

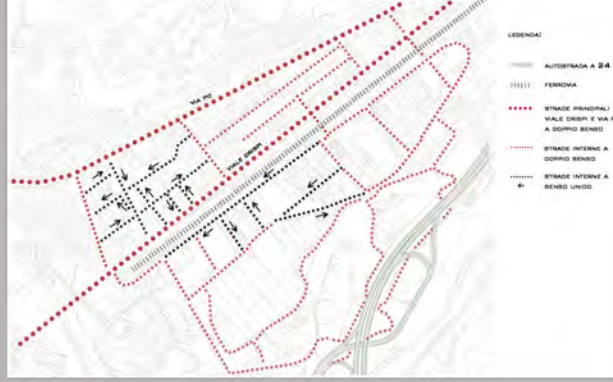
INFRASTRUTTURE A LIVELLO TERRITORIALE



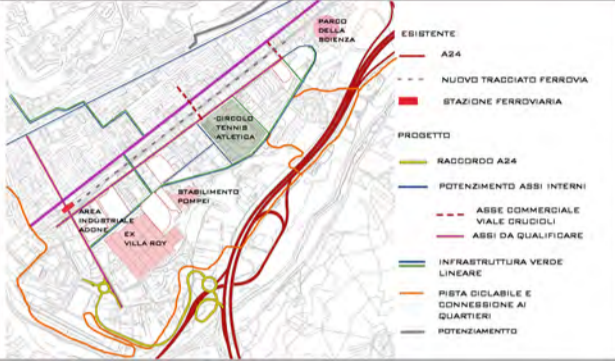
CONNESSIONE E ISOLAMENTO



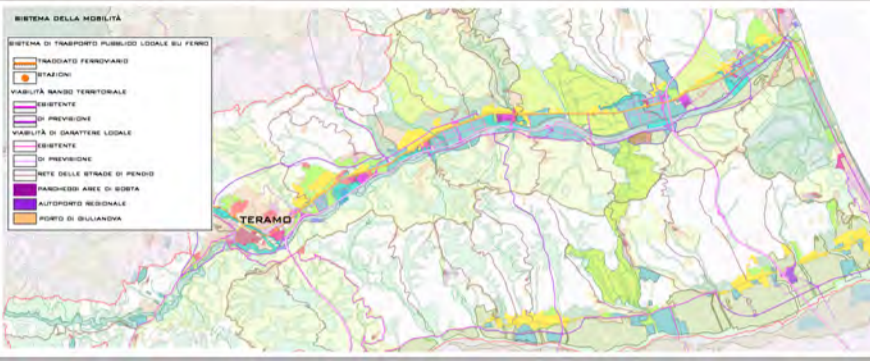
SCHEMA PERCORRENZA ALL'INTERNO DEI QUARTIERI PERIFERICI



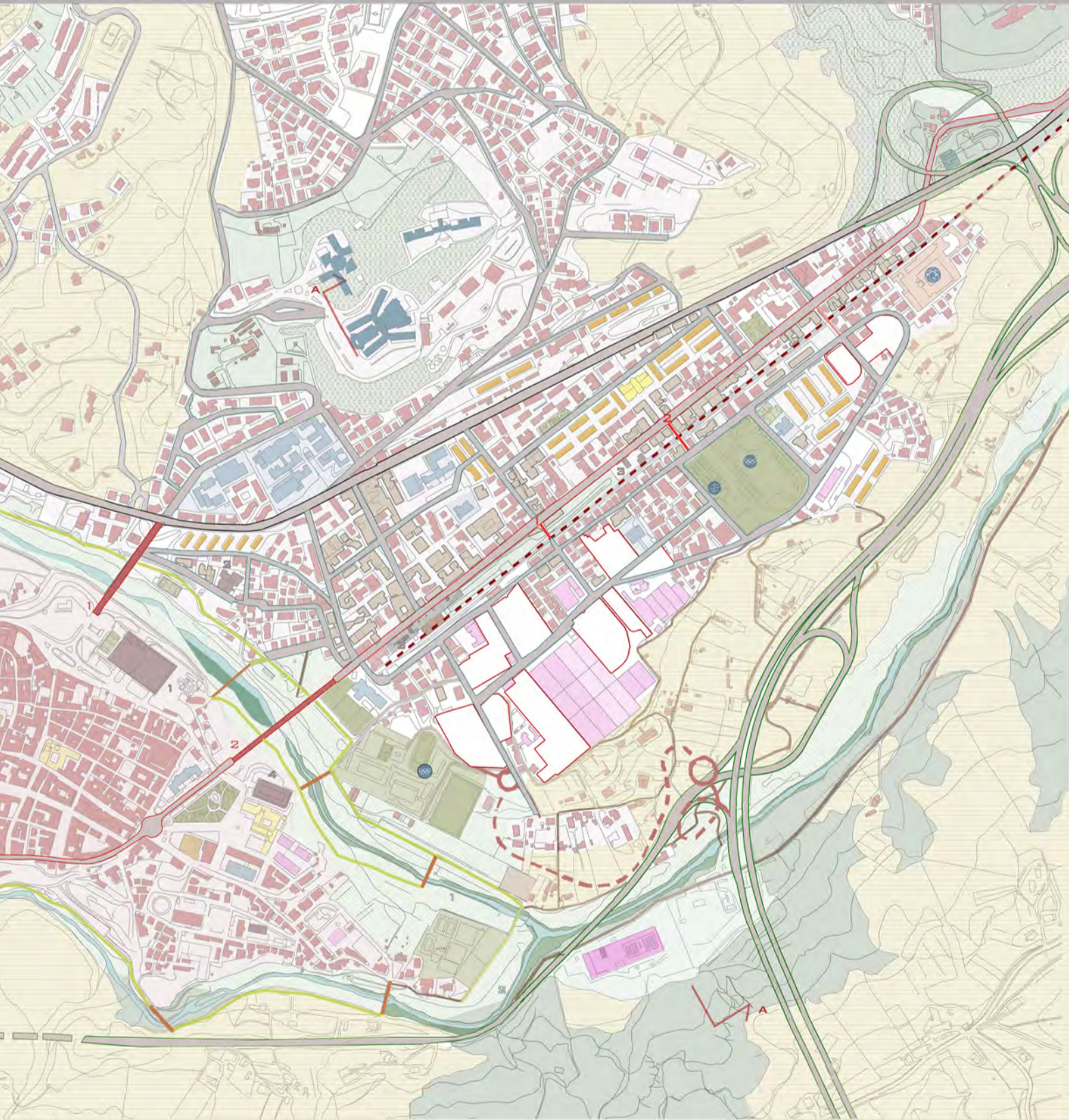
SCHEMA SULLA MOBILITÀ SECONDO IL PIANO STRATEGICO TERAMO 2020



PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE: PIANO D'AREA DELLA MEDIA E BASSA VALLE DEL TORDINO



INQUADRAMENTO TERRITORIALE SCALA: 1:5000



SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- RETE INFRASTRUTTURALE TERRITORIALE ESISTENTE**
 - AUTOSTRADA A 24
 - FERROVIA TERAMO GIULIANOVA
- RETE INFRASTRUTTURALE TERRITORIALE DI PREVISIONE**
 - SVINCOLO AUTOSTRADA A24
- RETE INFRASTRUTTURALE URBANA**
 - STRADA STATALE 80 VIA PO
 - VIALE CRISPI
 - PONTI
 - 1 PONTE SAN FRANCESCO
 - 2 PONTE SAN FERDINANDO
 - PISTA CICLABILE
- RETE INFRASTRUTTURALE DI QUARTIERE**
 - VIABILITÀ SECONDARIA
 - STRADE CARRABILI CHE PERMETTONO L'ACCESSO AL FIUME
 - PONTI IN LEGNO
 - SOTTOPASSI
 - 1 SOTTOPASSO IN VIA ROMA
 - 2 SOTTOPASSO IN VIA INTERAMNIA
 - PASSAGGIO A LIVELLO
- SISTEMA AMBIENTALE**
 - PARCO FLUVIALE DEL VEZZOLA E DEL TORDINO
 - TORRENTI
 - 1 TORRENTE VEZZOLA
 - 2 TORRENTE TORDINO
 - VERDE AGRICOLO
 - NUCLEI SPORTIVI, I PIÙ IMPORTANTI SONO:
 - 1 - CIRCOLO TENNIS E CAMPO DI ATLETICA
 - 2 - CAMPO SPORTIVO ACQUAVIVA
 - VERDE RIPARIALE
 - VERDE BOSCHIVO
 - VUOTI URBANI
 - VERDE INCOLTO
 - VERDE PUBBLICO
- SISTEMA INSEDIATIVO**
 - EDIFICI RESIDENZIALI
 - EDIFICI MISTI
 - RESIDENZIALI
 - COMMERCIALI
 - EDIFICI SCOLASTICI
 - EDIFICI INDUSTRIALI DISMESSI
 - EDIFICI INDUSTRIALI RIQUALIFICATI E ADIBITI AD ATTIVITÀ COMMERCIALI
 - EDIFICI PER LA CULTURA
 - EDILIZIA POPOLARE
 - SERVIZI PUBBLICI
 - 1 PARCHEGGIO COPERTO
 - 2 CINEMA
 - 3 DISTRIBUTORI BENZINA
 - 4 TRIBUNALE
 - EDIFICI DI CULTO
 - SITI ARCHEOLOGICI
 - STAZIONE FERROVIARIA
 - EDIFICI SANITARI



SISTEMA INFRASTRUTTURALE



SISTEMA AMBIENTALE



SISTEMA INSEDIATIVO



VIALE CRISPI

VIA PO

SOTTOPASSO "VIA INTERAMNIA"

