

Diver s City



**draft dossier scuola estiva in elaborazione.
diritti riservati © diver s city - Paola Rizzi**

Progettare per la riduzione del rischio:

Walkable City

Scuola Estiva Internazionale di Cosapevolezza e Responsabilità del Rischio Ambientale

L'Aquila, 3 - 13 Settembre 2018



design for risk reduction: walkable city



10th International School
Awareness and Responsibility
of Environmental Risk

5th Young Researchers' Round Table

International Scientific Conference
DICEEA, Roio Campus
L'Aquila, Italy

3-13 September 2018



Scientific Committee

Paola Rizzi (chair), DICEEA University of L'Aquila,
DADU University of Sassari, Italy
Claudia Battaino, DICAM University of Trento, Italy
Elena Besussi, UCL Bartlett, United Kingdom
Simonetta Ciranna, DICEEA University of L'Aquila, Italy
Donato Di Ludovico, DICEEA University of L'Aquila, Italy
Giorgio Fontolan, DiMaG University of Trieste, Italy
Massimo Fragiaco, DICEEA University of L'Aquila, Italy
Gianfranco Franz, DEM University of Ferrara, Italy
Vilmolsiddhi Horayangkura, UDDI Thammasat University, Thailand
Piotr Gajewski, Cracow University of Technology, Poland
Satoru Ishizutsu, Kochi Corporate University, Japan
Hideiko Kanegae, Ritsumeikan University, Japan
Karl Kim, University of Hawaii, USA
Jan H.G. Klabbers, KMPC, the Netherlands
Martino Marini, DADU University of Sassari, Italy
Valentina Orioli, DdA University of Bologna, Italy
Satoshi Otsuki, Kochi-Corporate University, Japan
Bernardino Romano, DICEEA University of L'Aquila, Italy
Masahiro Shirotaki, Nagoya University of Foreign Studies, Japan
María Andrea Tapia, Universidad Nacional de Rio Negro, Argentina
Yusuke Toyoda, Ritsumeikan University, Japan
Silvia Viviani, INU, Italy

Keynote speakers

Giovanni Brambilla AIA, Simonetta Ciranna UNIVAQ, Tanja Congiu UNISS, Gabriele Curci CETEMPS UNIVAQ, Piotr Gajewski Cracow University of Technology, Monia Guarino Principi Attivi, Willy Huesler IBV-Z, Satoru Ishizutsu KOCHI-Corporate University, Jens Ludloff University of Stuttgart, Daniela Maier Romanian Order of Architects of Transilvania, Satoshi Otsuki KOCHI-Corporate University, Paola Rizzi UNIVAQ / UNISS, Anna Porebska CUT, Masahiro Shirotaki NUFS.

Lecturers

Valeria Baglione Mètis Community Solutions, Federico d'Ascanio UNIVAQ, Florian Kaiser University of Stuttgart, Denis Parise PaVe, Federico Puggioni UDDI Thammasat University.

Tutores

Laura Pistidda (coordinator, contact: laura.pistidda@beniculturali.it), Supot Chunhachoti-Ananta, Florian Kaiser, Fabrizio Luciano, Federico Puggioni, Nora Sanna, Hiroari Shimizou.

International School Organising Committee

Paola Rizzi UNIVAQ (coordinator, contact: paola.rizzi@univaq.it), Federico D'Ascanio, Luana di Lodovico, Pongpisit Huyakorn, Luca Iagnemma, Alessia Marcia, Micaela Mercuri, Sarunwit Promsaka Na Sakkonakron, Laura Pistidda, Federico Puggioni, Nora Sanna.

Young Researchers' Round Table International Scientific Conference Organising Committee

Anna Porebska CUT (coordinator, contact: anna.porebska@pk.edu.pl), Federico D'Ascanio, Luana di Lodovico, Pongpisit Huyakorn, Alessia Marcia, Lukas Olma, Laura Pistidda, Sarunwit Promsaka Na Sakkonakron, Martina Sciomenta.

Under the auspices of

AIA - Acoustical Society of Italy
Comune dell'Aquila, Italy
Cracow University of Technology
DICEEA, University of L'Aquila, Italy
Escuela de Arquitectura, Arte y Diseño, Universidad Nacional de Rio Negro, Argentina
INU – National Institute of Urban Planning, Italy
Kochi Corporate University, Japan
Nagoya University of Foreign Studies, Japan
OART-Romanian Order of Architects of Transilvania
Professional Order of Architects of L'Aquila, Italy
Professional Order of Engineers of L'Aquila, Italy
Ritsumeikan University, Japan

Supported by

Associazione Rischio Comune, Alghero, Italy
Community INU *Politiche e interventi per la difesa dei suoli e vulnerabilità sismica*, Roma, Italy
Cracow University of Technology, Poland
DICEEA, University of L'Aquila, Italy
Diver s City, DADU, University of Sassari, Italy
Kochi Corporate University, Japan
NUFS-Nagoya University of Foreign Studies, Japan

10th International School**Awareness and Responsibility of Environmental Risk**

Now in its tenth edition, the School started in 2008. It is dedicated to graduate students and graduates in architecture, urban design, planning, engineering, geography, geology, sociology, environmental studies as well as business and political science.

The school gives an opportunity to argue on design and environmental risk factors along with their management. While working on a case study, students will be guided and supported by an international and multidisciplinary team of experts and tutors.

The idea of the school derives from the believe that awareness shall not be left aside by knowledge: to analyse, elaborate, reason, decide and act, knowledge is an essential scientific presupposition. To choose deliberately "what, where, why, when, for whom, and how" we design is the basis of any design process.

Aims

The aim is to raise the awareness of design, management, and planning issues regarding territories vulnerable to environmental risks.

Case study // Topic

Solicitude for city pedestrians slips easily and naturally into preoccupation with problems of traffic-separation. From this preoccupation, it is only a step to infatuation with tour de forces of gadgetry on a grandiose city-centre scale. The pedestrians, having somewhere along the line become metamorphosed from whole and various human beings into abstract 'pedestrian traffic', became an excuse for a showy but fake, inflexible and limited pretence at city environment (Jane Jacobs, 1965).

