

LOCALIZZAZIONE

AMBITO AMBIENTALE PROVINCIALE

OROGRAFIA

AREE PROTETTE

AMBITO ANTROPICO PROVINCIALE

SISTEMA INSEDIATIVO

INCREMENTO DEMOGRAFICO DAL 2003 AL 2007

CENTRI PRINCIPALI

VINCOLO PAESAGGISTICO DEL 1985

PRG del 1983

LEGENDA

- attrezzature comuni
- zona PEEP
- zona verde pubblico
- zona di espansione C
- Variante prg 2011

Dati Pineto

Altitudine: 4 m s.l.m.
Superficie: 37,74 km²

Abitanti: 14707 (31-12-2010)
Densità: 389,69 ab./km²

Frazioni: Scerne, Borgo Santa Maria, Colle Morino, Croce Ferretti, Mutignano, Torre Cerrano, Torre San Rocco

Anno	Popolazione
1981	10.223
1986	10.223
1991	10.223
1996	10.223
2001	10.223
2006	10.223
2011	14.707

CTR_Pineto scala 1:5000

LEGENDA:

-SISTEMA AMBIENTALE

AMBITO NATURALE

- fiume Vomano
- arenile
- canali artificiali
- fossi
- vegetazione ripariale
- boschi
- filari alberati

AMBITO ANTROPICO

- seminativo
- uliveto
- orti
- verde pubblico
- verde privato
- verde sportivo

-SIST. INFRASTRUTTURALE

- statale 16
- ferrovia
- stazione ferroviaria
- strada provinciale
- viabilità locale
- strade campestri - bianche
- pista ciclo-pedonale
- parcheggi

-SISTEMA INSEDIATIVO

USO DEL SUOLO

- residenziale
 - edificio con 1 piano
 - edificio con 2 piani
 - edificio con >2 piani
- industriale
- commerciale
- artigianale
- residenziale extraurbano
- misto residenziale-commerciale
- ricettivo

SERVIZI

- scuole
- centri ospedalieri
- luoghi di culto
- farmacia

IMPIANTI TECNOLOGICI

- 1 - acquedotto
- 2 - impianto di dragaggio
- 3 - depuratore

fascia industriale fascia agricola fascia urbana fascia turistico-ricettiva

_sezione territoriale

_vista panoramica dell'area di progetto

TIPOLOGIE EDILIZIE PRESENTI SUL TERRITORIO

MISTO RESIDENZIALE-COMMERCIALE
altezza: 6 m

EDIFICIO CON 1 PIANO
altezza: 3 m

EDIFICIO CON 2 PIANI
altezza: 6 m

EDIFICIO CON >2 PIANI
altezza: 9 m

EDIFICIO EXTRAURBANO
altezza: 6 m

PUNTI DI FORZA

Ambientali:

- FILARI ALBERATI:** elemento distintivo delle aree agricole
- MASSE BOSCHIVE:** costituiscono un esempio della vegetazione mediterranea presente nell'area
- VERDE PUBBLICO:** costituiscono aree di aggregazione della frazione di Scerne
- CANALI ARTIFICIALI:** sono una risorsa per la fertilità dell'area agricola garantendo un'irrigazione costante in tutti i periodi dell'anno

Infrastrutturali:

- PISTA CICLABILE:** asse percorso quotidianamente dagli abitanti con un incremento notevole del flusso nel periodo estivo
- STRADE CAMPESTRI:** assieme ai fossi, favoriscono l'orditura e la frammentazione dei campi
- STAZIONE FERROVIARIA:** ciò aumenta l'accessibilità della zona rendendola raggiungibile anche via treno

Insediativi:

- CENTRALITA' CITTADINA:** nonostante la sua posizione arretrata costituisce il fulcro vitale della frazione
- HAPIMAG RESORT (struttura ricettiva):** importante struttura ricettiva, conosciuta a livello internazionale, che accresce la rilevanza turistica del luogo
- VUOTI URBANI:** aree in mezzo al territorio urbano non ancora sfruttate

PUNTI DI DEBOLEZZA

Ambientali:

- FIUME VOMANO:** contraddistinto da un elevato rischio di inondazione soprattutto nei pressi della foce
- INCOLTI:** sono ex-aree agricole che per vari motivi oggi sono vuote e degradate
- INQUINAMENTO:** la presenza di comparti industriali a ridosso di zone agricole genera del rischio d'inquinamento sia dell'aria che del suolo

Infrastrutturali:

- STRADA STATALE 16:** infrastruttura che attraversa longitudinalmente il centro abitato di Scerne. Essa è interessata quotidianamente da traffico pesante che accresce il degrado del manto stradale e la pericolosità
- STRADE CHIUSE:** molte strade nella frazione di Scerne terminano all'improvviso sulla campagna
- INCROCI PERICOLOSI:** sono strade che, dalla frazione, confluiscono sulla statale e non sono regolate da semafori
- PARCHEGGI:** nella zona urbana essi sono carenti causando così la sosta selvaggia lungo le strade

Insediativi:

- MARGINI SFRANGIATI:** a causa di uno sviluppo urbano non controllato
- IMPIANTI TECNOLOGICI:** il loro impatto sul territorio non viene sufficientemente mitigato
- VUOTI URBANI:** aree degradate in mezzo al tessuto urbano



S.S.16: importante rete viaria che però viene fortemente sollecitata dal traffico pesante che l'attraversa ogni giorno



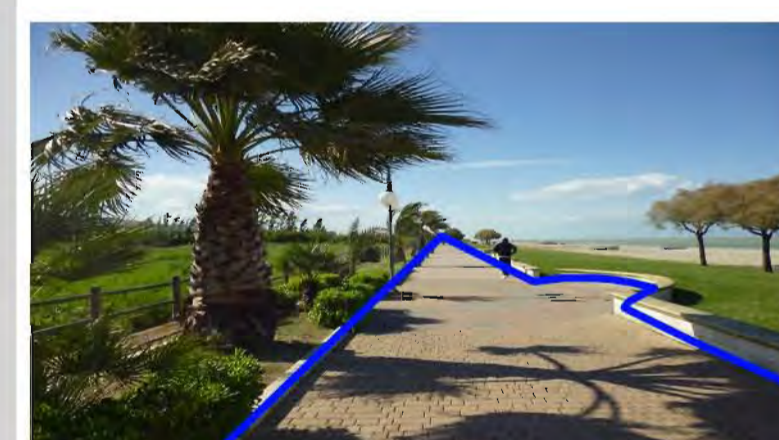
IMPIANTI TECNOLOGICI: sono a diretto contatto con i seminativi e l'area fluviale adiacenti, questo influisce sull'impatto visivo ma anche sul rischio inquinamento



STRADE CHIUSE: sono strade all'interno della frazione di Scerne che s'interrompono sulla zona agricola senza soluzione di continuità



VERDE PUBBLICO: sono risorse fondamentali in mezzo all'area urbana poiché aumentano il grado di salubrità e l'accezione positiva dell'area



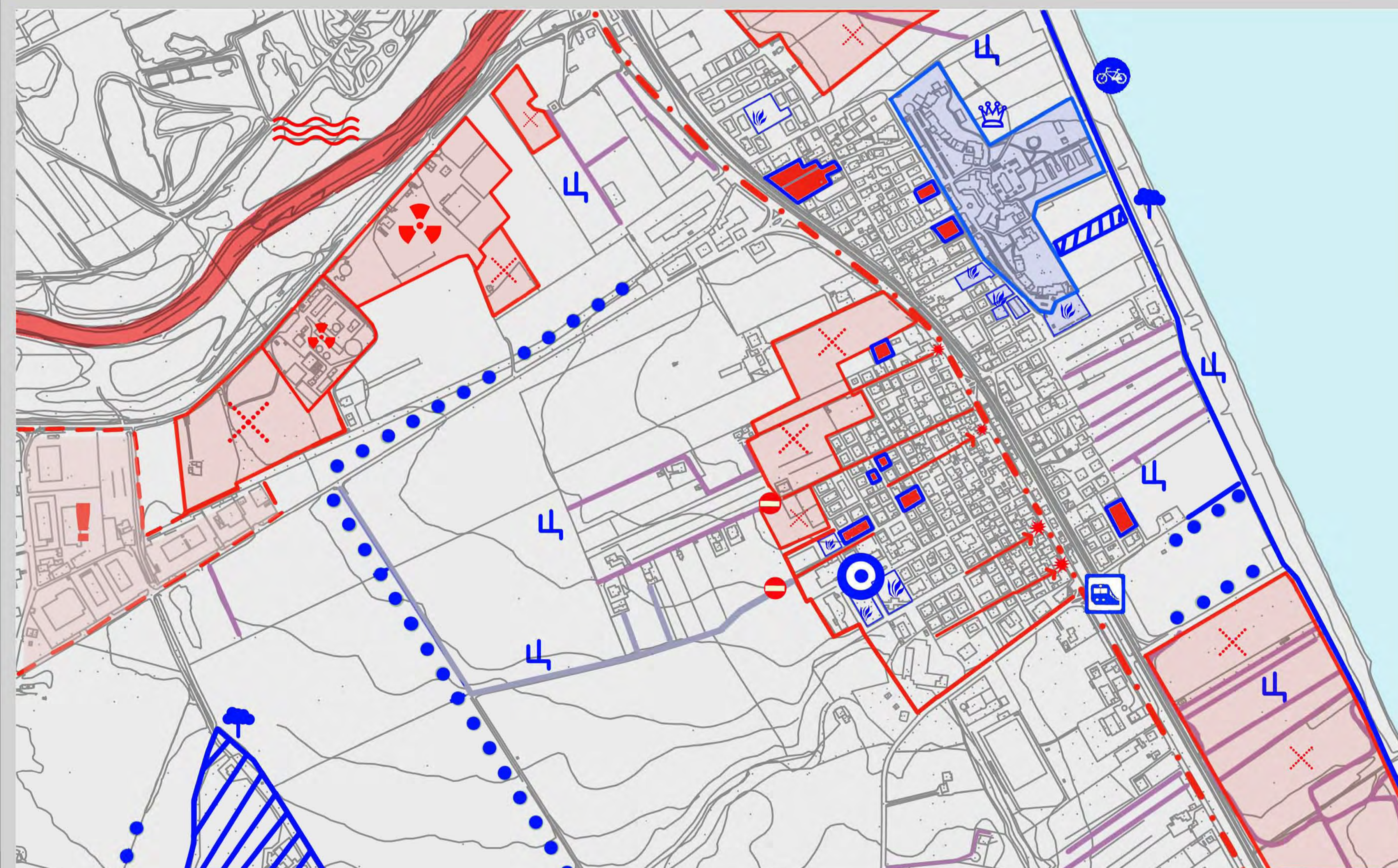
PISTA CICLO-PEDONALE: è un asse molto utilizzato dalla popolazione locale per attività fisica e svago, vista anche la sua estensione per tutta la fascia



