

MATTEO DI VENOSA

Professore associato di Urbanistica presso l'Università degli Studi G. d'Annunzio di Pescara-Chieti (Dipartimento di Architettura).

Nella sua attività di ricerca e di sperimentazione si occupa dei temi che riguardano il rapporto tra infrastrutture e territorio, il progetto urbano e la pianificazione urbanistica in condizioni di rischio. Tale ultimo percorso di riflessione ha assunto rilevanza nella recente esperienza di ricerca sulla ricostruzione dei centri storici abruzzesi colpiti dal sisma del 6 Aprile 2009.

È autore dei volumi: Pianificare la Ricostruzione. Sette esperienze dall'Abruzzo (con A. Clementi, 2012); Waterfront. Dal conflitto all'integrazione (con R. Pavia, 2012); Strategie infrastrutturali (con A. Clementi, 2007). È inoltre autore di numerosi saggi e articoli apparsi in volumi e riviste specializzate.

Con il Protocollo d'intesa sottoscritto nel Novembre 2014 si è avviata una collaborazione interistituzionale tra il Dipartimento di Architettura di Pescara ed il Comune di Castellalto (Te) finalizzata alla redazione di una ricerca sul territorio di Castelnuovo Vomano (frazione di Castellalto) con riferimento prioritario ai temi della sicurezza ambientale, della riduzione del consumo di suolo, della qualità dello spazio pubblico ed abitativo.

Questa pubblicazione raccoglie una sintesi delle attività analitiche e progettuali che hanno consentito di definire, d'intesa con l'amministrazione comunale e con la comunità locale, alcune linee guida per lo sviluppo sostenibile di Castelnuovo Vomano.



9 788896 338926

LO SPAZIO PUBBLICO IN CONTESTI FRAGILI

Idee visioni progetti per Castelnuovo Vomano

a cura di Matteo di Venosa



Questa pubblicazione raccoglie gli esiti della ricerca “LABORATORIO URBANO CASTELNUOVO VOMANO. Agenda di strategie e linee di intervento per lo sviluppo sostenibile” svolta da un gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura di Pescara (coordinatore prof. Matteo di Venosa) per conto del Comune di Castellalto (Te).

Il gruppo di lavoro è composto da:

Comune di Castellalto

dott. Vincenzo Di Marco (Sindaco di Castellalto)

arch. Maurilio Ronci (Responsabile del Procedimento)

Università degli Studi G. d'Annunzio

Dipartimento di Architettura di Pescara

prof. Paolo Fusero (Direttore del Dipartimento di Architettura)

prof. Matteo di Venosa (Responsabile scientifico della ricerca)

Consulenti

Nausica Maiorano e Vincenzo Maulucci

(comunicazione e progetto pilota)

Raffaella Massacesi (spazio pubblico)

Mario Morrica (paesaggio)

Lino Ruggieri (sicurezza ambientale)

Gruppo operativo

Mattia De Baptistis, Michele Gentile, Francesca

Malecore, Cristina Massaro, Franco Patacchini,

Donatella Scutti, Eugenio Tarantino, Lorenzo Vicerè

Il progetto grafico e la cura redazionale sono di

Nausica Maiorano e Vincenzo Maulucci.

INDICE

INTRODUZIONE

Obiettivi, contenuti ed esiti dell'attività di ricerca 3

PARTE A_Descrizioni

Descrizione 1: ATTRAVERSAMENTI 13
Descrizione 2: VULNERABILITÀ 19
Descrizione 3: PERIURBANITÀ 25
Descrizione 4: MULTISCALARITÀ 31
Mappe 35

PARTE B_Confronti e Sperimentazioni

Forum di consultazione 59
Workshop di progetto 65

PARTE C_Linee guida per la qualificazione degli interventi

81
C1. Linee per la qualificazione dello spazio pubblico 83
C2. Linee per la sicurezza geo-ambientale 87
C3. Linee per la qualificazione di paesaggi di prossimità 91
C4. Linee per la qualificazione dei processi di governance territoriale 95
C5. Progetto pilota

Matteo di Venosa:

introduzione , “Attraversamenti” , “Multiscalarità”, “Linee per la qualificazione dello spazio pubblico”, “Linee per la qualificazione dei processi di governance territoriale” , “Progetto Pilota”

Mario Morrica

“Vulnerabilità”, “Periurbanità”, “Linee per la sicurezza geo-ambientale” , “Linee per la qualificazione di paesaggi di continuità”

Il capitolo Confronti e sperimentazioni” è stato curato Nausica Maiorano, Francesca Malecore, Vincenzo Maulucci.



Scorcio della Val Vomano



DESCRIZIONI

Descrizione 1: ATTRAVERSAMENTI

Descrizione 2: VULNERABILITÀ

Descrizione 3: PERIURBANITÀ

Descrizione 4: MULTISCALARITÀ

MAPPE

Le note che seguono descrivono il territorio di Castelnuovo Vomano assumendo i punti di vista e i temi rilevanti emersi durante gli incontri con la cittadinanza e l'amministrazione.