The post-earthquake reconstruction of the city of L'Aquila opens new perspectives on the issue of walkability and walk ability in contemporary cities and gives an opportunity to abandon the rigid, technocratic and abstract paradigm of the 'pedestrian traffic' described by Jane Jacobs over half century ago.

5th Young Researchers' Round Table

It is a conference and workshop for doctoral students, postdoctoral scholars and junior researchers intended an open forum where participants can discuss their interests, work, and plans.

There isn't any thesis to agree or disagree with apart from general keywords of awareness, responsibility, environment, environmental risk, vulnerability, resilience and the general topic of the school to which the conference is the tribute, no rigid formula but a space where young researchers who share a common future can meet.

It is obligatory for the participant of the school to attend all the conference sessions.

Abruzzo Tour (optional)

Drive and walk with us through marvellous Abruzzo region and enjoy the delicious local food and wine for lunch. The cost of the tour is 50 euro per person. Booking and payment in advance is obligatory

Information

Application forms shall be consigned to info.diverscity@gmail.com. Upon the evaluation, the most innovative project will be awarded. Upon the termination of the school, a certificate will be issued. All projects will be exhibited. ECTS value of the school will be assigned according to national standards.

1st day – Monday, September 3 // Palazzetto dei Nobili

09:00 Registration
09:15 Opening:
Greetings and welcome given by the Municipality
Anna Tozzi, International Relationships UnivAQ, Italy
Bernardino Romano, DICEAA UnivAQ, Italy
Paola Rizzi, DICEAA UnivAQ, Italy
10:00 *Design criteria for walkable city*, **Willy Huesler**, IBV-Z, Switzerland
11:00 Coffee break
11:30 *Infrastructures and Mobilities*, **Tanja Congiu**, DADU University of Sassari, Italy
12:15 *Spaces on boundaries*, **Claudia Battaino**, DICAM, University of Trento, Italy
13:00 Lunch break
14:30 *Urban themes for reconstruction: the 'Fontana Luminosa'- 'Torrione' transect*, **Donato Di Ludovico**, DICEAA UnivAQ, Italy
15:15 *Introduction to the case study*, **Federico D'Ascanio**, DICEAA UnivAQ, Italy
17:15 – 18:00 **workshop**

2nd day – Tuesday, September 4 // Roio Campus

09:00 *Step by step through polyrhythmic spaces*, **Daniela Maier**, Romanian Order of Architects of Transilvania, Romania
09:45 *Dual Space Design*, **Masahiro Shirotaki**, Nagoya University of Foreign Studies, Japan
10:30 Coffee break
11:00 *Participatory tools to reduce vulnerability. Experiences in progress*, **Valeria Baglione**, Mètis Community Solutions, Italy
11:45 **Workshop**
13:30 Lunch break
15:00 – 18:00 **Case study walkscape**

3rd day – Wednesday, September 5 // Roio Campus

09:00 *Between wander society and temporary communities. Participatory planning and collaborative design of the public city. Italian case studies*. **Monia Guarino**, Principi Attivi-NPO, Italy
10:00 *Soundscape: an interdisciplinary approach for smart and healthier cities*, **Giovanni Brambilla**, AIA, Italian Association of Acoustic, Italy
11:00 Coffee break
11:30 *Is this Ricostruzione? Hukkou? Rivival?--The Current Situation After Recent Two Earthquakes*, **Satoru Ishizutsu**, KOCHI-Corporate University, Japan
12:30 Lunch break
14:00 *Brainstorming Activities*, **Paola Rizzi**, DICEAA UnivAQ, Italy
15:00 – 18:00 **Workshop**

4th day – Thursday, September 6 // Roio Campus

09:00 *Walk in the city. Know, live or consume?*, **Simonetta Ciranna**, DICEAA UnivAQ, Italy
09:45 *Climate Change at the regional scale and impact on urban areas*. **Gabriele Curci**, CETEMPS, UnivAQ, Italy
10:30 Coffee break
10:45 **Workshop**
12:30 Lunch break
14:00 – 18:00 **Intermediate Presentations**

5th day – Friday, September 7 // Roio Campus

09:00 *Seeking the living city*, **Paola Rizzi**, DICEAA UnivAQ, Italy
09:45 *Urban re-generation seeds: public space and participation in Cesena*, **Denis Parise**, PaVe Architects, Cesena, Italy
10:30 Coffee break
10:45 *Walking a deadened city*, **Anna Porębska**, Cracow University of Technology, Poland
11:30 -18:00 **workshop**

6th day – Saturday, September 8* // Auditorium DSU

08:30 5th Young Researchers' Round Table registration
09:00 **Key Note** Opening Lectures:
Comprehensive urban geometry, **Piotr GAJEWSKI**, Cracow University of Technology, Poland
Experience and expectation, **Jens LUDLOFF**, University of Stuttgart, Germany
11:00 **Session 1 ***
12:00 **Session 2 ***
12:30 Lunch break
14:00 **Session 3 ***
15:30 Coffee break
16:00 **Session 4 ***
16:45 Best presentation/best poster award ceremony
17:00 opening of the exhibition *Living Catastrophy*, works of Students of University of Stuttgart and Diver s City Lab *

*details in 5th YRRT program

7th day – Sunday, September 9, Abruzzo Tour

09:00 departure Hotel Canadian
17:00 return to L'Aquila Hotel Canadian

8th day – Monday, September 10 // Roio Campus

09:00 *West Japan heavy rain -damage and rehabilitation process*, **Satoshi Otsuki**, KOCHI-Corporate University, Japan
10:00 **workshop**
12:30 Lunch break
14:00 -18:00 **workshop**

9th day – Tuesday, September 11 // Roio Campus

09:00 **Intermediate Presentations**
12:30 lunch break
14:00 - 18:00 **workshop**