VUOTO URBANO: l'edificazione all'interno del tessuto urbano non è stata omogenea lasciando zone inutilizzate che successivamente sono diventate preda di vegetazione spontanea



FILARI ALBERATI: sono alberature localizzate nella zona agricola e contrassegnano la presenza di percorsi campestri



CTR_Pineto Scala 1:5000

STRATEGIA:

Ambientale

- salvaguardia della vegetazione fluviale e dell'area agricola,
- creazione di una cintura verde che delimiti il centro urbano,
- introduzione all'interno del tessuto urbano di nuovi spazi verdi per la collettività,
- riscoperta dell'area agricola attraverso un percorso pedonale che parta dalla città

Infrastrutturale

- connessione delle strade cieche con una nuova viabilità,
- mettere in sicurezza gli incroci sulla statale 16,
- congiunzione della piazza, stazione, lungomare attraverso una viabilità alternativa,
- progettazione di un'infrastruttura che permetta di alleggerire il traffico sulla statale 16

Insediativa

- creazione di zone cuscinetto che abbiano funzione di filtro tra le aree residenziali urbane e le aree agricole, compattando così il margine che risulta attualmente sfrangiato, riqualificazione degli spazi urbani vuoti o malgestiti,
- progettazione di attrezzature sportive all'interno della frazione

Ambientale	Infrastrutturale	Insediativa
<ul style="list-style-type: none"> • salvaguardia della vegetazione fluviale e dell'area agricola, • creazione di una cintura verde che delimiti il centro urbano, • introduzione all'interno del tessuto urbano di nuovi spazi verdi per la collettività, • riscoperta dell'area agricola attraverso un percorso pedonale che parta dalla città 	<ul style="list-style-type: none"> • connessione delle strade cieche con una nuova viabilità, • mettere in sicurezza gli incroci sulla statale 16, • congiunzione della piazza, stazione, lungomare attraverso una viabilità alternativa, • progettazione di un'infrastruttura che permetta di alleggerire il traffico sulla statale 16 	<ul style="list-style-type: none"> • creazione di zone cuscinetto che abbiano funzione di filtro tra le aree residenziali urbane e le aree agricole, compattando così il margine che risulta attualmente sfrangiato, riqualificazione degli spazi urbani vuoti o malgestiti, • progettazione di attrezzature sportive all'interno della frazione

DESCRIZIONE INTERVENTO:

Partendo dall'analisi del territorio e delle sue potenzialità e criticità il progetto che ci si prospetta davanti è quello di riqualificazione e ricompattamento dei margini urbani che risultano attualmente sfrangiati e degradati .
In particolare l'intento è quello di accrescere la centralità dell'area situata nella parte est della frazione di Scerne, a ridosso della zona agricola. La zona descritta comprende già: CHIESA, PARCO PUBBLICO URBANO, CENTRO STUDI, CENTRO OSPEDALIERO e PIAZZA. Il progetto, tenuto conto dalla normativa vigente (PRG 1983 e VARIANTE 2011), prevede un' espansione del tessuto urbano e una cintura verde a confine con l'area agricola.

Di seguito si riporta la lista degli interventi per sistemi:

Sistema Ambientale

- creazione di **orti urbani** nelle zone vuote all'interno del centro abitato per indirizzare i cittadini verso una nuova sostenibilità economica, ambientale e sociale,
- progettazione di una **cintura verde** (come prevede il prg) in modo da mitigare il passaggio dall'edificato alla campagna, inoltre permette di avere una "barriera" che risolva il problema dei margini sfrangiati,
- nella zona prevista dal piano come Attrezzature Comuni si predispongono degli spazi per **attrezzature sportive**,
- creazione di una **greenway** che attraverso l'area agricola (riqualificando un percorso già esistente, arrivi fino alla massa boschiva) ad una azienda agricola di pregio e alla SP 27 (punto di accesso all'area),

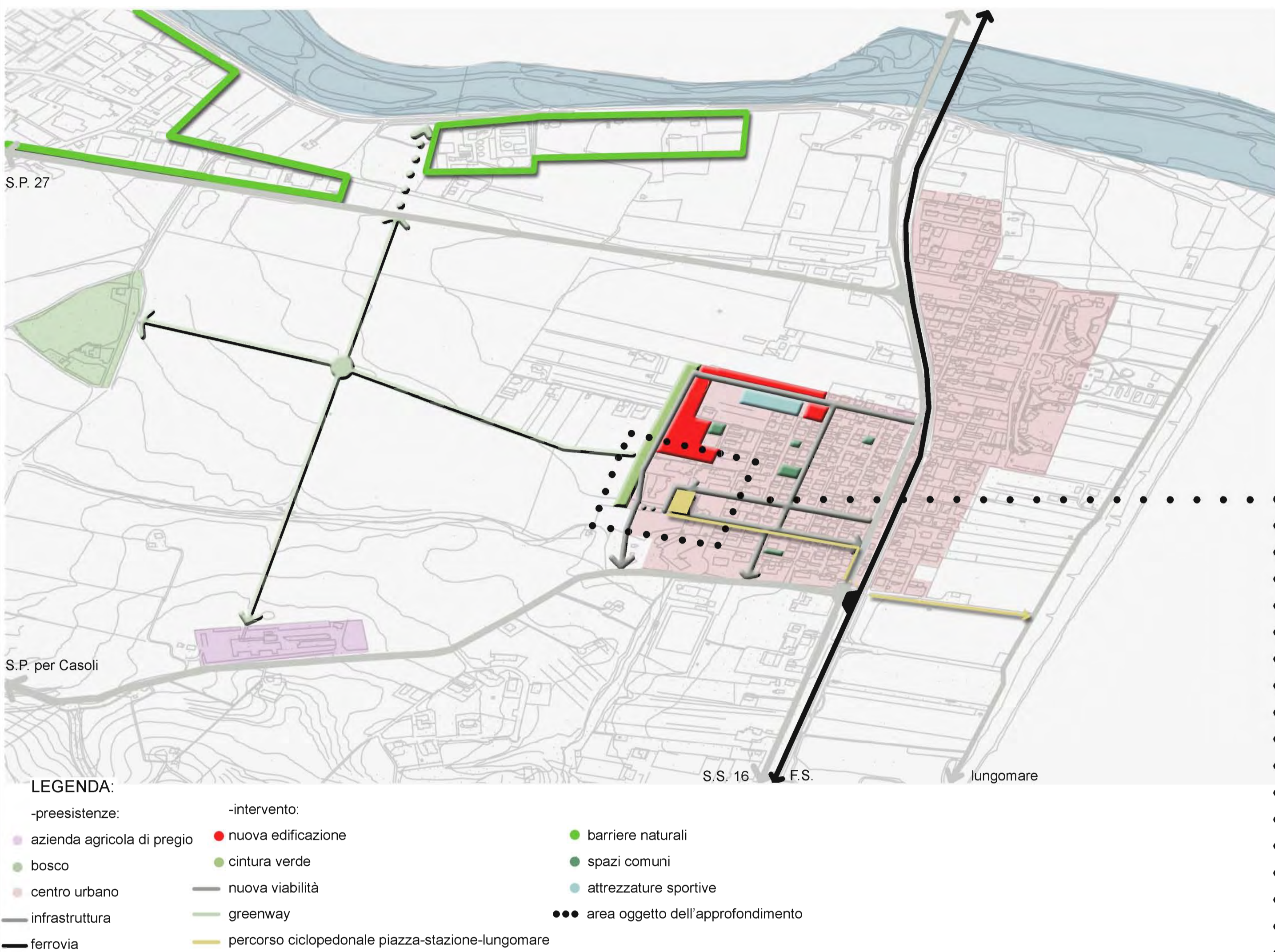
Sistema Infrastrutturale

- creazione di una **nuova infrastruttura** di accesso alla frazione che ha il compito di alleggerire il traffico sulla statale 16 attraverso un percorso che cinga la frazione a est. Altro compito di questa nuova viabilità è quello di creare uno sbocco per le vie cieche che prima si interrompevano sulla zona agricola,
- gerarchizzare gli incroci a ridosso della statale 16 attraverso **elementi semaforici**,
- progettazione di un **percorso pedonale** che dalla piazza arrivi alla pista ciclopedonale del lungomare. Questo è reso possibile grazie ad un allargamento del marciapiede in via Oberdan e rimozione dei parcheggi lungo la strada,
- creazione di nuovi **aree di sosta** all'interno della frazione,

