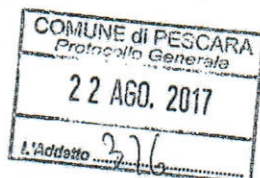


Pescara, 21 Agosto 2017

GIUSEPPE QUIETI
Via Parco Naz. d'Abruzzo, 5
65124 PESCARA



Sig. Sindaco di PESCARA
Sig. Assessore all'Urbanistica
Sig. Presidente del Consiglio Comunale
Sigg.ri Capigruppo Consiliari

Gentilissimi Amministratori,

con riferimento al Progetto Preliminare di
riqualificazione delle aree di risulta degli impianti ferroviari di Pescara, sul quale, come apprendo
dagli organi di informazione, è gradito il parere dei cittadini, trasmetto una breve relazione di mie
osservazioni e proposte.

Resto a disposizione per ogni eventuale integrazione o chiarimento.
Auguro buon lavoro e porgo i migliori saluti.

*Mi sono abbonato
Pescara*

Giuseppe Quietì
Via Parco Naz.le d'Abruzzo,5
65124 Pescara
g.quieti@katamail.com

All.ta Relazione

AREE DI RISULTA DEGLI IMPIANTI FERROVIARI DI PESCARA

Osservazioni e Proposte al Progetto Preliminare predisposto dall'Amministrazione Comunale

In merito al Progetto Preliminare di riqualificazione delle aree di risulta ferroviarie di Pescara, predisposto dal Comune di Pescara, osservo:

L'iniziativa è lodevole e meritevole di grande attenzione. Molto apprezzabile la decisione di rendere partecipi i cittadini.

Formulo, quindi, alcune osservazioni e proposte con totale disponibilità al confronto e con spirito costruttivo, mosso esclusivamente dall'amore per la città di Pescara e dal forte impegno profuso, per lunghi anni, a favore della realizzazione dei nuovi impianti ferroviari e della salvaguardia e acquisizione al Comune delle aree di risulta; di conseguenza, presto particolare attenzione alle scelte decisive per il futuro assetto della città.

I riferimenti storici:

Nella relazione "Le Aree di Risultato descrizione in 6 punti", al capitolo "Nodo O: Status Quo, le aree di Risultato oggi - Cosa c'è?", si legge: "Già nel 1981, tre anni prima che venisse approvato il progetto per la nuova stazione sopraelevata, la città iniziò a interrogarsi sul destino di questa area chiaramente ritenuta strategica per lo sviluppo dell'intera città. Venne bandito un concorso di idee che produsse numerosi progetti e proposte.....dal Progetto Protagora degli anni 90, etc."

Tale affermazione merita qualche precisazione e integrazione:

- 1.- Il progetto per la nuova stazione sopraelevata non risale al 1984 (tre anni dopo il 1981) bensì al 1962 (architetto Corrado Cameli del Servizio Lavori delle F.S., poi modificato, per la struttura in cemento armato precompresso, dallo Studio Cerasoli di Pescara nel 1970 con la consulenza del Prof. Carlo Cestelli Guidi).
- 2.- L'opera è stata completata nel 1987 e inaugurata a fine gennaio 1988 (e non nel 1989 come da relazione).
- 3.- Nell'ottobre 1957, si svolge un referendum sulle aree e le Ferrovie dello Stato, stante il vivacissimo dibattito sulla soluzione da adottare per la soluzione del problema degli impianti ferroviari di Pescara, propongono l'arretramento di 150 metri, la sopraelevazione e due stazioni (Centrale e Porta Nuova).
- 4.- Sul destino delle aree di risulta ci si interroga almeno dal 1958, allorché il Consiglio Comunale di Pescara (11.9.1958) si esprime a favore di verde e parcheggi su tali aree.
- 5.- Tra il 29 marzo e il 1° Aprile 1960, il Consiglio Comunale (con soli 3 voti contrari e 5 astensioni) approvava lo stralcio del PRG per lo spostamento di 120 metri degli impianti ferroviari con sopraelevazione del nuovo tracciato.
- 6.- Il primo finanziamento per l'inizio dei lavori e la sistemazione dell'area avviene il 5.7.1962 con un primo lotto di 4 miliardi e 533 milioni di lire (Ministro dei Trasporti, Bernardo Mattarella).
- 7.- Il 28 Ottobre 1988 ha luogo il primo e importante confronto, in Pescara, tra il Comune ed il Presidente delle Ferrovie Lodovico Ligato cui viene richiesta l'acquisizione delle aree.
- Il 18 settembre 1989, il Consiglio Comunale approva una mozione su verde pubblico e sistema principale di parcheggi sulle aree di risulta.
- 8.- La prima concessione al Comune delle aree di risulta avviene con decreto del Ministro delle Finanze Rino Formica in data 27.12.1989. In data 11.1.1991, il Sindaco Giuseppe Ciccantelli firma, assieme all'Intendente di Finanza Regg. Antonio Russo, la concessione provvisoria diciannovenne da parte del Ministero delle Finanze al Comune di Pescara, al canone annuo di 15 milioni di lire (10% del canone di mercato).