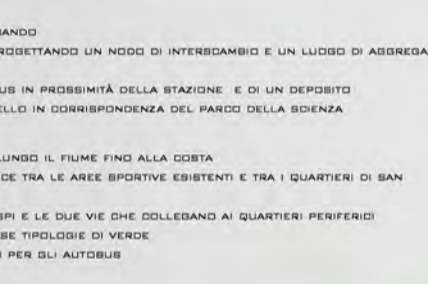
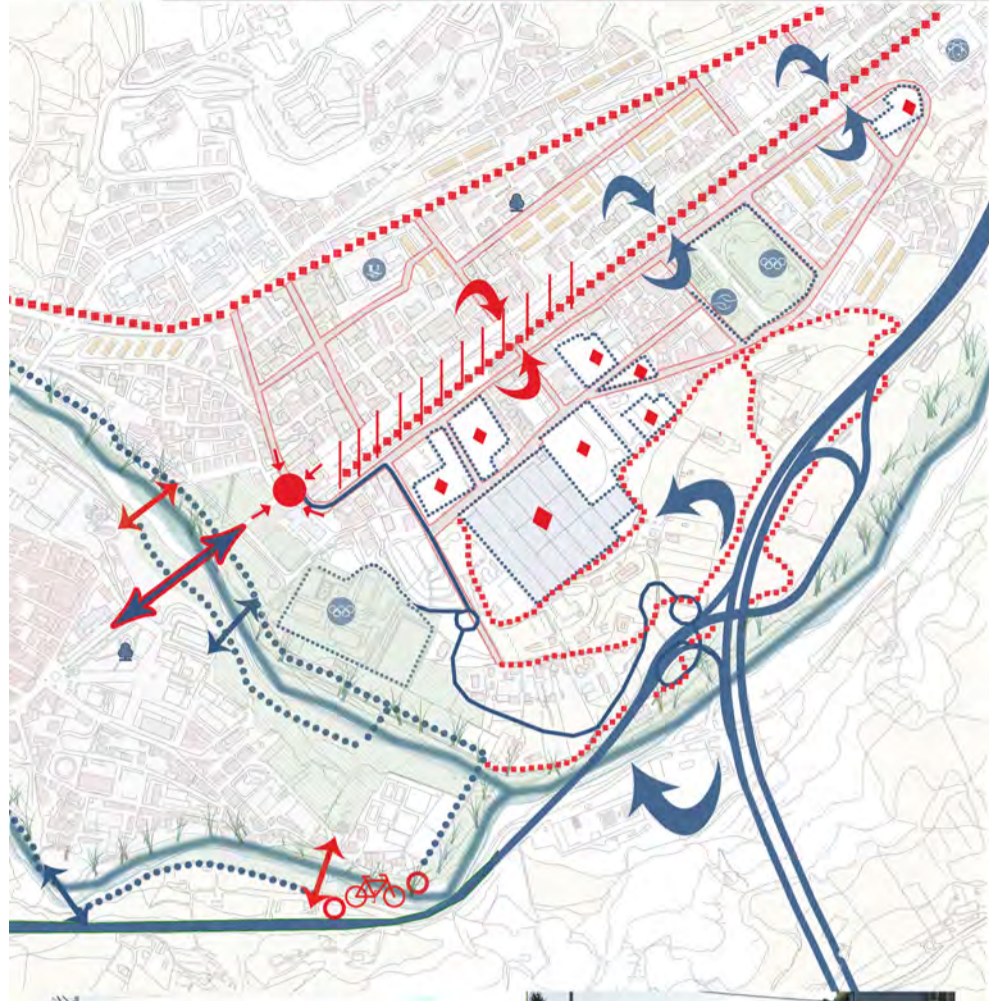
AUTOSTRADA A24

TORRENTE VEZZOLA

PARCO FLUVIALE

STAZIONE FERROVIARIA

CAMPO DI ATLETICA



- RISORSE**
- PARCO FLUVIALE**
IL PARCO FLUVIALE È UN PERCORSO CHE SI SVILUPPA LUNGO LE DUE SPONDE DEI Fiumi: VEZZOLA E TORDINO. ESSO È STATO ATTREZZATO PER POTERVI PRATICARE GIOCHI, SPORT E PASSEGGIATE.
 - PISTA CICLABILE**
IL PARCO È DOTATO DI UNA PISTA CICLABILE CHE PERMETTE DI COSTEGGIARE I DUE TORRENTI PERMETTENDO DI CIRCOLARE IN TOTALE SICUREZZA E RESPIRARE ARIA PULITA AUTOSTRADA E SVINCOLO DI PREVISIONE RAPPRESENTANO UNA RISORSA PERCHÉ RIESCONO A COLLEGARE IN MODO EFFICIENTE LA CITTÀ DI TERAMO CON IL TERRITORIO CIRCOSTANTE
 - VERDE PUBBLICO**
RAPPRESENTA UNA RISORSA PERCHÉ È UN LUOGO DI INCONTRO DELLA COMUNITÀ E DELLA COLLETTIVITÀ
 - EX AREA INDUSTRIALE VILLEROY BOCH**
GRANDE AREA INDUSTRIALE DISMESSA. RAPPRESENTA A LIVELLO PROGETTUALE UNA RISORSA PER FAR SÌ CHE QUESTO QUARTIERE DIVENTI UNA CENTRALITÀ
 - NUCLEI SPORTIVI**
RAPPRESENTANO DELLE RISORSE PER L'INTERA CITTÀ DI TERAMO PERCHÉ COSTITUISCONO UN LUOGO DI RICHIAMO ED AGGREGAZIONE A LIVELLO COMUNALE E SOVRA-COMUNALE
 - NUCLEO SPORTIVO "ACQUAVIVA" E CAMPO DI ATLETICA**
 - CIRCOLO TENNIS**
 - PARCO DELLA SCIENZA E UNIVERSITÀ**
RAPPRESENTANO DELLE RISORSE FORMATIVE PER L'INTERA CITTÀ E ANCHE PER IL TERRITORIO CIRCOSTANTE
 - PONTI**
I PONTI COSTITUISCONO UNA RISORSA PERCHÉ PERMETTONO L'ATTRAVERSAMENTO DEI TORRENTI NEL PARCO FLUVIALE E IL COLLEGAMENTO TRA CENTRO STORICO E ZONA PERIFERICA
 - SOTTOPASSI E PASSAGGI A LIVELLO**
CONSENTONO DI ATTRAVERSARE LA FERROVIA E QUINDI DI COLLEGARE I DUE QUARTIERI PERIFERICI: IL QUARTIERE DELLA GAMMARANA E IL QUARTIERE DI SAN BERARDO
 - VUOTI URBANI**
RISORSE PERCHÉ POTREBBERO DIVENTARE DELLE POSSIBILI AREE DI RIGENERAZIONE



- CRITICITÀ**
- VIABILITÀ SECONDARIA**
LE STRADE INTERNE AI DUE QUARTIERI RAPPRESENTANO UNA CRITICITÀ PERCHÉ MANDANO DI ARREDO URBANO E DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA
 - VIABILITÀ POCO EFFICIENTE**
RIGUARDA SOPRATTUTTO LE DUE VIE PRINCIPALI: VIALE CRISPI E VIA PD DOVE IL TRAFFICO È UN PROBLEMA DI GRANDE RILEVANZA. INOLTRE VIALE CRISPI E LA FERROVIA COSTITUISCONO DUE LIMITI ANTROPICI ALLA CONNESSIONE EFFICIENTE DEI DUE QUARTIERI PERIFERICI.
 - PONTI INADEGUATI**
ALCUNI PONTI NEL PARCO FLUVIALE NON CONSENTONO L'ATTRAVERSAMENTO DEI DUE Fiumi PERCHÉ UNO SI TROVA IN CONDIZIONE DI DEGRADO E L'ALTRO (COME IL PONTE SAN FERDINANDO) È MOLTO STRETTO E NON CONSENTE IL PASSAGGIO DI UNA PISTA CICLABILE
 - INTERRUZIONE PISTE CICLABILI**
LE DUE PISTE CICLABILI NON SONO COLLEGATE DA UN PERCORSO SICURO
 - SOTTOPASSI INADEGUATI**
IL SOTTOPASSO LUNGO VIA ROMA RISULTA ESSERE SOTTODIMENSIONATO E NON PERMETTE IL PASSAGGIO DI TUTTE LE TIPOLOGIE DI AUTO
 - ZONA FERROVIA**
LA ZONA DELLA FERROVIA RAPPRESENTA UNA CRITICITÀ PERCHÉ ESSA NON AGISCE COME UN NODO DI INTERSCAMBIO EFFICIENTE, NON CONSENTE UNA SOSTA TRANQUILLA PER VIA DELLE DIMENSIONI INADEGUATE DEL PIAZZALE ANTISTANTE
 - VUOTI URBANI**
RAPPRESENTANO UNA DISCONTINUITÀ MORFOLOGICA PERCHÉ SONO DELLE AREE DEGRADATE ALL'INTERNO DEL TESSUTO URBANO
 - EX VILLEROY**
RAPPRESENTA UNA CRITICITÀ EVIDENTE A CAUSA DELLA PRESENZA DI ALCUNI CAPANNONI ORMAI RIDOTTI A ROVINA
 - INCROCCIO CAOTICO**
RAPPRESENTA UNA CRITICITÀ PERCHÉ PROVOCA DISAGIO NELLA CIRCOLAZIONE