Le descrizioni, intenzionalmente parziali e soggettive, fanno emergere valori identitari, criticità e risorse locali, che connotano il contesto di studio e le sue relazioni con il paesaggio in cui si iscrive.

Affiancano e completano i testi, alcune mappe tematiche del territorio vallivo e dell'insediamento urbano.



**Descrizione 1:
ATTRAVERSAMENTI**

Con il consolidamento della ferrovia Adriatica e la creazione dell'autostrada A14 (Bologna-Taranto), nel territorio costiero si definivano i primi insediamenti (Roseto degli Abruzzi e Pineto). La fascia costiera, in particolare Roseto degli Abruzzi, diventava il primo centro costiero della provincia di Teramo e una delle località balneari più frequentate. La vallata invece, fin dall'antichità, era attraversata da due percorsi che conducevano rispettivamente a Interamnia (Teramo) e verso Hadria (Atri). In questi anni, le strade statali n. 150 e n. 80, pur con ruoli territoriali diversi, assumono un ruolo chiave nei processi di trasformazione del sistema vallivo. Esse rappresentano le direttrici che consentono di raggiungere i centri storici (maggiori come Notaresco ed Atri, minori come quelli di Castellalto, Morro d'Oro, Basciano, Cermignano, Canzano e Cellino Attanasio), i parchi nazionali regionali e la A24 verso Roma. Il nodo tra la diramazione verso Castellalto e la ss.150 ha subito una forte urbanizzazione a causa di un processo di marginalizzazione dei centri storici che si è manifestato attraverso intensi fenomeni di de-antropizzazione, calo dell'occupazione e

dei servizi pubblici e privati. Un processo che ha prodotto un nuovo paesaggio fatto di scarti ed aree degradate. Da una parte i centri storici sono sottoposti alle diverse categorie di rischio (abbandono, dissesto idrogeologico...) dall'altra i nuovi centri urbani si costituiscono di spazi pubblici e di relazione di scarsa qualità. A ciò va aggiunto il sistema industriale, che ha cambiato il paesaggio rurale vallivo e il suo rapporto con i piccoli centri posizionati lungo i crinali. Il sistema insediativo di Castelnuovo, frammentato e diffuso, è collocato tra le industrie prossime al fiume Vomano e i piedi dei versanti. Il rapporto tra le parti ed i tessuti misura di volta in volta la dimensione transcalare del contesto: dalla scala urbana (vedi la ss.150) a quella dell'oggetto (vedi il polifunzionale) e viceversa. Ogni contesto apparentemente differente per funzioni, usi e pratiche, co-esiste in maniera diacronica nel tessuto di Castelnuovo. Ed è proprio questa nuova città, dal carattere morfologico insediativo tipico della città lineare, ad accogliere il sistema delle reti infrastrutturali come spazio di relazione non definito. Tale spazio lungo la strada è oggi un luogo attrattivo ma non attraente.

Esso favorisce l'insediamento di funzioni, sia per i servizi, sia per il commercio e la residenza. Lungo la strada principale si generano usi sovrapposti che rendono attrattivo il luogo. La prossimità tra attività commerciali, servizi, aree a parcheggio, slarghi e percorsi pedonali, la concentrazione numerica delle attività e la semplicità, anche informale, nella fruizione degli spazi svolgono un ruolo importante nel favorire l'aggregazione di residenze e usi commerciali.

La strada statale e la prima linea di edifici fronte strada è lo spazio del parcheggio, dei marciapiedi stretti. Non c'è una sezione stradale riconoscibile, una sequenza di oggetti che identificano l'area per come sono disposti, non c'è un disegno del suolo. Ai lati della strada statale si estende uno spazio di ampiezza variabile. In alcuni tratti è un marciapiede, in altri si restringe a semplice cordolo, in altri ancora si allarga ad ospitare un parcheggio. La sezione stradale mantiene la sua dimensione a due carreggiate. Il lieve scarto nell'allineamento degli edifici rispetto alla strada genera uno spazio a geometria variabile che attraversa tutto l'asse centrale del paese. E' uno spazio pubblico, anche



se privo di quei riferimenti, di quel disegno del suolo, che dichiara e fa percepire lo spazio aperto come spazio pubblico. Le funzioni che vi si svolgono sono funzioni rivolte al pubblico uso: i marciapiedi e gli spazi a parcheggio in prossimità dei negozi al piano terra che tagliano la continuità degli stessi marciapiedi. Poi un insieme di cose altre, cui è difficile dare un nome, ma che in qualche modo compongono ed articolano il contesto: recinzioni, dissuasori, pali per l'illuminazione stradale e per la segnaletica, margini incolti di rispetto stradale, piccoli fossi e canali a cielo aperto, ponti sui fossi, intersezioni con la viabilità minore, espositori per la vendita fuori dai negozi, rampe e gradini che superano piccoli dislivelli, slarghi per i distributori di carburante, protezioni per i pedoni, supporti per la pubblicità, pavimentazioni di colore e materiali differenti che indicano le aree di pertinenza al piano terra di attività commerciali, artigianali e ricettive.