9.- Nel marzo 1991, il Comune predispone un progetto per l'utilizzazione delle aree di risulta comprendente: Collegamento viale Bovio-via Michelangelo con l'ultimo tratto di Corso Vittorio Emanuele, Ampliamento del piazzale di sosta nella zona antistante la nuova stazione, Strutturazione di apposito parcheggio per i pullman del servizio urbano ed extraurbano, Razionalizzazione delle aree a parcheggio integrata con lo studio delle vie di accesso e possibilmente anche di percorsi pedonali, Integrazione ed interferenze delle strutture con l'organizzazione del traffico nella zona.

10.- Il Comune di Pescara effettua, in diverse date e con interventi parziali, la sistemazione delle aree di risulta (es. allineamento di Corso Vittorio Emanuele con Viale Bovio, grande rotonda, eliminazione del sottopassaggio tra Corso Vittorio Emanuele e via Michelangelo). La concessione consente al Comune di ristrutturare la viabilità attivando sottopassi e nuove direttrici viarie, di realizzare il terminal degli autobus e un più razionale collegamento fra il centro (corso Umberto) e la nuova stazione.

La salvaguardia delle aree: Gli immobili per residenze e terziario-commerciale

11.- La salvaguardia delle aree di risulta dai non pochi tentativi di edificazione sulle stesse è stata una costante e non agevole direttrice delle Amministrazioni Comunali negli anni dal 1960 a tutt'oggi.

Ho forti perplessità, di conseguenza, nell'immaginare due edifici per residenze e servizi a nord e a sud dell'area, previsti dal progetto preliminare, sia pure dettati dal nobile intento di acquisire risorse per le opere di sistemazione generale. Ho qualche dubbio anche su edifici all'interno del parco/bosco urbano (es. padiglioni, Kennedy Center) poiché ritengo che detta area verde (su cui svolgerò qualche considerazione più avanti) non debba essere appesantita da volumi impattanti ma solo da piccole ed agili realizzazioni di servizio al parco.

Il Parco e il bosco urbano:

12.- Circa il parco/bosco urbano, il mio sommosso parere è che esso sia sovradimensionato. A Pescara, il parco più gradito e frequentato è quello di Villa Sabucchi (2/3 ettari) e, pur concordando sul fatto che il "Parco Centrale" debba essere più grande, non mi trova concorde l'ipotesi del bosco urbano (Pescara non è New York e non dobbiamo farci catturare da suggestioni eccessive).

Immagino, pertanto, un parco attrezzato che copra la parte centrale dell'area di risulta. Un parco che sia recintato (possibilmente con recinzione metallica di pregio) per poterlo chiudere, ove necessario, e nelle ore notturne che si prestano (c'è bisogno di sottolinearlo?) ad utilizzi impropri e, talora, addirittura pericolosi.

Chiarisco che sono un fautore del verde, ma, ritengo che il "Parco Centrale" di Pescara debba avere dimensioni giuste e gestibili. Non capisco (ma sono disponibile a discuterne) seduzioni naturalistiche eccessive quali la ventilata realizzazione, nel parco stesso, di un'area piantata "a grano" per farla vedere ai bambini. I bambini vanno al parco per correre, giocare a palla, sull'altalena, sugli scivoli, sui "percorsi avventura" ecc.; possono benissimo essere accompagnati in campagna per vedere un campo di grano o i buoi. Penso, piuttosto, ad un ampio prato utilizzabile non solo quotidianamente per relax, ma anche per eventi (concerti, spettacoli, etc.).