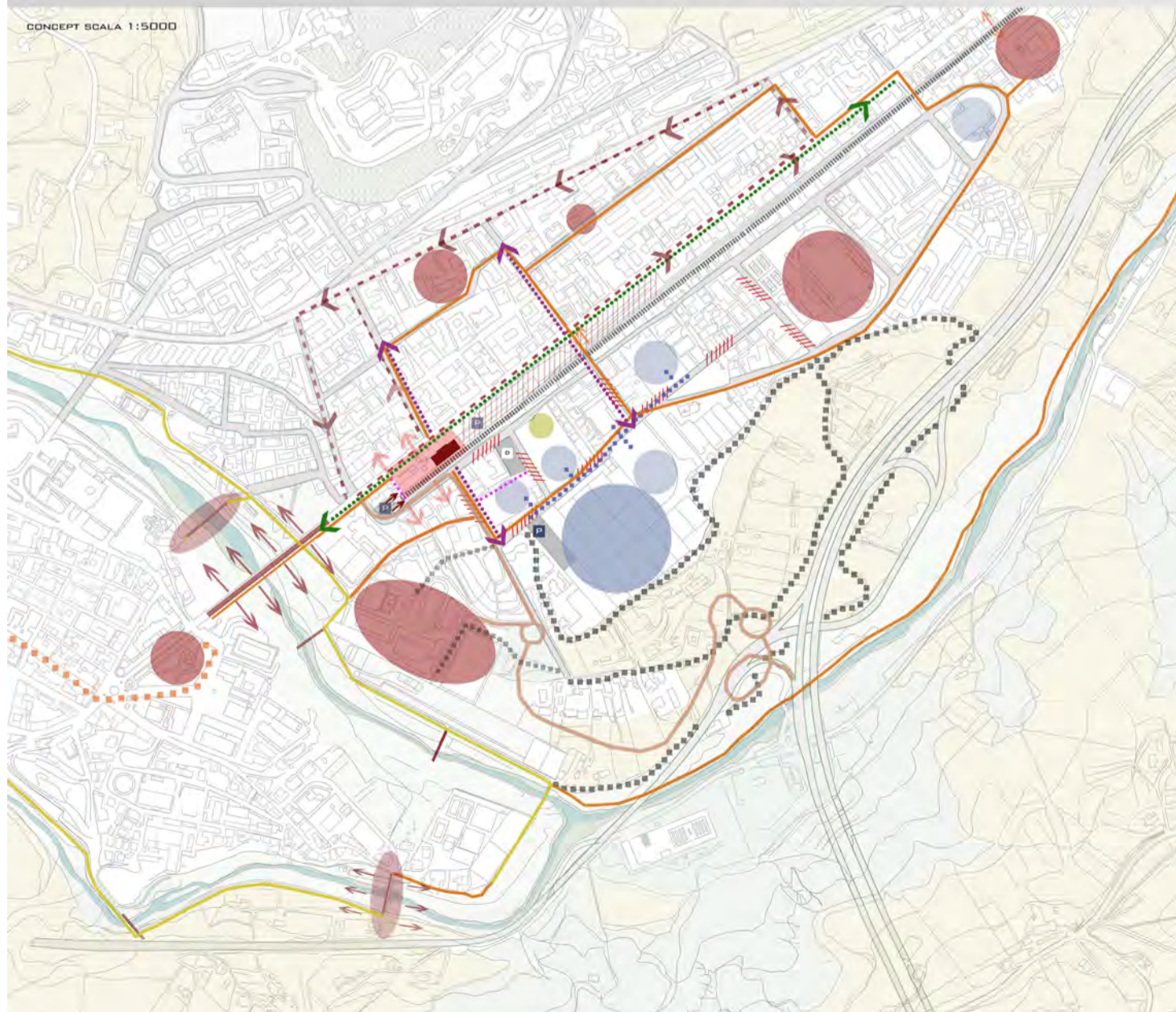
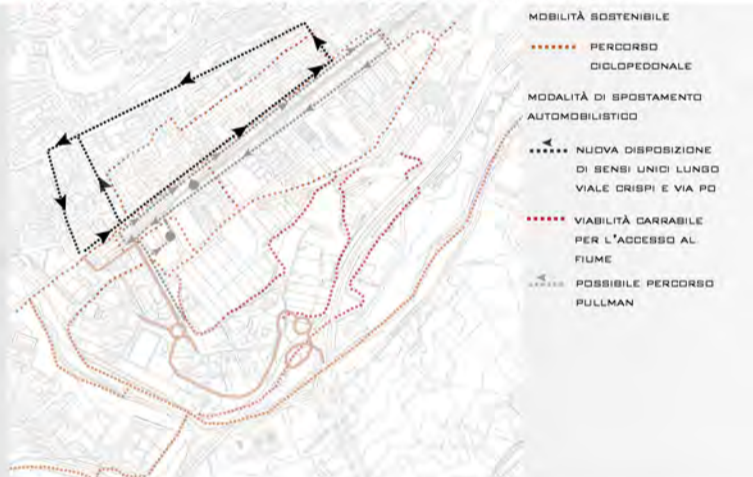


OBIETTIVI

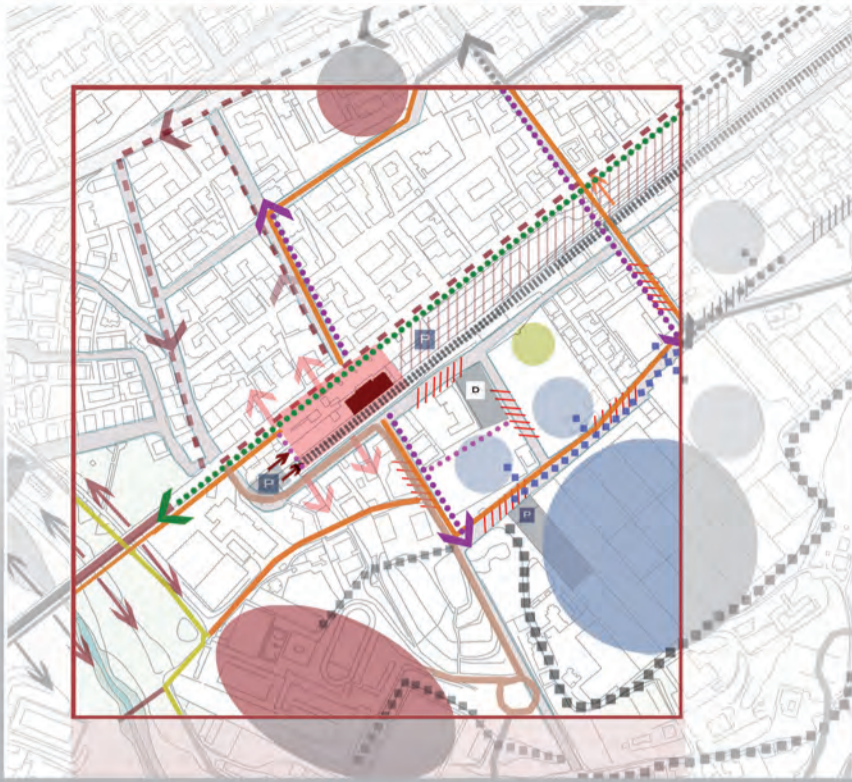
CENTRALITÀ IN MOVIMENTO

- MIGLIORARE IL COLLEGAMENTO TRA IL CENTRO STORICO E I DUE QUARTIERI (SAN BERARDO E GAMMARANA)
- MESSA A SISTEMA DELLE AREE VERDI E DEI LUOGHI IMPORTANTI (ESISTENTI E DI PROGETTO)
- RIQUALIFICARE LE STRADE ESISTENTI PER RIDURRE LA CONGESTIONE DEL TRAFFICO E MIGLIORARE LA VIABILITÀ

- 1) ALLARGARE LA SEZIONE DEL PONTE SAN FERDINANDO
 - 2) RIQUALIFICAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA, PROGETTANDO UN NODO DI INTERSCAMBIO E UN LUOGO DI AGGREGAZIONE
 - 3) REALIZZAZIONE DI NUOVE AREE DI SOSTA
 - 4) REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL PER GLI AUTOBUS IN PROSSIMITÀ DELLA STAZIONE E DI UN DEPOSITO
 - 5) REALIZZAZIONE DI UN NUOVO PASSAGGIO A LIVELLO IN CORRISPONDENZA DEL PARCO DELLA SCIENZA
- 1) PROSEGUIMENTO DELLA PISTA CICLOPEDONALE LUNGO IL Fiume FINO ALLA COSTA
 - 2) REALIZZAZIONE DI UN CIRCUITO DI MOBILITÀ DOLCE TRA LE AREE SPORTIVE ESISTENTI E TRA I QUARTIERI DI SAN BERARDO E DELLA GAMMARANA
 - 3) REALIZZAZIONE DI VIALI VERDI LUNGO VIALE CRISPI E LE DUE VIE CHE COLLEGANO AI QUARTIERI PERIFERICI DIFFERENZIANDOLI TRA LORO ATTRAVERSO DIVERSE TIPOLOGIE DI VERDE
 - 4) NUOVA VIABILITÀ IN PROSSIMITÀ DI UN DEPOSITO PER GLI AUTOBUS
- 1) RIQUALIFICAZIONE DEL PONTE CICLOPEDONALE A NORD DEL PONTE SAN FERDINANDO
 - 2) ALLARGARE LA SEZIONE DEL PONTE A CATENA PER PERMETTERE L'ACCESSO DELLA PISTA CICLABILE
 - 3) INSERIMENTO DI ARREDO URBANO LUNGO GLI ASSI PRINCIPALI DI PROGETTO
 - 4) MIGLIORAMENTO E POTENZIAMENTO DELL'ILLUMINAZIONE PUBBLICA
 - 5) NUOVO SISTEMA DI SENSI UNICI PER RIDURRE IL TRAFFICO VEICOLARE IN CORRISPONDENZA DELL'INCROCCIO, RIDUCENDO L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO ED ACUSTICO MIGLIORANDO COSÌ LA QUALITÀ DI VITA DI RESIDENTI E LAVORATORI
 - 6) RIQUALIFICAZIONE DELLE STRADE ESISTENTI NELL'AREA AGRICOLA A SUD DELLA VILLEROY



