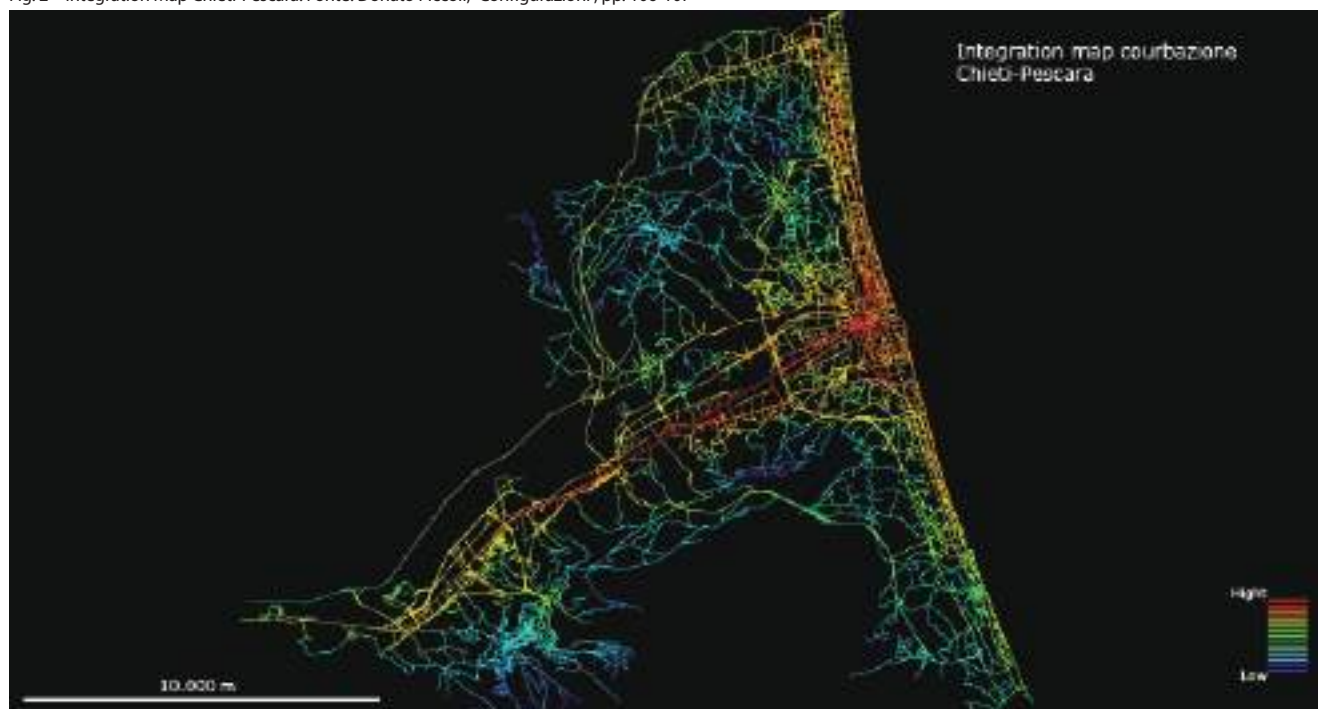
Fig. 1 – Griglia urbana Chieti-Pescara. Fonte: Donato Piccoli, "Configurazioni", pp. 104-105



si trovano in una condizione di mutua visibilità, dove ogni punto è visibile da ogni altro punto del suo interno. Ciò significa che solamente gli spazi convessi che risultano visivamente percepibili da altri spazi, almeno uno, della griglia urbana verranno apprezzati come elementi del sistema. A ciascun elemento costituente il sistema, cioè ad ogni singola linea, è attribuito un valore numerico di un insieme di indici. L'indice di integrazione, uno dei più importanti, con buona approssimazione rappresenta il grado di centralità di uno spazio urbano. Centralità da intendersi non come espressione dell'importanza storica o funzionale di un luogo piuttosto che di un altro, ma bensì come fenomeno spaziale. In sostanza, nella teoria configurazionale assumono importanza gli effetti dipendenti dalla griglia in funzione della sua configurazione, non da ciò che la griglia al suo interno ospita. Invece l'indice di scelta globale, rappresenta la frequenza con la quale una linea ricade en-

tro i percorsi di minore lunghezza topologica che la connettono a tutte le altre linee del sistema. Quest'indice dunque, con buona approssimazione, rappresenta la distribuzione del grado di accessibilità del contesto urbano in esame. Qui di seguito si riportano in Fig. 1, 2 e 3 rispettivamente la griglia urbana dell'area conurbativa di Chieti-Pescara, l'*Integration Map* e la *Choice Map*. Dalla distribuzione dell'indice di integrazione si nota come i luoghi più centrali da un punto di vista spaziale, perchè più relazionati fisicamente con tutti gli altri spazi urbani componenti la griglia, risultano essere quelli rappresentati con linee rosse. Mentre quelli dotati di una bassa relazione spaziale, sono rappresentati con linee di colore blu. Osservando i risultati dell'analisi si può affermare, e chi conosce quest'area potrà confermarlo, che attraverso l'analisi delle sole componenti fisiche si è rappresentato con buona approssimazione la distribuzione del grado di centralità dell'area. Non

Fig. 2 – Integration Map Chieti-Pescara. Fonte: Donato Piccoli, "Configurazioni", pp. 106-107

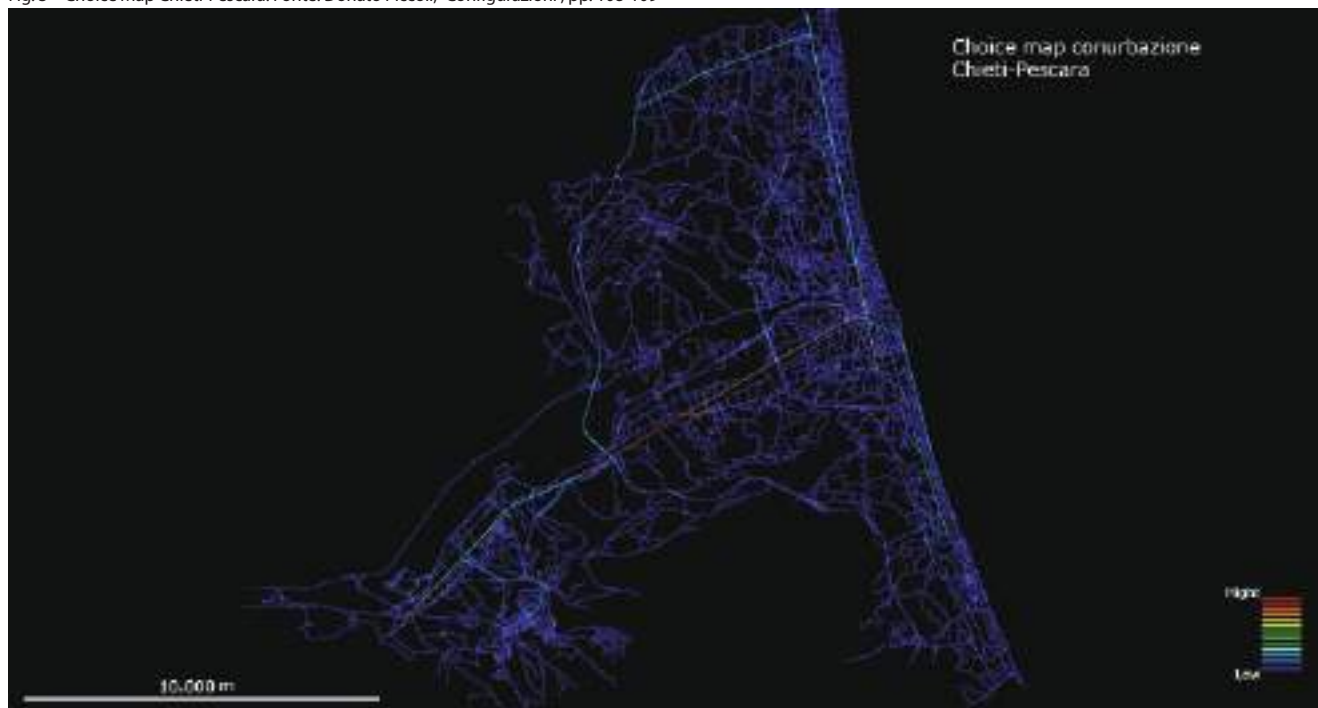


solo, osservando l'andamento dell'indice di scelta si può osservare che l'analisi configurazionale è in grado di individuare con buona approssimazione anche i luoghi più accessibili. Quest'analisi dunque, alla scala territoriale o dell'intera città, si mostra utile per individuare quelle aree in cui prioritariamente è essenziale elaborare e mettere a punto una strategia di prevenzione ambientale del crimine.

Invece, la *Visibility Graph Analysis* (VGA) rappresenta un'ulteriore tecnica di analisi configurazionale. Nella VGA lo spazio urbano analizzato viene discretizzato in un sistema di punti, dove ogni punto rappresenta la possibile localizzazione di un utente. A partire da questa localizzazione l'utente si muoverà lungo la griglia urbana guidato dal modo in cui percepisce tutti gli altri punti, intesi questi come la possibile destinazione dei suoi spostamenti. Nella VGA quindi, a differenza dell'*Axial Analysis*, il sistema da analizza-

re non viene discretizzato a mezzo di linee (*axial lines*) ma da un insieme di punti (*set grid*). Ad ogni singolo punto risulta associata una porzione dello spazio urbano, da essa direttamente percepibile visivamente, composta da tutti i punti in diretta connessione visuale (*isovista*). Il sistema di punti viene quindi analizzato, come per l'*Axial Analysis*, attraverso una relazione di appartenenza e di struttura. Con la relazione di appartenenza si assume che ciascun punto risulta in rapporto visuale con almeno un altro punto del sistema. Con la relazione di struttura si utilizza nuovamente il concetto di profondità, intesa nella VGA come il numero di punti interposti nel percorso più breve, topologicamente misurato, tra due punti. Anche nella VGA vi sono, come risultato, una serie di parametri graficizzabili cromaticamente su mappa nel seguente modo: colori freddi, bassi valori (valore minimo blu); colori caldi, altri valori (valore massimo rosso). I parametri più significativi sono

Fig. 3 – Choice Map Chieti-Pescara. Fonte: Donato Piccoli, "Configurazioni", pp. 108-109



la connettività (o *Neighbourhood Size*) di un punto, che rappresenta il numero di punti ad esso visivamente connessi, cioè da esso direttamente visibili. In sostanza questo parametro rappresenta la quantità di spazio che risulta visibile da una determinata posizione. L'indice d'integrazione (visiva e spaziale) rappresenta il numero medio di passaggi che è necessario effettuare per spostarsi visivamente e spazialmente dal punto considerato verso tutti gli altri punti del sistema. Altro importante parametro è il *gate counts*, risultato questo in VGA dell'*Agent Analysis*, il quale simula come un utente si muove nello spazio. In sostanza, questo parametro indaga come le dinamiche visive che caratterizzano uno spazio, guidano l'utente nel suo "movimento naturale".

Qui di seguito sono stati riportati alcuni esempi pratici attraverso i quali è possibile osservare i risultati ottenibili con la VGA, e come essi cambiano al modificarsi delle configurazioni spaziali. Non solo, riflettendo e comparando i risultati dell'analisi sono state riportate anche alcune prime considerazioni operative sull'utilità che questo strumento può avere nella prevenzione ambientale del crimine. In Fig. 4 si riproduce molto schematicamente uno spazio pubblico (piazza) con una configurazione spaziale a forma di rettangolo, priva al suo interno di qualsiasi elemento spaziale. La Fig. 5 rappresenta, graficamente, il valore della connettività di ogni punto. Osservando la colorazione, che in questo caso si presenta monocolora e uniformemente distribuita, si nota che non ci sono punti più connessi rispetto ad altri. In sostanza, ogni punto che discretizza questa piazza è osservabile da qualsiasi altro punto. Nella Fig. 6 è riportata graficamente la simulazione del "movimento naturale", ottenuta considerando come direzioni degli spostamenti tutte le possibili localizzazioni degli utenti nello spazio in esame. Con i colori caldi si individuano quegli spazi che più di altri sono utilizzati dagli utenti nel percorrere la piazza. Con la Fig. 7 si rappresentano poi i valori dell'integrazione visiva, cioè si è individuato quello spazio percepito come più centrale da chi osserva la piazza. Infine nella Fig. 8 è riportata la distribuzione dell'indice di integrazione globale, valore attraverso il quale è possibile individuare quegli spazi più centrali della piazza cioè dove le persone, con molta probabilità, tenderanno a raggrupparsi. Cosa



Fig. 4 - Schema planimetrico. Fonte: Elaborazione dell'autore



Fig. 5 - Connettività. Fonte: Elaborazione dell'autore

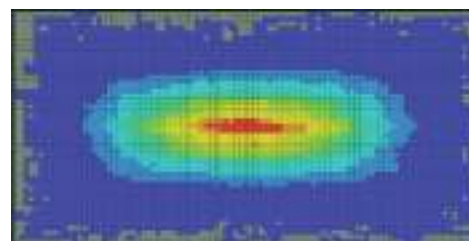


Fig. 6 - Movimento. Fonte: Elaborazione dell'autore

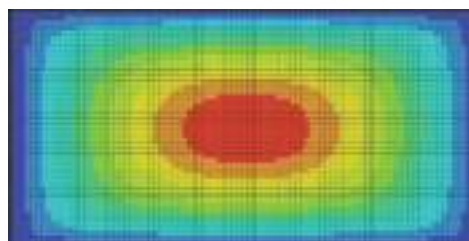


Fig. 7 - Integrazione Visiva. Fonte: Elaborazione dell'autore



Fig. 8 - Integrazione Spaziale. Fonte: Elaborazione dell'autore

osserviamo? Osserviamo che questa piazza, così configurata, da un punto di vista spaziale non presenta spazi più integrati di altri. In sostanza, le persone tenderanno a distribuirsi liberamente e diffusamente senza raggrupparsi in punti precisi.

Invece consideriamo la stessa piazza ma in essa posizioniamo degli elementi fisici, delle panchine (Fig. 9). Cosa differenzia questa configurazione spaziale dalla precedente? Osservando la Fig. 10 notiamo che a differenza del primo caso (Fig. 5) in questa configurazione ci sono punti più connessi di altri, cioè i punti in rosso sono quelli da cui è possibile osservare visivamente il più alto numero di punti costituenti lo spazio analizzato. Sapere quali sono gli spazi della piazza dotati di più alti valori di connettività (colori caldi) può essere utile, ad esempio, nel supportare la strategia di localizzazione dei punti di videosorveglianza, piuttosto che nel posizionare gli operatori di sicurezza pronti ad intervenire in caso di necessità. Quindi, questa tipologia di analisi può essere utile nell'individuare, anche in fase progettuale, quale potrebbe essere la configurazione spaziale più idonea in termini di sicurezza. Oltre alle Fig. 11 e 12, è interessante notare la distribuzione del grado di integrazione spaziale (Fig. 13). Attraverso questa mappa è possibile individuare quegli spazi della piazza che le persone tenderanno, con alta probabilità, ad utilizzare maggiormente sia per camminare che per sostare. In termini preventivi saranno questi i luoghi su cui concentrare le azioni maggiori. Queste riflessioni, senz'altro possono contribuire nel migliorare anche la "sorveglianza naturale" degli spazi urbani, in cui è fondamentale come visto in precedenza il concetto di visibilità.

