

## Gruppo 2: 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 **attraente** 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).