- LEGENDA:**
- FERROVIA
 - STAZIONE
 - RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DELLA STAZIONE FERROVIARIA
 - ARRITRAMENTO DELLA FERROVIA PER PERMETTERE LA REALIZZAZIONE DI UNA PIAZZA
 - REALIZZAZIONE DI UNA PIAZZA COME LUOGO DI AGGREGAZIONE E SOPRATTUTTO COME NODO DI INTERSCAMBIO PER FACILITARE LO SCAMBIO TRA MOBILITÀ SU FERRO E MOBILITÀ SU GOMMA O CICLABILE (FERMATA TRENTO, FERMATA PULLMAN, BIKE SHARING)
 - LUOGHI IMPORTANTI ESISTENTI: ACQUAVIVA, CIRCOLO TENNIS-CAMPO DI ATLETICA, PARCO DELLA SCIENZA, AREE VERDI, UNIVERSITÀ
 - AREE REVERSIBILI CHE POTRANNO CAMBIARE DESTINAZIONE D'USO A SECONDA DELLE ESIGENZE
 - LUOGO IMPORTANTE A LIVELLO TERRITORIALE CON MAGGIOR AFFLUENZA AUTOMOBILISTICA
 - AREE DEDICATE AI SERVIZI PRIMARI DEL QUARTIERE
 - PISTA CICLABILE ESISTENTE
 - REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE IN GRADO DI COLLEGARE IL CENTRO STORICO CON I DUE QUARTIERI PERIFERICI E IL Fiume FINO A RAGGIUNGERE LA COSTA
 - POSSIBILE PERCORSO DELLE BICICLETTE ALL'INTERNO DEL CENTRO STORICO
 - COLLEGAMENTO TRA CENTRO STORICO E PERIFERIA
 - COLLEGAMENTO TRA I DUE QUARTIERI PERIFERICI
 - COLLEGAMENTO CHE METTERÀ A SISTEMA LE POTENZIALI AREE PROGETTUALI
 - RIQUALIFICAZIONE DEI DUE PONTI ALL'INTERNO DEL PARCO FLUVIALE
 - RIQUALIFICAZIONE DELLE STRADE ALL'INTERNO DEL QUARTIERE (ILLUMINAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'ARREDO URBANO)
 - SVINCOLO AUTOSTRADA A24 PER PERMETTERE L'ACCESSO DIRETTO AL QUARTIERE
 - AUMENTO DELLA DIMENSIONE DEL PONTE SAN FERDINANDO E DEL PONTE A CATENA IN MODO TALE DA CONSENTIRE IL PASSAGGIO DI UNA PISTA CICLABILE
 - SISTEMA DI SENSI UNICI IN MODO DA RENDERE PIÙ AGEVOLE LA PERCORRENZA E IN MODO DA SEMPLIFICARE LA FABBRICA DEGLI IMPIANTI SEMAFORICI
 - NUOVO SOTTOPASSO PER PERMETTERE L'ACCESSO AL QUARTIERE DI SAN BERARDO IN CORRISPONDENZA DEL PARCO DELLA SCIENZA
 - ADIBIRE IL SOTTOPASSO ESISTENTE SOTTODIMENSIONATO AL PASSAGGIO DELLA PISTA CICLABILE
 - RIQUALIFICAZIONE DI TRACCIATI ESISTENTI PER PERMETTERE DI COLLEGARE PIÙ VELOCEMENTE I VARI IMPIANTI SPORTIVI DEL QUARTIERE E IL QUARTIERE CON IL Fiume
 - REALIZZAZIONE DI UN DEPOSITO PULLMAN NELLA ZONA ADIACENTE AL TERMINAL
 - PARCHeggi PER FACILITARE LA SOSTA
 - NUOVA VIABILITÀ PER FACILITARE L'INGRESSO DEI PULLMAN AL DEPOSITO



MASTERPLAN SCALA 1:1000



SITUAZIONE ATTUALE
INCROCCIO CAOTICO DOVUTO AI FLUSSI
VEICOLARI NELLE DUE DIREZIONI DI
MARCIA



PROGETTO
SISTEMA DI SENSI UNICI PER FLUIDIFI-
CARE IL TRAFFICO
VEICOLARE RIDUCENDO L'INQUINAMENTO
ATMOSFERICO
E ACQUISTO DI QUESTA ZONA MIGLIOR-
RANDO LA QUALITÀ DELLA VITA DI RESI-
DENTI E LAVORATORI



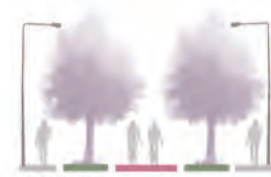
SEZIONE A-A



SEZIONE B-B



SEZIONE C-C



SEZIONE D-D

ABACO DEI PERCORSI



- PERCORSO PEDONALE
- VIALE VERDE ALBERATO
- PISTA CICLABILE
- PARCHEGGIO
- CORSIA AUTO
- ALBERI CHE INDIVIDUANO IL PERCORSO DAL CENTRO STORICO ALLA STAZIONE FERROVIA
- ALBERI: PRUNUS CHE INDIVIDUANO IL PERCORSO DALLA STAZIONE AI DUE QUARTIERI PERIFERICI

- LEGENDA:
- PIAZZA ANTISTANTE LA STAZIONE FERROVIARIA, UN LUOGO DI INCONTRO CHE CONSENTE PIÙ PERMEABILITÀ TRA I DUE QUARTIERI PERIFERICI
 - STAZIONE FERROVIARIA DOTATA DI DIVERSI SERVIZI QUALI:
 - BIGLIETERIA AUTOMATICA
 - SALA DI ATTESA
 - BAR
 - RISTORANTE
 - ZONA FERROVIARIA CHE DIVENTA ANCHE NODO DI INTERSCAMBIO: FERMATA PULLMAN: PULLMAN URBANI, EXTRAURBANI, INTERREGIONALI
 - PARCHEGGI, DEPOSITI E SERVIZI PER COLORO CHE VOGLIONO USUFRUIRE DELLA BICICLETTA. SI TROVANO NELLA PIAZZA IN MODO DA CONSENTIRE DI CAMBIARE MEZZO RAPIDAMENTE E CON FACILITÀ
 - AUTOGRILL A SERVIZIO DI CHI VIAGGIA
 - DEPOSITO PULLMAN DI FACILE ACCESSO DALLA STAZIONE
 - DIFFERENTE PAVIMENTAZIONE DELLA STRADA PRINCIPALE (VIALE CRISPI) PER INDICARE IL PERCORSO DAL CENTRO FINO ALLA STAZIONE FERROVIARIA. ESSA PRESENTA DUE CORSIE: UNA DEDICATA ALLE AUTO E L'ALTRA AGLI AUTOBUS
 - PISTA CICLABILE A DOPPIO SENSO CON VIALE VERDE CHE CONNETTE IL CENTRO STORICO CON LA ZONA PERIFERICA
 - PARCHEGGI ADIBITI ALLE RESIDENZE DEL QUARTIERE
 - PERCORSO PEDONALE COME COLLEGAMENTO SICURO TRA I LUOGHI CON L'OBIETTIVO DI PERMETTERE UNA FRUIBILITÀ SICURA DA PARTE DEGLI UTENTI
 - PISTA CICLABILE A DOPPIO SENSO CON VIALE VERDE CHE DALLA STAZIONE ARRIVA FINO AI DUE QUARTIERI PERIFERICI E METTE A SISTEMA LE POTENZIALI AREE PROGETTUALI. IL VIALE È ACCOMPAGNATO DA PRUNI
 - STRADA ADIBITA AL PASSAGGIO DELLA PISTA CICLABILE CHE DAL QUARTIERE HA ACCESSO AL FIUME
 - STRADE A SENSO UNICO PER EVITARE LA CONGESTIONE DEL TRAFFICO
 - STRADA DEDICATA AI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO PER SMALTIRE IL TRAFFICO DERIVANTE DALLA SVINCOLO DELL'AUTOSTRADA
 - AREA COMMERCIALE CON SERVIZI PRIMARI CHE PUÒ ESSERE FACILMENTE RAGGIUNGIBILE ALL'INTERNO DEL QUARTIERE
 - PARCHEGGI PER PERMETTERE LA SOSTA
 - SOSTA IN CORRISPONDENZA DI UN EDIFICIO SCOLASTICO
 - AREE DI INTERESSE PUBBLICO



- 1 2
PISTE CICLABILI CON VIALI VERDI E PRUNI (PICCOLI ALBERI DOTATI DI UNA CHIOMA OVOIDALE. I FIORI SONO DI COLORE ROSA PALLIDO. VENGONO APPREZZATI PER LE LORO CARATTERISTICHE ORNAMENTALI ED UTILIZZATI PER PARCHI, GIARDINI E PER LA COSTITUZIONE DI VIALI ALBERATI CHE IN QUESTO CASO CONDU-
CONNO ALLE AREE IMPORTANTI ALL'INTERNO DEL QUARTIERE).
- 3
PISTA CICLABILE CON ANNESSO VIALE VERDE E PRUNI CHE DAL QUARTIERE CONDUCE FINO AL PARCO FLUVIALE PER POTER PROSE-
GUIRE IL PERCORSO LUNGO I TORRENTI



LEGENDA:

- CECIUO
- VIGNETO
- ULIVETO
- FRUTTETO
- INCULTO

VERDE URBANO

- GIARDINI PUBBLICI
- GIARDINI PRIVATI
- ORTI PRIVATI
- FILARI DI ALBERI

VERDE NATURALE

- BOSCO
- MACCHIA
- VERDE RIPARIALE

SISTEMA MORFOLOGICO

- REDE IDROGRAFICA
- STRADE CAMPESTRI
- LUOGHI COLLETTIVI
- PIAZZA
- VILLA STORICA

ANALISI FOTOGRAFICA:

CANALI IDRICI CHE ATTRAVERSANO LA CITTÀ PER POI SFOCIARE NEL FIUME TRONTO. SI PRESENTANO IN UNO STATO DI DEGRADO DOVUTO ANCHE AL'INQUINAMENTO DEI RIFIUTI CHE VENGONO GETTATI AL SUO INTERNO

ESEMPI DI COLTIVAZIONI DI ULIVETI CHE INSIEME AI VIGNETI E AI FRUTTETI COSTITUISCONO TRE RISORSE MOLTO IMPORTANTI PER L'ECONOMIA DELLA ZONA

LE VASTE AREE AGRICOLE PRESENTI NELLA PROVINCIA DI MONTEPANDONE SONO SCANDITE DA SENTIERI E STRADE RURALI

LEGENDA:

DESTINAZIONE D'USO DEGLI EDIFICI

- EDIFICI RESIDENZIALI
- EDIFICI PLURIFAMILIARI
- EDIFICI UNIFAMILIARI
- COMPLESSI RESIDENZIALI
- ALTRI EDIFICI
- EDIFICI MISTI RESIDENZIALE E COMMERCIALE
- EDIFICI INDUSTRIALI
- EDIFICI COMMERCIALI
- EDIFICI TERZIARI
- EDIFICI RURALI
- EDIFICI INDIVIDUALI ISOLATI TETTORE E PENSILE

