



PROVINCIA DI TERAMO

PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE

PIANO D'AREA DELLA MEDIA E BASSA VALLE DEL TORDINO



TAV. 2.D.1

CENTRALITA' URBANE: SIMULAZIONE IN LOCALITA'
BELLANTE STAZIONE

LINEE METODOLOGICHE DI APPROCCIO AL TEMA

Marzo 2009

Presidente: Ernino D'Agostino
Assessore Urbanistica e
Pianificazione Territoriale: Alfonso Vella

Gruppo di progettazione
Prof. Roberto Mascarucci (Coordinamento scientifico)
Prof. Lorenzo Pignatti
Prof. Piergiorgio Landini
Arch. Giustino Vallese

Consulenti del gruppo di progettazione
Arch. Aldo Cilli
Arch. Vincenza Cinzia Nicoletta Carbone
Dott. Fabrizio Ferrari

Contributi specialistici:
Dott. Giovanni Castiglione
Dott. Lino Ruggeri
Dott. Alessandro Venieri

Collaboratori:
Arch. Luisa Volpi, Arch. Milena Giansante
Dott.ssa Stefania Grusso, Dott.ssa Pamela Liguori,
Francesca Specchiulli, Manuel Faieta

V Settore - Urbanistica Pianificazione Territoriale
Difesa del Suolo
Servizio Pianificazione Territoriale

Coordinamento generale di Piano
Arch. Francesco Antonelli (Dirigente del Settore)

Ufficio di Piano
Coordinamento generale
Arch. Giuliano Di Flavio
Consulente esterno
Arch. Giustino Vallese
Consulenza progettuale
Arch. Raffaele Di Marcello
Elaborazioni cartografiche e G.I.S. -
S.I.T. della Provincia di Teramo
Geom. Roberto Brenda e Geom. Alfonso Pallini
Programma Agenda 21
Arch. Maurilio Ronci e Dott.ssa Serena Ciabò
Segreteria amministrativa
Dott.ssa Ildaura Nigro

PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE

PIANO D'AREA DELLA MEDIA E BASSA VALLE DEL TORDINO

Presidente: Ernino D'Agostino

Assessore Urbanistica e Pianificazione Territoriale: Alfonso Vella

Gruppo di Progettazione

Prof. Roberto Mascarucci (*Coordinamento scientifico e visione strategica*)

Prof. Lorenzo Pignatti (*Strategie dei macrosistemi*)

Prof. Piergiorgio Landini (*Analisi economico-territoriale*)

Arch. Giustino Vallese (*Criteri e modalità progettuali dei macrosistemi*)

Consulenti Gruppo di Progettazione

Arch. Aldo Cilli (*Quadri interpretativi locali*)

Arch. Vincenza Cinzia Nicoletta Carbone (*Implementazione delle soluzioni progettuali*)

Dott. Fabrizio Ferrari (*Competitività territoriale della Val Tordino*)

Contributi specialistici

Dott. Lino Ruggeri (*Aspetti biologici ed ambientali*)

Dott. Giovanni Castiglione (*Aspetti naturalistici, faunistici, floristici e rurali*)

Dott. Alessandro Venieri (*Aspetti geologici ed idrogeologici*)

Collaboratori:

Arch. Stefania Grusso, Arch. Pamela Liguori, Arch. Luisa Volpi

V SETTORE - Urbanistica Pianificazione Territoriale Difesa del Suolo

Servizio Pianificazione Territoriale

Coordinamento generale di Piano

Arch. Francesco Antonelli (*Dirigente del Settore*)

UFFICIO DI PIANO

Coordinamento generale

Arch. Giuliano Di Flavio

Consulente esterno

Arch. Giustino Vallese

Consulenza progettuale

Arch. Raffaele Di Marcello

Elaborazioni cartografiche e G.I.S. - S.I.T. della Provincia di Teramo

Geom. Roberto Brenda e Geom. Alfonso Pallini

Programma Agenda 21

Arch. Maurilio Ronci e Dott.ssa Serena Ciabò

Segreteria amministrativa

Dott.ssa Ildaura Nigro

CENTRALITA' URBANE: SIMULAZIONE IN LOCALITA' BELLANTE STAZIONE

LINEE METODOLOGICHE DI APPROCCIO AL TEMA

INDICE

1. PREMESSA	4
2. SCELTA DEL SITO	5
3. ANALISI	6
4. CONCEPT	8
4.1 Progetto	8
4.2 Programma	8
5. FOCUS	10
5.1 Strada SS80: Boulevard urbano	10
5.2 Linea ferrata: asse infrastrutturato	10
5.3 Spazio di connessione: sistema relazionale	10