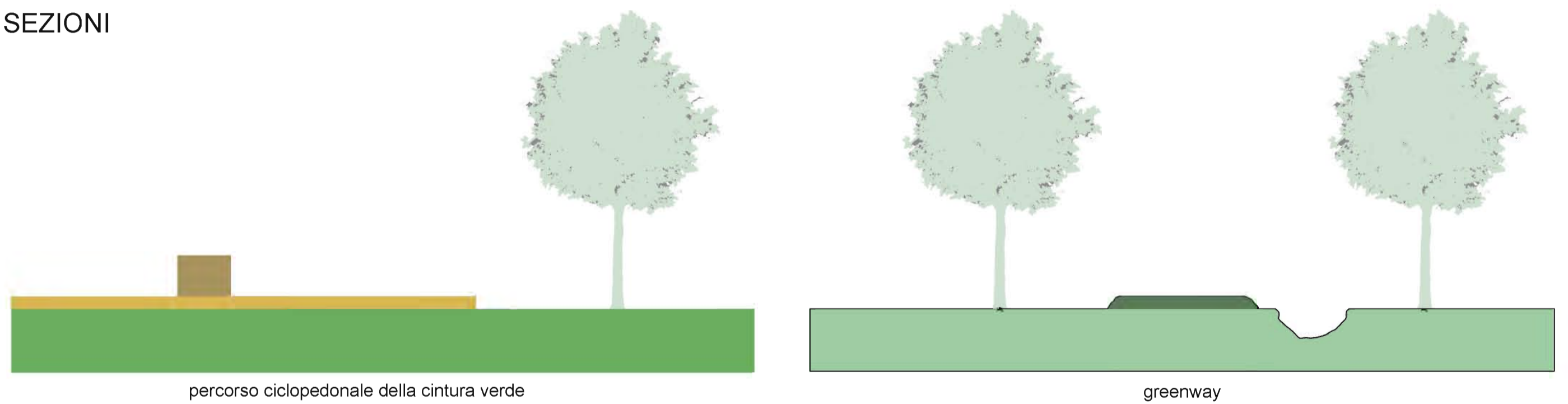
Sistema insediativo

- realizzazione di **edifici per il compattamento del margine** con tipologie edilizie che richiamino quelle esistenti (monofamiliare a 1 livello e bifamiliare a 2 livelli ed altre che invece risultino funzionali per la posizione che andranno ad occupare (misto residenziale commerciale a due livelli con tipologia a corte aperta,
- realizzazione di **edifici che accrescano l'idea di centralità** della piazza come un polo scolastico adiacente il centro studi e strutture per servizi.

MASTERPLAN



SEZIONI



APPROFONDIMENTO: STUDIO SUL VERDE

ORTO URBANO



piccoli lotti in mezzo al tessuto urbano verranno adibiti a orti urbani dove la comunità potrà avere un rapporto diretto tra produttore e consumatore.

ALBERATURE DEL PERCORSO PEDONALE CHE COLLEGA LA PIAZZA ALLA PISTA CICLOPEDONALE COSTIERA



-nome: *Pinus Pinaster* (Pino marittimo)
-tipologia: sempre verde autoctona del posto,
-altezza: dai 20 ai 30 m

CINTURA VERDE A EST DELLA FRAZIONE



per la cintura verde si prevede un percorso ciclopedonale con aree di sosta laterali e vegetazione arbustiva che permetta la visuale del paesaggio

GREENWAY ATTRAVERSO L'AREA AGRICOLA CHE COLLEGA LA CINTURA VERDE URBANA ALLA MASSA BOSCHIVA



si prevede un percorso di larghezza di m 2, poco impattante attraverso una pavimentazione naturale e delle alberature basse come delimitazione del sentiero

APPROFONDIMENTO PROGETTUALE



Scala 1:1000

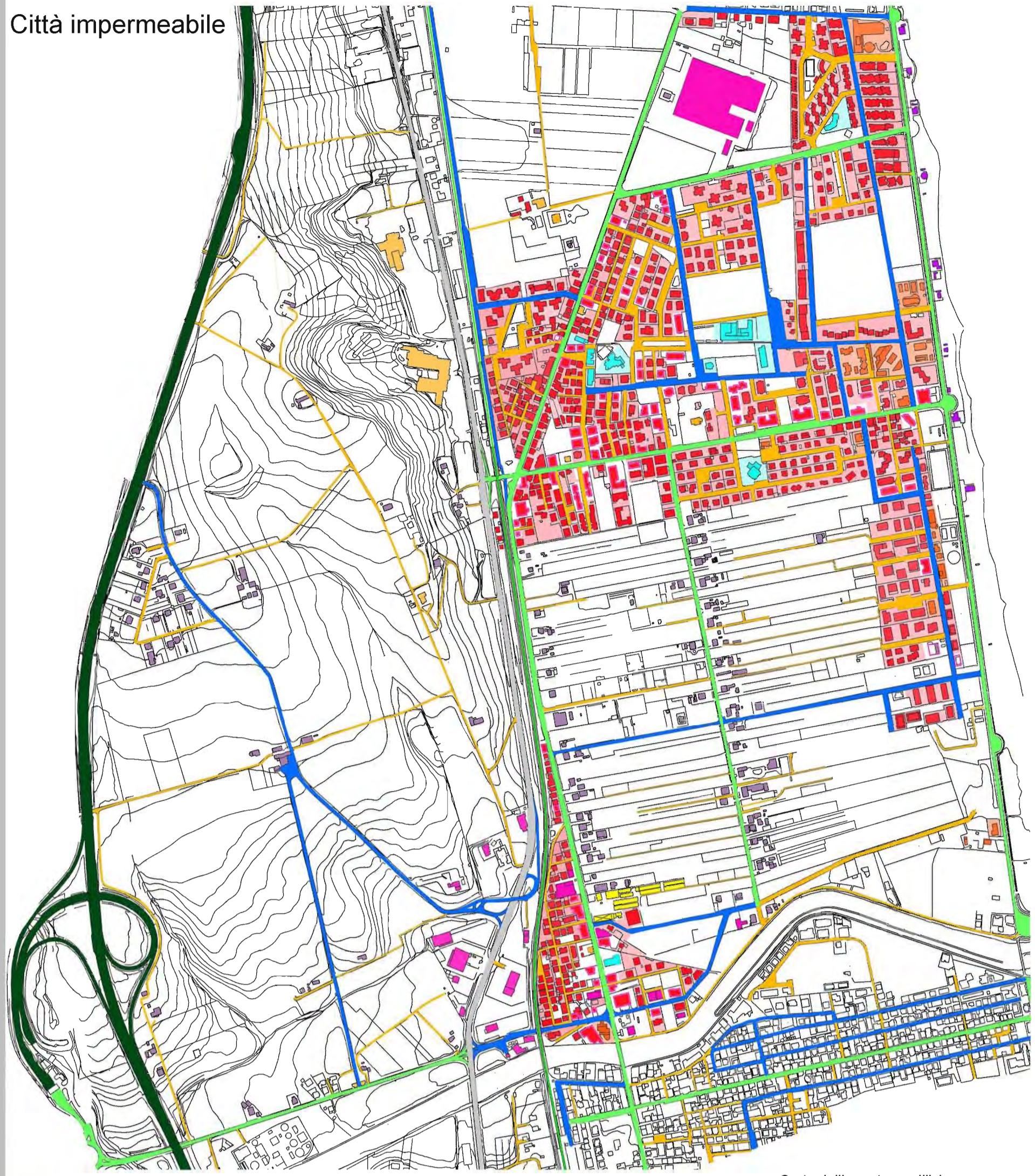
FOTOINSERIMENTI DELLO STATO DI PROGETTO DI ALCUNI INTERVENTI:



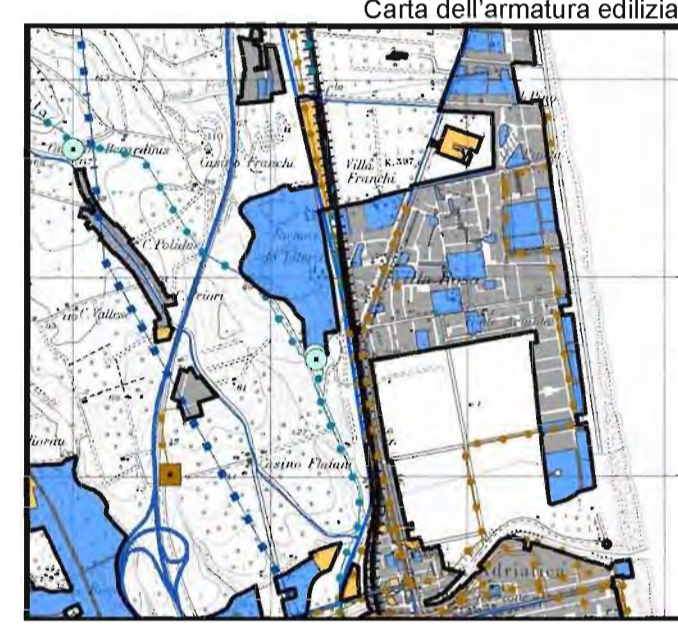
INQUADRAMENTO



Città impermeabile

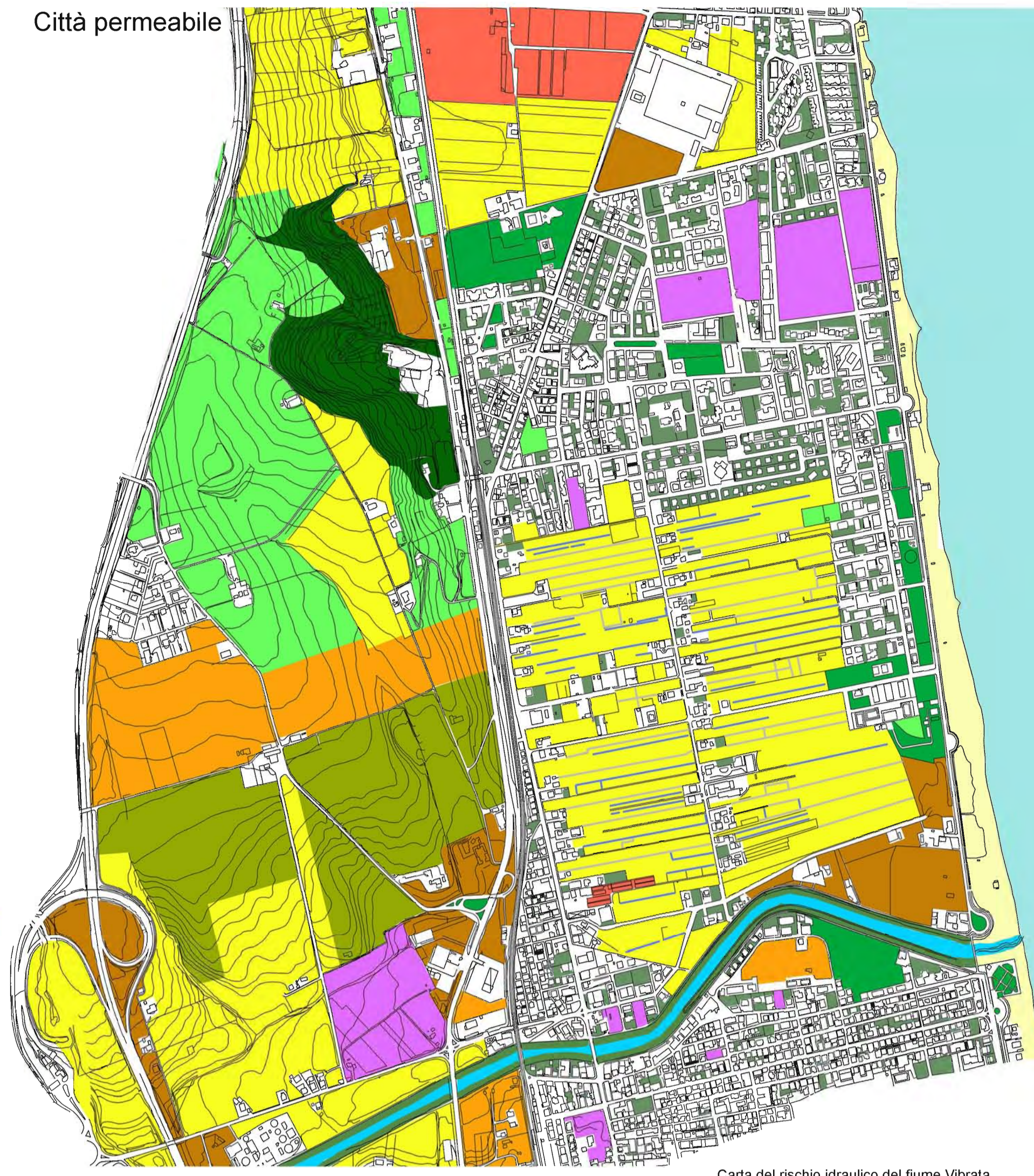


- LEGENDA**
- | | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| INFRASTRUTTURE | ● servizi |
| ferrovia | ● ricettivo |
| autostrada | ● commerciale |
| statale | ● misto residenziale - commerciale |
| viabilità principale locale | ● impianti |
| viabilità secondaria locale | ● edifici abbandonati |
| viabilità di quartiere | ● EMERGENZA |
| DESTINAZIONE D'USO | ● edificio storico |
| ● residenziale | |
| ● agricola | |



TAVOLE DI ANALISI

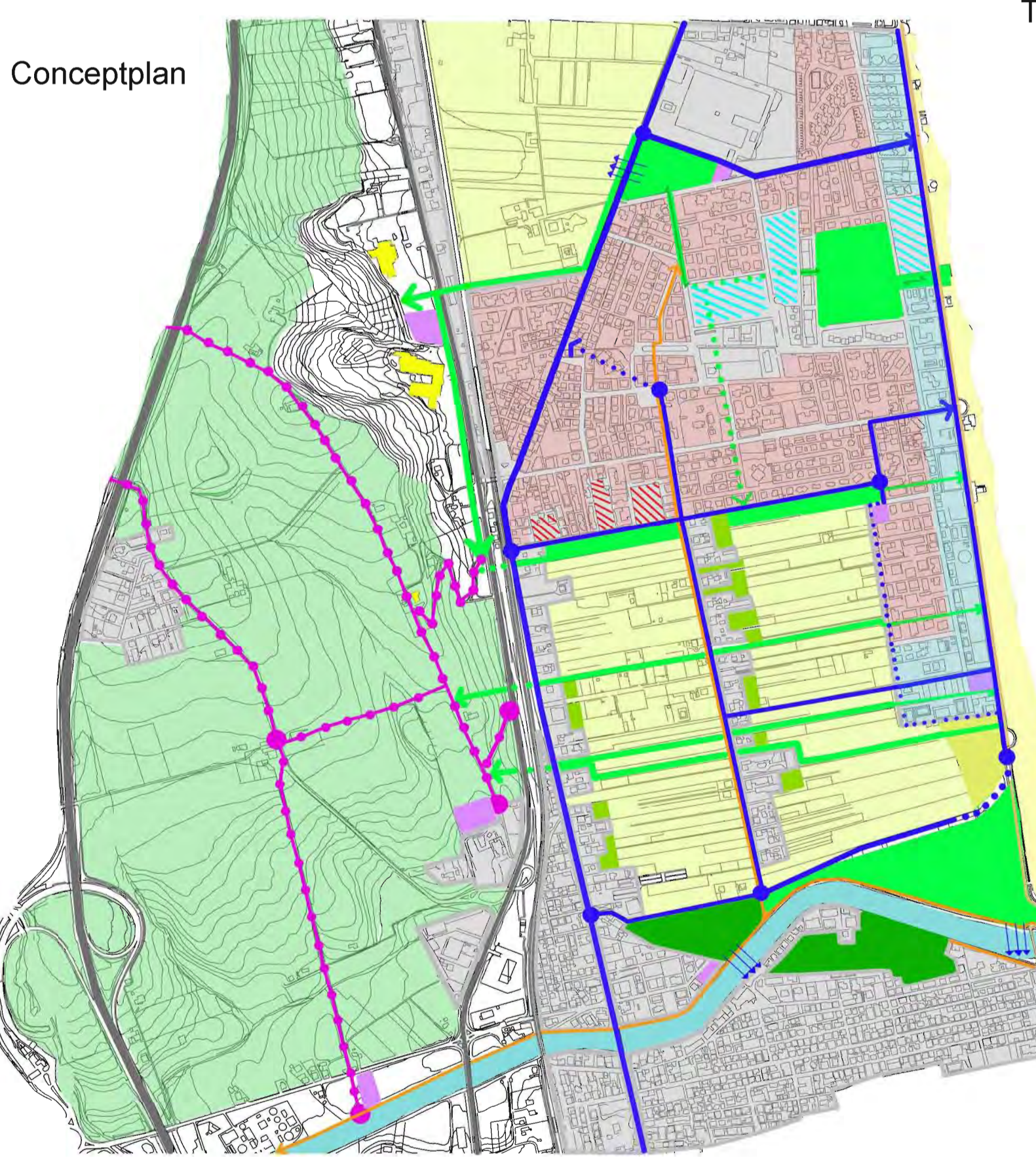
Città permeabile



- LEGENDA:**
- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| SISTEMA MORFOLOGICO | VERDE NATURALE |
| flume | ● boschi |
| mare | ● verde ripariale |
| arenile | ● prati |
| fossi | VERDE AGRICOLO |
| strade campestri | ● seminativi |
| VERDE URBANO | ● oliveti |
| ● verde pubblico | ● vigneti |
| ● verde privato | ● incolti |
| ● aree di trasformazione | ● serre/vivai |