ATTREZZATURE PUBBLICHE

- IMPIANTI SPORTIVI
- CAMPI SPORTIVI
- EDIFICI PUBBLICI

INFRASTRUTTURE

- VIABILITÀ PRINCIPALE
- VIABILITÀ SECONDARIA FERROVIA
- VIA SALARA
- RAZIONANDO AUTOSTRADALE

ANALISI FOTOGRAFICA:

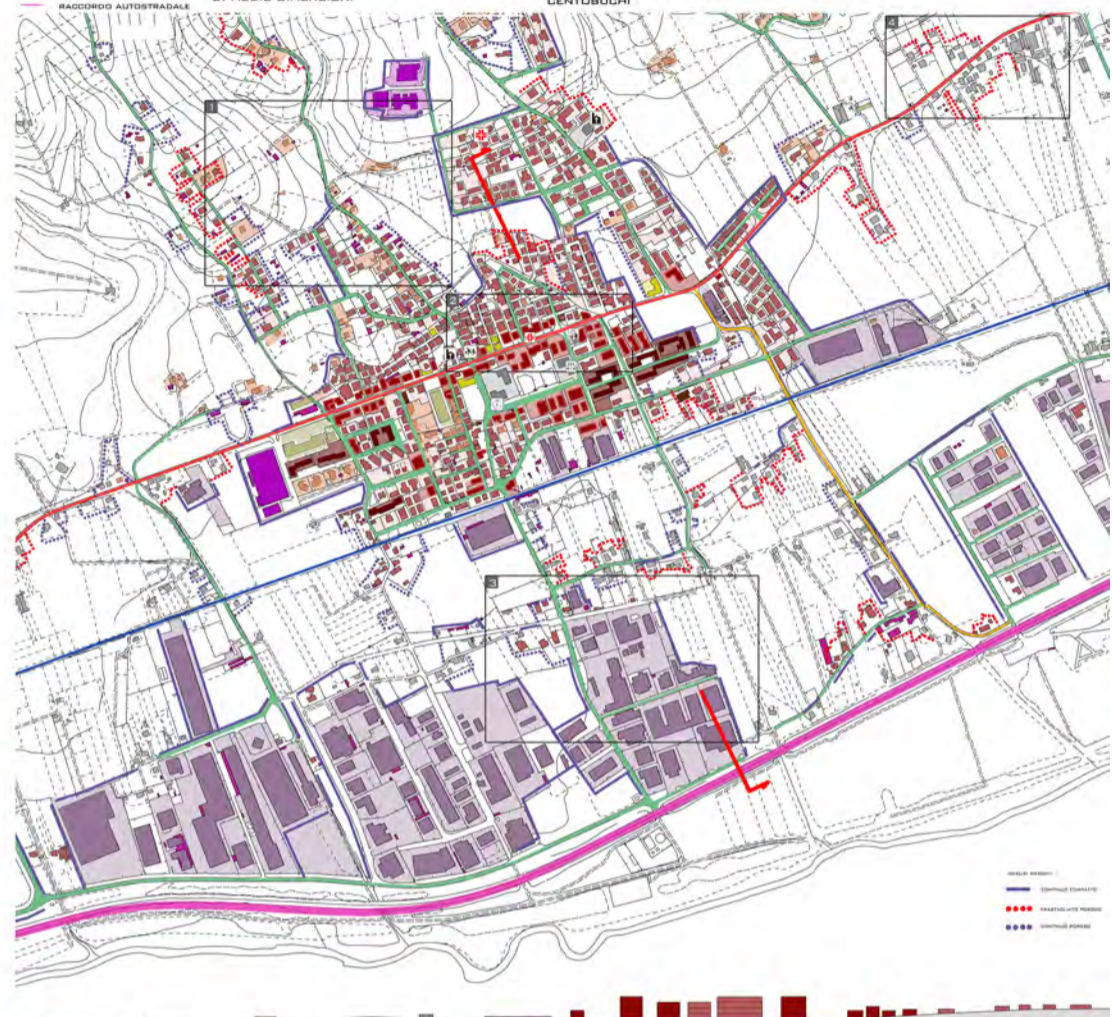
ESEMPI DI RESIDENZE UNIFAMILIARI SU LOTTI DI MEDIE DIMENSIONI E VIABILITÀ LOCALE

ESEMPI DI RESIDENZE PLURIFAMILIARI

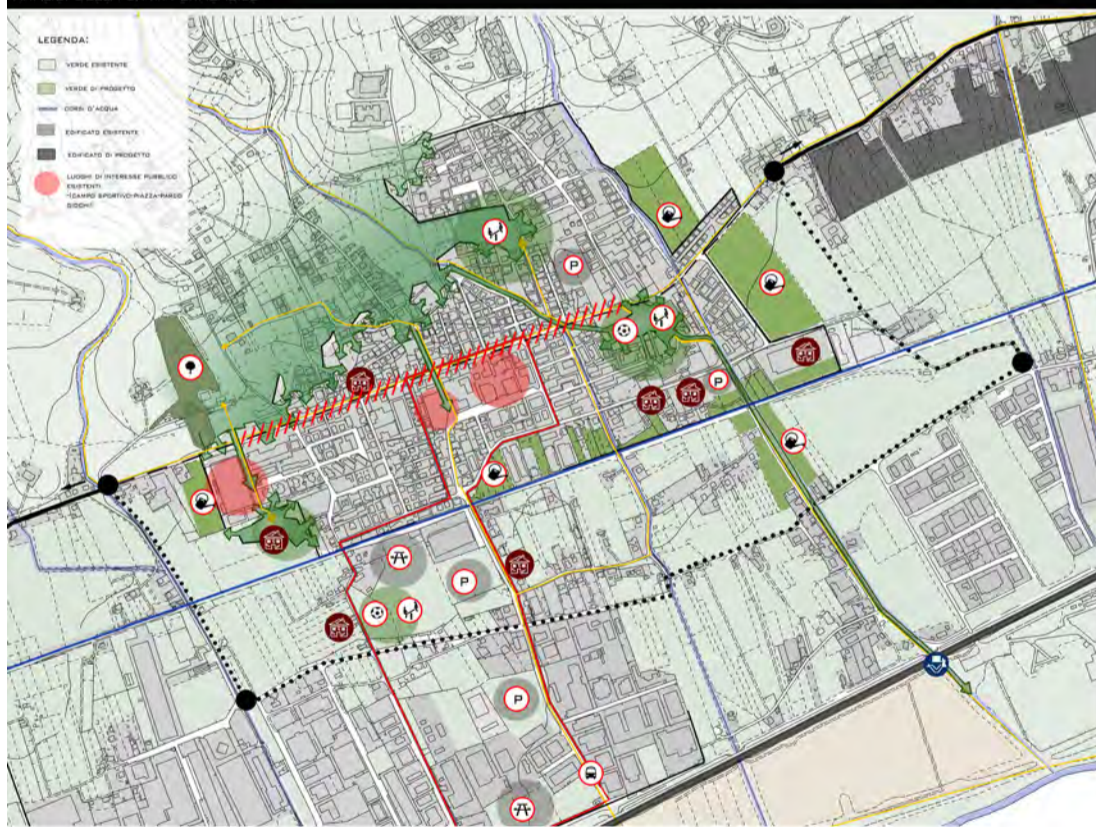
ESEMPI DI COMPLESSI RESIDENZIALI SU LOTTI DI MEDIE DIMENSIONI

ESEMPIO DI VIABILITÀ PRINCIPALE A GENTOBUGH

1 TRAMA DISPARSA E DISORDINATA 2 TRAMA DENSA E DISORDINATA 3 TRAMA CON EDIFICI PRESENTI 4 TRAMA FRAGILE CON PRES. RURALI



ANALISI DELLA CITTÀ PERMEABILE



ANALISI DELLA CITTÀ IMPERMEABILE



INFRASTRUTTURALE

OBIETTIVI:

- LAVORARE VIA SALARA DEL TRAFFICO DI NEGOZI PERMETTENDO DI ARRIVARE AL CENTRO URBANO DA UNA MOBBILITÀ SOSTENIBILE.
- RIQUALIFICAZIONE STRADALE
- METTERE IN RELAZIONE LE AREE IMPORTANTI DELLA CITTÀ
- SOSTENERE LA ZONA INDUSTRIALE CON IL CENTRO DELLA CITTÀ
- FAVORIRE IL RAPPORTO TRA CITTÀ E FIUME

AZIONI:

- CREARE UN PERCORSO CHE DIRIGE IL TRAFFICO VERSO LA ZONA INDUSTRIALE E PROMUOVENDO IL COLLEGAMENTO STRADALE
- INSERIRE ALL'INTERNO DI GENTOBUGH LE AREE IMPORTANTI DELLA CITTÀ
- CREARE DEI SERVIZI RUC CON IL CENTRO DELLA CITTÀ
- FAVORIRE IL RAPPORTO TRA CITTÀ E FIUME

AMBIENTALE

OBIETTIVI:

- CREARE DELLE RELAZIONI TRA LA PARTE COLLINARE DELLA CITTÀ E IL CENTRO
- RIQUALIFICAZIONE DEL VERDE ESISTENTE
- POTENZIARE IL SISTEMA VERDE URBANO A FAVORE DI UN INCREMENTO DELLA QUALITÀ ABITATIVA
- RIQUALIFICAZIONE DELLE PARTI CARATTERISTICHE DELLA CITTÀ
- INTEGRO DI SPAZI INUTILIZZATI

AZIONI:

- CREAZIONE DI GREENWAY, CORRIDOI VERDI CHE ATTRAVERSANO L'AREA URBANA RAPPRESENTANDO UN COLLEGAMENTO NATURALE
- CREARE ORTI A SERVIZIO DELLE RESIDENZE ADIACENTI
- PRESERVARE SPAZI PUBBLICI E LUOGHI RISERVATI AL TEMPO LIBERO: PARCO GIOCHI E CAMPI SPORTIVI
- RIQUALIFICAZIONE DEL BOSCO E RIBOSSO DELLA VILLA NIGELLI
- RIQUALIFICAZIONE DI ALCUNI SPAZI ADIACENTI