CENTRALITA' URBANE: SIMULAZIONE IN LOCALITA' BELLANTE STAZIONE

LINEE METODOLOGICHE DI APPROCCIO AL TEMA

(a cura di Prof. Lorenzo Pignatti, Arch. Giustino Vallese, Arch. Vincenza Cinzia N. Carbone)

1. PREMESSA

La simulazione progettuale sul tema delle centralità urbane, si esplicita in ragione delle indicazioni strategiche del PdA, che consegnano alla direttrice stradale di fondovalle, rappresentata dalla SS.80, il ruolo di asse di strutturazione dell'insediamento. L'ipotesi formulata prevede di sottoporre quest'asse ad interventi di riqualificazione mirati alla creazione di percorsi di tipo prevalentemente urbano. Lungo l'asse di fondovalle, anche in relazione al potenziamento o alla realizzazione di nuove stazioni e/o fermate ferroviarie, è allora possibile porre le condizioni per cui realizzare nuove centralità urbane, mediante interventi di riassetto urbanistico, razionalizzazione della viabilità locale, connessione con le stazioni e/o fermate ferroviarie, realizzazione di spazi pubblici ed individuazione di spazi privati ad uso pubblico, riqualificazione dell'insediamento a contatto con l'asse urbano.

2. SCELTA DEL SITO (tav. 2.A.1)

Nell'ambito dei siti individuati dal PdA come localizzazione su cui realizzare le centralità urbane, molto differenti appaiono le condizioni contestuali, le dinamiche di sviluppo e le programmazioni in atto. Questa constatazione, di fatto, pone la difficoltà di operare in maniera unitaria, e viceversa fornisce lo stimolo per procedere ad una simulazione con valore di progetto campione, in base al quale individuare sia le linee metodologiche di approccio al tema generale "*Centralità urbane*", sia i contenuti prevalenti che trasversalmente possono riferirsi a ciascuna delle località interessate da questa azione programmatica. In un simile scenario gli specifici dati contestuali diventano gli elementi che informano l'identità locale, tratteggiandone le specificità.

Pertanto, per la scelta del sito, oltre che considerare come dati di partenza gli elementi invariati tipici di ciascuna centralità (linea ferrata/Stazione e SS80), l'analisi ha inteso individuare una localizzazione in cui, caratteristiche intrinseche e dinamiche evolutive potessero abilmente coniugarsi nella direzione della costruzione di uno scenario di grande interesse per gli assetti futuri. Pertanto è stato considerato non soltanto lo stato di fatto, ma anche la condizione di prossima attuazione, in ragione di interventi in fase di realizzazione ed in previsione.

Di conseguenza la scelta del sito ricade in ambito Bellante Stazione perché qui si registrano due aspetti degni di attenzione.

- La struttura urbana realizzata intorno al sistema statale/ferrovia è una struttura destinata dalle previsioni ad una quasi totale saturazione, a meno di spazi residuali e/o di rispetto che - viceversa - restano senza alcuna indicazione. Condizione che consegna loro ad un destino di spazio dequalificante l'intero sistema. A fronteggiare la forte pressione dinamica presente su questi territori - in cui grandi porzioni sono destinate ad espansioni commerciali, residenziali, produttive e di servizio - potrebbe essere chiamato, allora, proprio quell'insieme di spazi interstiziali che, messi a sistema, assumerebbero il ruolo di telaio di infrastrutturazione della trasformazione stessa. A partire dalla progettazione del sistema degli spazi e delle strutture pubbliche a servizio dell'intero ambito.
- Il sistema ambientale è il secondo dato di grande interesse nella struttura complessiva. Esso è costituito dal fiume Tordino, dai fossi che segnano il confine amministrativo e dal profondo vallone con calanchi in posizione baricentrica che mette in relazione il centro storico di Ripattoni - uno splendido belvedere sulla valle - con l'area di Bellante Stazione. Un disegno a pettine che, in una breve sezione risale rapidamente il crinale, offrendo scorci di intenso valore percettivo. Una risorsa non ancora completamente valorizzata perché priva di una sistematizzazione capace di farne impianto di valenza storico-paesaggistico-ambientale. L'istituenda riserva naturale dei calanchi, il parco urbano sul Tordino previsto in PdA, integrati al sistema centro storico e al percorso delle Fonti, realizzano una interessante occasione di sviluppo dell'area, connesso alla messa a sistema delle risorse locali nel più ampio circuito turistico della valle.