10th day – Wednesday, September 12 // Roio Campus

09:00 **workshop**
12:00 Lunch break
13:00 **presentations and critics 1/2**
16:00 Coffee break
16:15 – 18:00 **presentations and critics 2/2**

11th day – Thursday, September 13 // Palazzetto dei Nobili

09:00 **results of the school-presentations**
09:30 **certificates and best project award ceremony**
10:30 closure – **Pierluigi Biondi**, Mayor of L'Aquila

Scuola Estiva Internazionale di Cosapevolezza e Responsabili- tà del Rischio Ambientale

La scuola estiva internazionale di "Cosapevolezza e responsabilità del rischio ambientale" nasce ad Alghero nel 2008, a seguito delle alluvioni che afflissero la regione Sardegna nello stesso anno, ed ha l'obiettivo primario di sensibilizzare i partecipanti rispetto alle problematiche connesse ai rischi ambientali intesi come un tema di competenza inter ed intra-disciplinare.

Viene costituita dapprima come workshop ed in seguito diviene una vera e propria scuola grazie al lavoro del laboratorio degli studi sulla città "Diver s City" diretto dalla professoressa Paola Rizzi, docente di analisi e progettazione urbana, integrandosi ed assumendo valenza internazionalmente grazie alle collaborazioni con varie università straniere sia europee che extraeuropee (Germania, Austria, Polonia, Svizzera, Olanda, Romania, Giappone, Thailandia, Indonesia, Australia)

Attraverso l'esperienza progettuale sui casi studio in aree "complesse" si ricavano degli spunti di riflessione che diverranno oggetto di confronto con gli esperti. Spunti utili alla discussione ma anche a definire alcune indicazioni per informare e sensibilizzare sul concetto di progetto & contesto e la relazione con la progettazione architettonica, urbanistica ed ingegneristica in territori vulnerabili o fragili. Risulta fondamentale definire e chiarire

il ruolo del progettista messo a confronto con un contesto che non è "scenografia di sfondo" ma elemento e materia del progetto sia esso architettonico, urbano o paesaggistico.

Ai partecipanti è richiesto di ragionare e comprendere le specificità del territorio, i punti di forza e di debolezza emergenti di fronte ad eventi calamitosi, attuare le dovute misure preventive e trovare adeguate soluzioni a fronte del verificarsi dell'evento e dei danni (alle persone, alle cose, al paesaggio) ad esso conseguenti, il tutto per giungere nell'elaborazione progettuale a scelte adatte e funzionali riguardo la localizzazione del sito, l'ubicazione delle residenze e delle opere di pubblica utilità, alla programmazione della rete viaria e dei sistemi di mobilità, alle tipologie abitative e agli interventi di messa in sicurezza.

Nella sua nona e decima edizione il caso studio si è focalizzato su L'Aquila, di cui è noto il rischio sismico.

La scuola svoltasi dal 3 al 13 Settembre 2018 ha avuto come tema quello della "Walkable City", ossia della "città che possa essere percorsa e vissuta dai suoi cittadini perchè l'ambiente edificato è amichevole per la presenza di persone che vivono, fanno shopping,

visitano, si divertono o trascorrono del tempo in un'area di qualità", elemento chiave di una progettazione urbana sostenibile.

Nello specifico il focus è stato posto su un nodo problematico che nasce alle porte della città storica, nell'area che da Piazza Battaglione degli Alpini si estende fino al quartiere residenziale del "Torrione", tramite l'asse viario di vl. Gran Sasso e vl. Alcide de Gasperi, includendo al suo interno aree ad alto potenziale quali la Fontana Luminosa, il Forte Spagnolo, il complesso sportivo dello stadio "Fattori" e la Caserma "Rossi".

Durante la scuola i ragazzi, seguiti da docenti e tutor di provenienza internazionale, si sono raffrontati con la realtà aquilana e cimentati nell'elaborazione di cinque differenti progetti per rendere l'area sopracitata uno spazio di qualità dove la "walkability" divenisse di fatto la caratteristica intrinseca, intervenendo per mediare e cercando di risolvere quelli che nella loro analisi sono risultate le criticità che oggi impediscono all'area di progetto di sviluppare in maniera compiuta e di qualità, sia di vita che urbana ed ambientale, le sue specifiche potenzialità.

CRONOLOGIA DELLE EDIZIONI:

- 2008, Alghero (Italia): Responsabilità e decisione in aree a rischio alluvione;
- 2009, Trieste (Italia): La giocosimulazione urbana: l'uso nella pianificazione delle aree a rischio idrogeologico e sismico;
- 2011, Cagliari (Italia): L'espansione delle aree turistiche e il rischio inondazione;
- 2012, Cagliari (Italia): Spiagge urbane e rischio idrogeologico: il Poetto;
- 2013, Cagliari (Italia): Aree lagunari e rischio idrogeologico: la laguna di Santa Gilla;
- 2014, Nuoro (Italia): La progettazione di spazi duali: il ruolo dello spazio pubblico;
- 2015, Nuoro (Italia): Rigenerazione urbana e recupero di infrastrutture dismesse: l'area dell'ex Caserma a Nuoro;
- 2016, Cluj (Romania): Rigenerazione urbana e progettazione dello spazio pubblico: il parco ferroviario di Cluj;
- 2017, L'Aquila (Italia): Il paesaggio sonoro come strumento di partecipazione e progettazione di spazi urbani;
- 2018, L'Aquila (Italia): La città camminabile ed accessibile.

La Città di L'Aquila, in seguito al terremoto del 6 aprile 2009, oltre ai noti problemi connessi alle tematiche della ricostruzione fisica della città, ha patito uno **stravolgimento sociale** di cui ancora oggi sono evidenti i segni. La **carezza di spazi pubblici diversi da quelli offerti dal centro storico**, costituiva già prima del sisma una evidente problematica che imponeva flussi di spostamento dalle periferie verso il centro nel costante tentativo di partecipare alla socialità urbana senza poter disporre di opportunità analoghe nei nuovi quartieri residenziali consolidati. Ricostruire la relazione tra lo spazio pubblico e la struttura dell'insediamento è a base della riflessione che stimola il presente tema progettuale.