Conceptplan



TAVOLE DI PROGETTO

Masterplan

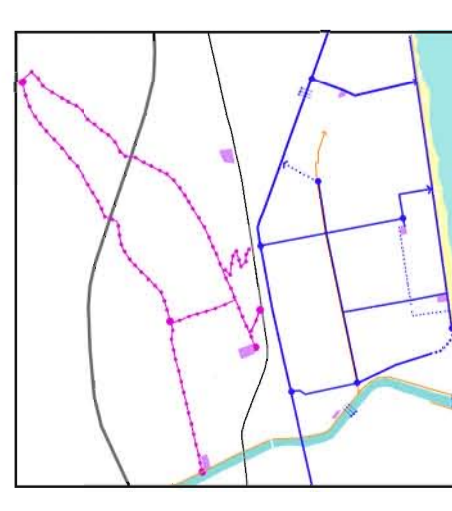


- LEGENDA:**
- | |
|----------------------------|
| INFRASTRUTTURE |
| parcheggi scambiatori |
| nuova viabilità |
| attraversamenti fluviali |
| pista ciclabile |
| percorsi pedonali |
| SISTEMA AMBIENTALE |
| zone filtro / orto |
| verde attrezzato |
| verde naturale |
| greenway |
| alberature |
| SISTEMA INSEDIATIVO |
| piazza |
| residenze |
| strutture turistiche |
| casolari riqualificati |

Sistema ambientale



Sistema infrastrutturale



Sistema insediativo



- LEGENDA:**
- | | | |
|----------------------------|---------------------------------|--|
| ● aree verdi attrezzate | ● scambiatori / parcheggi | spazi per la riorganizzazione della città: |
| ● aree verdi naturali | ● strade di crinale | ● -destinazione turistica |
| ● nuovi collegamenti verdi | ● viabilità potenziata | ● -destinazione residenziale |
| ● green-way | ● nuova viabilità da realizzare | ● -tessuto costruito |
| ● zone filtro / orti | ● pista ciclo-pedonale | |
| | ● attraversamenti | |

