



Atti della XV Conferenza Nazionale SIU  
Società Italiana degli Urbanisti  
L'Urbanistica che cambia. Rischi e valori  
Pescara, 10-11 maggio 2012

Planum. The Journal of Urbanism, n.25, vol.2/2012  
www.planum.net | ISSN 1723-0993  
Proceedings published in October 2012

## Strategie per la ricostruzione del territorio aquilano

**Raffaella Massacesi**

Università degli studi G. d'Annunzio  
Dipartimento DART-sezione IDEA  
Email: [raffaellamassacesi@ippozone.it](mailto:raffaellamassacesi@ippozone.it)  
Tel/fax 085.27098

### **Abstract**

*Il progetto di ricerca si propone di mettere a punto modalità di intervento nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e delle zone industriali attraverso l'insediamento di funzioni, di apparati tecnologici-energetici e di servizi per la rivitalizzazione del tessuto produttivo e sociale del territorio aquilano.*

*L'obiettivo specifico è costituire una rete di centri minori dotati di servizi e centralità di tipo insediativo, commerciale, infrastrutturale e sociale nel territorio aquilano attualmente sottoposto a decentramento residenziale a seguito degli interventi post sisma.*

*L'obiettivo generale è costituire un sistema insediativo policentrico, interconnesso, con una distribuzione equilibrata di centralità urbane e di servizio, sostenibile dal punto di vista ambientale, energetico e della sicurezza sismica.*

### **I cambiamenti in atto nel territorio aquilano**

I nuovi insediamenti residenziali C.A.S.E. (Complessi Antisismici Sostenibili ed Ecocompatibili) e M.A.P. (Moduli Abitativi Provvisori), costruiti per sopperire all'emergenza abitativa causata dal terremoto de L'Aquila del 2009, sorgono in prossimità dei centri minori e nelle aree periferiche della città consolidata. Non sono dotati di servizi adeguati né di rete viaria o trasporto pubblico efficiente. Gli effetti del sisma e gli interventi realizzati in emergenza hanno prodotto una struttura insediativa decentrata, priva sia di un grande centro di riferimento come di un sistema di piccole e medie centralità. Il centro de L'Aquila che fungeva, prima del sisma, da "attrattore" è inagibile, i margini urbani e i centri periferici hanno un maggior numero di popolazione residente ma non vi sono servizi e spazi pubblici.

Il progetto di ricerca, finanziato a fine 2011 con un assegno di durata biennale, (Progetto speciale multiassie Reti per l'alta formazione p.o.f.s.e. 2007-2013) ha come obiettivo l'individuazione di strategie da mettere in atto per realizzare un sistema urbano maggiormente equilibrato e si concentra sul tema della riqualificazione del sistema dei nodi minori. Il progetto è collegato al lavoro svolto nel 2010 per il Ministero dell'Ambiente francese: "L'architecture de la grande échelle. Programme interdisciplinaire de recherche - Un territoire durable et un habitat de qualité à consommation zéro dans les zones à risque sismique" (Responsabile scientifico: N. Trasi, Sapienza Università di Roma; gruppo di ricerca dell'Università G.d'Annunzio di Pescara: W. Fabietti, R. Pavia, con V. Carpitella, R. Massacesi). Il tema approfondito dal gruppo di ricerca italiano riguarda la sostenibilità sociale degli insediamenti e nell'ambito della ricerca è stata elaborata una metodologia di indagine per lo sviluppo di sistemi urbani a rete sostenibili. La metodologia si propone di utilizzare "un processo non lineare" che si sviluppa alle scale macro, meso e micro; di inquadrare "la sostenibilità" energetica, sociologica e sismica come punto cardine del progetto; di promuovere "l'interdisciplinarietà" fra urbanistica, architettura sostenibile, sociologia urbana e studio delle strutture antisismiche; di fare ricorso ad una "articolazione in scale" testando gli scenari in riferimento al territorio, al centro urbano, all'unità di tessuto, all'unità di costruzione. Gli esiti della ricerca sono stati raccolti in un dossier che affronta le diverse scale del progetto mostrando i casi studio e producendo delle linee guida da intendersi non come standard prescrittivi ma come "indicazioni" operative. Il territorio preso ad esame per condurre lo studio è quello aquilano.