Appare paradossale come oggi la città nota al mondo per la molteplicità di piazze e fontane presenti nel centro medievale non offra alcuna alternativa equivalente a chi, pur rappresentando percentualmente numeri decisamente superiori a quelli del centro, risiede in quei contenitori dormitorio costituenti la periferia urbana a nord del nucleo storico.



Lo scopo della presente riflessione è pertanto quella di fornire nuove opportunità di socializzazione e condivisione ai cittadini che nel contempo potrebbero fruire di un **salotto urbano** inteso come spazio pubblico vissuto come naturale estensione delle pertinenze esclusive.

La periferia nord della città si caratterizza dal punto di vista infrastrutturale dalla presenza di **un asse connettivo** (nord-sud), che innerva i tessuti urbani aventi caratteristiche differenti, sviluppati lungo un'ideale prosecuzione dell'*Asse Centrale* che taglia nella medesima assialità il centro storico, attraverso la **porta nord** dello stesso rappresentata dal complesso della **Fontana Luminosa**.

La presenza di innumerevoli e ravvicinati accessi alle proprietà private trasversali, posti a raso della medesima viabilità, per il tramite di cancelli aperti direttamente sulla strada pubblica, determina una continua interruzione dei percorsi pedonali oltre all'evidente impossibilità (per sezione e andamento sali-scendi) di fruibilità con biciclette o carrozzine. La recente realizzazione di "rotatorie" in prossimità degli incroci, ha ulteriormente aumentato la criticità derivante dall'assenza di connessioni pedonali, non avendo queste in nessun aspetto contemplato necessità diverse da quelle dell'automobile, elevata ad unica ed imprescindibile risorsa per la mobilità urbana, stante anche la difficoltà di manovra dei mezzi pubblici collettivi in corrispondenza di tali opere.



Lungo questa asta urbana sono inoltre localizzabili **attività di pianificazione recente**, quali il già approvato Programma di Recupero Urbano di via della Croce Rossa, naturale attraversamento est-ovest del medesimo asse, e la proposta di riqualificazione della ex Caserma Rossi redatto dall'Università degli Studi di L'Aquila.

Le strade locali della periferia aquilana, con flussi di traffico puramente a carattere distributivo di quartiere, presentano le seguenti caratteristiche, già precedentemente accennate:

- **prevalenza di residenze**, poche attività spesso distribuite ai piani terra con accesso diretto sulla viabilità;
- **traffico modesto**, con origine e destinazione residenziale;
- **bassa domanda di sosta**, in quanto generalmente le case hanno un'autorimessa o spazi di sosta privati, e la sosta residua è dovuta a chi preferisce parcheggiare temporaneamente in strada durante la giornata;
- **assenza frequente di marciapiedi** che, ove presenti, risultano di larghezza insufficiente ed in costante stato di degrado e abbandono;
- **assenza di arredo urbano**.

Queste strade vengono generalmente percorse a bassa velocità, in quanto di scarsa lunghezza e non adatte al passeggio il pedone percependo una **sensazione di insicurezza soggettiva** dovuta alla totale assenza di un'efficace protezione.



La ricerca di una **mobilità sostenibile in ambito urbano** deve partire dai modi di trasporto che maggiormente tutelino dal punto di vista della sicurezza (intesa in ogni sua accezione) tutti gli abitanti, che meno incidano sui consumi energetici, e che siano, grazie a queste due istanze, in grado di assicurare un livello di qualità della vita, intesa come piena e soddisfacente fruizione degli spazi urbani, oggi purtroppo compromessa in molte città.

Viale Alcide De Gasperi come si presenta oggi.

ROMPERE I BORDI PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA AL DI FUORI DEL CENTRO STORICO

STUDENTI:

JULE BUECHLE UNIVERSITÀ DI STOCCARDA, GERMANIA

SOPHIE FONTANA DICEAA, UNIVERSITÀ DELL'AQUILA, ITALIA

MICHIHIRO ISONO NUF, NAGOYA UNIVERSITY OF FOREIGN STUDIES, GIAPPONE

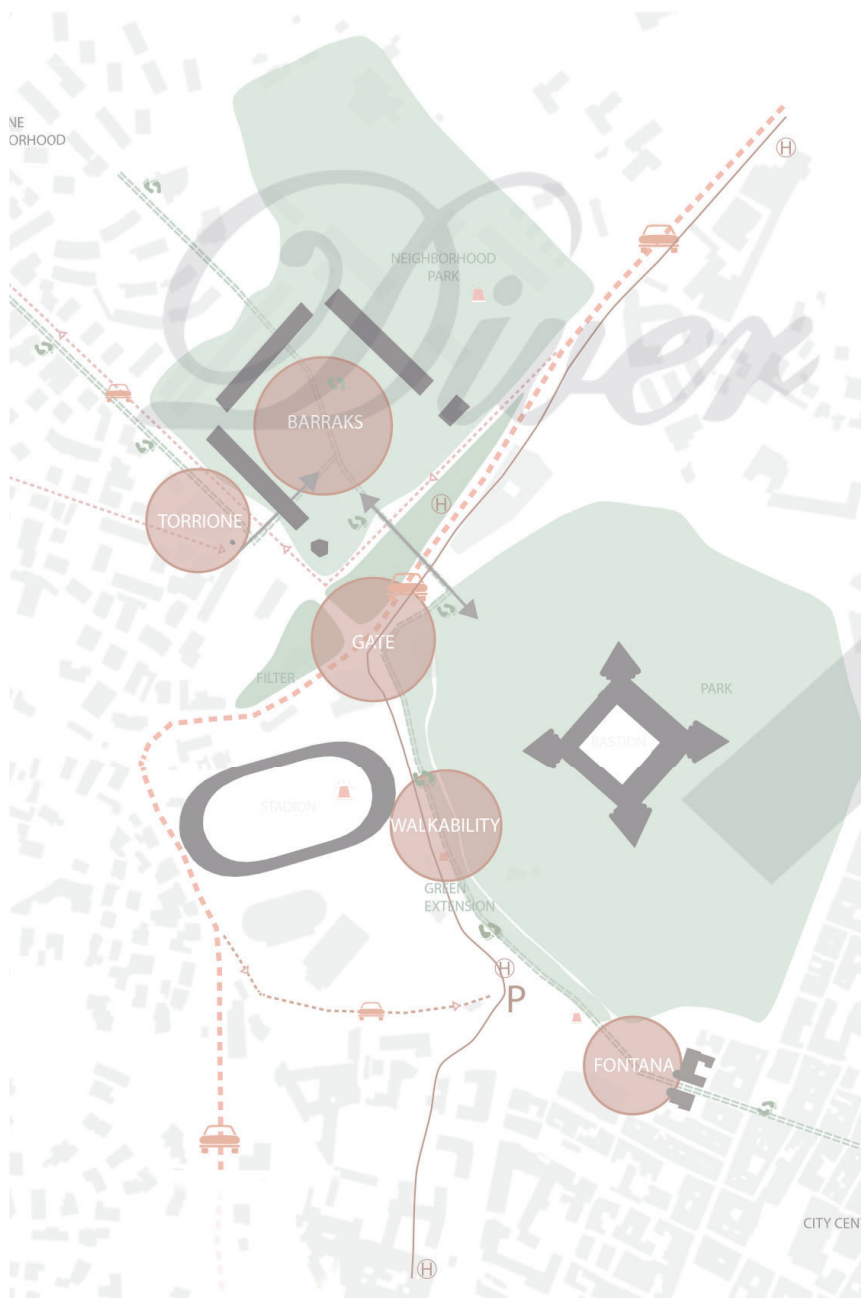
KURUMI NINOMIYA NUF, NAGOYA UNIVERSITY OF FOREIGN STUDIES, GIAPPONE

LAURA STEPPER UNIVERSITÀ DI STOCCARDA, GERMANIA

TOMOYUKI TANAKA KOCHI-CORPORATE UNIVERSITY, GIAPPONE

TUTOR:

ING. FABRIZIO LUCIANO MPM INGEGNERIA, ITALIA



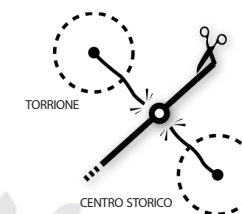
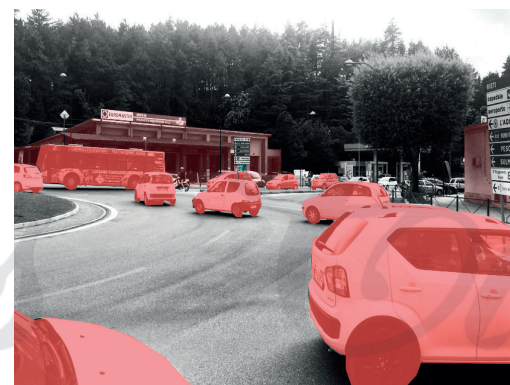
COME ROMPERE I BORDI, TANGIBILI E INTANGIBILI, PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA AL DI FUORI DEL CENTRO STORICO?

1.1 ANALISI DEL CONTESTO E DELLE CRITICITÀ

Nella prima fase, conclusa con un sopralluogo, il gruppo di lavoro si è focalizzato sull'individuazione delle criticità dell'area, convenendo che esse risultano tutte riconducibili, a scale diverse, al concetto di bordo tangibile e intangibile, inteso allo stato attuale come limite, barriera, cesura, separazione.

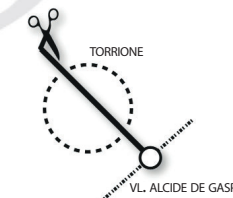
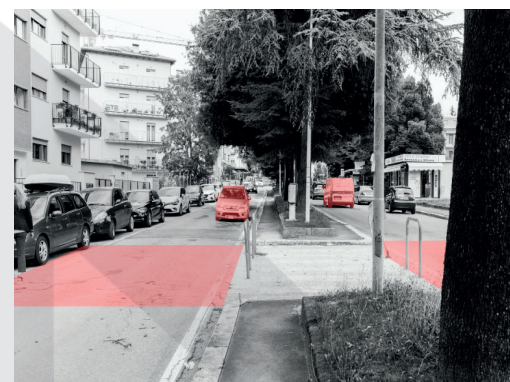
L'asse viario preso in esame infatti, viene spezzato, a scale sempre più ridotte da:

- L'attraversamento territoriale est-ovest della città, costituito da Viale A. Panella prima e dal Viale della Croce Rossa poi, che recide totalmente il legame tra il centro storico e il quartiere del Torrione [fig.1].
- Viale A. De Gasperi, caratterizzato da un alto livello di traffico, che spacca in due il quartiere del Torrione offrendo poche possibilità di attraversamento pedonale [fig.2].
- Viale Gran Sasso che taglia e rende inaccessibile il parco del Castello dal boulevard pedonale. Questa configurazione, concorre a determinare ulteriori e non trascurabili problematiche, come lo stato di abbandono del parco del Castello, l'utilizzo del piazzale della Fontana Luminosa come un parcheggio a raso [fig.3].
- Le mura di cinta della dismessa caserma "Rossi" che rappresentano la barriera fisica che separa il quartiere del Torrione dalla sua più grande potenzialità e che trasformano



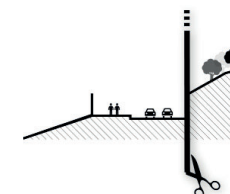
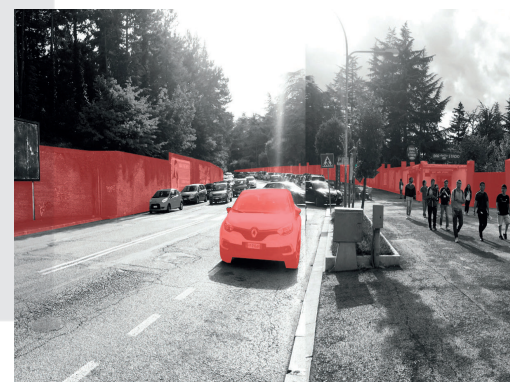
1. INDIVIDUAZIONE CRITICITÀ TERRITORIALE

Il collegamento tra il centro storico e il torrione viene reciso dall'attraversamento territoriale del Viale della Croce Rossa.