Individuati gli indicatori da rilevare ed analizzata la griglia urbana, il passo successivo è quello di costituire per l'area Chieti-Pescara un gruppo di lavoro *ad hoc* sulla sicurezza urbana, formato da: amministratori pubblici, magistrati, ufficiali delle forze dell'ordine, criminologi, sociologi, progettisti, giuristi e rappresentanti delle associazioni. Questo gruppo, ispirandosi a quanto già fatto dalla *CPTED Task Team* costituitosi in Florida (U.S.) per riqualificare l'area della *North Trail District* a *Sarasota*, dovrà affrontare e risolvere i problemi di criminalità combinando tra loro i risultati delle analisi del contesto urbano con gli stimoli provenienti dai cittadini.

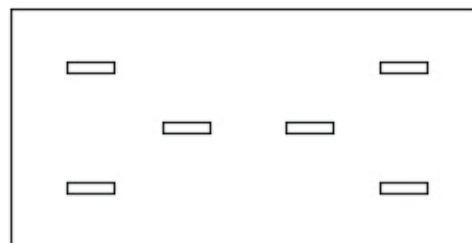


Fig. 9 - Schema planimetrico. Fonte: Elaborazione dell'autore

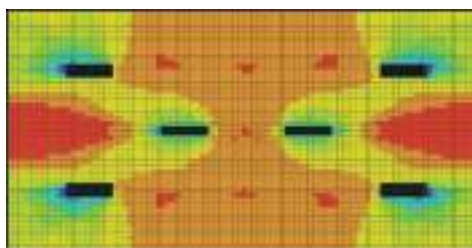


Fig. 10 - Connettività. Fonte: Elaborazione dell'autore

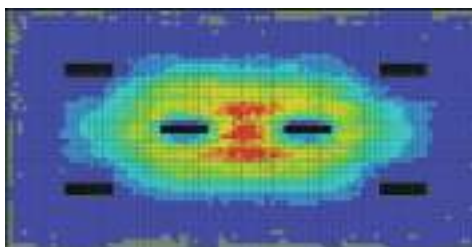


Fig. 11 - Movimento. Fonte: Elaborazione dell'autore

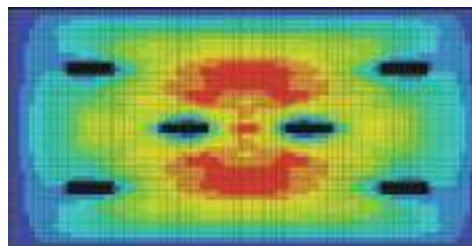


Fig. 12 - Integrazione Visiva. Fonte: Elaborazione dell'autore

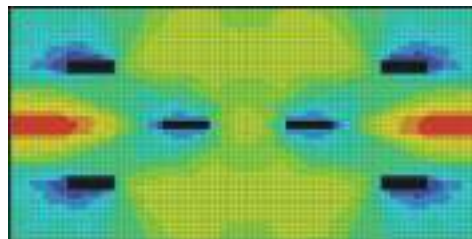


Fig. 13 - Integrazione Spaziale. Fonte: Elaborazione dell'autore

Prima di individuare delle strategie operative da metter in campo, il gruppo di lavoro, sulla base dei rilevamenti dovrà produrre una Mappa del Rischio. Questa mappa dovrà essere costruita affiancando alle rilevazioni delle componenti fisico-spaziali anche, nel rispetto dei protocolli di riservatezza, i dati relativi ai reati commessi suddivisi per tipologia e luogo in cui essi sono stati commessi. Così facendo sarà individuato il rischio specifico attribuibile ad ogni area urbana analizzata, anche in funzione dell'età, del genere e della classe sociale dei residenti o dei principali users. Individuati i rischi sarà possibile individuare strumenti ed azioni, di progettazione, idonei per rispondere ai problemi di insicurezza.

Un approccio di questo tipo, a differenza di quelli esclusivamente repressivi, ha il vantaggio di non portare alla creazione di ambienti "fortificati", che contribuiscono di per sé ad alimentare una sensazione di insicurezza. Un ambiente in cui le misure di sicurezza siano evidenti ed enfatizzate finisce infatti con l'indurre i suoi utilizzatori a percepirlo come pericoloso, aumentando quindi la sensazione di insicurezza. È questa la ragione per la quale le politiche di sicurezza necessitano di un approccio integrato, che permetta un visione complessiva del problema, dove i vari attori coinvolti possano considerarsi come parte di un sistema più ampio evitando così interventi esclusivamente settoriali, e dunque parziali.

Bibliografia

- Bianchini E. – Sicurella S., "Progettazione dello spazio urbano e comportamenti criminosi", in *Rivista di criminologia, Vittimologia e Sicurezza*, Vol. 1, n. 1, 2012
- Brantingham P.J. – Brantingham P.L., *Environmental Criminology*, Sage Publications, 1981
- Cardia C. – Bottigelli C., *Progettare la città sicura*, Hoepli, 2011
- Comune di Piacenza, Linee guida in materia di sicurezza urbana, anche in un'ottica di genere, nelle politiche di uso del territorio (Delibera Consiglio Comunale n. 215 del 18.09.2016)
- Cozens P.M., "Crime prevention through environmental design (CPTED): a review and modern bibliography", in *Property Management*, Vol. 23, n. 5, pp. 328-356, 2005
- Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, *Testo del Decreto-legge 20 febbraio 2017, n.14 coordinato con la legge di conversione 18 aprile 2017, n.48*, "Disposizioni Urgenti in materia di sicurezza delle città", 21.04.2017, Serie generale n.93
- Hillier B., *An evidence based approach to crime and urban design. Or, can we have vitality, sustainability and security all at once?*, Bartlett School of Graduate Studies, 2008.
- Newman O., *Defensible Space*, Mcmillan 1972
- Piccoli D., *Configurazioni*, Sala Editori, 2015
- Regione Emilia-Romagna, *Città sicure*, Quaderno n. 17, 1999
- Regione Piemonte, *Manuale per la progettazione di politiche e interventi sulla sicurezza integrata*, 2013
- Regione Piemonte, *Trasformazioni urbane e sicurezza nella città*, Dispensa n. 10, 2013
- Regione Piemonte, *La politica integrata di sicurezza*, Dispensa n. 2, 2012
- Shaw C.R.– H.D. McKay, *Juvenile Delinquency and Urban Areas*, University of Chicago Press, 1942
- University College London, K. Al Sayed – A. Turner, *Agent Analysis in Demphmap 10.14. Manual*, 2012
- Jeffery C.R.– Zahm D.L., "Crime Prevention Through Environmental Design, Opportunity Theory and Rational Choice Models", in Clarke R. – Felson M., *Routine Activity and Rational Choice, Advances in Criminology Theory*, Vol. 5, Transaction Publishers, 1993

Strategie di assetto per la mobilità sostenibile

di **Stefano Campanozzi**

La città contemporanea è caratterizzata da uno sviluppo dinamico dei luoghi e delle reti che la costituiscono. A livello globale assistiamo al delinearsi di una nuova geografia urbana ed economica che ha portato ad una reinterpretazione del ruolo e dell'importanza delle reti territoriali. A partire da quelle materiali e infrastrutturali chiamate a colmare le crescenti distanze tra i luoghi fisici sempre più sconfinati e dilatati sul territorio, per arrivare alle reti immateriali e digitali legate ai processi di modernizzazione economica. La complessità che caratterizza gli odierni organismi urbani impone un ripensamento del sistema della mobilità, sia a livello urbano che territoriale. Non si tratta di alterare la forte relazione di reciprocità identitaria ed economica tra reti e territorio consolidata nel tempo, bensì è necessario rendere più efficienti i flussi legati al trasporto di persone e ai sistemi di comunicazione. Difatti l'intensificazione degli scambi materiali, delle interazioni immateriali e delle interconnessioni, è oggi fondamentale per uno sviluppo competitivo dei territori. Siamo oggi chiamati a cogliere la sfida della riorganizzazione dei flussi, delle reti fisiche di comunicazione e delle sue molteplici modalità d'uso e di interconnessione. Tale processo si concretizza attraverso l'articolazione dei sistemi della mobilità urbana e territoriale in vere e proprie direttrici infrastrutturali in grado di diversificare i flussi e garantirne il ruolo sia di corridoio economico che di canale di coesione e inclusione sociale.

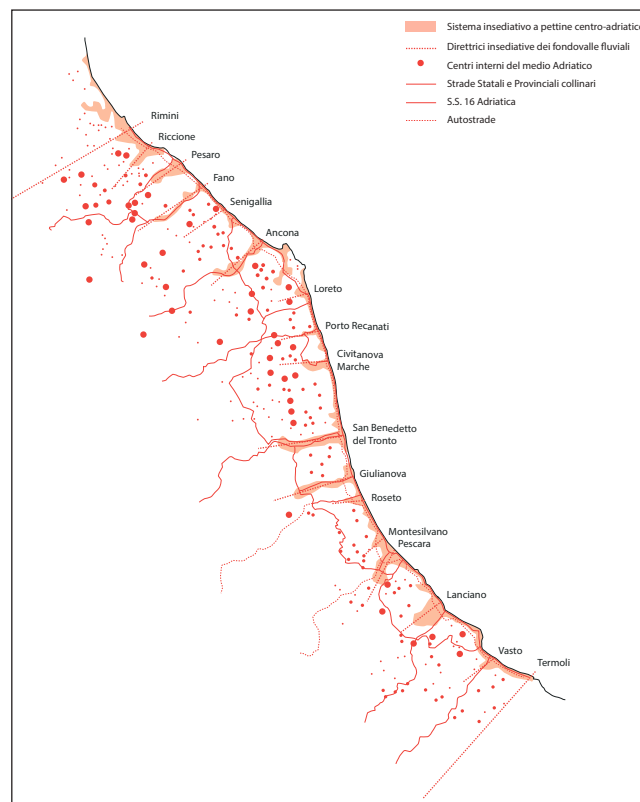
Mobilità sostenibile

Nel quadro globale appena delineato emerge chiaramente una forte domanda di mobilità territoriale, supportata dal crescente fenomeno delle dinamiche migratorie e dei fenomeni legati al pendolarismo. Specialmente nelle aree più urbanizzate si manifesta con forza la necessità di maggiore accessibilità e intermodalità nei principali nodi di accesso alla città, oltre che di maggiori

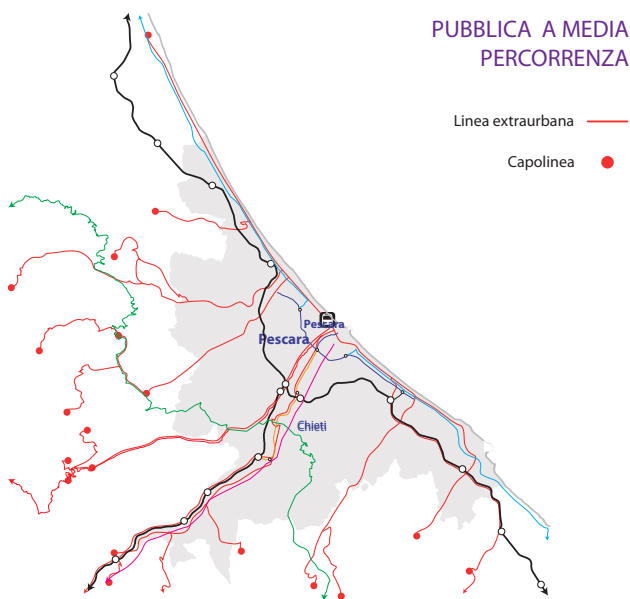
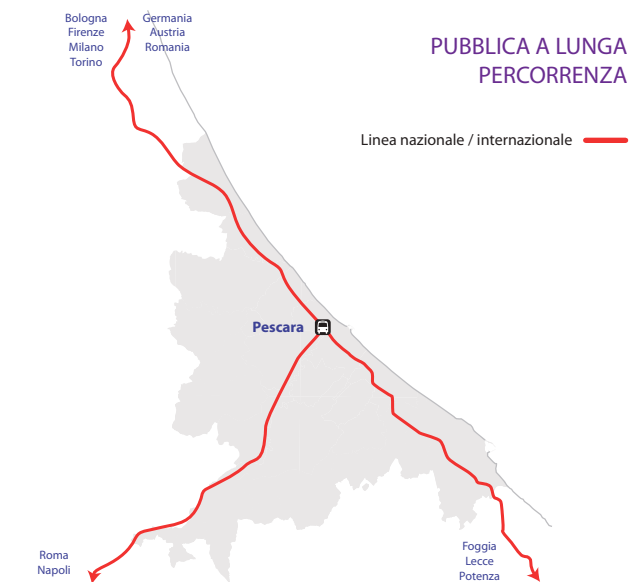
interconnessioni tra le aree di interscambio e le più importanti centralità presenti negli agglomerati urbani. L'integrazione tra accessibilità, interconnessioni e intermodalità può sicuramente rappresentare la chiave per determinare una maggiore capillarità ed efficienza di servizio. In questo contesto le reti della mobilità sostenibile sono chiamate a rispondere nel modo più efficiente possibile alla domanda di trasporto urbano e regionale, proprio perché ne rappresentano la migliore risposta in termini di eco-compatibilità e di sostenibilità economica. L'Unione Europea, infatti, ripone il futuro dei trasporti comunitari in ambito urbano proprio nelle reti della mobilità sostenibile. Ormai da tempo incoraggia la transizione verso tale tipologia di mobilità attraverso la programmazione strategica e integrata di servizi di trasporto collettivi, condivisi e a basse emissioni. Inoltre le grandi sfide che l'UE ha intrapreso nel settore dei trasporti riguardano proprio la risoluzione della congestione dei traffici passeggeri e merci che costa all'Europa l'1% del PIL annuale, il potenziamento della competitività delle infrastrutture europee sui mercati mondiali e l'abbattimento delle emissioni di gas serra. Le stime del rapporto dell'EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente) TERM 2016, infatti, sottolineano come dal 2010 al 2050 il trasporto passeggeri crescerà di circa il 40%, insieme al trasporto di merci che arriverà al 58%. In base a questi dati è stata stimata una crescita delle emissioni di gas serra del 15%, relativamente al periodo 2030-2050, rispetto ai livelli del 1990. È evidente, dunque, come il perseguimento degli ambiziosi obiettivi ambientali nel settore della mobilità richieda non solo miglioramenti tecnologici, quali l'efficienza dei mezzi di trasporto in termini di riduzione delle emissioni, ma anche cambiamenti di più vasta portata, come ad esempio la diffusione di veicoli elettrici e le modifiche alle abitudini e agli stili di vita che influenzano sensibilmente le modalità di fruizione dei sistemi di trasporto.

