

AMBITO TEMATICO 3

CENTRALITA' URBANE SISTEMA INSEDIATIVO E SERVIZI TERRITORIALI

1. ANALISI DEI CONTESTI

1.1 Sistema insediativo

L'ambito del Tordino rappresenta sicuramente la porzione più densamente urbanizzata e strutturata della provincia teramana, nella quale si riscontra la presenza delle tre principali aree urbane del territorio provinciale: il capoluogo (che è anche sede delle principali funzioni amministrative e di servizio di rango territoriale) e la seconda e terza città della provincia per popolazione (Roseto e Giulianova).

Queste ultime, specie se considerate unitariamente, rivestono un notevole ruolo in termini di funzioni urbane, al punto da costituire un'unica armatura insediativa, caratterizzata da presenza di rilevanti aree produttive, da un insediamento notevolmente specializzato nella ricettività turistica balneare, da funzioni e servizi che rendono queste città un riferimento per una notevole quota di popolazione dell'ambito costiero (servizi alle imprese, servizi finanziari, produzione e commercio).

Il sistema insediativo risulta, essenzialmente, costituito da tre tipologie principali:

- la prima è ascrivibile al tipo fondamentale degli insediamenti storici sostanzialmente ubicati (per ragioni di carattere storico) sui sistemi collinari di crinale, ad eccezione di Teramo che da sempre intrattiene un particolare rapporto con il corso dei fiumi confluenti al piede dell'insediamento; esso oggi rappresenta quello meno rilevante da un punto di vista demografico (forti dinamiche di spopolamento lo hanno depauperato in favore del fondovalle e delle città più grandi) e meno importante sotto il profilo socioeconomico per la scarsa e marginale presenza di funzioni di rango territoriale. Questo insediamento potrebbe, per il valore delle permanenze storiche architettoniche e dei quadri paesaggistici di pregio rinvenibili, rivestire una notevole rilevanza in prospettiva di un suo riutilizzo in chiave di utilizzazione turistica.
- la seconda è costituita, prevalentemente, da filamenti insediativi che, specialmente nel corso dell'ultimo cinquantennio, si sono costituiti presso gli ambiti di fondovalle, approfittando della funzione generatrice delle principali strade che (come nel caso della Val Tordino) collegano la città capoluogo con l'ambito litoraneo; la sua caratteristica più interessante, ai fini di una elaborazione critica e di una successiva visione progettuale, si può individuare nella compresenza e nella promiscuità di funzioni molto diverse.
- la terza interessa la diffusione della residenza in territorio agricolo. Questo fenomeno, anch'esso interessato da sostenute dinamiche di crescita notevolmente pervasive (specie in alcune zone più prossime alla costa o alla conurbazione teramana), è in costante e preoccupante crescita e non ha ormai alcun tipo di legame con il suo diretto "progenitore", cioè l'insediamento rurale sparso. In numerose località si rinvengono, tuttavia, notevoli esempi di quello che era lo storico rapporto tra uomo e campagna, tra abitazione e fondo rustico, tra necessità produttiva e rispetto dell'ambiente, che potrebbero essere rimessi in valore tramite programmi convincenti di recupero volti alla costituzione di un patrimonio da utilizzare in chiave turistica.

2. INTERPRETAZIONI E PROSPETTIVE

2.1 Relazioni di prossimità con l'area picena

Le relazioni di prossimità del circondario teramano (più in generale del bacino di fondovalle del Tordino) con l'area picena e con il comprensorio territoriale della media-bassa Valle del Tronto sono storicamente affidate al percorso costiero della SS.16 nonché al percorso transcollinare della SS.81 che, con tracciato pedemontano, collega le due città capoluogo di provincia.

Una serie di percorsi minori completano il quadro delle percorrenze di valenza locale attraverso cui si sono, da sempre, garantiti i collegamenti e le relazioni di prossimità tra questi due contigui sistemi insediativi.

All'indomani del *boom* economico degli anni sessanta, i due sistemi urbani di Ascoli e Teramo, e le relative propaggini lungo gli assi fluviali, hanno assistito ad un notevole incremento del pendolarismo generato sostanzialmente dagli spostamenti residenza/luogo di lavoro e delle relazioni di tipo economico.

