

Gruppo 1: Progetto Clessidra

1) Considerazioni generali

L'Aquila quale paradigma della città-territorio, rimanda inevitabilmente alla forma (necessariamente mutevole) che assume il rapporto società/territorio nel tempo. Ragionare pertanto su "Frazioni e Nuove Centralità" equivale innanzitutto a (ri)conoscere, l'esistenza di una comunità territoriale "intenzionale", la cui configurazione sul territorio dipende dal tipo di organizzazione sociale, alla quale vengono associati determinati caratteri dell'organizzazione spaziale¹.

Operare una scelta urbanistica in queste condizioni, equivale a considerare l'assetto sul territorio della comunità - la città - come costruito di politiche, oltre che, come la forma rappresentativa del rapporto (funzionale o non) tra società e territorio².

Il nostro progetto, pertanto, ha voluto evidenziare il carattere intenzionale che la (ri)organizzazione sociale deve assumere, per governare il processo di ricostruzione della città compromessa dopo il sisma del 2009.

L'Aquila è stata riguardata come un bene pubblico da salvaguardare; non la (pre)condizione alla pianificazione, ma il prodotto di un processo di pianificazione la cui funzione possa essere riconosciuta di pubblica utilità. Un bene pubblico, che in quanto tale, non presuppone il vincolo dell'appartenenza quale titolo esclusivo per partecipare della sua tutela.

2) Analisi territoriale

L'analisi preliminare è stata indirizzata alla comprensione di vocazioni, patrimonio e potenzialità del territorio in una doppia ottica temporale, una prima lettura legata alla storia sedimentata e alla morfogenesi territoriale e urbana, la seconda più legata ai tempi del post-sisma ed ai suoi effetti.

E' sembrata nitida una ripartizione in ambiti territoriali omogenei, individuandone sostanzialmente tre in relazione all'area urbana de L'Aquila indicata nel PRG: ad Ovest l'area classificata come sede di servizi ed espansione della città che è stata, nelle fasi post-emergenziali, fortemente interessata dagli interventi di "ricovero" temporanei e permanenti; l'area ad Est del nucleo storico a vocazione agricola, porta del Parco del Gran Sasso, caratterizzata da una saldatura tra i nuclei di Paganica e Tempera con l'area industriale e artigianale di Bazzano caricata anch'essa, ma in maniera meno diffusa, dagli interventi di "ricovero"; il terzo ambito a Sud è rappresentato da una serie di insediamenti agganciati alla viabilità storica dai limiti ben definiti, interessati dalle strutture della ricostruzione in maniera non eccessivamente invasiva e sede di funzioni in "dismissione" come l'università di Roio.

1 Il Comitatus Aquilanus, quale espressione politico-economica del rapporto tra città e territorio, è riconducibile al tema delle Comunità utopiche, i cui principi di organizzazione spaziale sono stati introdotti come elementi della "città ideale" nei più noti modelli di pianificazione territoriale [si veda a proposito Reiner T.A. (1967) Utopia e Urbanistica, Marsilio Editori, Padova]. Il caso dell'Aquila è perciò trattabile in termini di "Intentional Communities" secondo la formulazione proposta da Goodman P.e P. (1947) *Communitas*, Vintage Books, New York.

2 Il concetto chiave è quello di interdipendenza tra un orientamento determinista (per il quale un territorio è governato esclusivamente da imperativi funzionali) e un orientamento sociologico (per il quale un territorio è un costruito dell'interazione sociale).

3) Sistema Territoriale Strategico Aquilano

L'urgenza urbanistica del territorio aquilano è stata declinata in termini di necessità ad agire sul costruito di politiche compromesso, per riequilibrare le dinamiche endogene ed esogene da cui dipende il processo di interazione sociale che dà forma alla città.

A partire dall'analisi delle pratiche d'uso del territorio ed in ragione della loro dislocazione spaziale, si è reso riconoscibile un assetto funzionale risultante dalle interazioni storicamente esistenti tra la città e le sue frazioni che, già provato dalle previsioni urbanistiche di un PRG obsoleto, ha subito profonde alterazioni per effetto del terremoto. Da un lato, infatti, si è accentuata la frammentazione della città a causa della dispersiva localizzazione dei terremotati; dall'altro, i nuovi carichi insediativi hanno accelerato quelle forze centrifughe, già avvertite e assecondate dalla pianificazione urbanistica, che hanno favorito l'espansione principalmente nei quadranti Est ed Ovest. Con la perdita del centro storico e delle sue funzioni connettive, questi settori hanno avviato un progressivo isolamento che minaccia di spaccare la città.

Nel tentativo di porre rimedio a tale situazione, la nostra proposta progettuale ha inteso individuare quei comprensori omogenei per vocazione, patrimonio e potenzialità, affinché nel loro interno potessero essere avviate delle politiche integrate capaci di (ri)comporre ciò che abbiamo definito il Sistema Territoriale Strategico Aquilano.

