

ATELIER 2: Frazioni e nuove centralità (L. Iagnemma_F. Lucchese)

Il tema progettuale pone le questioni della ricomposizione formale e della ridefinizione dei ruoli degli elementi del territorio, partendo dal riconoscimento delle centralità (identità e ruolo), della continuità dei sistemi (densità e margini) e dalla lettura delle relazionalità (funzioni e connessioni).

La ricostruzione dei luoghi, tra innovazione e conservazione, il recupero urbanistico delle performance, la conservazione del modello, con i suoi ruoli, le sue funzioni e le sue relazioni, vanno attuati sugli elementi caratterizzanti il territorio: i centri storici minori delle frazioni, gli spazi per la continuità ecologica, la nuova armatura urbana ed i nuovi luoghi significanti e simbolici, con le loro relazioni di prossimità.

Il confronto tra scuole di pensiero, metodi di lavoro e sensibilità diverse ha rappresentato il valore aggiunto di questa esperienza progettuale, portando ad individuare idee chiare ed innovative per la città:

- un forte accento sugli **strumenti** di definizione e di attuazione delle scelte, tema cruciale nell'ottica dell'efficacia, dell'equità e dei tempi di attuazione delle soluzioni proposte;
- l'esigenza di una **riprogettazione urbana** di vaste porzioni della periferia, a partire da quella consolidata, vincendo la paura che nuove, forti identità possano compromettere il futuro della città storica, nella convinzione che possa essere invece l'equilibrio tra le parti, in un contesto di qualità, la sola garanzia di un pieno recupero del centro storico del capoluogo e di quelli delle frazioni;
- la necessità di procedere verso **scelte fortemente selettive**, che sappiano concentrare le ingenti risorse destinate a riversarsi su L'Aquila nei prossimi mesi ed anni su quegli aspetti ritenuti davvero strategici per la valorizzazione delle sue risorse: il Sistema dei Parchi (che vede L'Aquila come potenziale snodo di accesso e coordinamento), l'Università e la Ricerca, il settore amministrativo-direzionale (connesso al ruolo di città-capitale);
- il riconoscimento del fatto che un forte rilancio della città e del suo territorio, a seguito sia del trauma post sisma, sia di processi di declino già da tempo in atto, possa partire soltanto da una ridefinizione degli equilibri a livello regionale ed interregionale, a partire dalle **grandi infrastrutture**.

Progetto clessidra

Nell'ambito di questo progetto 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. L'approccio del gruppo pone come proprio fulcro alcuni temi caratterizzanti la visione di riconnessione territoriale: **concertazione e coesione** nella fase programmatoria, **potenzialità' e complementarità** dei ruoli e delle funzioni nella fase di definizione delle scelte prioritarie, rigenerazione, **recupero e trasformabilità** degli spazi e delle invarianti territoriali.

La lettura ha composto un quadro tra equilibri e disequilibri, in cui gli elementi dell'armatura urbana e territoriale, nella loro evoluzione ante e post sisma, si legano ai flussi funzionali, determinando le "relazioni pubbliche" caratterizzanti le nuove dinamiche ed identità del territorio.

Il riconoscimento dei sistemi funzionali (insediativo-produttivo, dell'armatura urbana e del sistema naturalistico-ambientale) permette la visione dei rapporti esistenti e potenziali tra la città consolidata, la città periferica e la città delle frazioni. La risultante progettuale, che si struttura su un disegno temporale diversificato, è rappresentata dall'insieme delle parti omogenee su cui si opera con strumenti differenti: Programmi di recupero e riqualificazione urbana, Pianificazione concertata e Pianificazione negoziata. La

struttura portante del progetto individua le **Aree di Interesse Strategico** e le mette a sistema attraverso le relazioni di mobilità, in cui il trasporto ordinario (collettivo e privato) si rapporta con la rete della mobilità lenta, che funge anche da connettivo del sistema del verde e della continuità ambientale. Ambito di valore per il sistema delle connessioni ecologiche è il **Parco agricolo**, che si pone ulteriormente come invariante della componente paesaggistica del territorio, unitamente al sistema delle acque superficiali, con i propri spazi funzionali.

Pianificare INFrazioni

Il gruppo “Pianificare INFrazioni” ha impostato il proprio lavoro concentrandosi su una lettura dell’assetto territoriale esistente e di una sua possibile organizzazione futura, con l’intento di strutturare un sistema **performante** per se stesso ed **attraattivo** per l’esterno, fondato sul welfare urbano. Sono stati definiti alcuni obiettivi strategici:

- l’individuazione, nel complesso delle aree di frontiera e delle frazioni, di alcuni **sistemi di tipo aggregativo o satellitare**, intesi come strumento interpretativo delle relazioni territoriali e delle dinamiche potenziali, contrastando l’idea di trasformare il sistema delle frazioni in un unico nebuloso sistema e promuovendo, al contrario, un equilibrio caratterizzato dalla valorizzazione delle vocazioni di ciascuna di esse e dal miglioramento del loro livello di benessere attraverso un modello policentrico interdipendente connesso ad un progetto di rete ecologica;
- la definizione, riconosciuta la tendenza in atto a concentrare le attese insediative in corrispondenza dei grandi assi e dei poli di attrezzature e servizi, delle **matrici infrastrutturali portanti** del futuro assetto, nell’intento di potenziare tali direttrici di sviluppo e di disincentivare, conseguentemente, altre tendenze di espansione in atto;
- l’individuazione di frange urbane e di aree da assoggettare ad interventi di riqualificazione urbana, con interventi di densificazione urbana e di **ridefinizione dei margini**, nell’intento di **contenere l’occupazione del suolo**;
- la **messa a sistema dei parchi** (Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga e Parco Naturale Regionale Sirente Velino), con “cerniera” in corrispondenza del sistema insediativo orientale della città, in una vision capace anche di reimmettere il progetto C.A.S.E. in un processo virtuoso di valorizzazione di una delle grandi risorse strategiche del territorio aquilano.