In questo periodo matura la convinzione che lo sviluppo di questo macro territorio di "frontiera" possa/debba essere programmato e governato attraverso una visione unitaria fondata su un sistema di relazioni territoriali "a quadrilatero" (Teramo, Giulianova, San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno).

Il territorio in questione ha atteso invano, che l'autostrada Roma-L'Aquila si riconnettesse alla autostrada adriatica proprio in corrispondenza della Val Tordino così come la Val Tronto è collegata al mare. Da circa quindici anni, inoltre, è stato programmato l'importante intervento di realizzazione del collegamento pedemontano Abruzzo-Marche: oggi, detto collegamento tra Teramo e Ascoli (segnatamente tra San Nicolò a Tordino e Maltignano) è in gran parte realizzato o in corso di avanzata realizzazione, almeno con riferimento ai lotti più significativi. L'apertura di tale collegamento, inoltre, produrrà, più o meno direttamente, ulteriori effetti e ricadute sul sistema delle relazioni e, perciò, sulla rete infrastrutturale, tra le quali quelle più rilevanti potrebbero essere:

- il miglioramento delle relazioni, oggi non eccellenti, tra l'area vibratiana e il teramano (ambito della Val Tordino);
- un progressivo processo di potenziamento e adeguamento delle strade di fondovalle che connettono l'ambito costiero e quello pedemontano;
- il definitivo ripensamento funzionale del ruolo della vecchia strada transcollinare piceno-aprutina che potrebbe diventare percorso "lento" tra le due città, con indubbia valenza turistica, funzionale alla fruizione delle risorse paesaggistico ambientali e culturali presenti nell'area.

L'elemento di maggiore novità e rilievo, relativamente all'obiettivo di incrementare relazioni tra i due ambiti, potrebbe riguardare una ipotesi di rafforzamento del collegamento tra i territori attraverso le linee ferroviarie; obiettivo strategico di progetto che sembra coincidere con la auspicabile realizzazione di un sistema integrato ferroviario di collegamento metropolitano tra i due bacini insediativi, attraverso l'utilizzo della rete esistente (reti locali di fondovalle e utilizzo della rete ferroviaria adriatica) che dovrà essere all'uopo adeguata e ammodernata (progetto strategico funzionale al riassetto complessivo di questi sistemi insediativi).

2.2 Relazioni di prossimità con la conurbazione pescarese

Le relazioni di prossimità essenziali tra l'area teramana (valle del Tordino) e la conurbazione pescarese, all'indomani dell'apertura al traffico della bretella autostradale di collegamento tra Teramo (A24) e la A14, sono agevolmente assicurate

dal collegamento autostradale oltre che con il collegamento ferroviario assicurato da un servizio di trasporto metropolitano regionale (SMFR) che prevede collegamenti orari. In tale ottica, stante anche il quadro complessivo delle previsioni in tal senso avanzate nell'ambito del Piano Regionale dei Trasporti e del Piano Provinciale di Bacino della Mobilità, si colloca il progetto di realizzazione di un ulteriore collegamento ferroviario tra la linea locale Giulianova-Teramo e la linea ferroviaria adriatica, da attuarsi con la realizzazione di un binario di raccordo tra la stazione di Cologna Spiaggia (linea adriatica) e la fermata di ColleranESCO (prevista sulla linea locale Giulianova-Teramo) che consentirebbe di effettuare uno specifico servizio di collegamento "espresso" tra Pescara e Teramo.

La ricognizione effettuata sulle azioni progettuali in corso rivela la programmazione di interventi di portata strategica la cui attuazione consentirebbe, proprio attraverso la realizzazione di un nuovo collegamento stradale collocato nella porzione interna dei due territori provinciali (percorso di variante alla SS.81, con riconnessione alla area nord pescarese) di raggiungere il duplice obiettivo:

- di facilitare e migliorare le relazioni tra i due ambiti teramano e pescarese;
- di incrementare significativamente le possibilità di relazione, attraverso una connessione permeabile rispetto ai territori attraversati.

In tal senso è ipotizzabile sia il recupero dell'intero tracciato della transcollinare piceno-aprutina, sia la rivalutazione della strada pedemontana del Gran Sasso (dal territorio di Montorio al Vomano, avvicinandosi alle pendici del massiccio, fino all'ambito pedemontano vestino) che può costituire, in prospettiva, un percorso lento di fruizione delle risorse rinvenibili sul territorio.