Assetto infrastrutturale e insediativo dell'area Pescara-Chieti

La conurbazione metropolitana Pescara-Chieti si articola come una pendice del sistema insediativo lineare centroadriatico che occupa un fronte costiero di circa quattrocento chilometri, dal Molise alle alte Marche. Questo sistema presenta una sostanziale omogeneità nelle dinamiche insediative assumendo una forma tipicamente a pettine e occupando il territorio pianeggiante dei fondovalle fluviali. L'attuale assetto costituisce l'atto finale del continuo processo di spopolamento delle aree rurali e montane che da due secoli a questa parte ha condizionato l'intensa edificazione della fascia litoranea, grazie anche alla disponibilità di ampi spazi per l'edificabilità e alla vicinanza delle principali reti infrastrutturali nazionali. Il pettine insediativo dei fondovalle si alterna ai rilievi collinari che scendono verso il mare. Questo sistema insediativo interregionale viene reso ulteriormente omogeneo dalla presenza di un importante telaio di dotazioni infrastrutturali che percorrono da sud a nord tutta la fascia appenninico-adriatica. In questo sistema emergono quattro reti principali: la S.S. 16 litoranea, l'autostrada Bologna-Bari parallela alla litoranea, la rete ferroviaria adriatica e il sistema di strade statali e provinciali parallele alla costa, ma arretrate di una trentina di chilometri, le quali permettono di collegare i centri interni del medio Adriatico. L'area Pescara-Chieti è caratterizzata da uno sviluppo insediativo alquanto recente. Assumendo come punto di partenza la data di costituzione del Comune di Pescara nel 1927 è possibile indicare una prima fase di sviluppo per quest'area lungo l'arco di venti anni fino alla fine della Seconda Guerra Mondiale. In questa fase il Comune di Pescara vede un periodo di sviluppo dell'edilizia con una densificazione insediativa da Corso Umberto a Porta Nuova. Chieti invece conserva ancora la sua identità di borgo storico, giungendo ad uno sviluppo al di fuori delle mura storiche solo nella seconda metà dell'Ottocento. Una seconda fase, che va dagli anni '50 agli anni '80, è, invece, caratterizzata da una forte espansione dei due centri, i quali hanno esteso considerevolmente i propri confini sul territorio, in conseguenza ad una deregolamentazione nelle politiche urbanistiche sugli indici edificatori. Nel contempo all'interno dei territori di frangia urbana sono emerse



realità insediative periferiche (Sambuceto, Chieti Scalo, ecc.) di carattere produttivo e residenziale lungo le direttrici infrastrutturali più importanti come la S.S. 5 Tiburtina e la ferrovia Roma-Pescara. Una terza fase di sviluppo urbano si concretizza dagli anni '80 in poi ed è caratterizzata da un processo di suburbanizzazione dai centri verso le periferie con la crescita e il consolidamento di aree come Spoltore, Sambuceto, Montesilvano. Questo processo ha portato oggi a una realtà urbana compatta e consolidata, costituita da un tessuto edilizio continuo lungo la fascia costiera da Francavilla al Mare a Montesilvano, giungendo nell'entroterra fondovallo fino a Chieti Scalo. Le infrastrutture della mobilità hanno indubbiamente contribuito e, in alcuni casi, hanno condizionato lo sviluppo insediativo delle singole realtà comunali del-



la Val Pescara divenendo spesso delle vere e proprie direttrici di espansione insediativa. I primi insediamenti delle municipalità di Castellamare Adriatico e Pescara, poi assorbite nella municipalità di Pescara come capoluogo di Provincia nel 1927, già si articolavano lungo il tracciato della S.S. 16 Adriatica. Dagli anni '80 in poi viene realizzata la Tangenziale di Pescara (variante alla S.S. 16), che lambisce il centro abitato e che ha condizionato l'espansione insediativa nella periferia e nel fondovalle, vedendo sorgere nuovi insediamenti commerciali, produttivi e sportivi in prossimità degli snodi più importanti. I tracciati viari di fondovalle della S.S. 5 Tiburtina e Via dei Vestini hanno contribuito dagli anni '40 in poi all'ampliamento del conurbato pescarese e chietino verso il fondovalle, processo perlopiù caratterizzato dal rafforzamento della matrice insediativa residenziale che ha consolidato la struttura dei piccoli nuclei rurali esistenti. La vicinanza della rete ferroviaria Pescara-Roma, situata parallelamente e in continuità con la S.S. 5 Tiburtina, ha incentivato, grazie al trasporto delle merci su rotaia verso, la costituzione dei primi distretti industriali nell'area Chieti-Pescara in Sambuceto, Chieti Scalo, Piana della Fara. I tracciati autostradali dell'A14 e dell'A25 furono realizzati all'inizio degli anni '70 e hanno inciso a livello logistico, grazie al grande traffico veicolare commerciale, sul posizionamento di poli commerciali e logistici per lo scambio di merci come l'Interporto di Manoppello e la serie di centri commerciali di recente costituzione collocati in prossimità degli snodi autostradali. Il raccordo autostradale Chieti-Pescara (RA 12), denominato anche asse attrezzato, è nato per collegare Chieti, il nodo autostradale tra l'A14 e l'A25, l'Aeroporto P. Liberi e il porto di Pescara, ma presto è diventato un'importante direttrice di sviluppo insediativo nella geografia industriale metropolitana da metà degli anni '70 in poi, in virtù della velocità dei collegamenti su ruote e della vicinanza con gli assi autostradali. Nelle aree adiacenti l'infrastruttura, infatti, furono realizzati e ampliati alcuni comparti industriali, soprattutto nelle aree di Chieti Scalo, San Giovanni Teatino e Pescara.

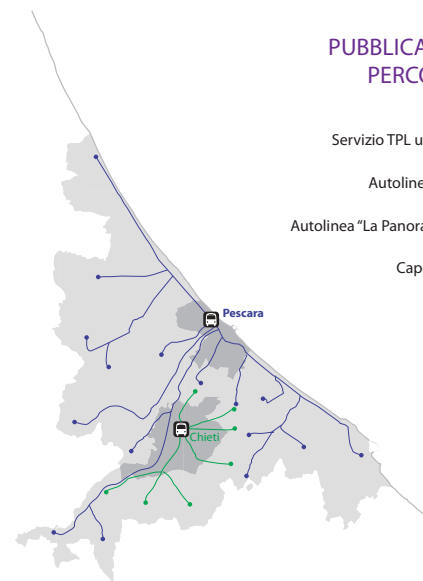
Strategie per la mobilità sostenibile nell'area Pescara-Chieti
L'attuale assetto della conurbazione Pescara-Chieti, dunque, pre-



Temi d'intervento

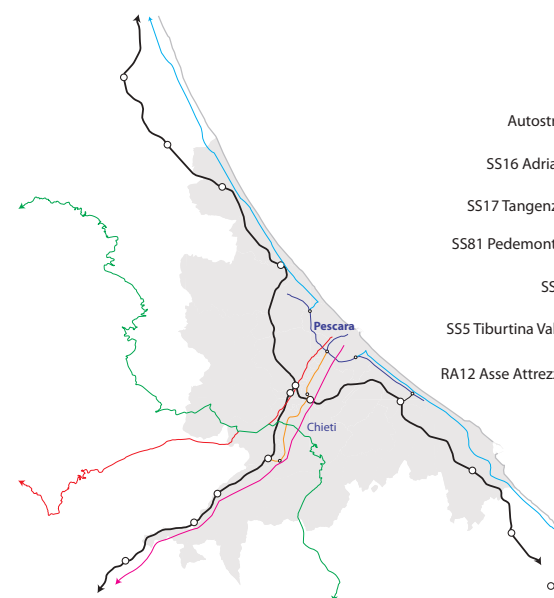
senta un buon livello di dotazioni infrastrutturali che ha condizionato, in alcuni casi, lo sviluppo insediativo del territorio. Di fatto quest'area vive una dimensione identitaria di territorio snodo tra i flussi fondovallici provenienti da Roma, dall'Abruzzo e quelli provenienti dalla direttrice adriatica. D'altronde lo sviluppo insediativo di quest'area non è diffuso sul territorio, bensì concentrato lungo le principali direttrici infrastrutturali, basti pensare agli assi Pescara-Montesilvano e Pescara-Chieti Scalo. L'attrattività di quest'area deriva proprio dalla sua capacità di fungere da snodo per importanti flussi di persone e di merci sia a livello locale che regionale, basti pensare che i flussi legati al pendolarismo in ingresso nei centri della conurbazione metropolitana ci restituiscono una realtà verso la quale giornalmente si spostano circa 55.000 persone sia per motivi di lavoro che di studio. Non è, dunque, un caso se le maggiori realtà produttive e commerciali si collocano lungo le principali reti della mobilità con particolari concentrazioni in prossimità dei nodi infrastrutturali. Questa dimensione ha generato nel tempo la nascita di centri commerciali in aree periferiche e l'espansione del fenomeno delle "città emporio" lineari lungo le principali arterie nazionali presenti all'interno del tessuto insediativo (S.S. 16 Adriatica e S.S. 5 Tiburtina Valeria), soprattutto nelle aree di Chieti Scalo, Pescara, Montesilvano e Sambuceto. L'intensificarsi di attività dedicate al terziario specializzato, al commercio e ai servizi alla persona, unitamente al manifestarsi di un forte e sentito effetto città, ha fatto sì che alcune di queste aree divenissero delle vere e proprie centralità metropolitane. È necessario, quindi, un ripensamento e un potenziamento dell'accessibilità in termini di mobilità urbana sostenibile, proprio in virtù del nuovo ruolo attrattivo che tali aree sono chiamate a interpretare nell'attuale assetto metropolitano. A livello urbano, inoltre, assistiamo anche ad uno scarso livello di interconnessione tra i principali snodi delle direttrici infrastrutturali e le reti di trasporto pubblico locale. In entrambi i capoluoghi, difatti, le più importanti porte d'accesso all'area urbanizzata (sia di rango regionale che nazionale) sono carenti di sistemi di interscambio modale e di connessioni con le reti di trasporto pubblico locale. Nell'attuale scenario metropolitano, dunque, i temi dell'accessi-

PUBBLICA A BREVE PERCORRENZA



- Servizio TPL urbano
- Autolinea TUA
- Autolinea "La Panoramica"
- Capolinea

PRIVATA



- Autostrada
- SS16 Adriatica
- SS17 Tangenziale
- SS81 Pedemontana
- SS602
- SSS Tiburtina Valeria
- RA12 Asse attrezzato



bilità e delle interconnessioni diventano elementi chiave da cui partire per sviluppare una strategia integrata di potenziamento della mobilità metropolitana, in linea con gli indirizzi strategici descritti nel Documento Strategico "Pescara città della conoscenza e del benessere", redatto nel 2016 dall'Assessorato al Governo del territorio, mobilità, politiche urbane e semplificazione amministrativa del Comune di Pescara.

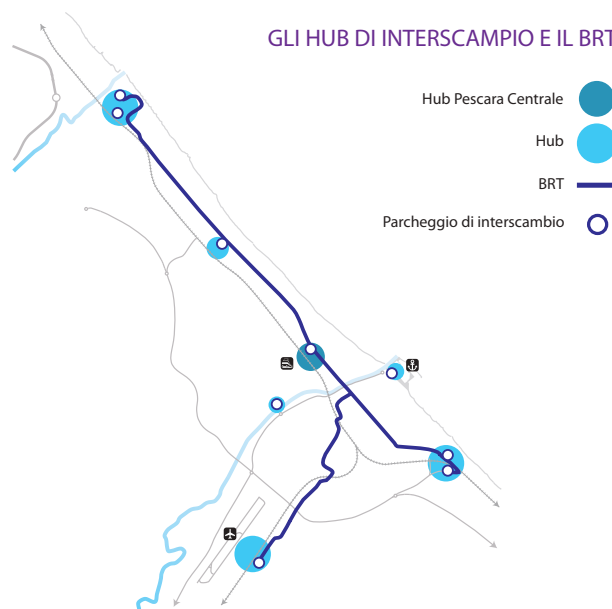
Accessibilità

Il concetto di accessibilità è strettamente legato alla fruizione dei servizi presenti nelle aree urbanizzate, specialmente in quelle maggiormente attrattive che esercitano, quotidianamente o a cadenza periodica, un potere gravitazionale rilevante sul territorio circostante. Potenziare l'accessibilità in ambito urbano ed extraurbano vuol dire, innanzitutto, aumentare la frequenza dei collegamenti, mediante l'implementazione del parco vettori esistente e l'adozione di nuove tipologie di mezzi di trasporto ecocompatibili. In secondo luogo vuol dire ridurre i tempi di collegamento, attraverso la realizzazione di reti di trasporto pubblico in sede propria in grado di assicurare adeguate velocità commerciali, con l'obiettivo di rendere più competitivo il sistema di trasporto collettivo rispetto al mezzo privato. A livello territoriale è possibile individuare alcuni progetti strategici finalizzati al potenziamento del sistema di mobilità sostenibile, quali:

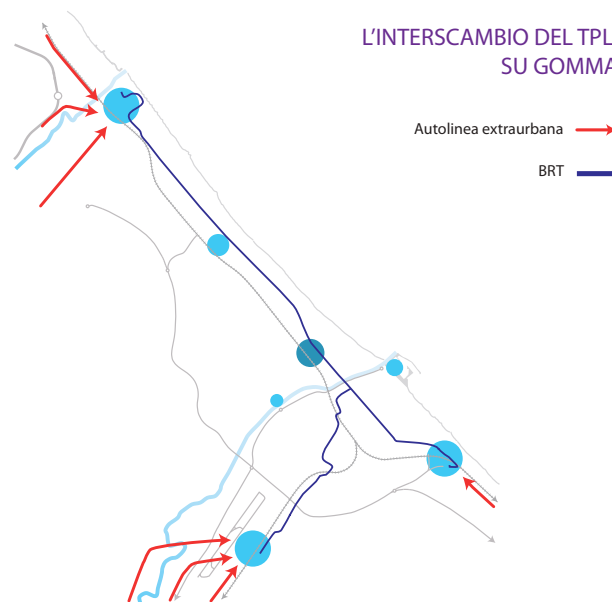
- Servizio Metropolitan Ferroviano Regionale (SFMR), è un progetto di potenziamento del servizio ferroviario regionale mediante una maggiore offerta di collegamenti e la realizzazione di nuove fermate ferroviarie nell'area Pescara-Chieti (Chieti Madonna delle Piane, Pescara San Marco, ecc.);
- Biglietto unificato TUA per l'intera area metropolitana, è un sistema tariffario integrato che consente di viaggiare su tutte le linee urbane ed extraurbane dell'area Pescara-Chieti.