Inquadramento Territoriale

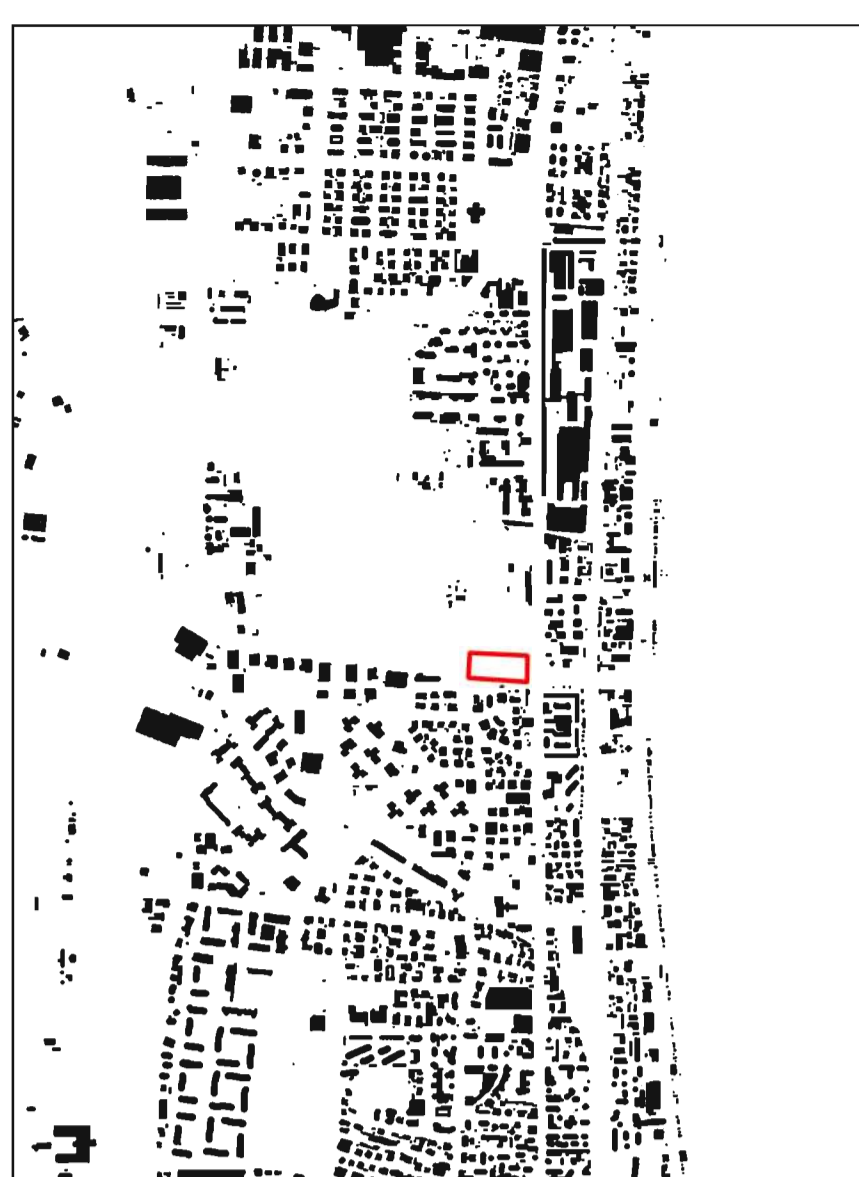


SENI
GALLIA
-
AN

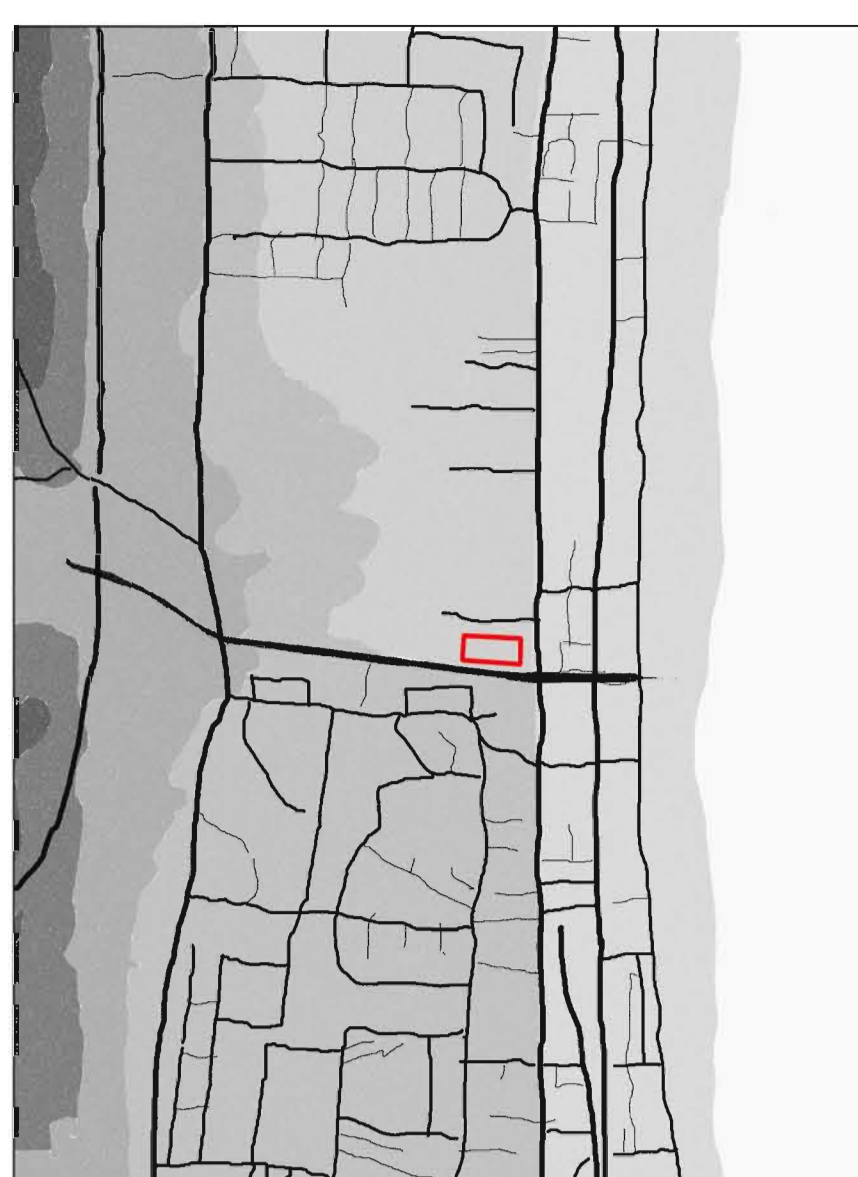
Area oggetto dell'intervento

Analisi Urbane

MORFOLOGIA
URBANA

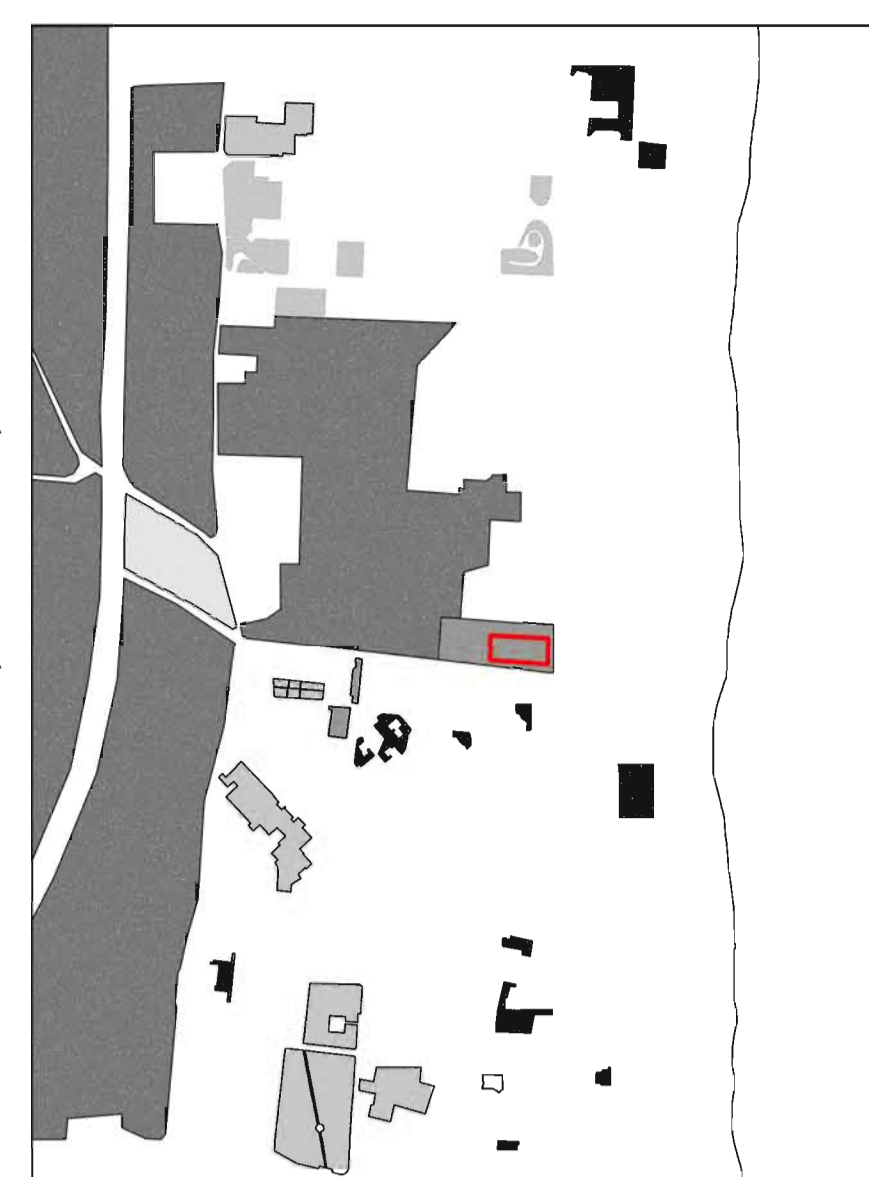


OROGRAFIA
+
PERCORSI



>30mt 0mt

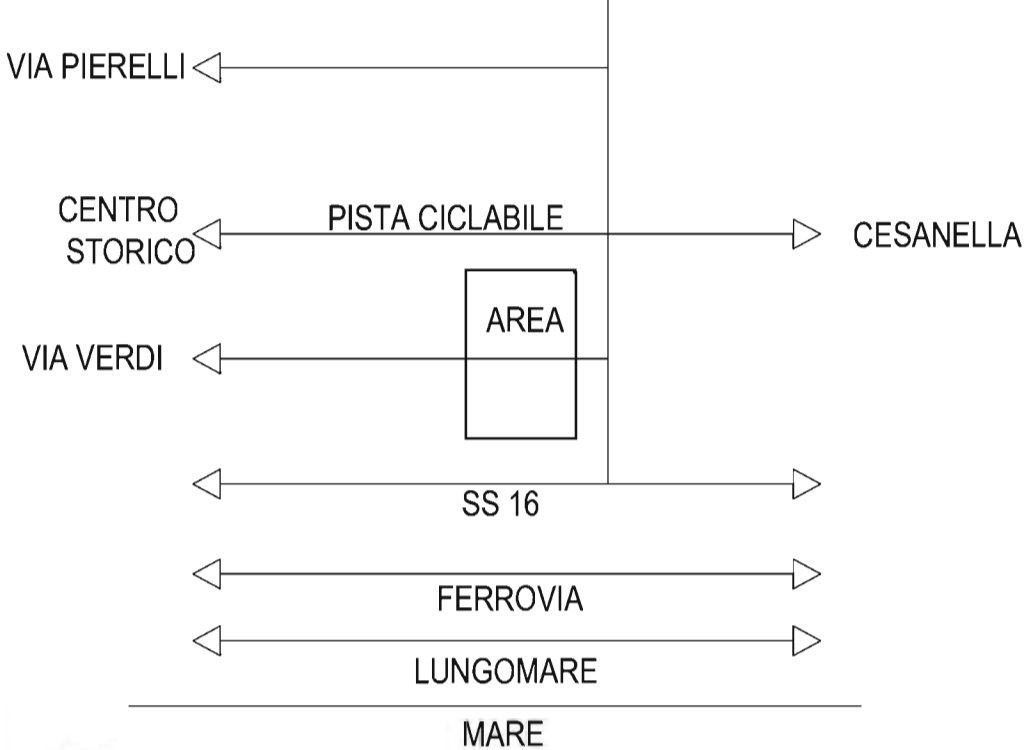
SPAZI
APERTI



● zona agricola ● slarghi ● verde pubblico ● verde privato ● parcheggi