2. INDIVIDUAZIONE CRITICITÀ LOCALE

Viale Alcide de Gasperi determina una cesura importante all'interno del quartiere del Torrione.



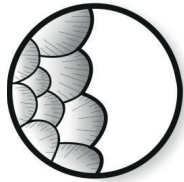
3. INDIVIDUAZIONE CRITICITÀ MORFOLOGICA

La sezione stradale e il traffico su Viale Gran Sasso, recide la connessione tra il Parco del Castello e il boulevard pedonale.



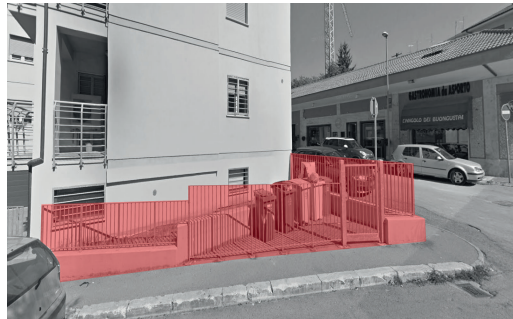
4. INDIVIDUAZIONE CRITICITÀ SPAZIALE

Il limite costituito dalle mura della caserma "Rossi" e il conseguente abbandono dell'area verde antistante.



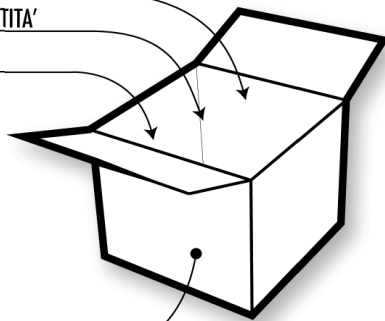
5. INDIVIDUAZIONE CRITICITÀ SECONDARIE

Lo spazio pubblico potenziale del Torrione fagocitato da isole di spazi privati recintati, inaccessibili e inutilizzati.



INTERPRETAZIONI

IDENTITÀ
USI



SPAZIO URBANO
BEN PROGETTATO

**SPAZIO PUBBLICO
DI QUALITÀ**

6. CONCEPT DI PROGETTO

Le strategie dall'alto verso il basso (attività pianificatorie) costituiscono la scatola in grado di contenere, incubare e far proliferare le strategie dal basso verso l'alto (attività partecipative). Solo l'equilibrio e la coesistenza di questi due tipi di strategia può determinare uno spazio pubblico di qualità

l'unico verde disponibile lungo Viale A. de Gasperi, in un'area abbandonata e incolta [fig.4].

- Tutti quelli che sono i cancelli, i muri e i recinti che ritagliano e fagocitano un potenziale spazio pubblico destinandolo ad uno spazio privato inaccessibile e spesso lasciato all'abbandono [fig.5].

1.2 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

Nella seconda fase, quando si è trattato di definire gli obiettivi del progetto e il concept generale, la domanda alla quale il gruppo ha sentito la necessità di rispondere, non poteva che essere: *Come rompere i bordi, tangibili e intangibili, per migliorare la qualità della vita al di fuori del centro storico?*

La visione del gruppo di lavoro, è stata quella di riconnettere l'intera area di progetto in un unico parco urbano verde, accessibile e pedonale, dove la comunità possa spontaneamente aggregarsi in qualsiasi momento della giornata. Uno spazio flessibile che possa essere incubatore di attività ed eventi sociali organizzati o spontanei, un luogo che possa riattivare la società e riportarla ad un ruolo più propositivo e partecipativo. Un'area, che da punto di passaggio per raggiungere il centro storico, possa diventare essa stessa attrazione e identità non solo per il quartiere ma per tutta la città di L'Aquila. Creare un luogo sicuro e una comunità maggiormente sensibilizzata alla prevenzione delle catastrofi naturali .

Le strategie attraverso le quali si è pensato di ottenere tale risultato sono di due tipi, uno di tipo pianificatorio dall'alto verso il basso demandato alla Municipalità, con il compito di creare le condizioni ottimali e lo spazio adatto a vedere proliferare un secondo tipo di strategia, dal basso verso l'alto, demandata invece alla comunità locale, che prevede l'organizzazione di eventi sportivi, culturali,

mercati, fiere, laboratori per bambini, atti ad aumentare le relazioni sociali e creare il senso di comunità [fig.6].

1.3 PROPOSTE PROGETTUALI E SCENARI

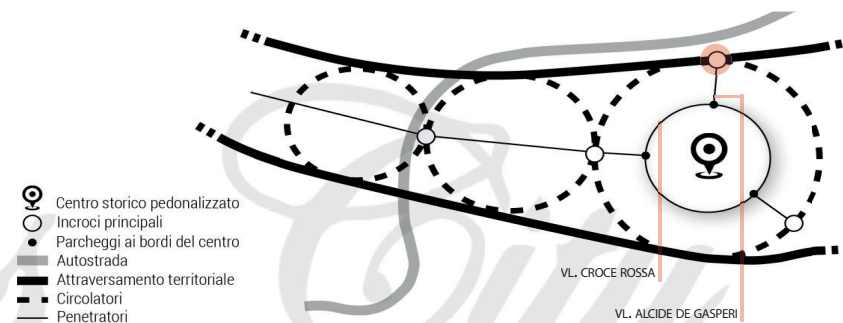
Per quello che riguarda l'attività pianificatoria, il team ha individuato le proprie tattiche partendo da un ragionamento che parte da un'ampia scala, per poter andare a rompere tutti i bordi individuati:

Spostamento più a nord l'attraversamento territoriale e depotenziamento di quello attuale a distribuzione. In questo modo si alleggerisce notevolmente il carico di traffico gravante sul Viale della Croce Rossa [fig.7].