A livello urbano si registrano diverse iniziative finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile. La città più attiva, in tal senso, è proprio quella di Pescara, la quale ha adottato una strategia di potenziamento del sistema di trasporto pubblico locale attraverso alcune progettualità che prevedono l'impiego e il coordina-

GLI HUB DI INTERSCAMPIO E IL BRT

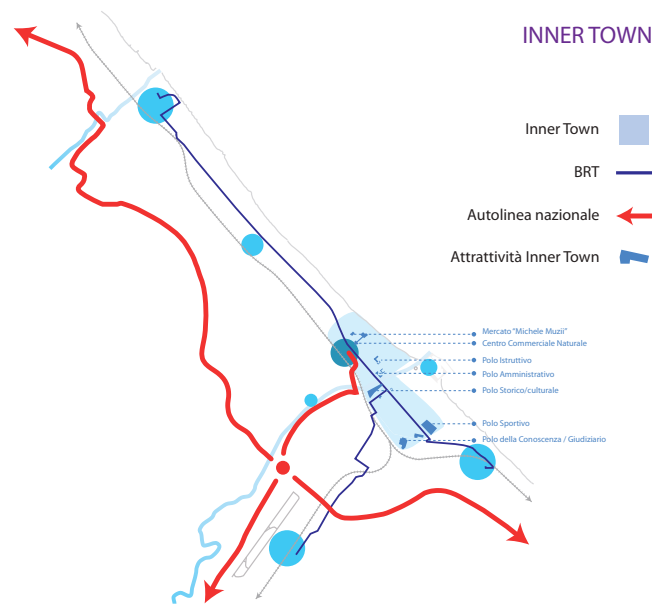
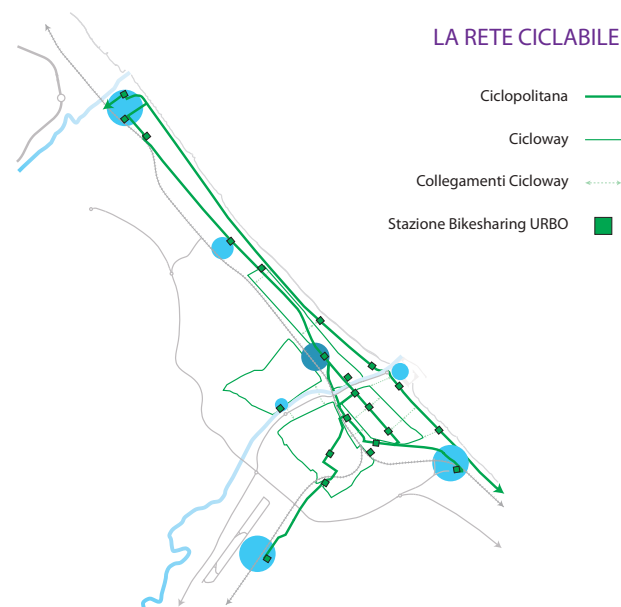
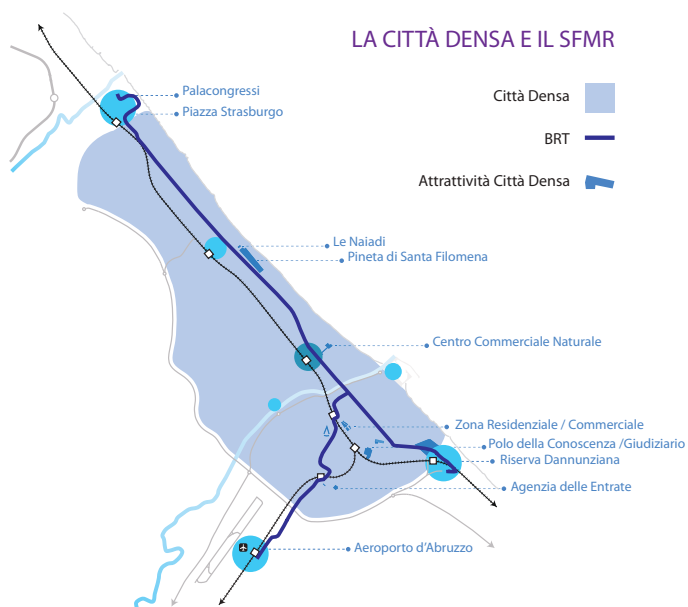


L'INTERSCAMBIO DEL TPL SU GOMMA





Temi d'intervento



mento di diverse modalità di trasporto quali:

- Progetto POLARIS, è un servizio di collegamento diretto colli-ne-centro città attraverso l'uso di mezzi elettrici;
- Progetto Ciclopolitana pescarese, è un sistema urbano di trasporto ciclabile strutturato in sei percorsi portanti in grado di assicurare una maggiore accessibilità a tutte le aree urbanizzate della città;
- Sistema di trasporto elettrico Bus Rapid Transit (BRT), è un sistema di trasporto rapido di massa in sede propria in grado di collegare la città di Pescara con Montesilvano e l'Aeroporto d'Abruzzo.

Interconnessioni

Le interconnessioni tra le reti della mobilità all'interno della conurbazione metropolitana Chieti-Pescara rappresentano un fondamentale elemento di studio da parte del gruppo di ricerca Abruzzo 2020. Difatti in un organismo urbano di tipo compatto e articolato sul territorio come quello Pescara-Chieti, la connessione tra le diverse reti risulta fondamentale per un corretto ed efficace funzionamento del sistema della mobilità. Tali connessioni avvengono soprattutto in prossimità di terminal trasportistici, di stazioni ferroviarie e di caselli autostradali, ovvero nei nodi dove avviene l'interscambio tra diverse modalità di trasporto. La pianificazione dei nodi di interconnessione tra le reti esistenti e di progetto, dunque, costituisce un tema strategico sul quale strutturare lo sviluppo della mobilità metropolitana. Ad esempio una corretta collocazione dei parcheggi di interscambio in prossimità di nodi infrastrutturali di rango territoriale e la realizzazione di fasce di interscambio modale nelle aree nodali dove si concentrano diversi terminal trasportistici, rappresentano alcuni interventi chiave per potenziare il sistema delle interconnessioni. In alcuni casi questi nodi, in base al grado di complessità delle connessioni, possono interpretare il ruolo di veri e propri hHub di interconnessione urbani e territoriali. Proprio in questa direzione muove la strategia del gruppo di ricerca Abruzzo 2020, raccolta e riassunta nel lavoro di Tesi "PescarHub: il sistema degli Hub di interscambio nel caso studio di Pescara" del Laureando Mattia Coc-

cione, con oggetto la ridefinizione degli hub di interconnessione metropolitani. All'interno del lavoro di ricerca vengono, pertanto, individuati e classificati i principali nodi di interconnessione della conurbazione metropolitana Chieti-Pescara in base alle relative caratteristiche prestazionali e funzionali. La qualità prestazionale di un hub di interconnessione esprime il grado di accessibilità del nodo stesso. Nell'area Pescara-Chieti possiamo individuare i seguenti hub:

- Hub internazionale, è caratterizzato dall'interconnessione tra terminal trasportistici internazionali con le principali reti di trasporto nazionali, regionali e locali. Ne è un esempio il terminal aeroportuale P. Liberi di Pescara;
- Hub nazionale/regionale, è caratterizzato dall'interconnessione tra terminal trasportistici nazionali con le principali reti di trasporto regionale e locale. Ne sono un esempio le stazioni ferroviarie di Pescara Centrale e Chieti Scalo, oltre ai caselli autostradali.
- Hub metropolitano, è caratterizzato dall'interconnessione tra le principali reti di trasporto regionali con i sistemi di trasporto pubblico locale. Ne sono un esempio le stazioni ferroviarie di Porta Nuova a Pescara e di Madonna delle Piane a Chieti Scalo;
- Hub urbano, è caratterizzato da nodi di interconnessione tra le reti di trasporto pubblico locale.

La qualità funzionale di un hub, invece, esprime le modalità di accesso e di connessione alla città in riferimento alla loro collocazione sul territorio. Descrive, dunque, il ruolo interpretato dal nodo di interconnessione nello scenario della mobilità metropolitana, delineando tre tipologie di hub:

- Gateway, rappresenta la porta d'accesso alla città metropolitana ed è il luogo dell'interscambio modale tra reti nazionali e metropolitane. Spesso ospita anche parcheggi di interscambio modale;
- Urban hub, rappresenta il luogo dell'interscambio modale in aree decentrate rispetto alle principali centralità metropolitane;
- City hub, rappresenta il principale terminal trasportistico della conurbazione metropolitana per numero di utenze e per vici-

nanza alle principali centralità metropolitane. Nell'area Pescara-Chieti possiamo, dunque, individuare tre gateway collocati in prossimità dell'Aeroporto d'Abruzzo, della stazione di Montesilvano e della Riserva d'Annunzio di Pescara Sud. La visione strategica territoriale prevede in ognuna di queste aree la realizzazione di parcheggi di interscambio e di fermate ferroviarie connesse alle reti di trasporto locale, con l'obiettivo di rendere maggiormente accessibili le tre porte alla città metropolitana. Gli Urban Hub destinati alle interconnessioni interne all'area metropolitana si articolano lungo le principali reti di trasporto su ferro e su gomma di rango regionale, in prossimità di parcheggi di interscambio, fermate ferroviarie e fermate delle principali reti

TPL previste dalla visione strategica all'interno dell'area metropolitana. Appartengono a questa tipologia gli hub Pescara Porto, Pescara Naiadi e Villa Raspa. Questi nodi di interconnessione semplice, in alcuni casi, possono generare dei veri e propri nodi complessi di interconnessione, laddove siano collegati e interrelati a servizi e attività a forte carattere specialistico o ad aree con forte capacità attrattiva. Ne rappresenta sicuramente un esempio il City Hub del terminal trasportistico di Pescara Centrale, dotato di un importante parcheggio di interscambio urbano e di una fascia di collegamento tra reti di trasporto nazionali e locali, intorno al quale si è sviluppato negli ultimi anni un quartiere dinamico e specializzato nel settore commerciale e nel terziario.

Bibliografia

- Balducci A., Fedeli V., Curci F., *Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia*. Guerini e Associati Editori, Milano, 2017
- Bonomi A., *Dalla smart city alla smart land*, Marsilio Editori, Padova, 2014
- Brenner N., *Stato, spazio, urbanizzazione*, Angelo Guerini Edizioni, Milano, 2016
- Canales C., *Public Transport policies in Europe: implementing Bus Rapid Transit systems in major european cities*. Centre for Innovation in Transport. Technical University of Catalonia, 2006
- Clementi A., Di Venosa M., *Infracity. Strategie infrastrutturali*, List Editore, Barcellona, 2007
- Clementi A., Mascarucci R., *Trasformazioni Metropolitane. Studi e proposte per l'area Chieti-Pescara*, Palombi Editore, Roma, 1999
- Comune di Pescara, *Pescara città della conoscenza e del benessere, indirizzi strategici per il governo del territorio*, Pescara, 2016
- Mascarucci R., *Abruzzo 2020 Quaderno 2. Il sistema urbano regionale*, Sala Editori, Pescara, 2016
- Morandi M., *Una trasformazione inconsapevole. Progetti per l'Abruzzo adriatico*, Gangemi Editore, Roma, 1992
- Pavia R., *Il passo delle città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli Editore, Roma, 2015
- Vicari Haddock S., *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna, 2004

Vie d'acqua: radici dell'identità nell'oblio

di **Piera Lisa Di Felice***

I fiumi, vere arterie del territorio, sono straordinari ecosistemi di rilevante importanza per la biosfera. D'altro canto non esiste sito, per quanto ricco di emergenze, che possa definirsi perfetto se non è nobilitato dalla presenza di acqua.

Quattro sono le vie d'acqua principali che solcano l'area metropolitana: Foro, Alento, Pescara, Saline (Tavo-Fino) oltre al più piccolo Torrente Piomba. Tra essi, in quest'ambito insediativo peculiare, il più densamente abitato della regione, un posto di rilievo è occupato dal corso idrico del Fiume Pescara.

Il Pescara è parte fondamentale del bacino idrografico dell'Aterno-Pescara, il più importante d'Abruzzo, che trae le proprie origini ad Aringo, al margine settentrionale della Conca di Montereale: qui l'Aterno sgorga con modeste scaturigini. Poi con le caratteristiche di un torrente il fiume raggiunge le porte dell'Aquila, si immette nella Valle Subequana per poi abbandonare il suo percorso longitudinale e addentrarsi nelle profonde, selvagge gole di San Venanzio, vero canyon di indescrivibile bellezza.

Dopo aver attraversato poi i territori di Corfinio e Vittorito, l'Aterno entra nella provincia di Pescara: qui, riceve le acque del Sagittario e, poi, si unisce a Popoli, al neonato Pescara. Le Sorgenti del Pescara, una delle più copiose scaturigini appenniniche, nascono dall'incontro tra la nuda roccia carsica del Gran Sasso ed i più verdeggianti declivi settentrionali della Maiella. L'acqua, Infatti, proveniente dal grande acquifero di Campo Imperatore sgorga ai piedi del Colle di Capo Pescara, emergendo in mille rivoli che confluiscono in uno specchio palustre gelido, limpido e cristallino, dalle mille sfumature di colori: numerose polle subalvee, che sgorgano copiose sul fondo, danno nuova e continua linfa a tale bacino che, con portata costante complessiva di 7000 l/s, rappresenta uno dei

più importanti sistemi sorgentizi del centro Italia. Ciò prima di ricevere, proprio nel solco profondo delle Gole di Tremonti, un altro importante corso d'acqua appenninico: il Tirino, anch'esso, considerato il corso d'acqua più limpido e pulito d'Appennino, drenante il versante meridionale dell'acquifero del Gran Sasso. Al Fiume Pescara. Anche l'acquifero del Sirente, presso Capo Pescara, sembra dare un importante contributo al sistema sorgentizio del Centro Abruzzo. Dall'incontro tra i due corsi d'acqua nasce un fiume con due anime: da una parte il Pescara ancora limpido e cristallino e dall'altra parte l'Aterno torbido e lattiginoso, gravido delle acque non completamente depurate che ha accolto nella lunga strada che fin qui ha percorso.

Numerosi gli affluenti che forniscono copioso apporto al Pescara: il Giardino e il San Callisto a Popoli, il Tirino, come detto, soprattutto, alcuni chilometri più a valle, nel territorio di Bussi e poi, tra i principali, l'Orta, il Lavino (che hanno inciso con profondi canyon il versante nord della Maiella e della Maielletta pescaresi), il Cigno ed, infine, la Nora, già in vista del tratto più ampio della piana alluvionale, sotto la città di Chieti, proveniente dal versante adriatico del Gran Sasso.

E così, con rinnovata linfa, il fiume prosegue la sua corsa verso il mare e giunge nella città che da esso trae il nome. Il rapporto tra la città ed il fiume, come la stessa omonimia, caso davvero unico in Europa, indica chiaramente, è sempre stato molto profondo, intimo.