Strumento fondamentale di controllo di tutte le proposte effettuate è stato il confronto costante e critico con le **quantità** in gioco (domanda ed offerta di residenze, attrezzature e servizi; previsioni espansive attuali e diritti assegnati dal PRG del 1975, ecc...).

Particolare attenzione è stata posta alla **dimensione temporale** della ricostruzione, individuando tre diverse fasi: lo stato T0 (attuale), lo stato T1 (coincidente con il momento di riattivazione del sistema urbano periferico) e lo stato T2 (momento di riattivazione del centro storico); ciò ha consentito una maggiore flessibilità di strategia.

Altra peculiarità della proposta è l’aver colto il ruolo determinante che avrà, per il futuro dell’assetto urbanistico e socio-economico della città, un **forte rilancio del suo ruolo territoriale**, il cui declino è stato solo accentuato dal sisma. Lo strumento individuato a tal fine, in considerazione del ruolo delle infrastrutture nello sviluppo dei territori riconosciuto da un’autorevole letteratura in materia, è la realizzazione di una **linea veloce diretta su ferro Roma-L’Aquila-Pescara**, da realizzarsi tramite forme di

finanza di progetto, dimezzando i tempi attuali di collegamento (su gomma); L'Aquila diventerebbe così lo snodo-chiave di un asse infrastrutturale a favore del quale si è già espresso, ad esempio, il Piano Triennale per il Turismo 2010-2012 della Regione Abruzzo. Gli effetti: realizzare **finalmente l'integrazione tra i due sistemi turistici d'Abruzzo** (aree montane interne e costa), con effetti moltiplicativi sulla domanda e sulle ricadute economiche territoriali; porre nuovamente L'Aquila al **centro del sistema della ricerca** (tra Roma e Pescara/Chieti) come già un'infrastruttura (connessione autostradale con Roma) seppa fare qualche decennio fa, anche in considerazione dei riequilibri regionali del sistema universitario oggi fortemente penalizzanti; rilanciare il sistema direzionale-amministrativo della **città capitale**, oggi messo fortemente in discussione dalle aspettative di Pescara, capitale regionale sempre meno "ombra"; scongiurare l'implosione del **mercato immobiliare** (squilibrio fortissimo tra domanda ed offerta residenziale a medio-lungo termine) con l'unico sistema ritenuto possibile (un forte incremento di attrattività della città attraverso la leva infrastrutturale); giungere a quella massa critica della domanda (flussi interni ed esterni) necessaria per garantire l'efficienza e la **sostenibilità economica del trasporto pubblico urbano** (arteria su ferro est-ovest con sistema integrato di penetrazione trasversali per parti) e quindi la sostenibilità ambientale dell'intero sistema dei trasporti (oggi del tutto compromessa dallo sprawl).

Esiti

Gli esiti dell'atelier hanno mostrato un aspetto finora completamente assente nell'azione delle pubbliche amministrazioni, ad ogni livello: la capacità di costruire una **visione strategica**, capace di ripensare globalmente la città, in una prospettiva sia di breve che di lungo termine. Un dialogo tra la progettualità e la lungimiranza delle proposte degli Atelier e l'inevitabile pragmatismo degli enti locali, frutto di una stratificazione di relazioni, interessi ed equilibri di lunga data, è dunque quanto mai auspicabile, per dare prospettive di maggiore concretezza alle prime e più vasti orizzonti ai secondi.

In realtà questa settimana di lavoro ha rappresentato una tappa di un percorso progettuale destinato, in tempi piuttosto brevi, a progressivi approfondimenti; il primo passo, la cui necessità è emersa con chiarezza fin da questa fase, è l'esigenza di conferire ulteriore peso e valore alle proposte progettuali grazie ad una maggiore **interdisciplinarietà**.

L'urbanistica, infatti, senza proporre indirizzi chiari nei settori che inevitabilmente vengono coinvolti nelle sue scelte (economia, trasporti, reti idrografiche, reti ambientali, ecc...), rischia di rimanere un contenitore vuoto; allo stesso tempo l'urbanista non è chiamato ad improvvisarsi economista, trasportista, ingegnere idraulico o geologo, bensì a **coinvolgere queste figure nel processo di definizione delle scelte e delle priorità**, dando così sostanza alle proprie proposte e, contemporaneamente, collocando saperi settoriali in una più ampia ed opportuna cornice strategica di tipo territoriale.

La fase preliminare degli atelier, di tipo seminariale, ha ribadito, tanto nella composizione dei tavoli di discussione, quanto nei contenuti, questa esigenza, tanto più evidente in relazione ad un tema, come quello delle frazioni e nuove centralità, che ha spaziato dalla scala della progettazione urbana fino alla scala territoriale.

Il lavoro svolto ha fatto emergere idee e strategie di grande interesse; si tratta ora di dare sostanza ulteriore a queste ultime, estendendo la composizione dei gruppi di progettazione a figure (dottori, dottorandi, laureandi) afferenti a tutti quei settori su citati, senza il cui contributo le scelte urbanistiche sono destinate o a rincorrere la realtà, limitandosi ad essere lo specchio di scelte fatte in altre sedi, o ad essere portatrici di idee, anche di un certo interesse, ma difficilmente capaci di indirizzare interessi assolutamente concreti e tangibili.