3. VISIONE TERRITORIALE STRATEGICA

3.1 Il sistema delle centralità urbane

Gli obiettivi assunti come fondamentali nella elaborazione della parte della visione strategica finalizzata alla creazione di un "**sistema di centralità urbane**" sono perseguiti attraverso un intervento "strutturale" che, per il suo contenuto strategico di fondo, rappresenta la parte più rilevante dell'intera proposta di intervento: il potenziamento di un sistema di trasporto pubblico metropolitano su ferro (nella attuale sede ferroviaria) come presupposto per ripensare il funzionamento complessivo del sistema lineare di fondovalle generando nuove centralità urbane.

L'intero intervento strategico integrato dovrebbe prevedere:

- l'adeguamento strutturale della linea ferroviaria Teramo-Giulianova la rimessa in efficienza delle fermate esistenti, sottoutilizzate e degradate da scarsa funzionalità;
- il potenziamento della percorrenza diretta Teramo-Pescara, tramite la previsione di un binario di raccordo tra ColleranESCO e Cologna Spiaggia per il raccordo della linea Teramo-Giulianova con la linea adriatica;
- la realizzazione di due nuove fermate a servizio di ambiti urbani particolarmente significativi e rilevanti in prospettiva strategica (Sant'Atto e ColleranESCO);
- il prolungamento della linea verso la parte centrale di Teramo, fino alla stazione di testata prevista nella località di Scapriano (polo sportivo e parcheggio di scambio);
- la realizzazione, in ambito urbano, di due nuove fermate, rispettivamente presso l'attuale Piazzale San Francesco (centro città) e Coste Sant'Agostino (ateneo e casa dello studente);

- potenziamento e riqualificazione dell'attuale stazione terminale della Gammarana, nell'ambito del programma di riqualificazione urbana dell'intero quartiere, prevista dalla apposita STU;
- realizzazione, contestualmente ai lavori di adeguamento della linea ferroviaria, di una infrastrutturazione dorsale al servizio per le comunicazioni dell'intero ambito di vallata volta a supportare lo sviluppo delle comunicazioni ad alto contenuto tecnologico.

Come effetto di tale intervento ci si aspetta la creazione di nuove "**centralità urbane**" in corrispondenza delle stazioni (esistenti e programmate), che dovrà essere aiutato e agevolato da interventi per la riqualificazione degli ambiti urbani e per la realizzazione di nuove strutture ed attrezzature di interesse collettivo.

La ricognizione analitica ha individuato una serie di "**luoghi centrali**" nell'ambito del sistema insediativo della Val Tordino e dell'ambito costiero Giulianova/Roseto, distinguendo tra quelli già rinvenibili sul territorio e quelli in corso di realizzazione o in programma, ma sono stati considerati anche interventi introdotti a seguito della elaborazione della visione proposta. La proposta si è confrontata, ai fini della elaborazione della visione relativa al sistema delle centralità, con:

- un sistema di *centri storici* con valenza potenziale di attrattori turistici (Teramo, Giulianova, Montepagano, Ripattoni, Montone);
- un sistema di *servizi di eccellenza di valenza territoriale*, comprendendo in questa definizione sia le sedi di funzioni pubbliche (poli amministrativi della città di Teramo, ospedale regionale di Teramo, ospedale di Giulianova, poli scolastici di valenza comprensoriale di Teramo, Giulianova e Roseto, uffici finanziari, previdenziali e giudiziari della città di Teramo, caserme militari della città di Teramo, sede ARSSA, ecc.), sia centri di ricerca, luoghi di produzione colturale di eccellenza, sedi di servizi di rango sovraregionale (sedi universitarie dell'ateneo di Teramo, sede della facoltà di Agraria presso Mosciano, Istituto tecnico per l'agricoltura di Nepezzano, il polo o campus zoo-bio-agro veterinario di S. Atto, il realizzando complesso della nuova sede dell'Istituto zoo profilattico presso Colleaterrato, il previsto centro direzionale per le attività terziarie di San Nicolò a Tordino, il previsto centro congressuale di Bellante Stazione, il previsto parco agroalimentare di Podere Savini, il previsto polo fieristico espositivo di Mosciano, i laboratori didattici della facoltà di agraria presso Mosciano, il previsto centro di logistica per la distribuzione delle merci di Mosciano, il previsto terminal e relativo parcheggio di scambio presso il nodo di Mosciano, il polo di previsione al servizio del divertimento e del loisir presso Colleranesco, la sede universitaria di Giulianova, il previsto polo scolastico di rango provinciale presso l'area della ex fornace di Roseto, il realizzando interporto regionale di Roseto /Santa Lucia, le aree urbane specializzate nella funzione ricettiva di tipo alberghiero di Roseto e Giulianova);
- il *sistema delle attrezzature collettive*, delle aree sportive e del tempo libero, del verde pubblico attrezzato (il parco fluviale urbano del Vezzola, le attrezzature sportive del polo Acquaviva e della Gammarana, il centro sportivo di Colleaterrato, il palasport di Scapriano, il nuovo stadio comunale a Villa Pavone, con riferimento a Teramo, e ancora, un piccolo centro sportivo a Selvapiana, ed uno presso Mosciano (Rovano), le attrezzature sportive ed i parchi urbani di Giulianova, la cittadella sportiva presso il palasport di Roseto ecc.);
- il *sistema dei centri e delle polarità commerciali* (centro commerciale Gran Sasso di S. Atto, il previsto centro commerciale di Bellante Stazione, il previsto centro commerciale di località Molinetto di Giulianova, ecc.);
- il *sistema delle aree soggette ad interventi di riqualificazione urbana* individuate nell'ambito del programma della STU di Teramo (nuovo polo urbano presso la

stazione ferroviaria della Gammarana, nuovo polo terziario e residenziale dell'Acquaviva, progetto di recupero di Piazza Diaz e del mercato coperto, progetto di realizzazione della nuova sede municipale e del nuovo polo amministrativo presso l'attuale autostazione di Piazzale San Francesco ecc...);

- il *sistema delle aree progetto*, in ambito urbano, individuate dal piano strategico del Comune di Teramo (e relativi progetti tematici quali progetto C.u.I.t.), tra i quali il programma di riuso in funzione di spazio culturale del sito dell'ex campo sportivo comunale, il progetto di museo ipogeo a Piazza Garibaldi, il progetto di un museo di arte contemporanea nel centro città, il progetto di una mediateca nel centro città ecc..

La visione strategica trae forza dalla costruzione di un sistema di centralità tra esse connesse da una infrastruttura adeguata, la cui realizzazione potrebbe determinare una forte risignificazione funzionale di interi brani dell'intero sistema insediativo oggi poco caratterizzati in senso urbano.

3.2 La visione strategica: dalla città lineare alle nuove centralità urbane

La visione strategica (finalizzata a fornire ad amministratori e operatori economici un disegno di prospettiva attraverso il quale perseguire obiettivi di sviluppo locale sostenibile) risulterà fondata su un ripensamento complessivo del sistema territoriale del fondovalle che, da insediamento lineare pressoché continuo e indifferenziato, deve essere riprogettato come "**articolazione complessa di nuove centralità urbane**".

Si dovrà operare a tutto vantaggio della qualità e della vivibilità dell'ambiente urbano, in un processo di progressiva "trasfigurazione" che produrrà il passaggio da una forma urbana tipicamente lineare ad una tipologia insediativa fondata su alcuni elementi focali: le nuove centralità urbane (quali poli in cui si concentreranno funzioni urbane e al cui centro saranno proprio le stazioni del servizio ferroviario metropolitano di progetto). L'elemento di progetto ricorrente e comune a tutte le centralità è rappresentato dalla fermata del servizio di collegamento metropolitano su rete ferroviaria che risulta direttamente connessa, tramite sistemi di mobilità pedonale e ciclabile:

- al *percorso ecologico* in ambito fluviale;
- ai *percorsi di fruizione* delle risorse naturalistiche che si snodano entro le aree a maggiore valenza naturale paesaggistica (parchi territoriali attrezzati);
- ai *parchi urbani attrezzati* che vengono realizzati in corrispondenza delle fermate della linea ferroviaria, costituendo dei luoghi in cui alla tutela e alla salvaguardia dell'ambito fluviale si aggiunge una possibilità reale di fruizione della risorsa ambientale.