## Una struttura a rete

(Figura 1.) Il nuovo modello insediativo si realizza intervenendo sull'infrastruttura e sull'ambiente.

Il progetto di ricerca propone di considerare la rete ferroviaria come tracciato in grado di riconnettere i comuni esistenti, le nuove aree residenziali, le aree industriali e le centralità e i servizi da insediare. Il progetto prende la forma di un fascio infrastrutturale-ambientale costituito dalla ferrovia, dalla strada statale, dalle aree industriali, da un corridoio verde come parco fluviale. Il nodo de L'Aquila, ma anche una pluralità di centri abitati sono attraversati da questa struttura lineare dove si propone di localizzare (in relazione alle interconnessioni ferrovie-strade) alcune centralità territoriali, gli impianti fotovoltaici (sulle coperture degli edifici industriali), gli impianti di raccolta e di riciclo dei rifiuti, le centrali di cogenerazione, ma anche impianti per lo sport, il tempo libero e il turismo.

Il progetto di ricerca si propone di mettere a punto modalità di intervento nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e delle zone industriali attraverso l'insediamento di funzioni, di apparati tecnologici-energetici e di servizi per la rivitalizzazione del tessuto produttivo e sociale del territorio aquilano.

L'obiettivo specifico è costituire una rete di centri minori dotati di servizi e centralità di tipo insediativo, commerciale, infrastrutturale e sociale nel territorio aquilano attualmente sottoposto a decentamento residenziale a seguito degli interventi post sisma.

L'obiettivo generale è costituire un sistema insediativo policentrico, interconnesso, con una distribuzione equilibrata di centralità urbane e di servizio, sostenibile dal punto di vista ambientale, energetico e della sicurezza sismica. All'interno di questo sistema la città de L'Aquila mantiene il ruolo rappresentativo e direzionale del sistema (attraverso il recupero e la valorizzazione del centro storico e della città consolidata). Il modello di riferimento è quello di una struttura a rete con un nodo principale (L'Aquila) e un sistema di nodi minori.

Tra le azioni utili al conseguimento degli obiettivi si mettono in evidenza quelle sulle aree di pertinenza della ferrovia e dell'industria:

La riorganizzazione dell'infrastruttura potrebbe essere ottenuta mantenendo il binario unico e la trazione diesel, evitando quindi i costi del raddoppio della linea e dell'elettificazione, prevedendo alcune azioni mirate come l'aumento del numero di treni e della frequenza di transito, la ristrutturazione secondo la logica della domanda di trasporto aggregata, la strutturazione per fasce orarie e connessioni sicure con le località di interscambio.

Contemporaneamente dovrebbe essere prevista la costruzione e l'attivazione di una efficace rete di interscambio ferro-gomma e ferro-ferro localizzata in punti strategici per i collegamenti con le aree residenziali, le aree industriali, le località turistiche.

Attraverso l'insediamento negli edifici di pertinenza delle stazioni di attività e di servizi aperti 24 ore (vigili del fuoco, presidio ASL, Croce Rossa, Pro Loco) e di attività commerciali (porte di accesso al Parco, tabacchi, agenzie di viaggio), si potrebbe inoltre garantire la vitalità delle aree coinvolte e soprattutto localizzare in modo adeguato i servizi.

Affinché la riorganizzazione dell'infrastruttura ferroviaria risulti davvero efficace è necessario mettere in atto una campagna di comunicazione adeguata dei servizi da parte degli enti coinvolti.