La riduzione dell'area verde (portandola a circa 4 ettari, cioè il doppio di Villa Sabucchi) rispetto a quella prevista nel preliminare (6,7 ettari) porterebbe a realizzare non solo un parco urbano di tutto rispetto, di dimensioni gestibili come sorveglianza e manutenzione, ma consentirebbe di meglio articolare il sistema della viabilità e dei parcheggi.

I due serbatoi:

13.-C'è, sull'area, una piccola costruzione con sopra due vecchi serbatoi dell'acqua per i treni. Per conservarli come testimonianza dei vecchi impianti, essi possono essere facilmente integrati nel parco destinandoli, ad esempio, ai servizi igienici. Furono, in passato, utilizzati per il Servizio Informa Giovani e le due porte in metallo portano la sigla SIG. Casualmente, tale sigla si presta ad indicare, appunto, Servizi Igienici.

Il collegamento tra le due stazioni:

14.-La strada di collegamento tra la vecchia e la nuova stazione è il proseguimento ideale di Corso Umberto ed è anche il "biglietto da visita" di chi arriva con il treno a Pescara. La immagino, pertanto, ampia (il doppio di quella attuale), arredata da verde curato, attrezzata con panchine e - perché no ? - con opere d'arte lungo il percorso. Ai lati, la cancellata del parco, con due accessi per lato, da lasciare aperti di giorno e chiusi all'occorrenza. Per assicurare la continuità del parco stesso, penso a due semplici sottopassi pedonali che consentano, a chi vuole attraversare la strada di collegamento fra le due stazioni (es. podisti che corrono presumibilmente lungo un sentiero perimetrale nel parco) di non interferire con la strada stessa. Approfitto dell'occasione per proporre di abbellire l'ingresso, piuttosto spoglio, della nuova e imponente stazione, con un'opera d'arte (un bassorilievo?) davanti al muro dove ora fa bella mostra di sé un estintore.

La viabilità:

15.- Quanto alla viabilità, non concordo sull'interramento della direttrice sud-nord e sulla eliminazione della strada davanti al nuovo fabbricato. Ciò porterebbe ad una riduzione delle possibilità offerte agli automobilisti di attraversare la città longitudinalmente. Invece, Pescara, città che si sviluppa prevalentemente in senso longitudinale, ha bisogno di quanti più possibili percorsi che la attraversino da nord a sud e viceversa. La soluzione prevista nel preliminare comporterebbe, inoltre, la destinazione di via Ferrari a senso unico nord-sud che, a mio parere, creerebbe forti disagi, intasamenti specie all'incrocio con via del Circuito, difficoltà per i mezzi di soccorso (ambulanze, etc.) e difficoltà anche per coloro (sono moltissimi) che, dovendo raggiungere, da sud, la zona pedecollinare (via Arapietra, e tutto quel vastissimo entroterra, via del Santuario e i popolatissimi Colli) sarebbero costretti ad "infilarsi" nella sotterranea per sbucare, poi, dove?, probabilmente dalle parti di via Michelangelo, con grandi difficoltà per la svolta a sinistra, dato il volume di traffico proveniente da destra e allungando, comunque, di parecchio, il proprio itinerario. Penso anche alle difficoltà che incontrerebbe ogni veicolo che volesse raggiungere Pescara nord o Pescara centro provenendo dalla zona collinare (es. da via Arapietra). Un automobilista (o uno stesso ciclista) che, uscendo da via Arapietra, volesse recarsi, ad esempio, a via Leopoldo Muzii, dovrebbe andare fino al sottopassaggio di via del Circuito, e lì scegliere fra la "sotterranea" o il lungo giro fino al teatro Massimo, corso Vittorio Emanuele (escluso il sabato sera e la domenica) e così via.

La carreggiata di Via Ferrari è abbastanza ampia per i due sensi di marcia ed è, addirittura, a doppia corsia in un consistente tratto.