In corrispondenza di tali fermate, si prevede di effettuare interventi di riqualificazione della tratta stradale della SS 81 oltre che essere individuate aree presso le quali localizzare interventi per la creazione di servizi e di luoghi di aggregazione e socializzazione.

Per raggiungere l'obiettivo fondante del progetto, cioè quello di dar vita ad un sistema di nuove centralità, si prevede anche una differenziazione delle stesse in senso funzionale, attraverso l'enfaticizzazione di specifiche "vocazioni" del territorio o la individuazione di nuovi possibili ruoli funzionali.

Ambito della polarità urbana della città di Teramo

Relativamente alla complessa centralità urbana di Teramo, si prevede essenzialmente una serie di interventi connessi alla realizzazione del tronco urbano della linea metropolitana di superficie, con riflessi essenziali che determineranno un programma specifico di interventi di riqualificazione dei brani di tessuti urbano attraversati. Si prevede, nei pressi delle fermate, di realizzare interventi di nuova

dotazione di servizi pubblici di vario genere, da individuarsi e concordarsi attraverso un programma specifico derivato dalle previsioni del PRG e, soprattutto, dalle più recenti indicazioni strategica a scala urbana.

Centralità urbana di progetto di Piano d'Accio

La centralità prevista nell'ambito della fermata di Piano d'Accio, attualmente non esistente ma programmata, è, senza dubbio di grande rilievo strategico nell'ambito della intera area di progetto, poiché assomma, in una significativa *mixité*, una quantità di funzioni, attrattori di traffico e sedi di erogazione di servizi la cui concentrazione e rilevanza determina la definizione di una vera e propria polarità con funzioni prettamente urbane. Questa centralità si caratterizza come un ambito plurifunzionale per la presenza di funzioni di eccellenza relative al polo culturale dell'Università e al polo scientifico dell'Istituto Zooprofilattico.

Centralità urbana di progetto di San Nicolò a Tordino

Sebbene frazione del comune di Teramo, l'abitato di San Nicolò presenta indicatori e problemi tipici di una cittadina per molti aspetti "autosufficiente" di piccola-media dimensione e nelle cui immediate adiacenze è rinvenibile un articolato e complesso (problematico) sistema produttivo consolidato (aree industriali del consorzio, zone artigianali, superfici commerciali di notevole entità e di recente espansione).

La presenza di queste aree produttive e una sensibile carenza di strutture di servizio alle attività produttive stesse suggerisce di specializzare questa centralità come polo di concentrazione dei servizi terziari e direzionali (finanziari, R&S, assicurativi, marketing) al servizio delle imprese.

Centralità urbana di progetto di Bellante stazione

La fermata di Bellante Stazione è caratterizzata, essenzialmente, dalla estrema prossimità alle due aree industriali (ad ovest quella consortile di Teramo-S.Atto, ormai satura, ad est quella di Bellante stazione che è in fase di espansione), in mezzo alle quali si insedierà a breve il previsto centro commerciale al dettaglio.

Il sito, tuttavia, si giova della prossimità al centro storico del borgo di Ripattoni, posto sulla prima collina, in bella posizione all'imbocco di una piccola forra molto interessante sotto l'aspetto naturalistico e paesaggistico. Questa circostanza suggerisce di sviluppare in tale centralità un complesso di attrezzature funzionali ad ospitare attività di tipo congressuale, con relative funzioni ricettive di supporto.

Centralità urbana di progetto della stazione di Notaresco/Selvapiana

La fermata presso l'attuale stazione di Notaresco è situata nel cuore dell'unico ambito pressoché non ancora urbanizzato della conurbazione lineare del Tordino. Tale ambiente è profondamente caratterizzato dalla presenza di un'unica ed estesa azienda agricola coltivata essenzialmente a seminativi e impianti oleari e vitivinicoli, la quale per la sua rilevanza rappresenta il presupposto ideale per la creazione di un parco agroalimentare con valenze sperimentali.