Già l'antica Ostia Aterni nasce e si sviluppa come porto naturale verso la Dalmazia e la Dacia e snodo nevralgico delle vie di comunicazione del medio Adriatico e del commercio del sale. Ma il fiume, sempre, qui come altrove, è stato foriero di ricchezza e vita: con

* Piera Lisa Di Felice, biologa, dirige dal 2009 la Riserva Regionale Naturale delle Sorgenti del Fiume Pescara in Popoli. È Vice Presidente della Federazione Nazionale "Pro Natura" e responsabile per la stessa del settore Biodiversità, Aree protette, SIC, ZPS e PAC, nonché Coordinatore Regionale di "Pro Natura" Abruzzo. È membro, in rappresentanza della stessa, del Comitato Italiano dell'IUCN, nonché dell'Osservatorio della Biodiversità della Regione Abruzzo.

le sue acque ricche di fauna ittica ha favorito la pesca, con il suo limo ha fertilizzato la pianura costiera. E poi la via d'acqua è stata da sempre percorso unificante lungo il suo corso, ricco di sentieri, guadi, scafe adibite al suo accorto attraversamento. Ha dato forza motrice alle macine, ha fornito acqua potabile, ha alimentato primitive industrie: gualchiere, conerie, mulini, primordiali altoforni. La Città di Pescara è nata intorno al fiume che, pertanto, rappresenta la sua matrice identitaria. Il fiume Pescara è da sempre il "Fiume della Memoria" che ha scandito le vicende di tutti i comuni limitrofi, luogo di storie, leggende, paesaggi culturali di grande valore. E la memoria storica del fiume è impressa nelle tele delle opere pittoriche dei Cascella e nei versi dell'illustre figlio di Pescara, Gabriele d'Annunzio. In *Primo Vere, Ex imo corde*, d'Annunzio descrive il Pescara con versi di alta poesia:

*"Veggio i lavacri del mio bel Pescara/
immane angue d'argento, co' i salci e i
pioppi giù ne l'acqua chiara / inchinantisì
al vento / con le crete degli argini
fiammanti / d'una follia di gialli / che
danno all'acqua tripudi abbaglianti,
splendori di metalli / e là giù, in fondo,
i colli di Spoltore / sorrisi dagli olivi /
dove le donne cantando d'amore, /
vanno a stormi giulivi."*

Tuttavia, nel tempo, si è persa la memoria storica del fiume e, con essa, l'intimo ancestrale rapporto che la popolazione locale intratteneva, quasi una sorta di autentica venerazione (rispetto, parsimonia), con la intrinseca forza generatrice dell'acqua. Ciò che rimane della Pescara dannunziana è ancora rintracciabile alle sorgenti e nel tratto sotto Tocco da Casauria, nel quale il fiume scorre in una suggestiva forra che è stata descritta dal poeta in *Terra Vergine*.

Il fiume della memoria, che ha scandito le storie di tanti abruzzesi oggi è privo di vita, ha perso la sua dignità, la sua bellezza, corrotto da tanti depuratori pubblici (sia comunali che gestiti dall'ATO-ACA) che non funzionano oltre che da discariche (a volte legali, note, più spesso abusive) e tagli indiscriminati della vegetazione ripariale, a volte dovuti ad interventi di regimazione impropri ed

approssimativi. La situazione del bacino del fiume Pescara oggi è molto grave, sotto gli occhi colpevolmente distratti dei più, soprattutto di coloro che pure avrebbero, su basi elettive o per compiti istituzionali, rilevanti responsabilità nel preservare, salvaguardare il diversificato patrimonio dell'acquifero gestendo correttamente l'intero ciclo idrico: l'antico paesaggio fluviale è stato totalmente distrutto dalla cementificazione e da interventi maldestri di canalizzazione. L'inquinamento generato dalla discarica Tremonti a Bussi ha irrimediabilmente compromesso la qualità delle acque del fiume Pescara e, con essa la stessa salute pubblica di un comprensorio notevolissimo per estensione e rilievo demografico. La dissennata assenza di sensibilità ed atteggiamenti prudentiali, di pianificazione, cautele, controlli ha sostanzialmente reso possibili (convenienti se non proprio leciti) centinaia di episodi di scarico abusivo di ogni tipo di refluò nell'asta fluviale e nel suo più ampio bacino collettore. Gli abitanti dei territori dei nostri predetti bacini fluviali, mortificando i fiumi e tradendo quel privilegiato ed antico, empatico rapporto con l'acqua, hanno finito anche per rinnegare il mare. E con esso, proprio in un momento storico favorevole ad una potenziale espansione incrementale dell'economia turistica legata ad una depotenziata vocazione balneare, tutto ciò che questa straordinaria risorsa, come in altre riviere più importanti di questo paese, avrebbe potuto incarnare anche sotto l'aspetto di rilevante volano dell'economia locale. La città del mare, oggi, guarda da lontano, diffidente, il suo Adriatico, saltuariamente balneabile. D'altro canto la crescita esponenziale della città di Pescara e del suo hinterland, anche più caotica della stessa città, sembra aver tradito il mare dopo aver strozzato il fiume nella morsa della cementificazione selvaggia, posto che la stessa foce del Pescara, da più di cent'anni regimata da un porto canale, peraltro, ormai, sempre più impraticabile, "tappata" dalla diga foranea, è manifesto della negazione di ogni principio di corretto naturale deflusso idrico e, pertanto, persino di ogni cognizione di ingegneria idraulica. D'altra parte tale situazione è frutto di una generale gestione degli ambiti fluviali nel nostro paese, improntata in massima parte proprio ad una visione ingegneristica secondo la quale i fiumi devono essere considerati come canali il cui scopo unico è quello di

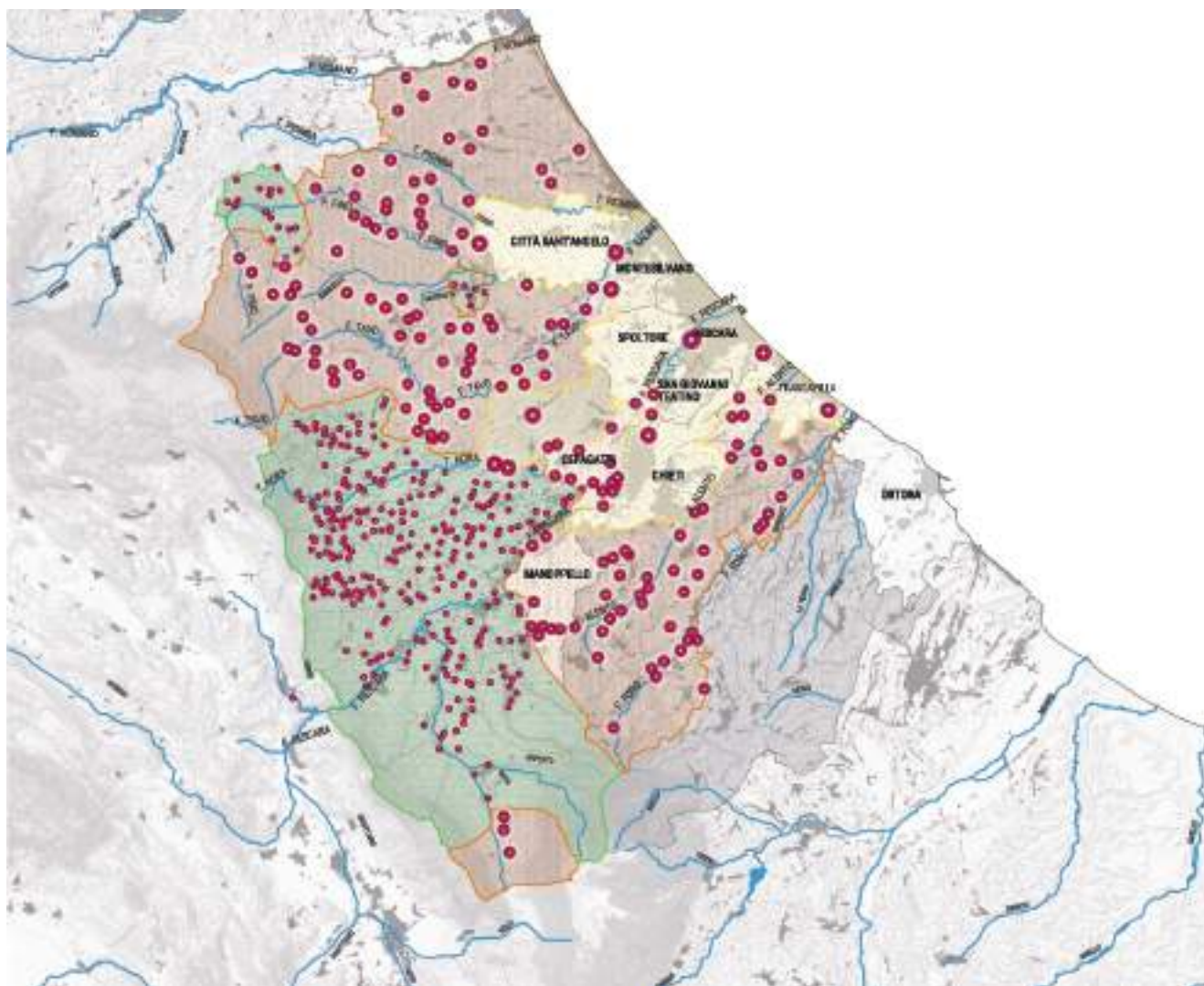


Fig. 2 - Sistema degli impianti di depurazione Ex ATO-ACA Pescara Chieti

portare il più velocemente possibile le acque al mare. È così avvenuto che, con il pretesto di far defluire piene con elevati tempi di ritorno, la struttura morfologica dell'Aterno-Pescara, come quella di molti fiumi, è stata alterata e, con essa, gran parte del suo si-

stema biologico, compromettendosi i delicati equilibri del relativo, intrinsecamente fragile, connesso ecosistema. L'uomo con la sua azione ha profondamente alterato il volto del fiume: pertanto l'inquinamento, il dissesto idrogeologico non sono altro che il frutto

vitabilmente, si trovano sul territorio: si comprende chiaramente che se un ecosistema è in equilibrio anche gli altri usi (a mero titolo esemplificativo quello irriguo e potabile, su tutti) possono essere ritenuti come sostenibili. In tal senso, le direttive europee hanno fornito chiare indicazioni sulla strada da percorrere per il raggiungimento degli obiettivi prefissati: "Acque" (2000/60/CEE), "Alluvioni" (2007/60/CEE) e "Habitat" (43/92/CEE). Purtroppo fino ad oggi l'approccio che si è avuto verso l'Aterno-Pescara e verso gli ecosistemi acquatici in genere, è ancora quello fornito dal Regio Decreto R.D. 25 Luglio 1904, n. 523 (G.U. 7-10-1904, n. 234) "Approvazione del testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie", tutt'ora in buona parte vigente. Tale decreto si fonda proprio, come atteggiamento culturale fondamentale, su di un approccio tipicamente ed esclusivamente idraulico al corso d'acqua che appare giustificabile solo nella prospettiva storica, ovvero opportunamente ricollocato nella cultura dell'epoca. Oggi, questa visione operativa è certamente del tutto anacronistica e non coerente con quanto richiede proprio la normativa europea. È fondamentale un radicale cambiamento che generi un urgente ed auspicabile passaggio dalla visione antropocentrica delle strategie di gestione degli acquiferi e, perciò del fiume, ad una visione e, ancor più, ad un'azione ecosistemica in cui l'uomo è solo uno dei tasselli del complesso mosaico ecologico. Alla luce di quanto fin qui esposto, la principale causa di morte del grande fiume

d'Abruzzo è, in primo luogo, proprio la perdita di memoria storica: nessuno più si identifica col fiume Pescara e la sua storia millenaria. A tal proposito si può portare come esempio uno dei più grandi e famosi fiumi d'Europa, il Tamigi, che per oltre 150 anni è stato definito "fiume biologicamente morto" con un inquinamento talmente alto da essere pericoloso anche per gli stessi abitanti di Londra. Il Tamigi è venti volte più grande del fiume Pescara ma da secoli è il simbolo di Londra e della Gran Bretagna ed è stato oggetto di un imponente progetto di risanamento ambientale che è durato molti anni, fino al 2011. Il Tamigi è stato risanato perché si è tornati a vederlo come un simbolo della storia britannica, il fiume del regno, il fiume della tradizione londinese. L'esempio del grande fiume londinese ha fatto storia. La via d'acqua è tornata ad essere un ecosistema con 125 specie di pesci e 38 di uccelli acquatici, come cormorani, aironi, oche canadesi e cigni. A Londra c'è stata, prima di tutto, una volontà popolare a pretendere questo cambio di prospettiva, assieme alla partecipazione di validi esperti di fiumi, migliaia di volontari, associazioni ecologiste in totale e sinergia, oltre al supporto costante di una politica illuminata che ha mosso anche sponsor privati e aziende nel progetto di risanamento fluviale. Pertanto il fiume Pescara può essere risanato solo se sarà riscoperto il forte valore identitario che lega le popolazioni al fiume: dalla conoscenza nascono rispetto ed amore. La strada sicuramente è lunga: ma assolutamente percorribile.

Bibliografia

- Ghisetti Giovanna A. (a cura di) L'Aterno Pescara. Mistero di un Fiume Textus Edizioni, Cappadocia (Aq) 2017
 AA W (a cura di) La Valle del Fiume Pescara. Programma Multimediale. Guida per gli operatori della Scuola e del Tempo libero. Edizioni Tracce, Pescara, 1991
 Pirone G., Il patrimonio vegetale del Fiume Pescara. Amministrazione Provinciale di Pescara, Pescara, 1987
 Pirone G., Frattaroli A. R., Corbetta F., Vegetazione, cartografia vegetazionale e lineamenti floristici della Riserva Naturale "Sorgenti del Fiume Pescara", Università degli Studi dell'Aquila, Comune di Popoli, Popoli, 1997.
 Marchetti A., Pescara, Ennio Flaiano e la città parallela, Milano, 2004
 Mariotti C. (a cura di), G.d'Annunzio, Primo vere (1879), edizione commentata Lanciano, Carabba, 2016

Una nuova rete ecologica: progettare il verde a diversi livelli

di Antonio Bocca

Cosa succede al nostro paesaggio?

“C'è un ambiente malato che ha bisogno di cure. Un territorio sempre più complesso, che vive costantemente in equilibrio precario e che necessita di grande attenzione. Un paesaggio che ha smarrito l'identità che lo connotava” (Di Paolo, 2004).

Il verde rappresenta un elemento connettivo in una struttura urbana formata da elementi puntuali, lineari e superficiali. Nel corso del tempo l'unitarietà della rete verde è man mano venuta a mancare a causa dell'aumento dello *sprawl*. Di conseguenza, la rete ambientale si è frammentata in molteplici elementi, perdendo la sua identità, prima chiaramente visibile.