Trasformazione di Viale A. De Gasperi a distribuzione interna di quartiere, riduzione della sua sezione stradale ad un solo senso di marcia, ampliamento dell'area pedonale, introduzione di una pista ciclabile e rallentamento del traffico all'interno del quartiere attraverso l'utilizzo di pavimentazioni non asfaltate e attraversamenti pedonali rialzati [fig.8].

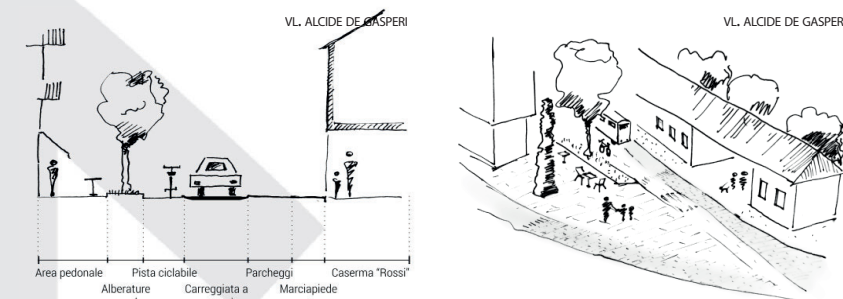
Riduzione della sezione stradale e accessibilità per i soli mezzi pubblici al Viale Gran Sasso, trattando la sede stradale secondo il concetto del woonerf, con una pavimentazione non asfaltata, aree verdi e un limite di velocità di 30 km/h. Tale intervento, aiuterebbe anche a riconnettere pedonalmente e in più punti il Viale Gran Sasso con il parco del Castello attraverso percorsi illuminati che ne consentirebbero una maggiore fruizione [fig.9].

Riconnessione di Viale Gran Sasso con Viale A. De Gasperi, attraversando una rotonda ora interessata da un traffico notevolmente ridotto. L'attraversamento potrà quindi avvenire o attraverso un ponte pedonale o addirittura ipotizzando un sistema di attraversamento a raso [fig.10]. Si raggiunge così l'obiettivo di ricongiungere le due



7. UNA NUOVA FORMA URBANA

Il nuovo assetto a grande scala prevede la presenza di due attraversamenti territoriali est-ovest posti a nord e a sud della città consolidata. Tra questi si individua un sistema di grandi circolatori che permettono di servire le principali aree della città. Da questi circolatori si sviluppano poi una serie di penetratori e distributori che servono le singole aree e quartieri. Particolare importanza acquista questo sistema in corrispondenza del centro storico, dove si definisce un secondo circolatore all'esterno delle mura urbane atto a distribuire il traffico intorno al centro storico e dal quale si accede a una serie di parcheggi ipogei, posti ai bordi un centro storico idealmente pedonalizzato.



8. NUOVA SEZIONE STRADALE PROPOSTA PER VIALE ALCIDE DE GASPERI

La sezione carrabile viene ridotta ad una carreggiata a senso unico per allargare la porzione pedonale e per permettere l'inserimento di una pista ciclabile.

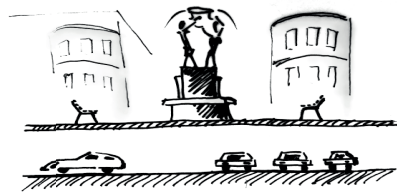
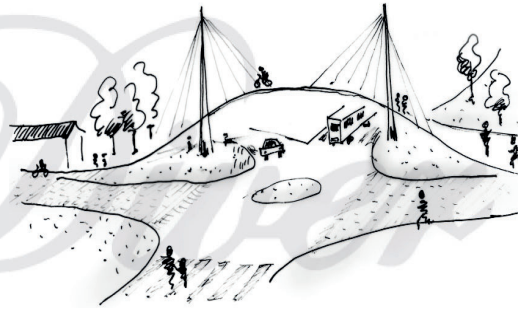


9. ORGANIZZAZIONE DEL VIALE GRAN SASSO
/ Il parco del Castello viene riconnesso con il boulevard pedonale ampliando le aree verdi, pedonali e rendendo il Viale Gran Sasso accessibile solo ai mezzi pubblici. L'asse viene trattato secondo il concetto di Woonerf, offrendo al pedone spazi ricreativi, di passeggiata, ma anche spazi adatti a eventi culturali temporanei all'aperto.

10. ATTRAVERSAMENTO PEDONALE DEL VIALE

DELLA CROCE ROSSA

La modalità di attraversamento proposta è quella di un ponte pedonale che possa riconnettere le due aree pedonali lungo Viale Alcide de Gasperi e Viale Gran Sasso, creando un segno architettonico identificativo per l'area. Tuttavia, una volta depotenziato il traffico lungo Viale della Croce Rossa, è possibile pensare anche ad un sistema di attraversamento a raso, più economico, più adatto ad accogliere una pista ciclabile e meno soggetto a rischio in caso di catastrofe naturale.



11. PIAZZALE DELLA FONTANA LUMINOSA E PARCHEGGIO IPOGEO

Finalmente pedonalizzato, il piazzale della Fontana Luminosa permetterebbe finalmente a cittadini e turisti di fruire liberamente ed apprezzare appieno uno degli spazi più rappresentativi della città. Un parcheggio ipogeo, accessibile da Viale Ovidio, permetterebbe di liberare il piazzale della Fontana Luminosa dalle macchine ed avere un discreto bacino di parcheggi all'ingresso del centro storico.