Tale parco agroalimentare potrebbe essere adeguatamente supportato dalla collocazione di un centro di erogazione di servizi all'agricoltura, favorito dalla prossimità al nodo plurimodale di Mosciano dove, nei pressi del casello autostradale, si prevede di realizzare il polo agroalimentare, le strutture fieristico-espositive di scala comprensoriale, le strutture per la didattica sperimentale e i laboratori della facoltà di agraria dell'Università di Teramo, il centro provinciale ARSSA.

Nodo plurimodale e plurifunzionale di Mosciano Sant'Angelo (località Rovano)

La plurimodalità del nodo è determinata dalla compresenza di infrastrutture stradali di diverso livello gerarchico e dalla presenza (ad oggi molto sottostimata e sottoutilizzata) del collegamento ferroviario locale e di una relativa fermata.

La plurifunzionalità del sito (promiscua compresenza di brani di insediamento residenziale, estesi lotti asserviti ad attività produttive, superfici commerciali ed espositive, attività di servizio alla mobilità, siti destinati ad attività ricettive), sarà notevolmente accresciuta allorquando si realizzeranno i previsti programmi di insediamento del polo agroalimentare, delle strutture fieristico espositive di livello comprensoriale, delle strutture di laboratorio della Facoltà di Agraria dell'Università di Teramo, di un centro per la logistica al servizio del commercio, di un insediamento commerciale di notevole estensione. Tale centralità dovrà caratterizzarsi come nodo a servizio di queste due essenziali vocazioni del sito (nodo infrastrutturale e sede di funzioni di rango territoriale) prevedendo, più che altrove, la realizzazione di una piastra plurimodale attrezzata in cui assicurare erogazione di numerosi e differenziati servizi di trasporto pubblico combinato (ferro- gomma).

Centralità urbana di progetto di ColleranESCO

La fermata di ColleranESCO è una delle due previste si collocherebbe in un punto del sistema di strategica rilevanza considerando che si intende realizzare un piccolo raccordo ferroviario funzionale alla riconnessione diretta del tronco locale Teramo-linea adriatica con quest'ultima.

Nei pressi della fermata, oltre al centro abitato di ColleranESCO, lungo la SS 80, si rinverrebbero un importante nuova struttura per il commercio al dettaglio, una serie di svincoli di riconnessione tra il previsto tracciato della Teramo-Mare e la viabilità urbana di Giulianova, un importante ambito naturalistico coincidente con l'ambiente golenale del Fiume Tordino, nel tratto terminale che precede la foce, che risulta ancora discretamente conservato e che è individuato dalla perimetrazione di uno specifico parco territoriale attrezzato.

La centralità di progetto di ColleranESCO potrebbe caratterizzarsi come sede di alcune attrezzature di rango territoriale per il tempo libero, il loisir, il divertimento (parchi a tema, multisale, parchi acquatici, musei del mare, discoteche ecc.), cioè in grado di fornire spazi, e, soprattutto, servizi fondamentali di supporto alla attività turistico ricettiva dell'area.

Ambito urbano della città lineare della costa Giulianova/Roseto

Relativamente alla complessità dell'ambito urbanizzato della città lineare della costa Giulianova-Roseto, si possono ipotizzare interventi coerenti con quelli già individuati in sede di programmazione e pianificazione regionale e provinciale e che risultino compatibili con quelli previsti dagli strumenti urbanistici, finalizzati a:

- contribuire ad un decongestionamento degli insediamenti dal traffico urbano;
- contribuire a migliorare la qualità dell'ambiente urbano e della vivibilità dell'insediamento (completamento della pista ciclabile del litorale abruzzese);
- iniziative volte all'introduzione di sistemi di trasporto pubblico a basso impatto ecologico (tra gli altri, il servizio di trasporto regionale metropolitano su ferro);
- salvaguardare aree naturalistiche caratterizzate da particolare valenza del locale quadro ambientale e paesaggistico;
- programmare interventi diffusi di riqualificazione dei tessuti urbani degradati, attraverso la realizzazione di nuovi spazi servizi di interesse collettivo;
- incrementare le attività di co-pianificazione tra i comuni volte ad una maggiore condivisione delle problematiche comuni e funzionali ad intraprendere percorsi progettuali condivisi in materia di scelte con implicazioni e ricadute territoriali.