Il tema del verde fin dal passato è stato oggetto di grandi dibattiti, investendo diverse scale di progettazione, dall'edificio alla pianificazione territoriale. I fattori localizzativi primari dell'inseadimento urbano hanno fin dall'inizio considerato, come condizione fondamentale, la scelta di un luogo salubre, in base al clima e alle caratteristiche, prestando attenzione ai principi di stabilità, funzionalità e valore estetico, come affermava Leon Battista Alberti. L'architetto belga Luc Schuiten, in *Verso una città vegetale*, immagina l'evoluzione utopistica della città fino al 2058 pensando una città invasa dalla natura, con serre e giardini che convivono con l'urbanizzazione in atto. Nell'ultimo periodo uno dei massimi sostenitori della riconquista dell'ambiente naturale in città è l'architetto milanese Stefano Boeri. Nel piano *Tirana 2030*, egli propone di contenere lo sfruttamento del suolo e la discontinuità nel tessuto urbano cercando di porre l'attenzione sulla strategia di pianificazione territoriale per favorire la creazione di nuovi corridoi ecologici e un sistema boschivo intorno alla città, in modo da favorire e preservare la biodiversità. Partendo dal concetto base di biodiversità, Boeri cerca di applicarlo sia all'urbanistica che all'architettura con l'invenzione del “bosco verticale”, nel quale il verde viene posto su diverse quote, diventando esso stesso un

organismo vivente.

Il rischio principale nell'utilizzo del verde è la possibilità di sfociare nella “verdolatria”, termine ideato dal filosofo francese Alain Roger, per esprimere l'ossessione per il verde, quasi come un culto (Roger, 2002). A tal proposito l'architetto spagnolo Ramo, in *Il culto del verde*, illustra come esso sia diventato “la rappresentazione più facile e semplice della sostenibilità. Il verde è il simbolo capace di adeguarsi al ritmo frenetico all'impazienza e alla rete di immagini della società contemporanea [...]. In questo cocchiuto sforzo di porsi come allegoria della sostenibilità, il verde ne è divenuto caricatura” (Ramo, 2011).

Quadro normativo

La continua urbanizzazione è la principale causa del consumo di suolo, riducendo gli spazi verdi e provocando l'aumento della superficie impermeabilizzata. Queste modifiche, con il passare del tempo, hanno trasformato radicalmente l'ambiente naturale, incidendo sul microclima e sulla vivibilità. Dunque, a livello normativo, si è cercato di favorire la conservazione dell'ambiente naturale attraverso due note direttive europee: *Natura 2000* e *Habitat*. *Natura 2000* è una rete ecologica europea formata dai siti in cui si trovano gli ambienti naturali più consoni alla vita delle specie selvatiche. Questa rete deve garantire il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente degli ambienti naturali delle specie interessate nella loro area di ripartizione naturale. Mentre la direttiva *Habitat* ha lo scopo principale di “salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli *habitat* naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri al quale si applica il trattato”.

Una normativa che invece introduce in Italia alcune novità in materia di verde urbano è la Legge 10/2013, la quale approfondisce i temi della valorizzazione dell'ambiente, della promozione della



Temi d'intervento



sostenibilità ambientale e della biodiversità in ambiente antropizzato. La Legge 10/2013 prevede, tra l'altro, che per ogni nuovo cittadino nato o adottato sia piantato un nuovo albero. Ove questo non sia possibile si suggerisce di usare arbusti o procedere ad opere di rinverdimento pensile o verticale.

Letture critica dell'area di Pescara

La città di Pescara si presenta come un interessante caso di studio per capire come lo sviluppo insediativo, infrastrutturale e industriale, abbia modificato il contesto ambientale originario. Osservando una semplice vista satellitare, ci accorgiamo come il paesaggio naturale di Pescara sia stato modificato dall'inurbamento e dalla relativa infrastrutturazione che collocandosi prevalentemente sul litorale e in prossimità della foce del fiume ha modificato in maniera drastica l'originario aspetto naturale, di cui rimangono ancora delle tracce. Il maggiore sviluppo insediativo dell'area Pescara-Chieti si nota tra la fascia costiera e l'area collinare interna, con uno sviluppo della zona valliva del Pescara. La crescita urbana dell'area è strettamente connessa al ruolo delle infrastrutture, dapprima quella ferroviaria poi quella dei raccordi automobilistici. L'area del fondovalle è stata interessata pesantemente dallo sviluppo industriale che ha determinato la proliferazione degli insediamenti produttivi.

Alcuni centri storici collinari mantengono una loro autonomia morfologica, rimanendo distaccati dall'agglomerato urbano e interrompendo in alcuni punti la continuità del sistema agricolo, prevalentemente costituito da colture di seminativi e coltivazioni legnose agrarie. In passato il sistema ambientale dell'area presentava un'ampia pineta che si estendeva lungo la fascia litoranea compresa tra la foce del fiume Vomano e l'area costiera di Ortona, coprendo circa cinquanta chilometri, risalendo anche la Val Pescara fino a quattrocento metri di quota (sono ancora oggi visibili alcuni nuclei naturali a Rosciano). Oggi, dunque, si può osservare ciò che è rimasto dell'originario sistema a "T" del verde adriatico nelle riserve naturali della pineta dannunziana e della pineta di Santa Filomena, poste rispettivamente a nord e a sud del centro di Pescara. La pineta dannunziana, compresa nell'ambito urbano



SISTEMA DEI PUNTI

- ville stonche ●
- parchi minori ●
- piazze alberate ●
- zone di maggiore densità ●



SISTEMA DELLE LINEE

- alberature —
- interruzione delle alberature - - -
- aree con scarsa vegetazione ■



SISTEMA DELLE SUPERFICI

- litoraneo ■
- suoli agricoli ■
- superfici permeabili ■
- suoli naturali ■



Temi d'intervento



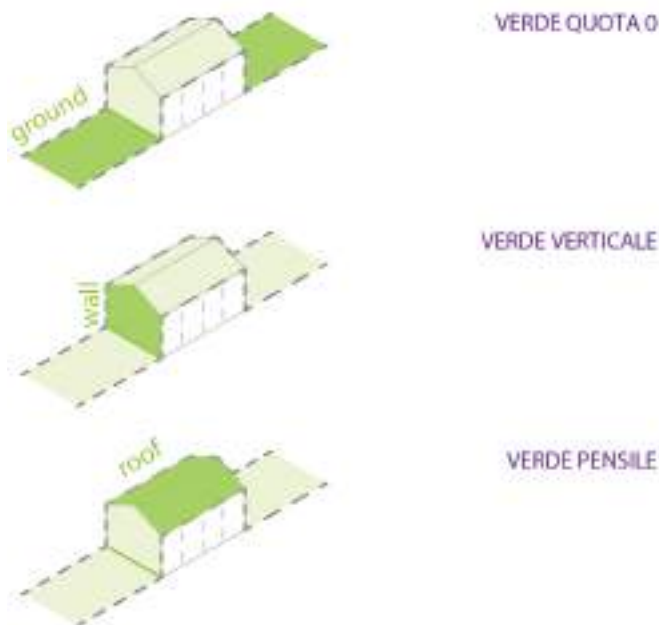
della città, è stata progressivamente frammentata dalle arterie stradali che hanno dato vita a sei distinti settori. La pineta di Santa Filomena, un tempo estesa sul litorale compreso tra Pescara e Montesilvano, oggi non è che una piccolissima parte di quella originaria (ed è anche l'effetto di un intervento di riforestazione degli anni Venti).

Come previsto dal documento strategico *Pescara città della conoscenza e del benessere. Indirizzi strategici per il governo del territorio* si possono individuare due aree prioritarie di intervento che hanno a che fare con il tema dell'ambiente rappresentate dal lungo fiume e dall'area di risulta della stazione centrale. Il progetto del lungo fiume terrà conto dell'intera asta fluviale, considerando i diversi ambiti presenti e la loro fruibilità, attraverso percorsi ciclopedonali, aree ricreative e zone dedicate all'agricoltura. Ma l'intervento più ambizioso previsto nel documento programmatico del Comune di Pescara è la realizzazione del cosiddetto "Parco Centrale" nell'attuale area di risulta della stazione centrale, che costituirà il nuovo polo di naturalità della città. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo parco attrezzato, di circa otto ettari, un parcheggio pubblico e un nuovo terminal bus, con la conseguente e necessaria riqualificazione delle aree direttamente attigue. Questo intervento permetterà di migliorare le condizioni del benessere termoisometrico delle zone attigue, riducendo le temperature, il livello di umidità dell'aria e l'inquinamento acustico.

Invece, la rete delle alberature presenti in città si presenta fortemente disomogenea: si possono osservare i maggiori viali alberati, sia per quantità che per dimensioni, tra la pineta e la spiaggia prospiciente, mentre in altri casi si notano viali alberati che si bloccano, creando una discontinuità del sistema alberato o alberi utilizzati per delimitare aree residenziali.

Proposta per l'area pescarese: una nuova interpretazione della rete ecologica

A causa di questa variegata situazione, il paesaggio pescarese presenta una forte frammentazione in cui si possono individuare alcune polarità verdi di una certa importanza che sarebbero da



mettere in relazione per creare una vera rete ecologica. Proprio su questi temi, in accordo con la strategia della ricerca *Abruzzo2020*, si muove il lavoro di tesi di Gloria Di Girolamo (relatore Prof. Roberto Mascarucci) dal titolo *Green³: tre dimensioni per il verde urbano a Pescara*. Nella proposta progettuale della tesi la nuova maglia ambientale urbana (da realizzare utilizzando diverse tipologie di verde) ha il compito di ripristinare la continuità ecologica, cercando di modificare il ruolo degli spazi aperti, sfruttando ogni occasione di sviluppo, aumentando la biodiversità e la vivibilità della città, uniformando la distribuzione del verde tra il centro e la periferia. Il primo obiettivo è quello di mettere in relazione le principali polarità ambientali pescaresi: la pineta dannunziana, la pineta di Santa Filomena e il nuovo Parco Centrale.

Tutte le polarità rilevanti nell'ecosistema urbano, sia preesistenti che da realizzare, sono messe in connessione tramite corridoi ecologici che si snodano sul territorio utilizzando, oltre al verde al suolo, anche il verde in quota e il verde verticale. Il sistema pro-



Temi d'intervento



posto utilizza i viali alberati e le risorse minori rappresentate da piccoli parchi urbani, giardini di ville storiche e pinete litoranee relitte. Altri corridoi ecologici più importanti mettono in relazione le aree agricole marginali, poste a nord-est e sud-est di Pescara. In questa rete ambientale entra in gioco anche l'intervento previsto per la trasformazione dell'asta fluviale, così da avere una penetrante verde dal litorale verso l'interno della città.

Il vero contenuto innovativo della tesi è quello di utilizzare il verde su tre diverse quote, ognuna delle quali ha una determinata funzione oltre che sensoriale e meramente ornamentale. Il "verde al suolo" ha la funzione di favorire il drenaggio delle acque meteoritiche, contrastando i fenomeni alluvionali sempre più frequenti (esempi di applicazione possono essere parcheggi drenati o pavimentazioni permeabili). Il "verde verticale" ha la funzione di sopperire alla scarsa disponibilità di suolo, attraverso tecniche ormai consolidate come la *green façade* (rivestimento vegetale), il *green wall* (muro vegetale) e il *living wall*. Il "verde pensile", che può essere o intensivo o estensivo, ha invece l'ambizione di integrare l'organismo antropico con il paesaggio naturale.

Le coperture a verde si differenziano da tutte le altre tipologie di copertura per il materiale di finitura a vista che, anziché essere costituito da materiali inerti, è costituito da organismi viventi rappresentati da individui di diverse specie vegetali. L'utilizzo del verde in quota può essere puntuale o sistemico, ma nel secondo caso esso può contribuire a cambiare la percezione e la vivibilità di un brano di città, enfatizzando il valore igienico e sociale, oltre che estetico, dell'area. Infatti l'utilizzo del verde può rivelarsi utile per contrastare l'inquinamento delle polveri sottili (PM₁₀), oltre che favorire il

comfort del microclima e abbassare l'inquinamento acustico.

Interventi tesi a favorire l'utilizzo del verde sono incentivati anche dalle più recenti previsioni normative, come ad esempio il *bonus verde* previsto nella legge di bilancio 2018, che prevede una detrazione fino al 36% della spesa per chi effettua interventi per la sistemazione del verde. Anche il Comune di Pescara, con la nuova variante alla normativa tecnica del PRG, incentiva i tetti giardino attraverso l'aumento degli indici di permeabilità del suolo e l'inserimento di una norma che incentiva la riqualificazione dei fabbricati esistenti con la possibilità di trasformare la copertura a falde inclinate in copertura a terrazzo, nei casi di sottotetti esistenti abitabili o resi tali dall'Art.85 della LR 15/2004, a condizione che si realizzi un'altezza interna di ml 2,70 e un terrazzo verde condominiale.

Dunque, questo tipo di approccio sfruttando le occasioni progettuali definisce un *nuovo suolo* per far fronte alla mancanza di suolo e allo *sprawl* che man mano sta rendendo le città sempre meno sostenibili. Come suggerito da Bellini e Mocchi, il verde deve essere usato come nuovo materiale di costruzione dell'architettura evitando la deriva "verdolatrica" (Bellini e Mocchi, 2017). Dunque, il verde deve svilupparsi ed essere gestito di pari passo e in continua correlazione con l'ambiente urbano e mai in maniera autonoma. Il risultato finale è una rete ambientale che sfrutta allo stesso tempo la *mixité* tra elementi naturali già presenti sul territorio e l'uso del verde in quota, per favorire la vivibilità e il comfort, evitando fenomeni sgradevoli come l'isola di calore e l'impermeabilizzazione continua del suolo e favorendo e proteggendo la biodiversità, attraverso dei percorsi verdi che si snodano in maniera trasversale e longitudinale alla città.