Un'altra linea di intervento che il progetto si propone di indagare si concentra sulle aree industriali e prevede di utilizzarne gli spazi e le strutture esistenti per collocare attrezzature (i tetti dei capannoni sono un luogo adatto all'installazione dei pannelli fotovoltaici) e servizi (come ad esempio la localizzazione degli impianti che utilizzano il combustibile derivato dai rifiuti per la produzione di energia). Ma anche per risolvere la commistione tra insediamenti industriali e residenziali mediante l'inserimento di sistemi di verde lineare di mitigazione, il miglioramento dei collegamenti con le stazioni ferroviarie e della viabilità di accesso alle aree industriali.

Le aree industriali possono inoltre ospitare servizi di ristorazione e, a margine, nelle zone di confine o di accesso, l'insediamento di mercati per prodotti a chilometro zero.

## Gli obiettivi del progetto

(Figura 2.) Il progetto di ricerca si pone inoltre alcuni obiettivi, individuati in base ai temi che maggiormente vengono dibattuti nel campo della pianificazione nelle aree colpite dal terremoto ed in base all'osservazione dei luoghi.

In ogni nodo del sistema il recupero dei centri storici e la riqualificazione dei nuovi insediamenti dovrà prevedere un progetto di suolo pubblico che contempra l'allestimento di aree sicure connesse con le vie di fuga, rendendo importante la definizione di criteri di progettazione urbana in aree sismiche.

Il passaggio graduale all'uso in misura crescente di fonti di energia rinnovabile, il miglioramento del ciclo dei rifiuti e del riciclo delle acque, l'ottimizzazione dei mercati a chilometro zero caratterizzano il nuovo modello insediativo come territorio in transizione verso l'applicazione di strategie sostenibili dal punto di vista energetico, spaziale e della sicurezza sismica, le parole chiave sono, in questo caso, innovazione e sviluppo sostenibile a partire dall'esperienza della Transition Town.

La struttura a rete si realizza con l'efficienza dei sistemi di interconnessione. Punto cardine delle strategie è il miglioramento dell'accessibilità ai luoghi, il miglioramento della mobilità di merci e persone. La presenza del Parco, della Valle del fiume Aterno, di piccoli centri storici interessanti per posizione e architettura, rendono importante il ripensamento a rete anche dei percorsi pedonali e ciclabili, dei tracciati per gli sport della montagna (estivi e invernali) e della loro riconfigurazione nel senso dell'accessibilità verso ogni categoria di utenza. I temi della mobilità sostenibile, della qualità del territorio e dell'accessibilità sono quindi alla base della riconfigurazione del territorio.

L'obiettivo dell'ampliamento delle fonti energetiche rinnovabili, che consente la transizione del territorio aquilano verso un sistema energeticamente più sostenibile, si lega a una progetto sul territorio che definisce le strategie operative e individua le località adeguate per la localizzazione degli impianti, collegando i temi dell'energia a quelli del paesaggio: teleriscaldamento (destinato in particolare a soddisfare la domanda termica dei residenti del progetto C.A.S.E., raggruppati in cluster); sostituzione delle caldaie obsolete (soprattutto nel centro storico); cogenerazione e biomassa; generazione elettrica da biogas; generazione elettrica da combustibili da rifiuti con impianti localizzati nelle aree industriali; solare termico (negli edifici pubblici e privati); fotovoltaico (nelle zone industriali e sulle coperture dei capannoni); micro eolico (distribuzione diffusa nei centri abitati); micro idroelettrico (lungo il fiume Aterno).

Infine l'obiettivo della ricerca è individuare le possibili ricadute sociali e produttive sul territorio aquilano del progetto proposto. Gli investimenti messi in atto per il conseguimento degli obiettivi concorrono alla formazione di nuove professionalità, a rendere il territorio maggiormente accessibile e fruibile per i residenti, con maggiori attrattive per il turismo dei parchi e dei centri storici. Le ricadute sul tessuto produttivo sono relative alla diversificazione, all'innovazione tecnologica e alla ristrutturazione delle aree.