La "sotterranea" creerebbe, inoltre, interferenze con i parcheggi interrati, con il terminal bus (anch'esso interrato?), mentre l'eliminazione della strada davanti alla nuova stazione renderebbe totalmente non fruibili i sottopassaggi della stazione stessa che, oggi, svolgono una funzione essenziale per fluidificare il traffico, per ospitare i taxi, etc. La ventilata ipotesi di interrare la viabilità dei sottopassi ferroviari mi sembra, francamente, una prospettiva al di là da venire a causa di difficoltà tecniche ed economiche.

In sintesi, mi orienterei verso soluzioni più "normali" e aumenterei la larghezza della attuale via Bassani-Pavone (con eventuale corsia riservata per i mezzi di collegamento nord-sud-tracciato-filobus Montesilvano-Francavilla) offrendo, davanti all'ingresso principale della nuova stazione, la possibilità, attraverso uno slargo, di una rapidissima sosta per carico-scarico dei passeggeri, come accade davanti a tutte le stazioni, gli aeroporti ecc.

L'attraversamento di questa ampia arteria, da parte dei pedoni diretti alla stazione o verso i colli, (la strada di collegamento fra le due stazioni non serve solo per raggiungere la nuova stazione o viceversa) può essere utilmente disciplinato e reso sicuro da moderni impianti semaforici.

Il Terminal bus:

16.-Quanto al terminal dei bus, non ho particolari osservazioni da fare se non quella di collocarlo il più vicino possibile alla stazione e raccordarlo, con essa, ove possibile, con scale mobili o tapis roulants.

I parcheggi:

17.-Circa i parcheggi, osservo che il numero dei posti-auto previsto (800+800 su due silos e altri 400 interrati) mi sembra insufficiente ad accogliere la forte domanda di parcheggi esistente, da sempre, a Pescara. Il numero di 2.000 posti-auto è addirittura inferiore a quello esistente (2.250). Senza addivenire ad ipotesi che prevedano 5.000 posti-auto, non posso, tuttavia, non osservare che, se si vuole, come dichiarato, favorire il centro commerciale naturale di Pescara (sono allo studio misure al riguardo da parte del Comune proprio in questi giorni), non si può prevedere un numero di parcheggi inferiore ad almeno 3.000 posti-auto. Ciò anche perché la pedonalizzazione del centro cittadino tende ad aumentare e, conseguentemente, diminuiranno i già scarsi posti auto ivi fruibili.

A chi osserva che "bisogna educare gli automobilisti a lasciare l'auto in periferia e utilizzare mezzi pubblici-navetta" replico che tale filosofia rischia solo di scoraggiare i cittadini-clienti a venire al centro della città a tutto vantaggio dei sempre più attrezzati e intraprendenti centri commerciali che l'area metropolitana Chieti-Pescara ospita a livelli record nazionali (fatte le dovute proporzioni). Senza contare che non tutti possono materialmente o sono disponibili ad abbandonare l'abitudine (che non è un fattore da sottovalutare) di recarsi, con l'auto, vicino al centro cittadino. Se si aggiungono i disagi di un tragitto (comunque oneroso) in bus per individui anziani, per persone con bambini in carrozzino e simili, si comincerà sicuramente a dubitare che il bus-navetta possa essere la giusta soluzione al problema dei parcheggi. Dove reperire, peraltro, aree di sosta in periferia in grado di ospitare centinaia di posti auto? Come attrezzare i collegamenti? E quali sarebbero i costi? Meglio, forse, non lasciare la "via vecchia" per una nuovo ed incerto "salto nel buio".

Queste considerazioni sul ruolo strategico dell'area di risulta come elemento urbano a servizio del centro cittadino e come nodo infrastrutturale della mobilità da cui partire e arrivare sono espresse, d'altra parte, nella stessa relazione del preliminare (Nodo 1: ipotesi zero o trasformazione) che, però, poi, in pratica, non trovano conferma coerente nelle indicazioni progettuali quali, appunto, quelle relative al numero dei posti-auto nei parcheggi.

Sempre a proposito di parcheggi, esprimo la mia netta preferenza per quelli interrati, magari a doppio livello (es. parcheggio Ludovisi-Villa Borghese-Piazza di Spagna, in Roma) rispetto ai più impattanti e meno appetibili silos (lontani dalle probabili mete del centro città, della stazione e del terminal) specie per alcune categorie di automobilisti.