INSEDIATIVO

OBIETTIVI:

- CREARE DEGLI SPAZI A SERVIZIO DELLA COLLETTIVITÀ
- INSERIRE ALL'INTERNO DELLA ZONA INDUSTRIALE SPAZI PUBBLICI A SERVIZIO DEI LAVORATORI: ALL'INTERNO DI PARCHEGGI AREE MISTE: PARCHEGGIO E SERVIZI ALLOGGI PER LAVORATORI STRADALI E STRANIERI

AZIONI:

- RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI IN STATO DI DEGRADO
- INSERIRE NELLA ZONA INDUSTRIALE SPAZI PUBBLICI A SERVIZIO DEI LAVORATORI: ALL'INTERNO DI PARCHEGGI AREE MISTE: PARCHEGGIO E SERVIZI ALLOGGI PER LAVORATORI STRADALI E STRANIERI

PER QUANTO RIGUARDA LE INFRASTRUTTURE UNO DEGLI OBIETTIVI DEL PROGETTO È STATO QUELLO DI ASSICURARE AL CENTRO UNA MOBILITÀ DOLE E SOSTENIBILE, SI È PROCEDUTO CON UNA DEVIAZIONE DELLA VIA SALARA, IN MODO DA DIRIGERE IL TRAFFICO PREVALENTE VERSO LA ZONA INDUSTRIALE E PRODUTTIVA. UN ALTRO OBIETTIVO È STATO QUELLO DI INCREMENTARE LA PIENA COLLABORAZIONE PRESENTI ATTUALMENTE SOLO IN ALCUNI PUNTI DELLA ZONA INDUSTRIALE. È STATO COLLEGATO GLI SPAZI PUBBLICI PIÙ IMPORTANTI: PIAZZE, PARCO GIOCHI, CAMPI SPORTIVI E LUOGHI DI INTERESSE STORICO. INOLTRE PIANIFICARE I SERVIZI PUBBLICI ALL'INTERNO DELLA ZONA INDUSTRIALE. SONO STATI INVENTATI SI È PENSAATO DI DISPORRE UNA LINEA BUS PER PERMETTERE AI LAVORATORI DI RAGGIUNGERE FACILMENTE IL LUOGO DI LAVORO.

IL PARCHEGGIO COLLINARE È CARATTERIZZATO DA UN'IMPORTANTE PRESENZA DI VERDE IL QUALE DOVRÀ ENTRARE NEL CENTRO URBANO PER SPEZZARE LA FITTA MAGLIA URBANA E PER METTERE IN RELAZIONE LA STEREA CON IL PARCHEGGIO NELLA ZONA INDUSTRIALE. IL PROGETTO PREVEDE QUINDI LA CREAZIONE DI GREENWAY OGGI DI CORRIDOI CHE ATTRAVERSANO L'AREA URBANA E CHE COSTITUISCONO COLLEGAMENTI NATURALI. IL PROGETTO PREVEDE MOLTI NUOVI SPAZI PER IL VERDE PUBBLICO NELLA ZONA RESIDENZIALE MA ANCHE NELLA ZONA INDUSTRIALE A SERVIZIO DEI LAVORATORI. PREVEDE ANCHE LA REALIZZAZIONE DI ORTI A SERVIZIO DELLE RESIDENZE ADIACENTI.

ALL'INTERNO DELLA CITTÀ DI GENTOBUGH SONO STATI INDIVIDUATI DEGLI EDIFICI IN STATO DI DEGRADO, L'OBIETTIVO È STATO QUELLO DI RIQUALIFICARLI IN BASE AL LORO INTERNO SERVIZI PER LA COLLETTIVITÀ COME AD ESEMPIO: AREE BISTORO, PISCINE ECC. ALTRI VERRANNO RISTRUTTURATI E DIVENTERANNO DELLE CASE A SERVIZIO DI PERSONE MENO ABILI. LE AREE NICOLE COPRIRANNO LUOGHI DI AGGREGAZIONE SOCIALE AD ESEMPIO: CAMPI SPORTIVI PARCHEGGIO ECC.

LEGENDA:

- 1 CASE POPOLARI
- 2 PARCHEGGIO PUBBLICO
- 3 ORTI SOCIALI
- 4 PERCORSI VERDI
- 5 PISTA CICLABILE
- 6 PIAZZE MERCATO
- 7 RIQUALIFICAZIONE EDIFICI DIMISSIONI

1 CASE POPOLARI: SONO STATI INVENTATI DELLE PERCORSI VERDI CHE NASCONO DALLA ZONA COLLINARE, RIDICA DI SPAZI VERDI ATTRAVERSANO LA CITTÀ E TERMINANO NELLA PARZIA NATURALE DEL FIUME TRONTO.

2 PARCHEGGIO PUBBLICO: È STATO PROGETTATO UN SISTEMA DI MOBILITÀ DOLE NON SOLO ALL'INTERNO DELLA ZONA INDUSTRIALE MA SOPRATTUTTO ALL'INTERNO DELL'AREA PIÙ DENSA DELLA CITTÀ. GLI SPAZI PUBBLICI QUINDI SONO PIÙ IMPORTANTI DELLA CITTÀ.

3 ORTI SOCIALI: MIRATI AD OFFRIRE UN'OCCASIONE DI SOCIALIZZAZIONE A COLORI CHE NON POSSONO APPREZZAMENTI DI TERRENO E IN CONDOMINIO. INOLTRE FAVORISCONO IL RAPPORTO DIRETTO CON LA NATURA.

4 PERCORSI VERDI: SONO STATI INVENTATI DEI PERCORSI VERDI CHE NASCONO DALLA ZONA COLLINARE, RIDICA DI SPAZI VERDI ATTRAVERSANO LA CITTÀ E TERMINANO NELLA PARZIA NATURALE DEL FIUME TRONTO.

5 PISTA CICLABILE: VI È LA NECESSITÀ DI AUMENTARE I PERCORSI CICLABILI PER STIMOLARE L'UTILIZZO DELLA BIKELTÀ E NON DELL'AUTOVEICOLO. PER FAR FRONTE A QUESTA NECESSITÀ È STATO PROGETTATO UN SISTEMA DI MOBILITÀ DOLE NON SOLO ALL'INTERNO DELLA ZONA INDUSTRIALE MA SOPRATTUTTO ALL'INTERNO DELL'AREA PIÙ DENSA DELLA CITTÀ. GLI SPAZI PUBBLICI QUINDI SONO PIÙ IMPORTANTI DELLA CITTÀ.

6 PIAZZE MERCATO: DISPOSTE VICINO AI LUOGHI DI AGGREGAZIONE PUBBLICA (PIAZZE E SPANZI COPERTURE IN LEGNO PERMETTENDO DI ACCOGLIERE VENTORI AMBULANTI E FIERE DI DONI SENZA).