Riferendoci alla sola area iniziale oggetto di studio (la Valle dell'Aterno), l'attraversamento del territorio in treno offre un punto di vista utile alla comprensione delle trasformazioni in atto. Il viaggio sulla linea Sulmona-L'Aquila, ad esempio, restituisce le immagini di diversi paesaggi (della tutela, dell'abbandono, delle coltivazioni, dei centri storici, del Parco Naturale Regionale Sirente Velino). Procedendo verso L'Aquila si nota una maggiore dispersione insediativa e la commistione tra residenza e aree industriali. I numerosi insediamenti C.A.S.E. e M.A.P. si presentano come dei fuori-scala, ai margini delle aree industriali, in aree incolte o periferiche. Progressivamente gli spazi vuoti si suturano, gli edifici si addensano, gli spazi commerciali e le palazzine prendono il posto degli spazi aperti. Osservando dalla ferrovia (e dal fiume Aterno) notiamo un paesaggio di pregio da tutelare e valorizzare ma anche un "retro" di paesaggio urbano in trasformazione.

L'obiettivo della rigenerazione di un sistema a rete multicentrico si potrebbe basare sullo sviluppo del trasporto pubblico, sulla ridensificazione urbana, sull'attrattività dei luoghi grazie alla qualità dell'ambiente urbano e dei servizi, sui parchi e le aree agricole connessi da corridoi ecologici, su un'efficiente raccolta dei rifiuti utilizzata per la produzione di energia.

Pensando agli obiettivi sopra descritti una delle prime attività è stata quella di finalizzare i sopralluoghi, lo studio delle mappe, dei progetti e dei programmi in corso alla comprensione e alla definizione di un'area di intervento all'interno della quale gli obiettivi potevano dirsi come comuni.

Nonostante i centri interessati dal progetto siano localizzati lungo la Valle dell'Aterno, è riduttivo pensare che sia esclusivamente questo il territorio su cui concentrare analisi e attività di progettazione. I cambiamenti subiti dalla rete insediativa a causa del sisma del 2009 e degli interventi effettuati in emergenza hanno messo in evidenza la fragilità strutturale del territorio aquilano, interrompendo il sistema di relazioni che si andava consolidando tra il capoluogo e i nuclei satellite in crescita demografica. L'insieme di centri urbani e rurali, organizzati in un sistema di relazione gerarchico nei confronti della città capoluogo, era tenuto insieme, prima del terremoto, da un capillare sistema viario e dall'attrattività esercitata dalla città de L'Aquila, luogo dei servizi, del lavoro, del commercio, dello svago. Il tema della "ricostruzione", all'interno di questo percorso di ricerca, è inteso nel senso della ridefinizione di un sistema di relazioni reticolari, e non gerarchiche, fra i luoghi, ed è inteso come studio di un insieme di relazioni ambientali dove l'equilibrio ecosistemico sia studiato in modo interscalare. I processi di trasformazione e pianificazione in corso nell'area colpita dal sisma fanno riferimento o richiedono la definizione di quadri strategici ed aree omogenee di intervento.

L'organizzazione dei comuni in raggruppamenti, unioni, aree omogenee, comunità montane, in base alla loro appartenenza ad un sistema vallivo, ad un bacino idrografico, ad un'area protetta o vincolata, ad un sistema agricolo o storico ed architettonico è un punto di partenza utile alla soluzione di problematiche di sviluppo locale. Si tratta di individuare territori simili all'interno dei quali proporre azioni unitarie. Un metodo che potrebbe rivelarsi poco efficace se condotto in modo frammentario, con sovrapposizioni di interessi o arbitrarietà di scelte.

Per la particolare conformazione del territorio che stiamo osservando è possibile indagare se sia maggiormente efficace pensare non alla scala di "area omogenea", ma ad una scala più ampia, che metta insieme sistemi coerenti dal punto di vista ambientale e (apparentemente) incoerenti sul piano delle relazioni territoriali, infrastrutturali e insediative: la Conca Aquilana, la Valle Subequana, la Piana di Navelli, la Valle del Tirino, la Conca di Sulmona, la Valle del Pescara.