Bibliografia

- Bellini O.E., Mocchi M., *Nuovi paesaggi in quota. Il verde come "culto" della città contemporanea.*, Agathon, International Journal of Architecture, Art & Design n. 2, 2017
 Clementi A., Masciarucci R., *Trasformazioni metropolitane. Studi e proposte per l'area Chieti-Pescara*, Palombi Editore, Roma, 1999
 Di Paolo E., *Presentazione in Farinelli F., I caratteri originali del paesaggio pescarese*, Edizioni Menabò, Ortona 2004
 Dinetti M., *Il verde e gli alberi in città*, Documenti Lipu per la Conservazione della Natura n. 2, 2017
 Farinelli F., *I caratteri originali del paesaggio pescarese*, Edizioni Menabò, Ortona 2004
 Masciarucci R., *Abruzzo2020. Quaderno 2. Il sistema urbano regionale*, Sala Editori, Pescara 2016
 Maj U., *City 3: L'architettura della città multilivello. Immagini per la metropoli oltre lo spartiacque entropico*
 Moccia F.D., *Abitare la città ecologica / Housing ecocity*, Clean Edizioni, Napoli 2011
 Ramo B. e STAR Strategies+architecture, *Il culto del verde*, Casabella, n. 804, 2011
 Roger A., *Verdolatria*, Lotus Navigator, n. 5, 2002
 Schuiten L., *Verso una città vegetale*, Editions Mardaga, Wavre, 2010



Temi d'intervento



Strategie per la rivitalizzazione urbana del litorale

di **Antonio Bocca**

Territori costieri

I territori costieri, nel corso della storia, hanno sempre avuto un'elevata vocazione allo sviluppo insediativo e infrastrutturale, a causa della loro stessa morfologia che agevola lo sviluppo urbanistico. La fascia costiera svolge la funzione di cerniera tra la zona del litorale e la zona dell'entroterra, tra le zone naturalistiche e le zone antropizzate. Il sommarsi di questi fenomeni ha portato alla frammentazione e alla diversificazione di utilizzo del litorale e delle zone direttamente attigue.

Osservando la cartina della costa adriatica, ad esempio, si notano aree caratterizzate da un *continuum* insediativo, zone industriali, piattaforme di estrazione e poche, se non rare, aree che conservano un'integrità paesaggistico-ambientale. Le zone costiere, per loro stessa natura, sono sistemi intrinsecamente dinamici, caratterizzati da processi morfologici, ecologici e socioeconomici che interagiscono tra loro (IPCC 2007, 2013, 2014). Il susseguirsi di questi interventi ha "modificato il sistema naturale, di per sé già fragile, durante gli ultimi anni. Infatti sul litorale si possono presentare eventi eccezionali legati al fenomeno di rischio idrogeologico, sia a livello globale, che richiamano la necessità di ripensamento del rapporto tra ambito urbano e assetto dei territori capace di far fronte agli effetti di tali eventi estremi" (Giddens, 2015). Quindi, preso atto della presenza di importanti trasformazioni del paesaggio costiero, sia naturali che urbanistiche, si può pensare di cogliere questi eventi come occasione per ripensare la città e il suo rapporto con l'acqua.

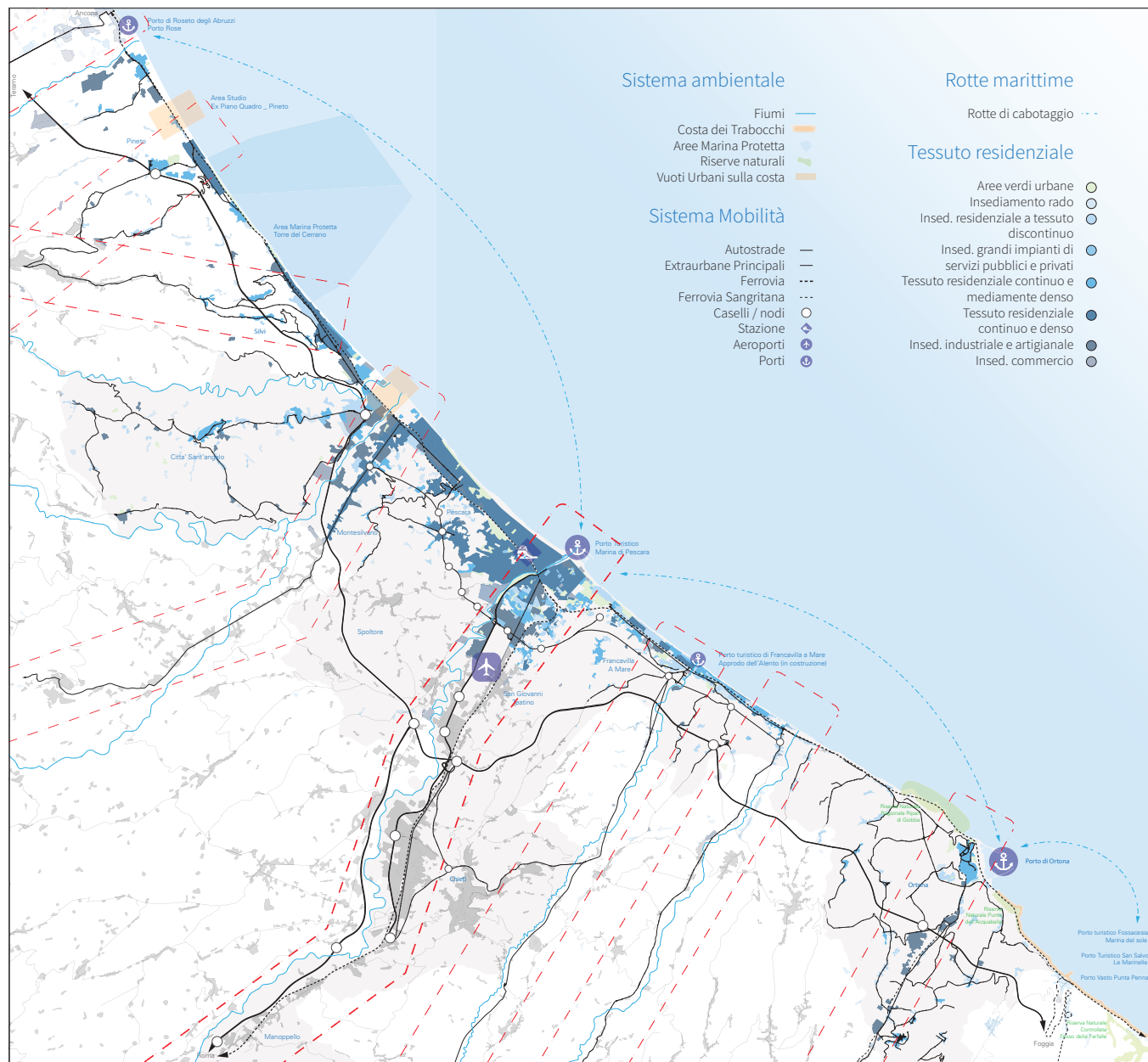
Evoluzione della costa dell'area Pescara-Chieti

L'evoluzione e lo sviluppo della costa dell'area Pescara-Chieti risulta essere un interessante caso di studio su quanto fin qui affermato. Il sistema insediativo costiero si sviluppa secondo uno schema a pettine, come gran parte del sistema insediativo cen-

tro-adriatico. Il sistema collinare che si alterna alle aste fluviali determina un telaio insediativo denso lungo tutta la costa. Si possono notare anche zone di più recente urbanizzazione, che hanno occupato le piane del fondovalle. Spiccano anche crinali collinari su cui sorgono insediamenti antichi, come Chieti, Atri, Penne e Città Sant'Angelo. Anche se la costa presenta un alto livello di urbanizzazione, si possono tutt'ora trovare nuclei ambientali di notevole interesse ecologico, che spezzano il *continuum* urbanizzato (basti pensare all'area marina protetta del Cerrano, alle riserve naturali del vastese o alle pinete pescaresi).

La linea di costa è interessata anche da progetti volti a migliorare la sua fruibilità, come ad esempio il progetto *Bike to Coast*, una pista ciclabile che si snoda lungo la costa abruzzese per circa 130 chilometri. Purtroppo, a causa della diversificazione della costa, sia lo sviluppo insediativo compatto in alcune zone, sia l'esistenza di vincoli ambientali in altre, ne condizionano il tracciato. Tale intervento sarà affiancato da un secondo intervento, finanziato con il masterplan per la gestione dei fondi strutturali 2014/2020, che avrà il compito di collegare l'entroterra abruzzese con l'itinerario della ciclovía adriatica.

Il litorale abruzzese, oltre ad essere interessato da una persistente pressione insediativa, presenta anche altre minacce diffuse, come l'erosione della spiaggia, l'inquinamento delle acque e i rischi da esondazione fluviale. La costa pescarese, già tra il 1894 e il 1954, presentava fenomeni di erosione e tra il 1954 e il 1976 sono stati rilevati importanti fenomeni di arretramento della battigia, bloccati dalla realizzazione delle scogliere parallele alla riva. In seguito, confrontando la linea di costa tra il 1955 e il 1999, è emerso che la costruzione della diga foranea del porto di Pescara, funzionale alla protezione dalle mareggiate del settore di traversa settentrionale, ha causato l'avanzamento della spiaggia a nord e modifiche al sistema delle acque locali, con la deviazione



delle acque dolci e la conseguente sedimentazione dei materiali trasportati dal fiume sulla spiaggia.

Aspetto cruciale per ragionare sull'uso delle coste è poi la questione del Piano Demaniale. I lidi e le spiagge, in base all'Art. 822 del Codice Civile, sono beni appartenenti allo Stato e quindi al demanio marittimo, oggetto di eventuale concessione per l'utilizzo privato. Le concessioni del demanio marittimo, in base alla direttiva Bolkestein del 2006 (Direttiva 2006/123/CE del 12.12.2006), impone all'Amministrazione Pubblica di utilizzare i principi della trasparenza e della imparzialità nelle concessioni, da rilasciare mediante l'utilizzo di procedure pubbliche di selezione tra i soggetti interessati.

Strategie di rivitalizzazione urbana del litorale dell'area Pescara-Chieti

Partendo dalle criticità del litorale dell'area Pescara-Chieti si sviluppa il lavoro di tesi di Jessica Di Cola (relatore Prof. Roberto Mascarucci) intitolato "I luoghi del mare: interventi di rivitalizzazione urbana del litorale sud di Pescara". La strategia proposta si fonda sul recupero ambientale della fascia territoriale compresa tra mare, spiaggia e città, liberando le visuali, riorganizzando la fruizione della costa e ipotizzando soluzioni per l'erosione costiera compatibili con gli usi proposti.

L'intervento si sviluppa intorno all'idea della protezione della co-

sta e del ridisegno urbano, assumendo come temi del progetto il verde, i nodi e le connessioni. Il sistema, dunque, si può leggere in due direzioni, una trasversale e una longitudinale. La lettura longitudinale mette in evidenza tre fasce urbane: la fascia verde e residenziale, la fascia della mobilità e la fascia della costa (costituita dal sistema spiaggia e i servizi direttamente funzionali al suo sviluppo). La lettura trasversale, invece, enfatizza gli assi perpendicolari alla costa, facendoli terminare a mare, tramite l'utilizzo dei pennelli, a loro volta caratterizzati da specifiche funzioni di utilizzo. L'intersezione tra il sistema longitudinale e il sistema trasversale diventa occasione di incontro e dialogo tra mare e città, cercando di rendere questa parte urbana attiva durante l'intero arco dell'anno.

Il "sistema mare" (Clemente, 2013), deve tener conto di tre dimensioni per diventare volano per le trasformazioni territoriali delle città di mare: (i) la dimensione ambientale, come cerniera tra la realtà urbanizzata e quella naturalistica; (ii) la dimensione economica marittima, come motore di sviluppo delle città di mare, tramite il turismo e il commercio via mare; (iii) la dimensione sociale, come fruibilità e accessibilità della risorsa mare, sia in termini ambientali che economici.

Dunque, il "sistema mare" deve essere il punto di partenza per ragionamenti funzionali alla comprensione delle città di mare e al governo dei loro processi di trasformazione.

Bibliografia

- Acierio A., Lanzi G., *Pianificazione integrata di infrastrutture blu e verdi per le aree costiere*, in "Urbanistica Informazioni", n. 272 s.i., 2017
- Clemente M., *Identità marittima e rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile delle città di mare*, in "Towards a Circular Regenerative Urban Model", vol.13 n.1, Rivista BDC, FeDOAPress - Federico II University Press, Napoli, 2013
- Clementi A., Mascarucci R., *Trasformazioni Metropolitane. Studi e proposte per l'area Chieti-Pescara*, Palombi Editore, Roma 1999
- Giddens A., *La politica del cambiamento climatico*, Il Saggiatore, Milano 2015
- Farinelli F., *I caratteri originali del paesaggio pescarese*, Edizioni Menabò, Ortona 2004
- IPCC, *The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Cambridge University Press, Cambridge 2007
- IPCC, *Fifth Assessment Report. Climate Change 2013. The Physical Science Basis*, Ginevra 2013
- IPCC, *Summary for policymakers*, in "Climate Change 2014. Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part A: Global and Sectoral Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change", Cambridge University Press, Cambridge 2014



Temi d'intervento

Criticità



Inquinamento delle acque



Erosione costiera



Rischio idraulico-marittimo



Uso del demanio marittimo

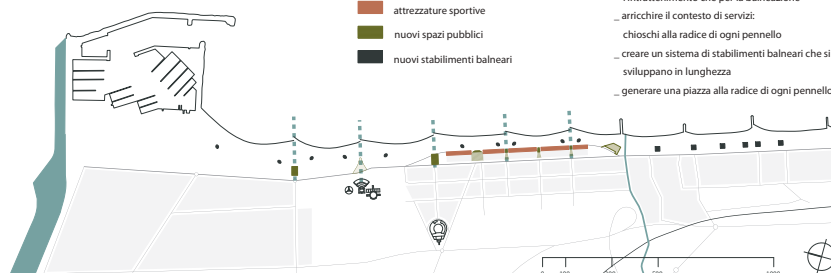
ESEMPIO APPLICATIVO SUL LITORALE SUD DI PESCARA

Layer SISTEMA INSEDIATIVO

- sistema dei pennelli attrezzati
- attrezzature sportive
- nuovi spazi pubblici
- nuovi stabilimenti balneari

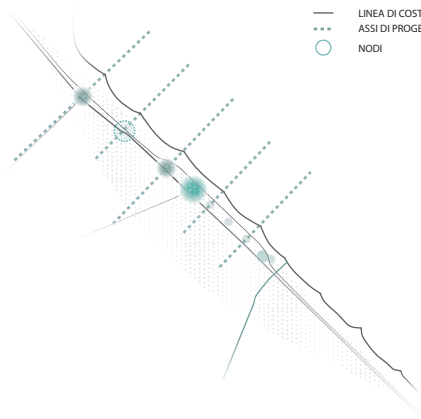
LINEE GUIDA:

- _ generare nuovi spazi urbani sia per l'intrattenimento che per la balneazione
- _ arricchire il contesto di servizi: chioschi alla radice di ogni pennello
- _ creare un sistema di stabilimenti balneari che si sviluppano in lunghezza
- _ generare una piazza alla radice di ogni pennello