L'Aquila è stata considerata come un'immaginaria "clessidra" nella cui strozzatura è situato il centro storico, né propulsore né accentratore di funzioni, ma filtro del processo di riassetto della città, dove ogni quadrante funziona come un serbatoio in un sistema di vasi comunicanti che nel corso del tempo e nelle varie fasi della ricostruzione, si riempiono e si svuotano di politiche e di funzioni, d'importanza e di centralità, riequilibrando l'assetto del sistema nel suo complesso.

Pertanto, il Sistema Territoriale Strategico Aquilano, può essere considerato l'organismo di programmazione capace di indirizzare la pianificazione verso obiettivi di sviluppo integrato e di coesione sociale, di tutela del territorio e di sostenibilità ambientale.

4) Mobilità e Proposte progettuali

Le proposte progettuali considerano principalmente i temi della mobilità e dell'accessibilità quali dominanti del sistema territoriale aquilano.

A partire dalla necessità di razionalizzare il traffico su gomma, soprattutto in corrispondenza del casello autostradale Ovest per il quale si propone una nuova localizzazione, le ipotesi progettuali considerano di fondamentale importanza la realizzazione di una metropolitana leggera a servizio della città nel tratto ferroviario Sassa-Onna, nel quadrante Sud della città. In questo modo, si vuole rendere possibile il collegamento tra i due poli produttivi e commerciali di Bazzano e Pile, nonché, l'inserimento di parcheggi intermodali, in prossimità dei nodi di scambio individuati lungo la linea metropolitana, che possano decongestionare l'ambito urbano consolidato e le aree ad Est ed Ovest del centro storico.

Per contribuire alla definitiva realizzazione di un sistema integrato dei trasporti, si propone, il ripristino della linea tranviaria esistente nel quadrante Nord e la realizzazione di tratti di completamento, che colleghino Coppito al terminal di Collemaggio, passando per Pettino e il centro storico. L'intenzione è quella di ridisegnare l'area urbana di Pettino per consentire possibili interventi di diradamento e delocalizzazione e far fronte alle problematiche dovute alla presenza di una faglia sismica di particolare importanza. Inoltre, il collegamento con il centro cittadino ci consente di ragionare sulla possibilità di realizzare un campus

universitario negli spazi della caserma militare e un intervento di riqualificazione del quartiere Eritrea (cohousing) che consenta di realizzare alloggi per gli studenti e per gli anziani terremotati per i quali si propone il reintegro nel tessuto urbano consolidato.

Diverso discorso per la collina panoramica di Roio per la quale si propone un tipo di mobilità "lenta" che si struttura attorno alla modalità del people mover. Il collegamento con la città, oltre a consolidare un rapporto cominciato negli anni '70 che vedeva nella collina il luogo ricreativo e di relax a contatto con la natura, permette di usufruire delle potenzialità offerte dalle strutture universitarie esistenti per la creazione di una "Città della Ricerca" di supporto ai Laboratori Nazionali del Gran Sasso.

Inoltre, non è da sottovalutare la funzione di cerniera che la collina ha con le frazioni della Piana di Roio, attraverso un consolidato "sistema relazionale reticolare" fatto di rapporti socio-economici di piccola scala, ma oltremodo vitali. Le proposte progettuali, pertanto, intendono valorizzare la conoscenza di questo sistema ed al contempo tutelare la sua integrità. Si propone, perciò, una mobilità lenta attraverso la realizzazione di piste ciclabili, il ripristino dello storico tratturo e l'istituzione di percorsi pedonali "didattici", che consentano di scoprire la natura e conoscere le pratiche ad essa collegate. In questo modo, si intende anche rilanciare l'economia legata alle strutture ricettive di tipo lento (bed & breakfast, ecovillaggi, alberghi diffusi ecc.) così da consentire in futuro, la riconversione degli edifici del piano C.A.S.E di Roio Poggio ed orientare le attività previste nelle aree agricole adiacenti.

La cintura verde di Roio, infatti, ha il suo sbocco naturale da un lato verso il sistema montuoso, dall'altro verso il quadrante Est, che nelle intenzioni di progetto è definito Parco Agricolo per la sua vocazione verso questo tipo di attività, favorita anche dalla presenza di una fitta rete di canali d'irrigazione. Il progetto, pertanto, intende vincolare qualunque trasformazione subordinandola alla presenza di attività produttive e commerciali connesse con l'attività agricola, nel tentativo di indirizzare l'uso dei suoli e contenerne il consumo, tutelando la riconoscibilità dei luoghi. Allo stesso tempo, si vuole combattere la frammentazione e la dispersione del tessuto abitativo ed il relativo isolamento degli abitanti (in specie quelli degli insediamenti di Paganica, Tempera, Bazzano) riorganizzando la mobilità pubblica e privata, sia attraverso il miglioramento del sistema di connessione, sia attraverso modalità di trasporto collettivo sostenibile tipo "a chiamata".

Questo, per favorire l'integrazione degli interventi, preservare gli equilibri esistenti nelle frazioni, indurre alla socializzazione gli abitanti e consentire la realizzazione di spazi pubblici al servizio del cittadino.