STRADA DI MEZZO

N



Schema livelli - destinazione d'uso

LIVELLO SUPERIORE QUOTA +2.00

LIVELLO ZERO

FOSSI QUOTA -1.50

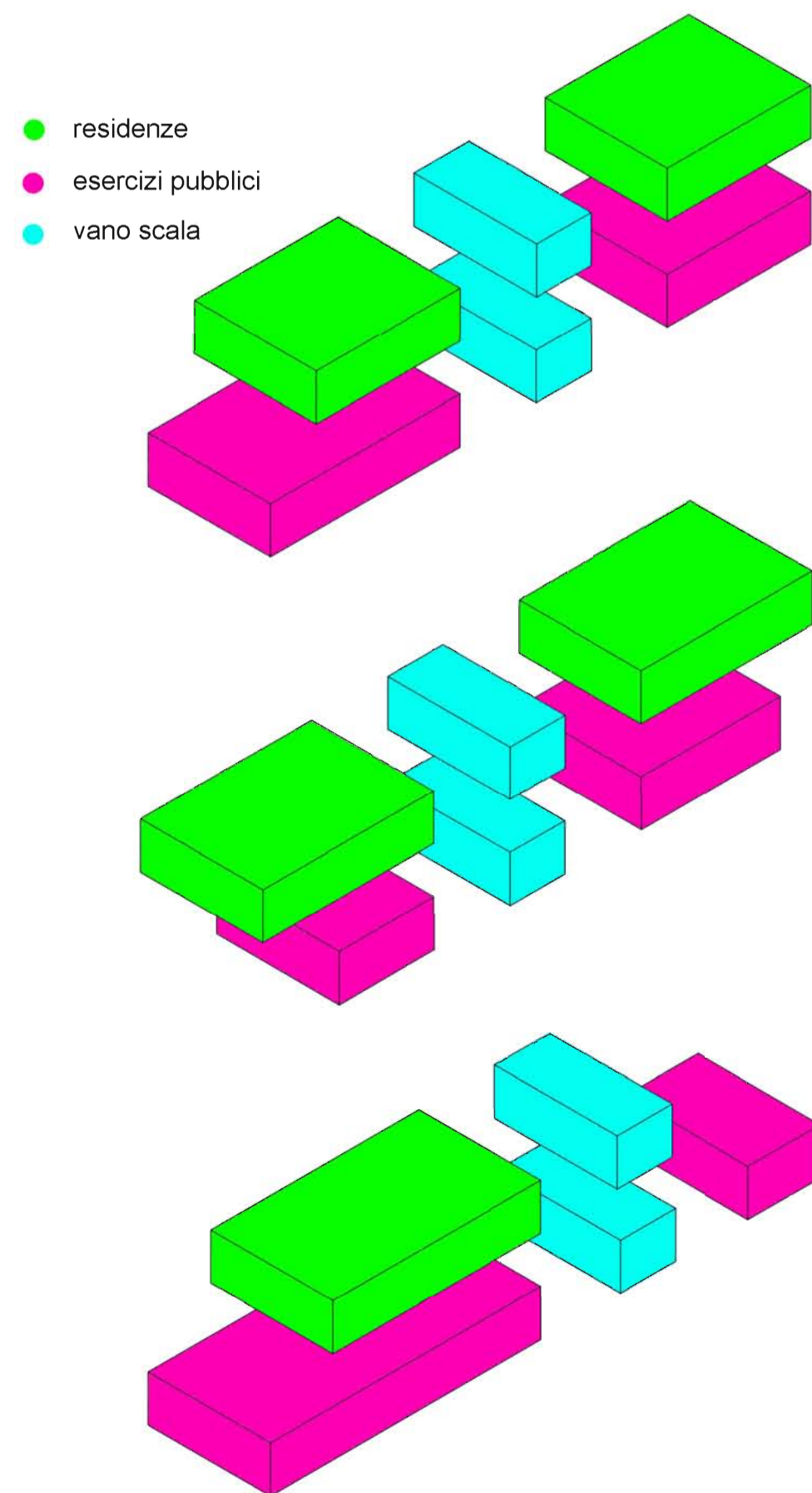
ABITAZIONI

PARCO URBANO

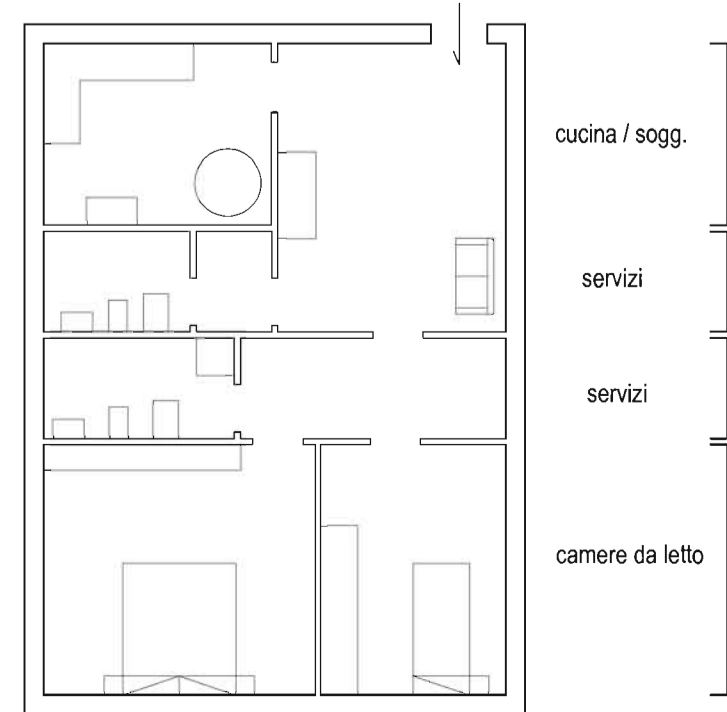
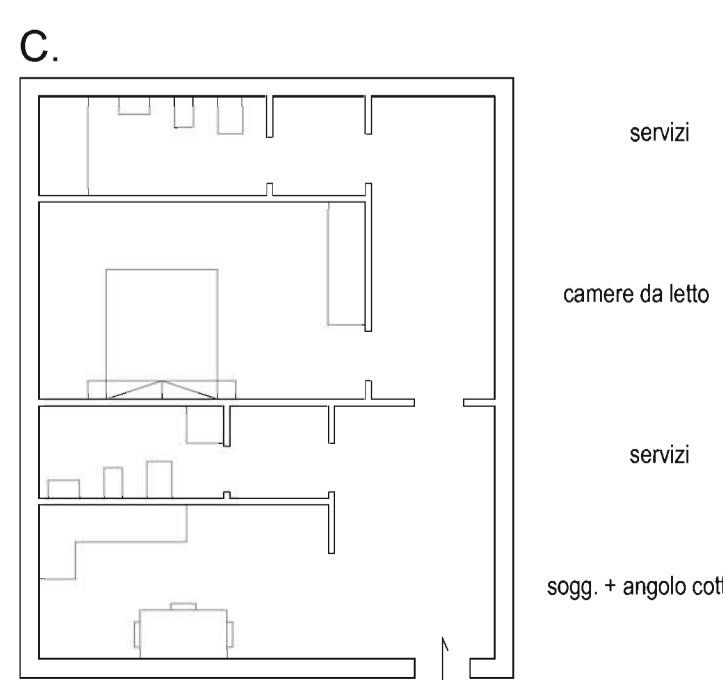
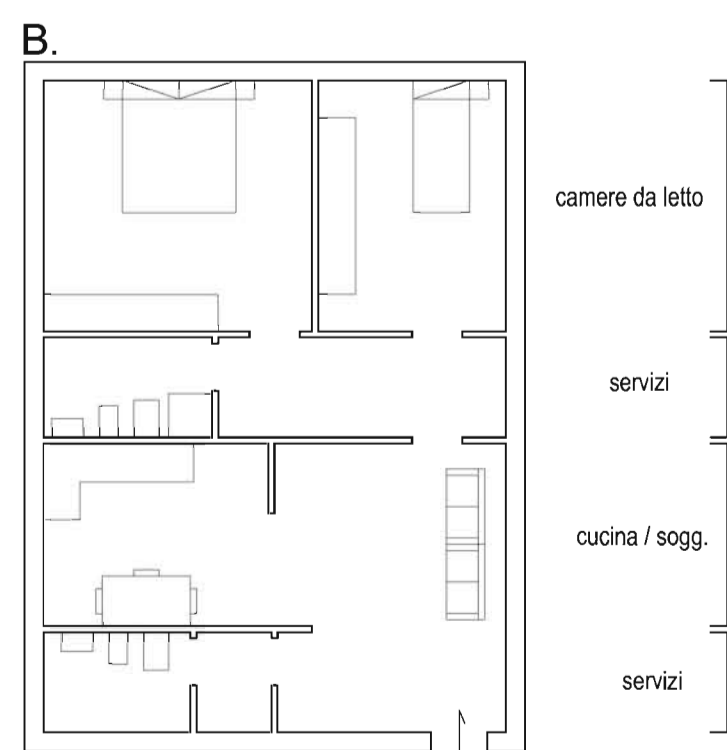
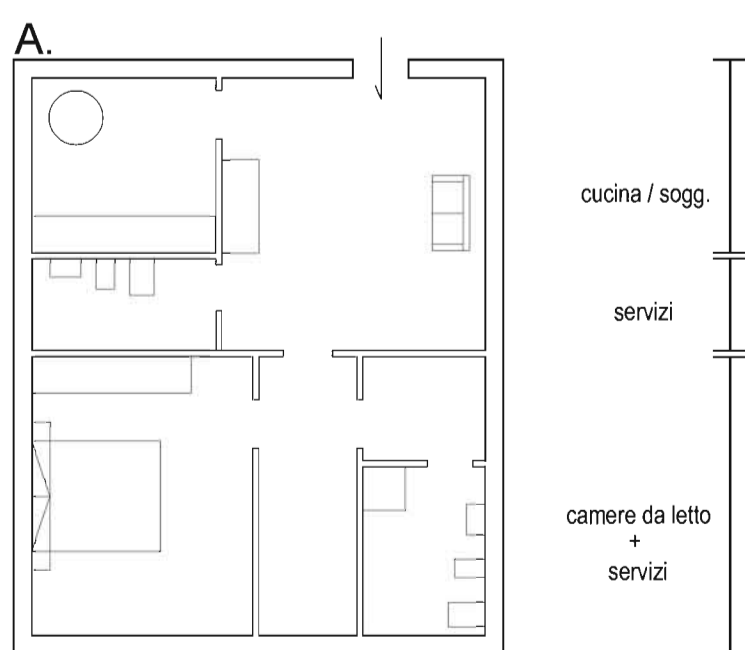
CORSI D'ACQUA