Di straordinaria importanza saranno il numero e la localizzazione dei punti di accesso a detti parcheggi, in relazione, ovviamente, ai raccordi con la rete viaria esistente o da realizzare (non c'è, tuttavia, molto da immaginare in una città già ampiamente definita e costruita).

La viabilità pedonale e ciclabile:

18.-Non ho particolari osservazioni, stante, comunque, l'estrema importanza di assicurare tale tipo di viabilità su tutta l'area e sul perimetro della stessa. Immagino, quindi, un percorso pedonale ed un' ampia pista ciclabile che circondino tutta l'area, con alcuni accessi pedonali (cancelli) al parco

Il teatro:

19.-Condivido le considerazioni dell'Assessore all'Urbanistica (Il Centro, 26.7.2017) sulla difficoltà di prevedere, nell'immediato, un teatro nell'area. Mi chiedo, tuttavia, se Pescara possa continuare a non godere di un teatro comunale. Quanto bisognerà attendere ancora perché il Teatro Michetti sia completato e riattivato? In ordine all'ipotesi di un teatro "nuovo" proprio dentro l'area di risulta, ripropongo l'idea, già da me espressa in diverse occasioni (forum ingegneri e architetti tenuto tempo addietro nella stazione di Porta Nuova e incontro-consultazione dei cittadini al Museo Colonna il 3.12.2016, entrambi sul futuro delle aree di risulta, nonché la mia intervista a "Il Centro" dell' 11.11.2011). L'elegante edificio della vecchia stazione di Pescara ha una struttura e, soprattutto, una facciata neoclassica (con tre potenziali portoni, un orologio con due aggraziate volute e altri pregi) che sembra fatta apposta per essere l'avancorpo di un teatro. Essa potrebbe, a mio parere, essere utilizzata come parte anteriore del teatro e completata, posteriormente, con una platea di 800-1.000 posti. Ovviamente, la progettazione e l'armonica fusione tra antico e moderno (non sarebbe il primo caso nemmeno in Abruzzo - vedi, ad esempio, Corte d'Appello di L'Aquila) dovrebbe essere affidata ad un architetto capace di disegnare un edificio tra i più rappresentativi della città. Sottolineo che la vecchia stazione è già orientata in modo tale che un suo completamento nella parte posteriore (es. un'eventuale costruzione semicircolare) non invaderebbe la strada di collegamento con la nuova stazione. L'edificio è, inoltre, al centro della città, ed ha, di fronte, una piazza importante (da riqualificare). Insomma, ci sono molti presupposti favorevoli a tale soluzione. Colgo l'occasione per formulare anche un'altra proposta cui penso da tempo: perché non ricercare una sede altrettanto prestigiosa per l'autorevole Istituto Icra che, attualmente, utilizza quell'immobile destinandolo, invece, a luogo di esposizione (mostre d'arte, etc.) più fruito e "partecipato" dalla città di Pescara? Aggiungo la preghiera di rimuovere, appena possibile, l'orribile recinzione da cantiere che cinge il giardino posteriore del fabbricato.

I costi:

20.-Non sono in grado di valutare la congruità dei costi, ma ritengo che il ridimensionamento di circa due ettari di bosco, con conseguente aumento dei parcheggi, nonché la rinuncia alla "sotterranea" dovrebbero produrre un risparmio tale da compensare l'abbandono dell'ipotesi dei due edifici previsti a nord e a sud. Comunque, meglio, eventualmente, rinviare a tempi migliori la realizzazione di qualche parte del progetto che compromettere l'area con la costruzione di edifici. Aggiungo che il piccolo parcheggio a nord (di fronte al Bingo) è tra i più richiesti e frequentati di Pescara.

Diverse altre considerazioni e proposte vorrei fare, ma non voglio dilungarmi troppo.

Resto, comunque, a disposizione per ogni integrazione o chiarimento sulla presente relazione.

I migliori saluti.

Giuseppe Quietì

Consigliere Comunale di Pescara, assessore e capogruppo dal 1965 al 1993

Consigliere di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dal 1970 al 1973

Deputato per tre legislature (dal 1976 al 1987). Componente anche della Commissione Trasporti

Pescara, 21 Agosto 2017