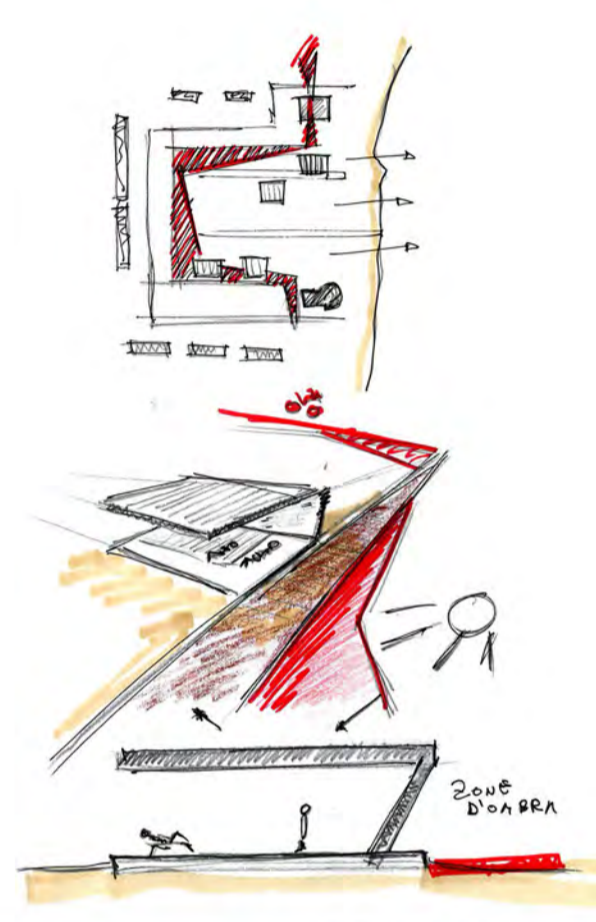
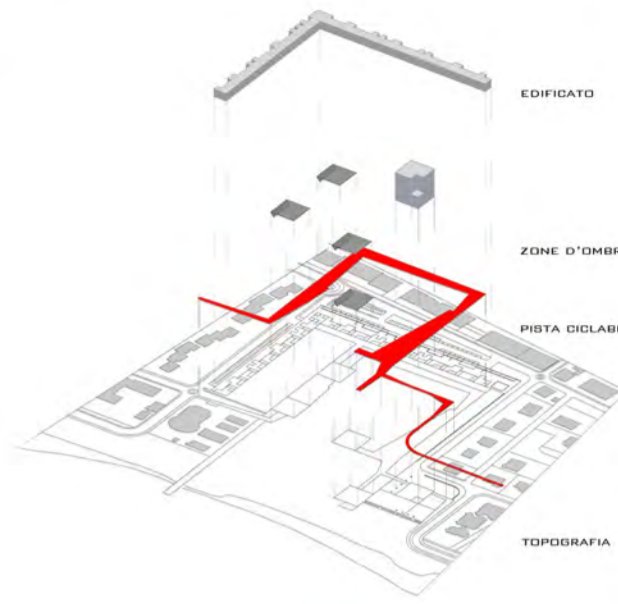
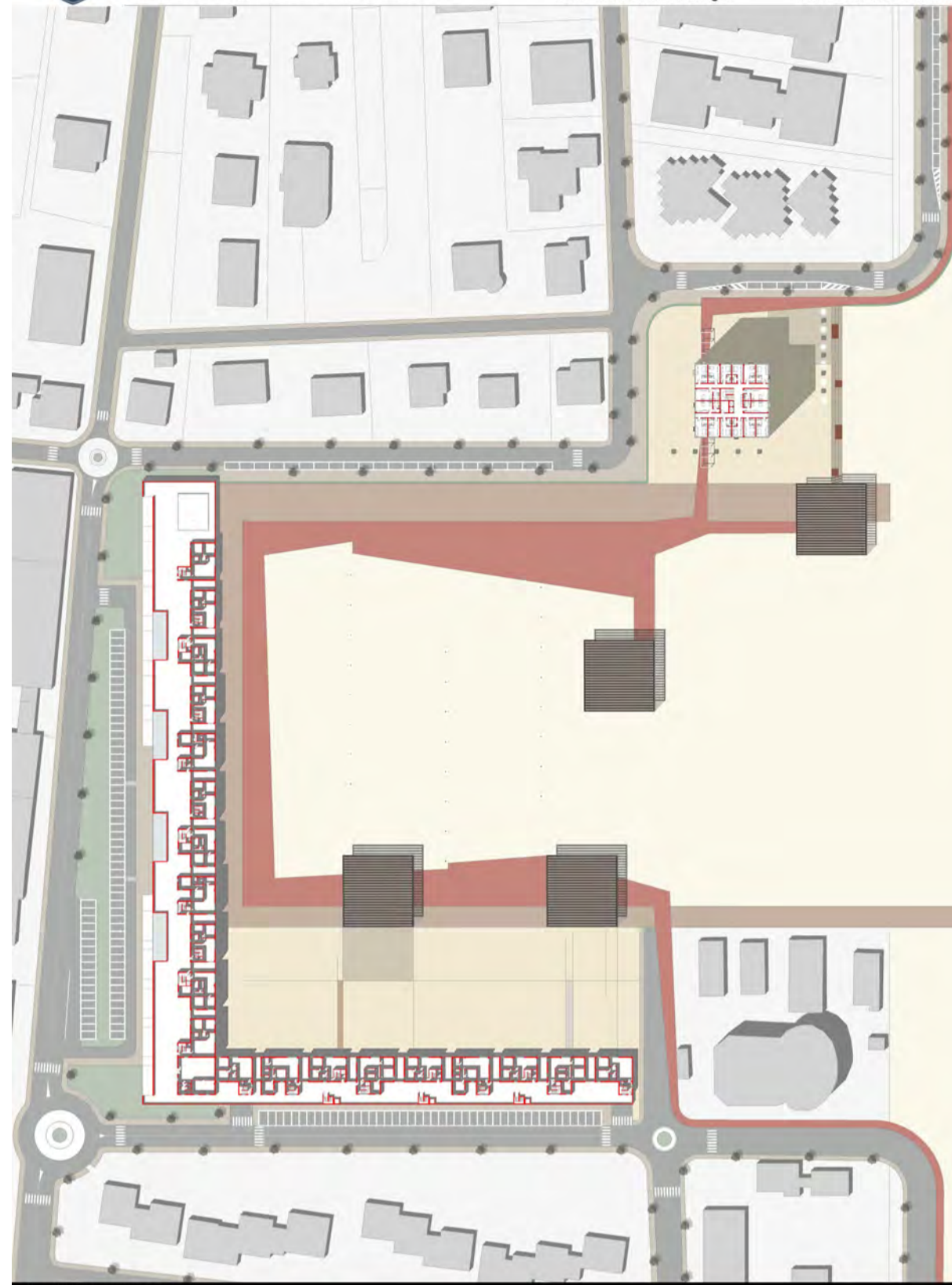
7 RIQUALIFICAZIONE EDIFICI DIMISSIONI: GLI EDIFICI DIMISSIONI POTRANNO ESSERE RUTILIZZATI IN VIRTÙ DELLA LORO CONFORMAZIONE INTERNA CARATTERIZZATA DA AMPI SPAZI. SARANNO UTILIZZATI COME LUOGHI DI AGGREGAZIONE PUBBLICA.

PIAZZA PUBBLICA
CINEMA E TEATRO

PERCORSI VERDI
BASE POPOLARE
ORTO SOCIALE
PIAZZA PUBBLICA
CINEMA E TEATRO

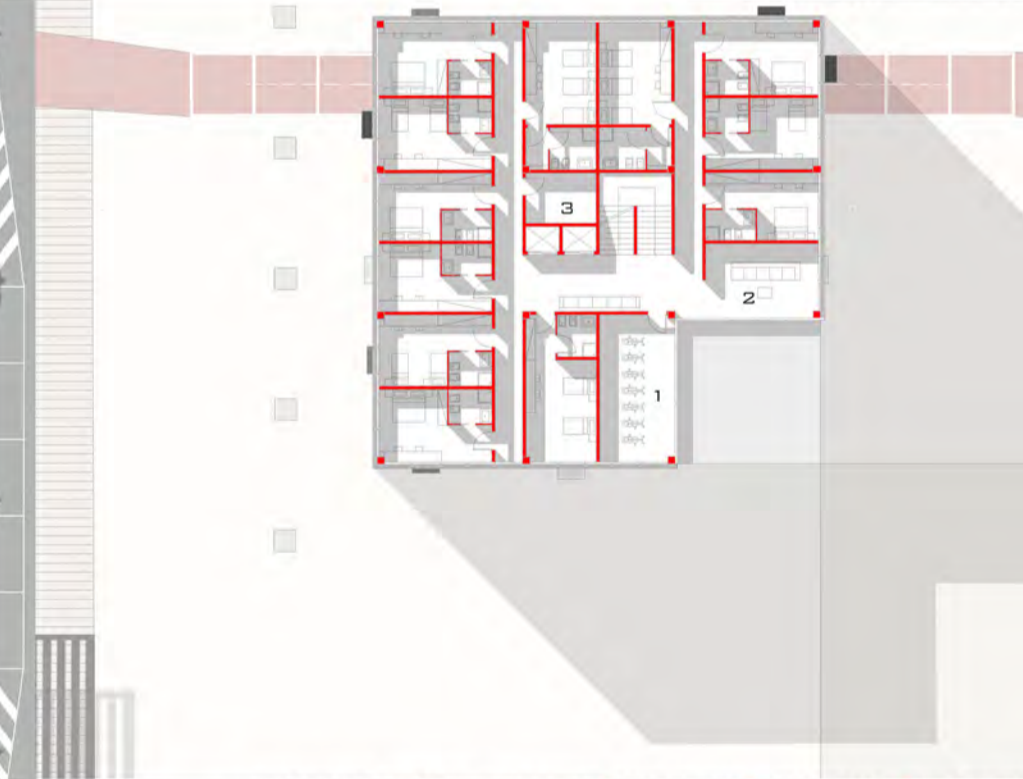
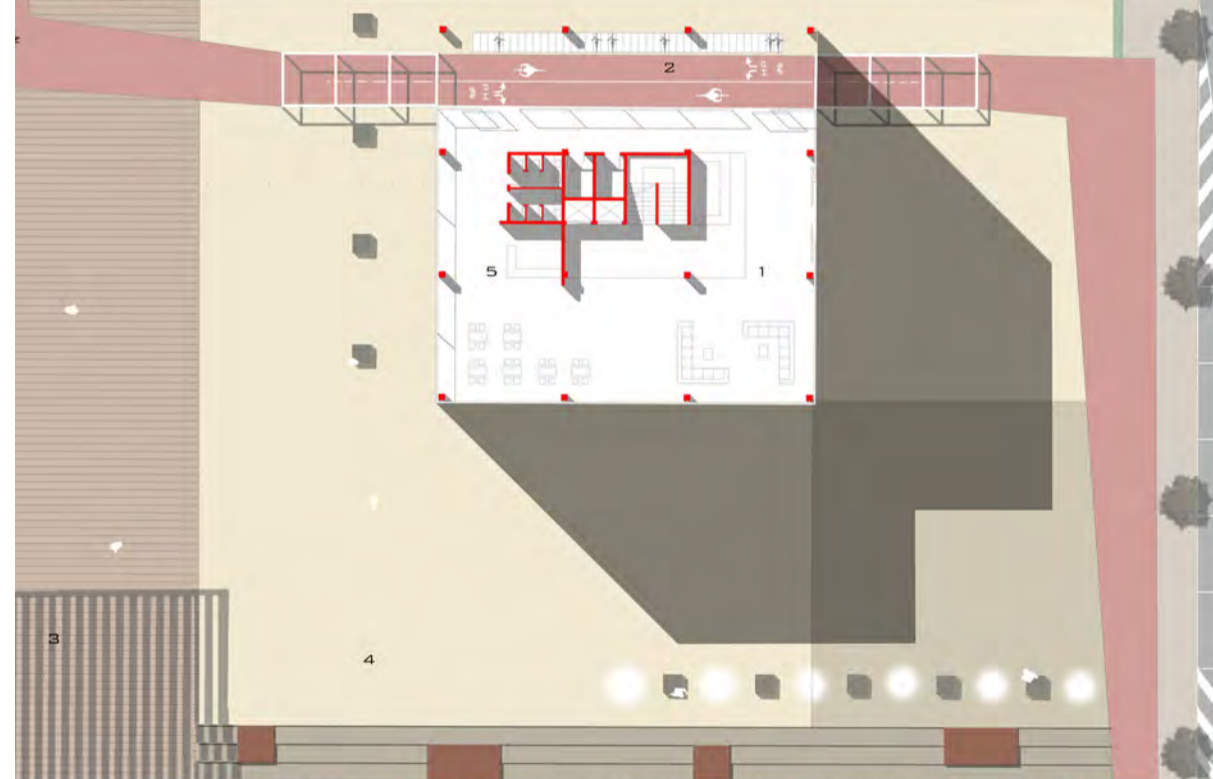
CONCEPT