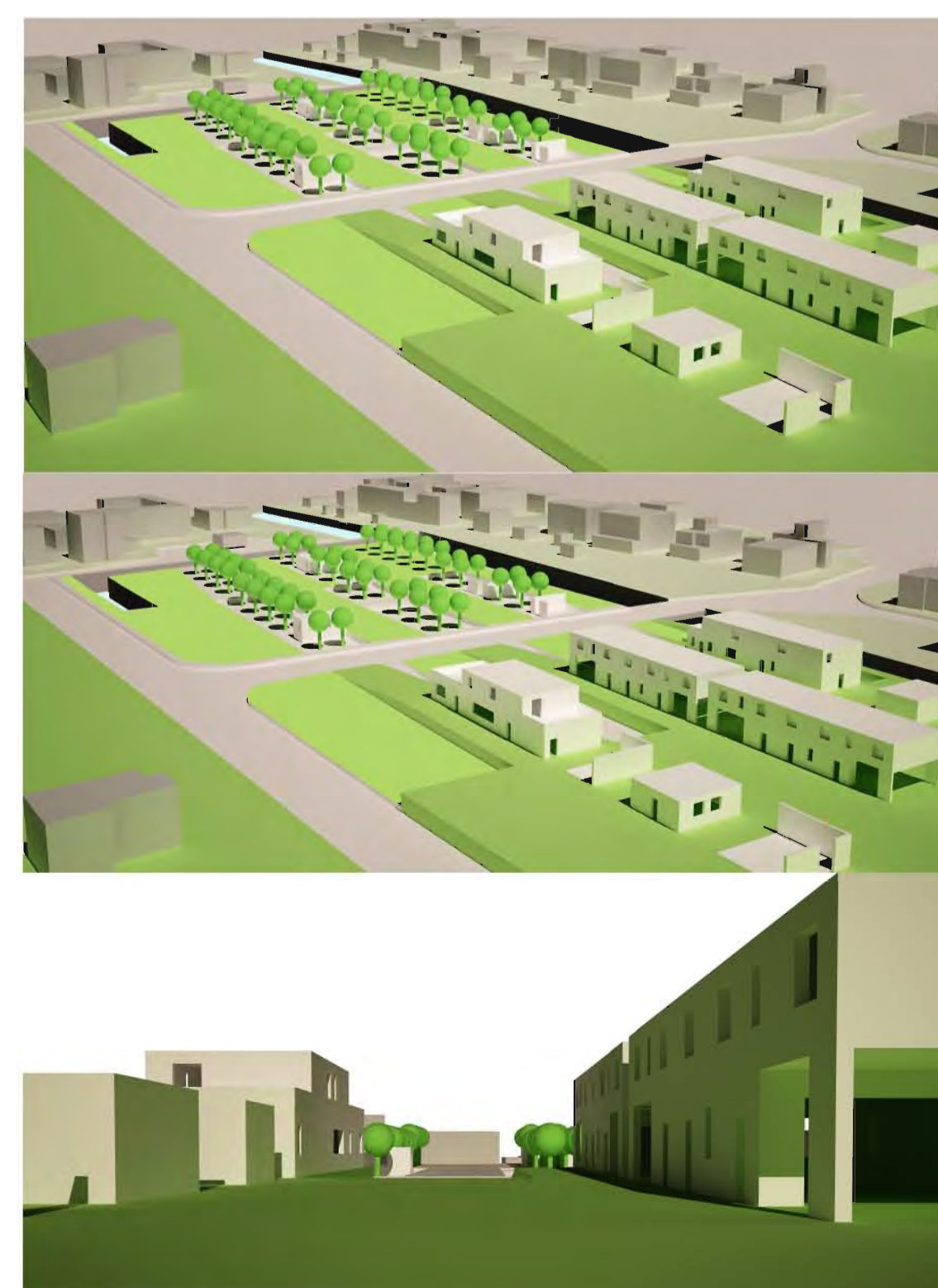
Masterplan scala 1:500



Schemi aggregazioni residenze



Tipologie residenziali



REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA CENTRALITA' A SCERNE DI PINETO



Il presente lavoro di tesi, intitolato “Realizzazione di una nuova centralità a Scerne di Pineto (TE)”, si pone un duplice obiettivo: dare un’ identità alla Frazione di Scerne e creare nuovi spazi e servizi a vantaggio della comunità, attualmente presenti unicamente nella fascia litoranea.

Il Comune di Pineto, nel quale si colloca la Frazione di Scerne, è sito nella zona sud della Provincia di Teramo, sul settore costiero. Occupa una superficie di 37,74 Km^q e ospita una popolazione di circa 15.000 abitanti, con una densità abitativa di 389,69 abitanti/Km². Oltre ad essere un centro turistico estivo di pregio, grazie alla posizione strategica, all’interno dei suoi confini si estende un’area marina protetta di valenza internazionale, quale la “Torre del Cerrano”. In questo contesto, Scerne si colloca come secondo centro più grande, sia per densità di popolazione che per estensione. Presenta la caratteristica tipica della “città Adriatica”: è tagliata con andamento longitudinale, nord-sud, dalla ferrovia e dalla Strada Statale n. 16 e, di conseguenza, lo sviluppo urbano è stato fortemente influenzato da tale direttrice. Si tratta inoltre di un’area prettamente agricola, con prevalenza di coltivazioni di tipo estensivo. Tuttavia, si segnala la presenza di un’importante area industriale a ridosso del fiume Vomano, il quale costituisce un confine naturale con il vicino Comune di Roseto.

Fino ad ora, si è assistito ad uno sviluppo urbano ben poco omogeneo. La maggior parte dei servizi e delle attività commerciali si è infatti concentrata nella fascia costiera a scapito della zona situata a monte delle infrastrutture. Quest'ultima, presenta un margine "sfrangiato" che denota un'espansione disorganizzata, senza un'evidente pianificazione da parte degli Enti territoriali alla base.

Una volta individuato il campo d'azione, l'intervento si è sviluppato attraverso le seguenti fasi:

- capire la zona, tramite un'accurata analisi del sistema ambientale, infrastrutturale e insediativo;
- individuazione dei punti di forza e di debolezza, con la predisposizione di un *leitmotiv* da osservare nell'arco di tutta l'elaborazione;
- redazione di un *masterplan* e di un approfondimento progettuale dell'idea ritenuta più idonea.

Per quanto concerne l'analisi SWOT¹, tra i punti di forza individuati si annoverano il verde pubblico, inteso come strumento di aggregazione, la stazione ferroviaria, che agevola l'accessibilità alla zona, ed i vuoti urbani. Questi ultimi, costituiscono una minaccia-opportunità, in quanto sono aree degradate all'interno del tessuto urbano da sfruttare per l'edificazione, senza andare ad incrementare ulteriormente la disgregazione. Sotto l'aspetto insediativo, si è osservata l'esistenza di una "centralità parziale": si trova infatti in posizione marginale, al confine dell'abitato con l'area agricola, con ridotte funzioni a disposizione (centro ospedaliero privato, centro studi e chiesa entrambi di recentissima costruzione). Tra i punti di debolezza invece citiamo la Strada Statale n. 16 che attraversa l'abitato, sovraccaricando il sistema infrastrutturale inizialmente concepito per un carico di traffico minore; la viabilità interna, caratterizzata

¹ Strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (*Strengths*), debolezza (*Weaknesses*), le opportunità (*Opportunities*) e le minacce (*Threats*) di un progetto.

da numerose strade senza uscita, che si interrompono inesorabilmente in spazi agricoli; i margini sfrangiati, sopra citati.

Alla luce di tali considerazioni, si è scelto di intervenire su molteplici fronti ma, con il fine comune, di migliorare la vivibilità della Frazione di Scerne.

In primo luogo si è andati ad attenuare gli effetti negativi del comparto industriale, sia a livello visivo che ambientale, attraverso la predisposizione di barriere verdi costituite da filari alberati d'alto fusto.

Altro obiettivo è stato quello di intervenire sulla viabilità ed in particolare sulla messa in sicurezza degli incroci in prossimità della Strada Statale, inserendo ulteriori elementi semaforici. Sempre in ambito viario, l'idea di creare una nuova strada che cinga la Frazione, alleggerendo il traffico sulla Statale e migliorando contestualmente l'accessibilità alla Frazione nella sua totalità (in precedenza ciò non era permesso a causa della "linearità" tipica della Strada Statale). Ciò tornerà utile anche per la creazione della "nuova centralità" oggetto dell'approfondimento.

Per il recupero delle aree degradate, site all'interno del tessuto cittadino, è prevista l'applicazione del modello eco-sostenibile dell' "orto urbano": ogni abitante della zona andrà a coltivare e gestire una porzione di terreno per il proprio fabbisogno. Si tratta di una pratica che realizza molteplici obiettivi, in particolare, per quanto ci riguarda, quello di ridurre i costi di manutenzione dei vuoti urbani per l'Amministrazione Territoriale e per i cittadini stessi, che vanno ad azzerare la catena produttore-consumatore.

Dalla normativa urbanistica vigente, ovvero il P.R.G. del 1983 e la sua variante del 2011, è stata tratta l'idea di creare una cintura verde a confine con l'area agricola, con una duplice funzione: separare, senza dividere, la città dalla campagna, risolvendo quindi il problema dei margini sfrangiati e dell'edificazione "selvaggia". In aiuto a ciò, sono state identificate delle aree di costruzione residenziale e delle tipologie abitative specifiche, che vadano a riempire le sfrangiature. La cintura verde, potrà essere inoltre

incastonata nel territorio tramite una *greenway*² che la colleghi all'area boschiva, ad un'importata azienda vinicola locale ed al fiume Vomano. La stessa normativa, prevedeva anche una zona dedicata alla creazione di attrezzature sportive. Pertanto, su questa direttrice, si predisporrà la realizzazione di un centro sportivo a vantaggio della cittadinanza.

Tra tutte, l'idea ritenuta più idonea, realizzabile ed urgente per l'area oggetto di studio è quella di accrescere l'identità della Piazza cittadina. L'intento sarà perseguito tramite la predisposizione di nuove funzioni e nuovi accessi. Si andrà infatti ad implementare lo status attuale dei servizi con un polo scolastico, adiacente al centro studi, con il decentramento dei servizi comunali, attualmente presenti solo nel capoluogo, e l'inserimento di esercizi commerciali. In particolare, la tipologia edilizia prevista sarà di tipo "a corte", per consentire anche lo sfruttamento di uno spazio semi pubblico antistante le strutture. Per quanto concerne l'accessibilità, la nuova strada e la *greenway*, dirotteranno una nuova linfa nella zona, sia a livello veicolare che turistico. Dalla Piazza, inoltre, partirà un ulteriore percorso ciclo-pedonale che conetterà la stessa alla stazione, sfociando poi sul lungomare. Ciò sarà reso possibile dal senso unico di marcia e dall'eliminazione dei parcheggi su entrambi i lati di Via Oberdan, a favore della realizzazione di zone di sosta per i residenti.

Con questo tipo di intervento, assolutamente realistico e realizzabile valutando l'impatto economico ed ambientale, sarà possibile rivalorizzare la Frazione nella sua parte a monte, notoriamente più penalizzata, a vantaggio anche della zona costiera già turisticamente ed economicamente avviata.

Colgo l'occasione per ringraziare le Amministrazioni Comunali di Atri e Pineto, per la disponibilità nel mettermi a disposizione il materiale cartografico necessario .

² Letteralmente "strada verde". Non identifica semplicemente una pista ciclo-pedonale ma l'origine di un tipo di turismo particolare: verde, lento, sostenibile, con la possibilità di valorizzare dei contenuti caratteristici locali, ravvisabili lungo il percorso, altrimenti dimenticati.