3. ANALISI

L'analisi sul sito di Bellante Stazione è stata condotta mediante:

- classica ricognizione stato di fatto e programmazione relativa ai sistemi insediativi, infrastrutturale ed ambientale;
- indagini morfologica del territorio e delle sue caratteristiche plano-altimetriche;
- osservazione critica degli elementi che infrastrutturano l'insediamento di fondovalle (SS 80 e ferrovia).

Il risultati possono essere così sintetizzati:

- **Sistema insediativo (tav. 2.A.2)**

La città si realizza essenzialmente per grandi comparti monofunzionali (industriali, residenziali e commerciali esistenti ed in previsione), punteggiati da attrezzature pubbliche e private di uso pubblico, secondo uno schema a croce che interessa le direttrici nord-sud in direzione Ripattoni ed in direzione est-ovest in uno spazio a sezione variabile contenuto tra fiume Tordino, ferrovia, SS80 e aree adiacenti ad essa. Proprio nello spazio urbano immediatamente connesso con la SS80 e linea ferrata vi è una più serrata *mixité* funzionale realizzata dalla rilevante presenza di piccole attrezzature commerciali, di unità residenziali, di aree pubbliche in attesa di definizione ed aree destinate a standard (verde pubblico e parcheggio).

- **Sistema ambientale (tav. 2.A.3)**

Il sistema ambientale si struttura mediante il pettine Fiume Tordino, fossi, Calanco - sistema di interesse territoriale a carattere naturalistico - e contemporaneamente attraverso una punteggiatura di valenza locale a carattere più antropizzato, costituita dagli spazi verdi pubblici e privati di dimensioni contenute. Il territorio agricolo completa il sistema stesso. Pur costituendo capitale naturale di grande potenzialità, i tre elementi non riescono a configurare un sistema continuo con ruolo di telaio di infrastrutturazione ambientale.

- **Sistema infrastrutturale (tav. 2.A.4)**

Come accade lungo tutta la valle il sistema infrastrutturale principale è costituito dal fascio Teramo mare, asse ferroviario, SS.80. L'attraversamento trasversale è concentrato in posizione baricentrica, in corrispondenza della più importante penetrazione verso crinale. Il reticolo di strade urbane ne completa il disegno.

- **Sezione**

La scansione del territorio continua con la lettura della sezione che vede uno scarto di quota a tratti apprezzabile tra il piano a nord della statale - che dopo un breve pianoro sale ripidamente verso Ripattoni - e il piano al di qua della linea ferrata. La fascia compresa tra statale e ferrovia presenta infatti, in tutto il tratto del comparto amministrativo una sezione continuamente variabile, permeabile solo in alcuni punti. Questa condizione di fatto realizza una continua cesura tra le due porzioni di città, tagliando fuori dal circuito frizionale il parco fluviale.

- **Statale 80**

Principale connessione prima del compimento della Teramo Mare, quest'asse rappresenta oggi la migliore occasione di riqualificazione urbana offerta al paesaggio antropizzato di fondovalle. Difatti, il passaggio a bordo fiume della strada a scorrimento veloce, ha permesso che la statale fosse ricondotta a strada urbana, a medio scorrimento. Inoltre la sua sezione non è costante ma spesso si

dilata aprendo scorci visuali in direzione fiume e crinale, annettendo al suo spazio aree di bordo residuali, ma anche importati. Questa condizione di continua variabilità della sezione diviene allora elemento fondamentale per il ridisegno della nella nuova struttura di boulevard urbano.

- **Ferrovia**

L'agglomerato di riferimento prende il nome proprio dalla presenza di uno scalo ferroviario, attualmente del tutto trascurabile. Difatti la piccola stazione, pur avendo contribuito alla strutturazione dell'area di fondovalle del comune di Bellante, non riveste un ruolo significativo, né in termini di scalo, né in termini di servizi connessi. L'ipotesi strategica, come già detto, rilancia immagine e sviluppo del territorio di fondovalle proprio a partire dal sistema ferrovia/stazioni come dorsale capace di strutturare le localizzazioni ed attrarre servizi anche a carattere sovracomunale. Pertanto l'occasione di realizzare un sistema siffatto in questa localizzazione sembra essere amplificato dalla presenza di una sufficiente disponibilità di ree libere tali da realizzare sistema.