Le località interessate da questo specifico progetto sono localizzate in un ambito ristretto, ma i sopralluoghi, i rilievi, lo studio dei piani e dei programmi in corso di definizione suggeriscono di allargare lo sguardo ad un

sistema più ampio: il massiccio del Gran Sasso, poi la Conca Aquilana protetta dal massiccio del Sirente-Velino, l'Aterno che scava la Valle Subequana e parallelamente la Piana di Navelli e il fiume Tirino. Infine la valle del fiume Pescara. Centoquaranta chilometri di attraversamento che scorrono come una sequenza di paesaggi diversi da non leggere come “stanze chiuse” prive di relazione le une con le altre. Si tratta infatti di un territorio interconnesso da infrastrutture naturali e artificiali, a volte forti ed evidenti, a volte fragili e discontinue. Agire in un punto significa generare conseguenze in un'area vasta. I paesaggi in questo tragitto risultano diversi per conformazione orografica (i morbidi rilievi delle pendici sud della montagna più alta dell'Appennino che scendono verso L'Aquila, la Valle Subequana stretta e profonda, l'ampia Piana di Navelli, la Valle del Pescara dapprima stretta nelle Gole di Popoli che si allarga poi verso le colline erose dai calanchi e verso il mare), diversi per quantità e qualità dell'infrastruttura viaria e ferroviaria (la ferrovia dall'Aquila a Sulmona a Pescara, la Strada dei Parchi, le strade regionali e statali), diversi per forma e densità degli insediamenti (grossi centri abitati con aree industriali si intervallano a piccoli paesi a rischio di abbandono, così come nuove edificazioni prive di continuità con i materiali del passato e con i luoghi su cui sorgono si intervallano ai paesaggi di pietra dell'Abruzzo dei castelli e dei borghi fortificati).

La ferrovia, a ben guardare, con il suo seguire l'andamento delle curve di livello è l'elemento infrastrutturale artificiale che maggiormente rende possibile la comprensione dei paesaggi attraversati. Molto meglio della strada. Quest'ultima a volte sembra giocare con l'inquadratura, lo scorcio, la vista prospettica che dura il momento di uno scatto fotografico. A volte, al contrario, offre un monotono susseguirsi di barriere. La ferrovia invece disegna il paesaggio, mostrandone la sezione. Rendendo più comprensibili gli elementi di cui è composto: campi coltivati, case sparse, centri abitati, aree boscate, aree rocciose, gole, picchi, valli, costa.

Il fiume è l'infrastruttura naturale che dà continuità all'attraversamento. L'acqua ha modellato questi territori scorrendo in superficie e in gallerie naturali e artificiali, forma laghi artificiali e oasi naturali, viene deviata in gallerie e portata in quota per generare energia elettrica. Il fiume lungo il quale nascono cementifici e aree industriali.

Se l'obiettivo è comprendere come agire oggi nel territorio aquilano la lettura dei luoghi trova una guida nell'infrastruttura ferroviaria e in quella fluviale.

La linea ferroviaria con il suo percorso lineare e con le aree delle stazioni e le pertinenze e le strade di collegamento ai centri urbani.

La linea dei corsi d'acqua con la quale si intersecano le tessiture poderali, il sistema dei canali, gli attraversamenti (i ponti), le aree protette, le aree industriali.

I sistemi vallivi, nei quali scorrono le infrastrutture, risultano fra loro correlati, a tal punto da suggerire non solo il metodo di lettura e analisi del territorio, o per meglio dire il corretto punto di vista, ma anche la possibile proposta progettuale per la ridefinizione di un territorio a rete, interconnesso.