Strategie d'intervento

- GREEN NETWORK
- CORSI D'ACQUA
- PROMENADE
- PISTA CICLABILE
- LINEA DI COSTA
- ASSI DI PROGETTO
- NODI



Verde come elemento unificatore

Nodi come occasione di dialogo

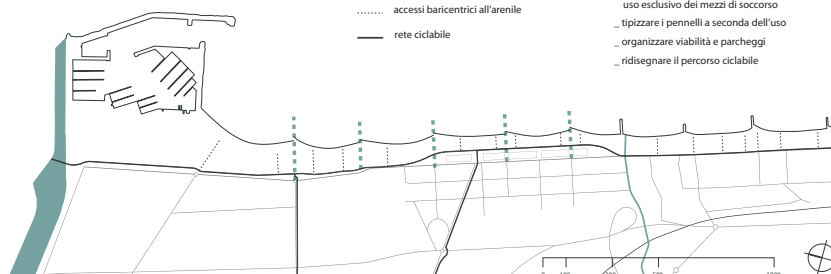
Connessioni come continuità

Layer RETE DELLA MOBILITA'

- sistema dei pennelli attrezzati
- accessi baricentrici all'arenile
- rete ciclabile

LINEE GUIDA:

- _ progettare pennelli pedonali e carrabili ad uso esclusivo dei mezzi di soccorso
- _ tipizzare i pennelli a seconda dell'uso
- _ organizzare viabilità e parcheggi
- _ ridisegnare il percorso ciclabile



Layer RETE ECOLOGICA

- sistema dei pennelli attrezzati
- verde esistente
- nuovi spazi pubblici
- alberi di progetto

LINEE GUIDA:

- _ tutelare e conservare i tratti di spiaggia di pregio naturale (zone dunali, foce dei fiumi)
- _ salvaguardare le aree verdi esistenti
- _ generare nuove aree verdi
- _ restituire la pineta al mare



Nuove dimensioni per lo spazio pubblico: altre centralità

di **Quirino Crosta**

Recenti riflessioni sulla crisi del modello tradizionale di città, e per estensione di spazio pubblico, aprono alla prospettiva di integrare, nel processo progettuale, nuove istanze, finora trascurate. La condizione di centralità per cui uno spazio pubblico diventa e resta tale, diventa oggetto di studio da cui costruire lo strumento operativo per l'attuazione di nuove politiche di governo, teorizzando e verificando nuovi approcci, integrativi dei tradizionali metodi di pianificazione. Lo stato attuale delle norme italiane in ambito urbanistico ruota attorno al concetto di standard: un parametro quantitativo, misurabile e verificabile, ma non più esauritivo. Stanno emergendo nuovi fattori qualitativi, come rischio e sicurezza, accessibilità e multiculturalità, partecipazione ed integrazione, temporaneità e multifunzionalità, fattori di cui i modelli urbani di sviluppo devono tener conto. Un'azione di piano che si prefigga lo scopo di individuare o mantenere nuove centralità, deve declinarli anzitutto sullo spazio urbano attorno al quale la società si sta riorganizzando, più o meno consapevolmente. Un caso particolarmente stimolante è costituito dai *sistemi* di spazio pubblico: urbani, extra urbani o *in movimento*. Quest'ultimo in particolare è un tipo sfuggente di spazio, sfuggente alla tradizionale categorizzazione perché occupato dai collegamenti: lontano dalla condizione stanziale di modello sociale tradizionale, è più vicino invece al modello sociale contemporaneo, fluido e dinamico. Le generali condizioni di vita lavorativa-abitativa-relazionale di comunità o gruppi sociali, non sono più, e non lo sono da tempo, caratterizzate da brevi spostamenti ma piuttosto da medie e lunghe percorrenze. Esistono così nuovi spazi di condivisione, per la gran parte pubblici, e quindi nuove dimensioni che ne descrivono il comportamento. Attraverso azioni di piano mirate, i non-luoghi o gli iper-luoghi possono diventare nuove centralità: luoghi aperti, accessibili ed inclusivi, ma non solo le *hub* e le stazioni, ma anche le tratte stesse che li collegano: esse

sono già spazi relazionali, ma in movimento, su un mezzo di trasporto. Possono diventare nuove centralità, temporanei e multifunzionali, luoghi di scambi, di relazioni ed integrazioni: necessitano per questo di una pianificazione più attenta alle dinamiche sociali che vi si sviluppano, una pianificazione che segua una pedagogia dello spazio pubblico, cioè un'integrazione fra le istanze delle due discipline, della pedagogia e dell'urbanistica appunto. Elaborare un approccio metodologico conoscitivo e progettuale nuovo in cui le diversità diventano un valore di progetto, la diversificazione funzionale una prospettiva di sostenibilità, la sicurezza (sociale e strutturale) il risultato comune fra tecnologia e cultura del rischio. La natura stessa dei collegamenti fiorisce, l'idea stessa di collegamento si inverte in questo modo: comunità, città, popoli che viaggiano, popoli migranti. La ricerca dell'università dell'Aquila si occupa di questa tematica, in particolare riguardo quelle nuove dimensioni capaci di interpretare le nuove istanze sociali e spaziali ed integrarne la funzione con gli attuali standard urbanistici.

Classificazione dello spazio pubblico

Lo spazio pubblico è una parte di quell'insieme più vasto costituito dagli spazi urbani. È possibile leggere lo spazio pubblico secondo quattro paradigmi fondamentali: forma-funzione-tipo-percezione (immagine 1). I primi tre appartengono ad una dimensione conoscitiva materiale, misurabile e pertanto verificabile: tanto quanto gli standard urbanistici, di cui il DM 1444/68 resta ad oggi l'unico riferimento normativo. La percezione invece, fondamentale nel corso della storia dell'architettura e dell'urbanistica, mette i primi tre in relazione reciproca estendendone il rapporto all'ambiente circostante, quello spazio di relazione fra l'opera ed il suo contesto (Brandi, 1963), antropizzato o naturalistico.

Leggere lo spazio pubblico attraverso questi quattro paradigmi fondamentali permette di comprendere dunque le relazioni con il contesto, interpretarne la sostanza nella dimensione temporale attuale ed in quella storica, quella durante cui lo spazio si è costituito nella sua storicità: il sedimentarsi di significati, vocazioni ed usi differenti ha creato dei luoghi. Leggere con questo approccio tanto lo spazio pubblico in quanto tale, quanto lo spazio pubblico nell'ottica di centralità, assumere quindi questo approccio come ulteriore contributo per la definizione di centralità. Uno spazio pubblico per essere anche luogo, rispetta nella propria definizione un duplice aspetto: quello di fatto fisico (manufatto o ecofatto) che esiste come tangibile, misurabile e verificabile nella sua dimensionalità spazio-temporale; quello di fatto culturale, ovvero di oggetto di un'esperienza estetica da parte dell'uomo e della comunità che vi riconosce pertanto un insieme di valori socio-culturali e vi attribuisce una molteplicità di significati, dunque un'essenza. E per essere anche centralità allora, uno spazio pubblico dovrà possedere requisiti geografici, sociali, storici, funzionali, culturali caratteristici unici tali da essere riconosciuti come valori. Questo riconoscimento, di luogo/centralità, avviene

attraverso la percezione che ne abbiamo, attraverso la percezione dell'esperienza che ne facciamo nella molteplicità delle relazioni sociali che in essi si organizzano e si sviluppano, nella quantità e nella qualità dell'uso che la comunità fruitrice esercita.

Per prendere in considerazione nuove centralità, occorre definire anche nuovi caratteri, nuove istanze espresse dai modelli sociali contemporanei: accessibilità (partecipazione, diversità, inclusione, identità, ecc.), tecnologia (sostenibilità, diversificazione, multiculturalità, contenimento energetico, ecc.), sicurezza (integrazione, resilienza, conoscenza, ecc.).

Nuove dimensioni

Ad oggi le direttrici fondamentali della pianificazione territoriale sono state quella economica, quella ambientale e quella culturale, ma occorre aggiungere una quarta, quella sociale. Per questo alla codifica tradizionale delle dimensioni dello spazio pubblico succede una necessaria integrazione. Possiamo formalizzare quattro ulteriori paradigmi, propri dell'abitare urbano piuttosto che del suo costruire (rif. lettura antropologica dello spazio urbano come particolare accezione dello spazio culturale): dimensione sociale; dimensione multifunzionale; dimensione temporanea; dimensione duale (immagine 2, Crosta Q., Di Ludovico D., 2018) A ciascuna nuova dimensione corrisponde un insieme di chiavi di lettura interdisciplinari e transcalari che ne consentono la declinazione progettuale nel contesto urbano particolare, unico ed irripetibile, e ne definiscono anche la condizione di centralità. Sullo sfondo restano le potenzialità che queste riflessioni possono esprimere nelle pratiche istituzionali dell'urbanistica contemporanea: comun denominatore delle nuove dimensioni è la flessibilità con cui lo spazio pubblico chiede di essere trattato; farne un uso per espletarne funzioni plurali, tali che rispecchino la multiculturalità e le diversità espresse nella comunità fruitrice. Potremmo dunque definire questi nuovi spazi pubblici come *spazi culturalmente aperti* o *centralità resilienti*. Intorno alle nuove dimensioni compaiono i caratteri di cui la società chiede che lo spazio si doti per essere centralità e venire fruita come tale: sicurezza, partecipazione, accessibilità, integrazione, multiculturalità,

Immagine 1, Crosta, 2018: interrelazioni dello spazio pubblico



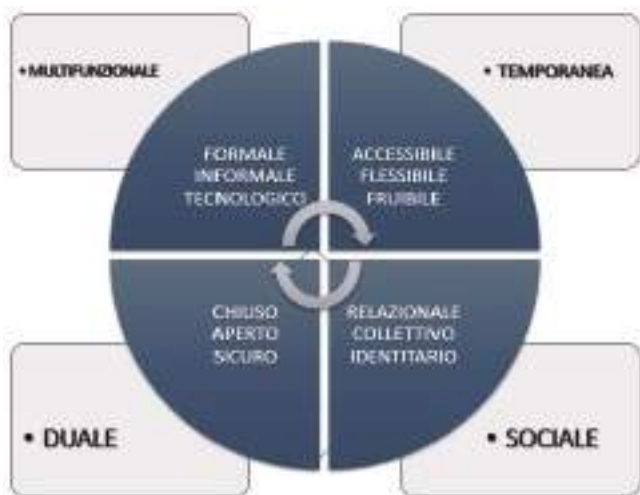


Immagine 2, Crosta Q., Di Ludovico D., 2018: nuove dimensioni dello spazio pubblico

inter-etnia, flessibilità e resilienza, formalità ed informalità, diversità e diversificazione, comfort, riconoscibilità, identità, interesse.

Una strada da seguire: nuove centralità

Una condizione significativa e proficua per sperimentare nuove forme di progettazione e pianificazione, in cui poter esprimere sia la funzione di attrattore che di catalizzatore – multifunzionali/temporaneo/duale/sociale – è rappresentata da un sistema di spazi pubblici in cui si esprimono e si esercitano nuovi diritti di cittadinanza, un sistema costituito da collegamenti e centralità. La strada nella sua accezione ampia di luogo fisico che distribuisce e connette flussi, relazioni e servizi, comporta alla centralità di un luogo nel suo contesto urbano. Attraverso di esso e in esso, si svolge una molteplicità di interessi sociali, economici, culturali e ambientali. È possibile considerare dunque uno spazio nella sua singolarità, oppure, come già detto, nel suo essere parte di un complesso interrelato ed interconnesso. Svilupparsi come nuova centralità vuol dire restituire una visione collettiva e comunitaria ad una porzione di città, attraverso uno spazio che recupera un senso identitario e funzionale per la società nel suo contesto.

Attraverso politiche e azioni di piano mirate, si crea, se manca, o si recupera se si è persa, una centralità, sistemica o singolare, in modo che attraverso di essa venga riqualificata una porzione più ampia di città. La centralità svolge la funzione di catalizzatore socio-economico oppure favorisce la riorganizzazione al suo interno e al suo contorno della comunità urbana. Tutto ciò agisce sulla qualità dell'abitare e del viaggiare, in quella particolare condizione di transizione permanente tipica della società liquida. In relazione alla gestione dello spazio urbano e del territorio secondo quanto previsto dai criteri e dagli standard del DM 1444/68, c'è bisogno di una verifica di funzionalità e, nel caso in cui essa non sia soddisfatta, di un aggiornamento che sappia interpretare le peculiarità locali, sia dal punto di vista strutturale e funzionale, sia dal punto di vista sociale e culturale. Realizzare una sintesi di questo tipo conduce ad una nuova città pubblica (immagine 3).



Immagine 3, Crosta, 2018: funzione sociale e soluzione metodologica



Bibliografia

- Barbieri C.A. "Costruire la città pubblica: nuovi bisogni e nuove risposte", in Galuzzi P., Vitillo P.G. (a cura di), *Rigenerare le città. La perequazione urbanistica come progetto*, Bauman Z., *Modernità liquida*, editori Laterza, Bari, 2002
- Beck U, *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Carocci Editore, Roma, 2000
- Brandi, C., *Teoria del restauro*. Torino: Einaudi, 1963
- Carmona-Tiesdell-Heath-Oc, *Public Places Urban Spaces*, Tj International Ltd, Great Britain, 2010
- Crosta Q., tesi di specializzazione in beni architettonici e paesaggio, *Restauro di una Via Pubblica Romana nel paesaggio rurale della Piana Amiternina*, Università La Sapienza, Roma, 2016
- Di Ludovico D., *Il progetto urbanistico*, Aracne Editrice, Roma, 2017
- Folke C., *Resilience: The emergence of a perspective for social-ecological systems analyses*, Global Environmental Change, Volume 16, Issue 3, pp 253-267, 2006
- Gerundo-Fasolino-Grimaldi, *Dimensioni della trasformazione*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2012
- Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna, pp. 91-94, 2008
- Norberg Schulz C., *Genius Loci*, La Feltrinelli, Roma, 1979
- Vaccarelli A., *Le prove della vita*, FrancoAngeli, Milano, 2016

Articoli

- Arnstein S. R., "A Ladder Of Citizen Participation", in *Journal of the American Planning Association*, pp. 216-224, 1969
- Berkooz C., "New Orleans Urban Water Plan", in *Planning*, American Planning Association, 2015
- Crosta Q., Di Ludovico D., "The reconstruction of L'Aquila: a new role of ancient walls", in *Springer*, Vol.3, The fifth INTBAU International Annual Event "Heritage, Place, Design: Putting Tradition into Practice", pp.105-113, 2017
- Crosta Q., Di Ludovico D., "Spazi pubblici resilienti: L'Aquila", in *Urbanistica e informazione*, 10th INU day Annual Event, Napoli, 2017
- Crosta Q., Di Ludovico D., "Gli spazi pubblici", in *Planum XXI Conferenza SIU*, Firenze 2018
- Di Ludovico D., "Conoscenza e progetto, il ruolo dei sistemi della conoscenza per il progetto urbano", in *Planum*, XV Conferenza Nazionale SIU, Pescara, 2012
- Toshihiko, A, Shigeru, S, The Urban Form of the Inner Port Area in Kesennuma, Miyagi Prefecture, as Source of Resilience, 21st International Seminar on Urban Form, in *Urban Morphology*, 2014



Finito di stampare
nel mese di dicembre 2018 presso
CROMOGRAFICA SRL
Roma

SALA
editori