4. CONCEPT (tav. 2.B.1)

Gli elementi fin qui rintracciati focalizzano sul lembo di territorio individuato dal passaggio parallelo di statale e ferrovia come luogo in attesa di definizione perché attualmente realizzato da una interessante compresenza di pieni e vuoti, di destinazioni private e di spazi pubblici e/o di uso pubblico, di aree a forte connotazione ambientale e di aree di risulta, di ambiti giacenti a quote diverse in una strettissima sezione e di bordi definiti alla scala infrastrutturale, ma non progettati alla scala urbana. Questa condizione ibrida sembra essere humus adatto su cui scommettere per realizzare un riconoscibile elemento di infrastrutturazione urbana che sia capace di:

- riconnettere la funzionalità di aree autistiche e spesso fisicamente separate;
- risolvere lo scarto di quota e rendere maggiormente permeabili i due fronti;
- restituire uno ruolo identitario di urbanità al contesto, proprio attraverso la costruzione dello spazio relazionale. A partire dal ripensare lo spessore delle linee (ferrovia statale) e la qualità e destinazione dello spazio compreso.

Si tratta di progettare una sorta di infrastrutturazione della identità urbana riconoscibile in quanto spazio al cui interno è possibile far coesistere le dinamiche di trasformazione e la loro spinta innovativa, e quelle di radicamento al luogo.

4.1 Progetto

Centro nevralgico dell'intero sistema è il nodo della nuova stazione ferrovia, testa pensante e programmatica dell'intera infrastruttura.

Strategicamente, a partire dalla identificazione del parterre pubblico e di servizio già destinato dal Prg, la proposta individua questo come una sorta di spugna capace di assorbire dal contesto (residenziale, commerciale, industriale, ambientale, di servizio) e di servire il contesto stesso, restituendo un impalcato infrastrutturante predisposto ad accogliere servizi ed usi previsti, ma anche ipotizzabili nel tempo. Inoltre il pacchetto così definito diviene anche limite pubblico/privato e modalità di prospettare sullo spazio stesso a partire dalla individuazione di alcune indicazioni di carattere prescrittivo (accessibilità, distanze, percorrenze pedonali, spazi dedicati alla sosta di servizio e al verde). Elemento non trascurabile è il parco urbano attrezzato in ambito fluviale che, attestandosi sul fosso ad ovest, collega fisicamente lo spazio urbano con l'ecologia fluviale.

In sostanza si tratta di attrezzare uno spazio di attraversamento e di sosta attraverso cui gestire la imperterrita interferenza tra i flussi e garantire una forte riconoscibilità urbana a partire dalla struttura del vuoto come elemento privilegiato per la costruzione della immagine della città.

4.2 Programma (tavv. 2.C.1, 2.C.2)

Il sistema si costruisce a partire dalla strutturazione delle percorrenze lente ciclo-pedonali che puntano alla definizione di una rete capace di assicurare l'attraversamento alternativo alla carrabilità sia in direzione est-ovest che nord-sud. Il filamento pedonale si snoda preferenzialmente lungo il bordo della SS80 rendendone più ampia la sezione, garantendo sicurezza e continua accessibilità pedonale ai fronti in prevalenza destinati ad attività commerciali. Il percorso ciclabile, invece, strutturato all'interno della fascia ferrovia/statale e a tratti al di là della linea ferrata, si riconnette al fiume Tordino e al centro storico di Ripattoni rispettivamente attraverso fossi e calanchi. Proprio la composita struttura ciclo-pedonale con i suoi

punti di sovrapposizione ed intercambio con gli altri sistemi di accessibilità ed attraversamento (carrabile, ferroviario) attraversa la sequenza programmatica pensata come sistema di spazi e servizi pubblici. La sequenza dei programmi da est ad ovest è realizzata in modo da individuare tre porzioni principali.