La ricerca, in questo momento iniziale di verifica delle intuizioni e degli studi condotti sul tema,

sembra indicare una direzione: considerare il sistema della Valle dell'Aterno e della Valle del Pescara come luoghi dell'interazione, paesaggi diversi che si compensano, unificati da un sistema di percorrenze, dagli spostamenti dei residenti che si muovono tra i centri principali (L'Aquila, Sulmona, Pescara), dal sistema dei comuni minori e dei territori resi fragili dall'abbandono, dai sistemi infrastrutturali lineari dai quali sono percorsi. In quest'ottica la costruzione, nell'area della Valle Subequana, di un sistema insediativo policentrico e interconnesso si coniuga con la definizione di un sistema a scala maggiore all'interno del quale trovare una collocazione identitaria.

Un sistema territoriale nell'ambito del quale cogliere omogeneità e differenze che è possibile porre in relazione per ottenere vantaggi comuni in termini di risorse, mercati, lavoro, energia, mobilità, ciclo dell'acqua e dei rifiuti. Il legante potrebbe essere costituito dai centri e dalle comunità che li abitano e che costruiscono, di volta in volta, territori di raccordo identitari e unitari.

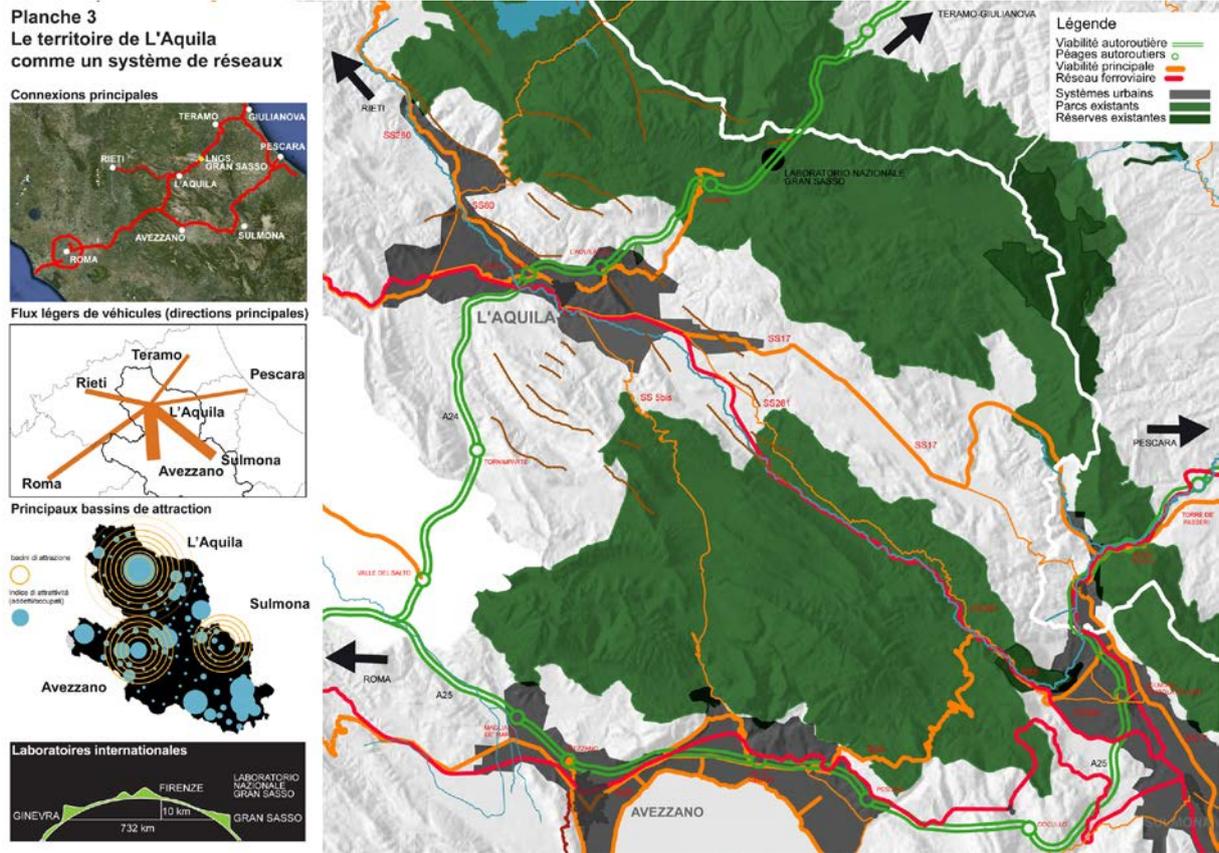


Figura 1. Il territorio dell'Aquila come un sistema di reti

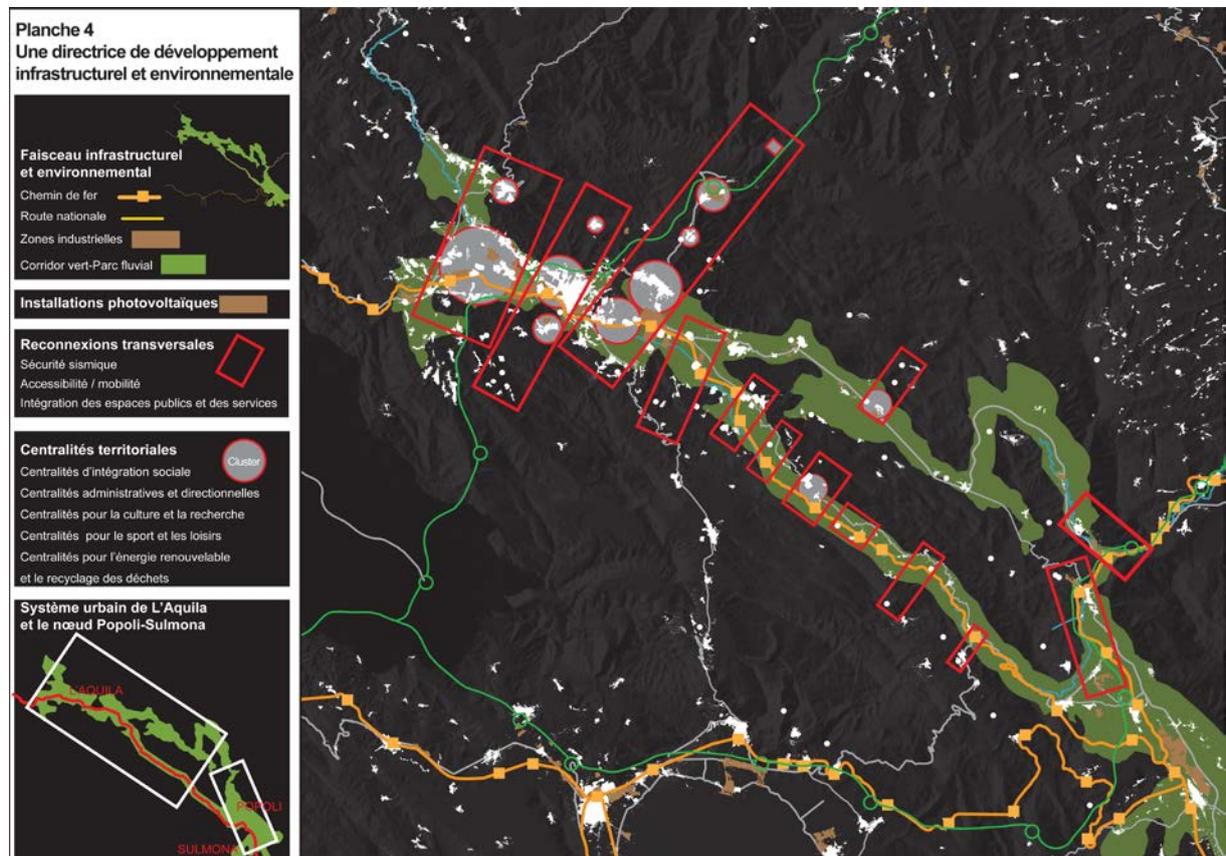


Figura 2. La Valle Subequana e la ferrovia Sulmona-L'Aquila, una direttrice di sviluppo infrastrutturale e ambientale