Un insieme di attività che si sovrappongono: parcheggiare, accostare, camminare, sedersi, attraversare rapidamente in auto o lentamente a piedi. Non c'è spazio dedicato al verde, se non

qualche albero isolato e qualche vaso/dissuasore. Lo spazio a verde è sul retro della strada: nei recinti dei giardini privati dietro la prima fila di case. Subito dopo, ampi campi coltivati oltre i 200 metri di lotti edificati a destra e a sinistra della strada statale.

Appena lontani dalla statale, la maglia ordinata di strade strette divide i lotti predisposti per case singole a due o tre piani. Il traffico diminuisce drasticamente, si scorgono i giardini e gli orti privati. Le aree a verde, seppur con una notevole discontinuità, accompagnano i percorsi. Gli spazi dei percorsi pedonali non sono molti, alcuni tratti di pista ciclabile, qualche slargo alberato in prossimità di edifici che svolgono una funzione pubblica. Sebbene non abbiano il nome di piazza, di percorso pedonale, di viale alberato, ne mantengono intrinseco il valore d'uso.

Anche in questo caso è la sovrapposizione a dare la chiave di lettura del contesto: l'orto privato è anche il margine da seguire, lo slargo a parcheggio è anche il luogo dove si monta periodicamente il palco per gli eventi temporanei, le rappresentazioni, le feste. Il prato con il margine alberato è la fascia di

rispetto inedificabile ai piedi della collina ed anche il tramite per raggiungere a piedi edifici pubblici e aree sportive. La dimensione privata a stento si separa da quella pubblica.

Il lavoro sviluppato nel corso Urbanistica 2 ed in occasione del workshop di progetto è stato finalizzato ad identificare i diversi tipi di spazi pubblici interpretandone criticità e valori attraverso lo sguardo del viandante che transita nel luogo senza materialmente abitarlo.

Lo spazio pubblico va inteso come bene comune mettendo in relazione mobilità, spazi aperti e centralità esistenti (polifunzionale, polo scolastico, poste, chiesa S. Antonio e S. Vincenzo, palestra, Villa Ierelli...). Il loro carattere spesso settoriale e monofunzionale impone però un utilizzo limitato nelle ore del giorno e della notte dagli abitanti che di volta in volta li abitano. Tali centralità oggi sono atomizzate, le loro funzioni non interagiscono con gli spazi aperti e manca una reinterpretazione positiva di quella che può essere la *mixité* funzionale. Ad esse va associato il ruolo importante che hanno gli edifici dismessi (consorzio agrario, scuola, centrale del latte), incompiuti (polifunzionale) e quelli con funzioni

commerciali a piano terra. Oltre alla continuità fisico-spaziale le relazioni che si instaurano tra spazio vuoto e costruito sono molteplici. Se viviamo la città privilegiando lo spazio per il pedone, ci rendiamo conto come i percorsi pedonali sono linee che uniscono punti non sempre definiti. Le aree di parcheggio sono grandi superfici impermeabili dove maggiori sono i disagi generati dall'isola di calore. Si aggiungono le aree abbandonate, le superfici tra le case, le aree recintate lungo il fosso ormai privatizzato, lo spazio delle scuole, gli orti semipubblici, le aree per la sosta. Sono solo alcune delle possibili occasioni. Questi *non luoghi* attendono di essere parte integrante di un vivere collettivo. Non si vuole annullarli ma al contrario sono questi territori di margine, le aree per il progetto. Il loro degrado - connesso a quello sociale - deriva anche dal fatto che sono mutati i luoghi e la dimensione dello stare. Oggi i luoghi pubblici sono anche immateriali, si comunica e ci si scambia informazioni ed opinioni in spazi virtuali. Bisogna registrare una complessità che ormai si va definendo nella città contemporanea, che oltre a rispondere alle mutate esigenze urbane, energetiche e collettive, deve

sperimentare un nuovo lessico. Attorno agli "scarti urbani" vanno costruite idee capaci di convertirli in risorse. Costruire uno spazio complesso vuol dire saper tenere insieme attori ed istanze differenti. L'integrazione passa anche dal processo che le associazioni pubbliche e private hanno avviato nel territorio. Si cerca di far coabitare user appartenenti a fasce di età e vocazioni diverse attraverso piccole azioni in spazi multiuso.



legenda

-  principali spazi pubblici
-  centralità
-  possibili connessioni trasversali
-  corridoi ecologici



Finito di stampare nel marzo 2018
da SALA editori Pescara