1. Ambito collocato tra il fosso ad est del comparto amministrativo e il termine dell'area produttiva. Qui strada ferrata e statale disegnano un lembo di "terra di nessuno" destinato dal progetto a un cuscinetto verde disegnato da percorsi ciclo-pedonali, percorsi vita e filari di alberatura di mitigazione degli impatti provenienti dalle infrastrutture. In questo tratto il boulevard urbano si struttura ad inglobare le porzioni ad esso immediatamente adiacenti, in relazione alle aree destinate a servizi privati di uso pubblico, individuando modalità di accessibilità, sosta, attraversamento pedonale, distanze del fronte edificato.
2. Ambito collocato nello spazio compreso tra il limite delle aree destinate alla produzione e quello relativo all'area di prossima espansione commerciale. Qui la sezione è in gran parte sfavorevole in termini di permeabilità, ma, la posizione baricentrica del sito assicura parte dei programmi pubblici previsti. Difatti all'incrocio del sistema di crinale con quello di fondovalle si posiziona un complesso sistema di scambio intermodale a servizio della centralità: la nuova stazione ferroviaria con i servizi annessi, posizionata alla quota della strada ferrata, è direttamente collegata al parcheggio multipiano in previsione sul fronte nord della statale, che alla quota della strada è spazio pubblico attrezzato per la sosta e l'attraversamento. Il sistema offre una quota pedonale realizzata al livello del boulevard che sovrappassa la ferrovia e consente accesso diretto al parco attrezzato sottostante e al fosso in direzione del parco fluviale. Oltre il ponte di accesso proveniente dalla Teramo mare è invece realizzata una struttura dello spazio pubblico attrezzata per eventi temporanei (mercato) mediante la riconfigurazione del bordo della linea ferrata. Questa strutturazione ha diversi obiettivi:
 - consente il recupero e la messa a sistema di spazi residuali e spazi destinati ad uso pubblico presenti tra ferrovia e statale;
 - consente la realizzazione di un spazio di permeabilità tra i vari livelli attraverso la progettazione di punti di accessibilità;
 - individua modalità di mitigazione del rumore proveniente dalla linea ferrata attraverso la risoluzione e l'infrastrutturazione del bordo;
 - restituisce condizione di dignità urbana ad un fronte che è attualmente considerato retro;
 - programma una funzione commerciale differenziata ed alternativa a quella realizzata lungo l'asse urbano principale.
3. L'ultimo tratto, invece, si realizza essenzialmente a cavallo della strada ferrata attraverso la configurazione di un parco urbano attrezzato con interventi finalizzati alla riconversione del sito in chiave sostenibile. Infatti, all'interno del parco si prevede: un sistema di vasche di fitodepurazione per il recupero ad usi non potabili delle acque civili, un intervento di mitigazione degli impatti provenienti dalla centrale elettrica mediante barriera verde, nonché la strutturazione di un parcheggio di testata realizzato su suolo permeabile. A questa porzione si aggancia il sistema del *Parco del Loisir*, attrezzato con sistemi per la fruizione sportiva, ludico-ricreativa, uno dei sei parchi urbani attrezzati in ambito fluviale previsto dal PdA . L'intervento su strada statale in quest'ultima sezione, è ancora una volta rivolto alla sistemazione dei bordi.

5. FOCUS

La simulazione progettuale condotta non intende veicolare immagini formali e definizioni architettoniche bloccate. Viceversa, procedendo ad una indagine strutturata su tre elementi contestuali basilari che diventano tematiche strutturanti, mira a delineare un approccio metodologico capace di dare risposte a territori cresciuti più per addizioni successive che per una effettiva programmazione, spesso carenti di uno strutturato sistema dello spazio pubblico, unico connettivo in grado di restituire loro una specifica identità e una maggiore fruibilità.

In accordo a quanto detto è possibile sintetizzare i temi su cui orientare azioni di indirizzo e di coordinamento tecnico, volte a definire le modalità di approccio alla programmazione delle centralità urbane prevista in PdA.

5.1 Strada SS80: Boulevard urbano

Mettere in atto strategie di programmazione capaci di:

- riconfigurare lo spazio dell'asse carrabile come strada urbana a percorribilità miste;
- riqualificare i fronti attraverso la realizzazione di spazi pubblici attrezzati per la sosta e il servizio;
- evitare la totale saturazione dei fronti in modo da garantire contemporaneamente vivibilità dello spazio e aperture percettive verso valle e verso crinale.

5.2 Linea ferrata: asse infrastrutturato

Programmare interventi di:

- risagomatura dei bordi finalizzati alla mitigazione degli impatti (visivo, rumore);
- strutturazione degli spazi adiacenti finalizzata alla riqualificazione dell'ambito urbano nel suo complesso;
- attraversamento della linea ferrata tali da restituire l'ambito fluviale alla fruizione urbana;
- implementazione delle strutture a servizio della collettività attraverso la loro integrazione con gli scali ferroviari.

5.3 Spazio di connessione: sistema relazionale

Assicurare modalità di strutturazione programmata nel tempo al fine di consentire:

- la realizzazione di una rete di spazi pubblici flessibili e riprogrammabili;
- il mantenimento della qualità intrinseca del vuoto come elemento principale della struttura connettiva urbana;
- la implementazione del sistema del verde come elemento qualificante dello spazio pubblico.