MASTERPLAN



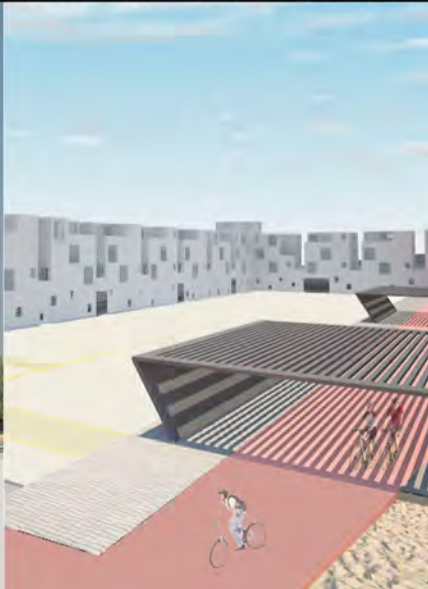
PLANIMETRIA LIVELLO 1

DIAGRAMMA ELEMENTI PRINCIPALI



PIANTA PIANO TERRA HOTEL PER CICLISTI 1 HALL 2 PISTA CICLABILE/PARCHEGGIO BICI 3 NOLEGGIO BICI 4 PIAZZA SPORT 5 BAR

PIANTA PIANO PRIMO HOTEL PER CICLISTI 1 AREA FITNESS 2 AREA COMUNE 3 VANO TECNICO



TITOLO TESI:

RICONVERSIONE DELL'AREA VILLEROY A TERAMO: LA RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'

Il tema del traffico urbano, della mobilità delle persone e delle merci rappresenta una preoccupazione relativa al nostro paese: basti pensare ai problemi della congestione, dell'inquinamento e del disservizio del trasporto pubblico, fenomeni sempre più presenti nelle città. Questa situazione appare senza controllo, cresce anche la sensibilità dei cittadini per questo tipo di difficoltà, quindi i pubblici amministratori devono impegnarsi a trovare delle soluzioni. Nel pianificare, nel progettare, nel costruire le città si è dimenticato di tener conto di una delle esigenze primarie del cittadino: il diritto alla mobilità. Gli effetti indotti dalla congestione e dall'inquinamento sono talmente gravi da richiedere degli interventi immediati. E' indispensabile avviare al più presto l'attuazione di programmi che consentano di risolvere il problema. Bisogna dare il via ad un riordino generale del traffico urbano il quale sarà possibile grazie a degli strumenti normativi. Il codice della strada prevede la redazione del piano del traffico urbano (PUT) prevista dall'art. 36 del Nuovo codice della strada (Decreto Legislativo 30/04/1992, n.285). Deve essere realizzato per i comuni che soddisfano le seguenti condizioni: popolazione superiore a 30000 abitanti; presenze stagionali superiori a 10000 unità; comuni in cui sussistono elevate esigenze di tutela ambientale.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) consiste in un insieme di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo. Il PUT deve essere finalizzato ad ottenere:

- Il miglioramento delle condizioni di circolazione;
- il miglioramento della sicurezza stradale;
- la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con il piano di trasporto
- il contenimento dei consumi energetici
- il ricorso di adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire
- il rispetto dei valori ambientali.

Deve avere l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le situazioni di circolazione critiche, soprattutto nelle aree urbane di maggiori dimensioni.

Il PUT quindi deve far leva su determinati fattori:

- protezione e potenziamento del trasporto pubblico;
- regolarizzazione della sosta;
- fluidificazione, minimizzazione, incanalamento nelle sedi più opportune, controllo dal punto di vista dell'impatto sulle parti urbane più pregiate o più fragili di quei movimenti comunque presenti nelle nostre città.

Ha il compito quindi di migliorare le condizioni di circolazione, migliorare la sicurezza stradale, ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, premere sul risparmio energetico, rispettare i valori ambientali e realizzare delle strategie di intervento.

Nel libro verde della commissione del 25 settembre 2007 dal titolo : “Verso una nuova cultura della mobilità urbana” viene individuata una strategia che ruota intorno alla necessità di integrare le varie politiche di mobilità urbana in una medesima strategia. A questo proposito vengono individuate delle sfide: *la prima* è quella di migliorare la scorrevolezza del traffico ad esempio rendendo più sicuri ed attraenti gli spostamenti con i mezzi di trasporto e promuovendo gli spostamenti a piedi o in bicicletta. *La seconda sfida* è quella di ridurre l'inquinamento sostenendo ad esempio le attività di ricerca e sviluppo sui veicoli alimentati da carburanti alternativi e limitando il traffico. *La terza sfida* è quella di realizzare trasporti urbani più intelligenti e più accessibili ad esempio migliorando i trasporti collettivi e integrando il trasporto passeggeri e il trasporto merci. *L'ultima sfida* riguarda la sicurezza: si potrebbe infatti migliorare la qualità delle infrastrutture, in particolare quelle destinate ai pedoni e ai ciclisti. Questo libro è importante perché spinge verso una nuova cultura della mobilità urbana, mette in evidenza la necessità di far emergere una cultura del trasporto urbano attraverso azioni di educazione, formazione e sensibilizzazione. Si potrebbe avviare un'attività di formazione e di scambio (si potrebbe ad esempio organizzare una campagna europea di sensibilizzazione del pubblico sulla mobilità urbana).

Un trasporto pubblico urbano ed extraurbano efficiente può garantire che ciascun fruitore della città abbia accesso al lavoro, a punti commerciali, ai servizi ed agli impianti a tempo libero. Può garantire dinamismo economico e coesione sociale, minori costi, minori spazi stradali occupati, minor energia consumata minor danni alla salute dei cittadini. Una buona mobilità nel territorio per il raggiungimento del lavoro, dei servizi e degli impianti per il tempo libero garantisce una forma diffusa di benessere sociale e sono positivi sulla salute del cittadino. Deve essere impiegata una mobilità alternativa svolta a piedi, in bicicletta, con i mezzi di trasporto pubblico (autobus, tram, sistema ferroviario) con i mezzi di trasporto privato (car sharing), con la combinazione di vari sistemi di trasporto. In particolare lo sviluppo della mobilità ciclabile e pedonale favorisce l'accessibilità e la fruizione degli spazi pubblici mediante la realizzazione di percorsi sicuri (piste ciclabili e percorsi casa-scuola).

Sulla base di queste considerazioni ho fatto dei ragionamenti che mi hanno portato a realizzare un progetto sulla mobilità nella città di Teramo, in particolare nei quartieri periferici della Gammarana e di San Berardo. Prima di effettuare delle strategie progettuali ho fatto delle analisi sullo stato di fatto e sulle proposte dei vari piani, quello strategico "Teramo 2020" e quello provinciale. Sono partita da lì per fare altre considerazioni. Da un'analisi svolta nell'area ho individuato varie problematiche. Vi sono dei problemi di connessione e isolamento: il quartiere della Gammarana e il quartiere di San Berardo sono quartieri isolati che non interagiscono con il centro e vengono considerati sconnessi all'interno della città.

Il sistema insediativo è caratterizzato dalla presenza della ferrovia la quale viene considerata un limite fisico alla connessione efficiente dei due quartieri. I problemi principali rilevati sono i seguenti:

- separazione tra i quartieri e il resto della città;
- assenza di un nodo di interscambio nella stazione;
- mancanza di connessione tra le aree verdi e le aree sportive;
- degrado nelle vie interne della Gammarana;

Per migliorare il collegamento tra i due quartieri, i binari della ferrovia sono stati arretrati ed è stata realizzata una piazza in modo da rendere più permeabili gli stessi. Una piazza come luogo di aggregazione, come luogo appartenente alla città, come punto di riferimento fondamentale per l'interazione sociale delle comunità in cui è inserita. Le parti adiacenti alla ferrovia sono state riqualificate, è stato creato un efficiente nodo di interscambio in grado di connettere facilmente la mobilità su ferro e la mobilità su gomma o ciclopedonale. E' stata costruita una stazione per pullman regionali, extraurbani e interregionali servita da autogrill per i viaggiatori; nell'area adiacente sono stati inseriti dei parcheggi per permettere la sosta. Nella piazza è rimasta la "vecchia" stazione con i servizi all'interno: sala attesa, bar, ristorante e biglietteria automatica. Si trovano anche dei parcheggi, dei depositi e dei servizi per chi vorrà usufruire della bicicletta. Sono aumentati i passaggi a livello in particolare in corrispondenza del parco della scienza. La sezione del ponte "San Ferdinando" è stata allargata per permettere la realizzazione di una pista ciclabile. Un altro obiettivo raggiunto è stato quello di mettere a sistema le aree verdi e le centralità urbane esistenti e di progetto. Per collegare questi luoghi sono stati realizzati dei percorsi ciclopedonali accompagnati da viali. La pista ciclabile consentirà a studenti e lavoratori che abitano in centro di raggiungere l'università e il luogo di lavoro in bicicletta in modo sicuro riducendo così l'inquinamento. La pista ciclabile arriverà fino al fiume e si ricollegherà con quella esistente, la quale arriverà fino alla costa. Verranno create delle nuove viabilità in prossimità di un deposito per pullman nella zona adiacente alla ferrovia in modo tale da predisporre delle strade al traffico di questi e ridurre la congestione. Infine per migliorare la viabilità è stato realizzato un sistema di sensi unici lungo gli assi viari più importanti (Viale Crispi e Via Po) nei quali il problema del traffico è di grande rilevanza. In questo modo si è resa più agevole la percorrenza e si è semplificata la fasatura degli impianti semaforici facendo diventare meno caotico l'incrocio che si trova vicino al ponte San Ferdinando riducendo l'inquinamento e migliorando la qualità della vita di residenti e lavoratori.

BIBLIOGRAFIA:

- “Il piano urbano del traffico” ing. A. Villa, ing. G. Olivieri
- Art. 36 Piani urbani del traffico e piani di traffico per la mobilità extraurbana
- Mobilità sostenibile approcci mentali e strumentali di Governance Mariagrazia di Castro, Altravista, 2009
- Libro verde, verso una nuova cultura della mobilità urbana, COM (2007) 551