12. VIALE OVIDIO

Viste storiche dello sbocco di Viale delle Aquile, oggi Viale Ovidio, sul piazzale della Fontana Luminosa. Nella configurazione di progetto, questo collegamento potrebbe essere utilizzato come una distribuzione leggera per i residenti del centro storico.

porzioni del quartiere e il quartiere stesso con il centro storico, attraverso la definizione di un nuovo asse urbano ora verde e pedonale, che ridisegna radicalmente la porta nord di accesso al centro storico.

- Accesso veicolare al centro storico attraverso Viale Ovidio che, sfruttando la morfologia del terreno, creerebbe l'occasione per inserire al di sotto del piazzale della Fontana Luminosa, un parcheggio ipogeo [fig.11]. Lo spazio soprastante, totalmente pedonalizzato, permetterebbe ai cittadini di riappropriarsi e di fruire liberamente di una delle aree più identificative della città [fig.11]. Viale Ovidio poi, riconnettendosi al Viale Duca degli Abruzzi, come già avveniva in passato [fig.12], configurerebbe una distribuzione leggera esclusiva per i residenti del centro storico.
- Recupero degli edifici esistenti della caserma "Rossi" e apertura, quando necessario, delle recinzioni e degli edifici stessi, al fine di rendere permeabile quest'area in più punti. Lo spazio risultante sarebbe uno spazio flessibile, facilmente accessibile anche dal centro della città, predisposto per eventi sociali e culturali [fig.13].
- Eliminazione di tutte quelle che sono le recinzioni dei condomini e di poter creare un filtro più fluido tra spazio pubblico spazio privato, evitando barriere fisiche.

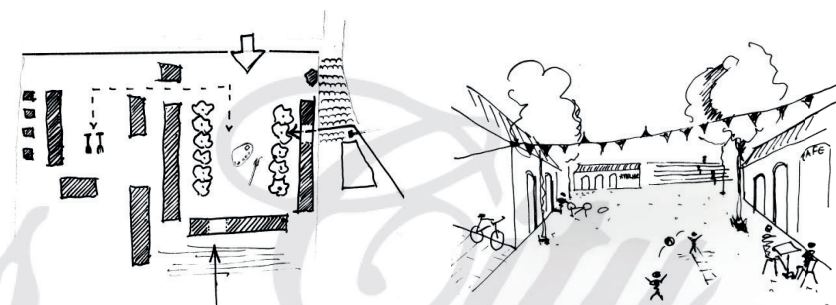
Una volta definito l'approccio dall'alto verso il basso, risulterà molto più facile lasciare la comunità riappropriarsi degli spazi, ora più consoni ospitare un ampio ventaglio di attività sociali e culturali. Individuati quelli che sono i principali poli attrattivi (la caserma "Rossi", il parco del Castello e la piazza, ora pedonale, della Fontana Luminosa), si può ora pensare a tutta una serie di attività che più si confanno alla diversa natura dei luoghi. Orti urbani, festival musicali, mercati rionali, eventi culturali e parchi gioco per bambini nel piazzale della caserma "Rossi", giardini botanici e passeggiate naturalistiche lungo le pendici del parco del Castello, eventi sportivi lungo tutta l'area ora riconnessa, esposizioni temporanee ed eventi di Street Art lungo il Viale Gran

Sasso. Si punta in questo modo a cambiare la socialità quotidiana, portando le persone a vivere gli spazi progettati, coinvolgendo maggiormente i giovani, la fascia più propositiva e interessata al futuro della città [fig.14].

Ovviamente, un'area più a misura di pedone e una comunità più unita, consapevole e familiare con i luoghi, crea anche una situazione di maggiore sicurezza in caso di emergenza, che è uno dei temi fondamentali alla base del progetto. Innanzitutto il depotenziamento del Viale della Croce Rossa e lo spostamento dell'attraversamento territoriale su un altro asse viario permetterebbe ai flussi di evacuazione e quelli di soccorso di non sovrapporsi. il Viale Gran Sasso poi, diventerebbe accesso esclusivo ai soccorsi e il piazzale della Fontana Luminosa, totalmente personalizzato, permetterebbe l'evacuazione in sicurezza dei residenti del centro storico, fino al raggiungimento del punto di raccolta nello slargo del parco del Castello.

Per quanto riguarda il Torrione, la drastica riduzione del traffico veicolare lungo Viale A. de Gasperi, l'ampia disponibilità di spazi pedonali e un punto di raccolta adeguato come il piazzale della caserma "Rossi", renderebbe più naturale la scelta di non evacuare veicularmente l'area portando al collasso il traffico, ma di fluire pedonalmente verso l'area di raccolta.

Si crea in questo modo un sistema duale che in condizioni normali ricollega tutta l'area in modo fluido e continuo e che, in caso di emergenza, ha la capacità di creare due unità indipendenti di raccolta, accoglienza e soccorso (Torrione e centro storico), lasciando al Viale della Croce Rossa la capacità di assorbire in totale sicurezza il sovraccarico di traffico dovuto all'emergenza [fig.15].

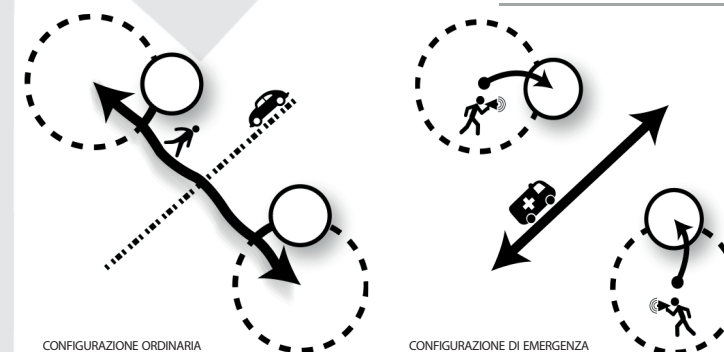


13. CASERMA "ROSSI"

Introduzione di una permeabilità controllata lungo i bordi e gli edifici stessi della caserma. Questo riaprirebbe l'intera area alla cittadinanza e restituirebbe alla città un ampio spazio per attività ricreative, sociali, culturali e sportive. Uno spazio di cui questa città ha disperatamente bisogno.



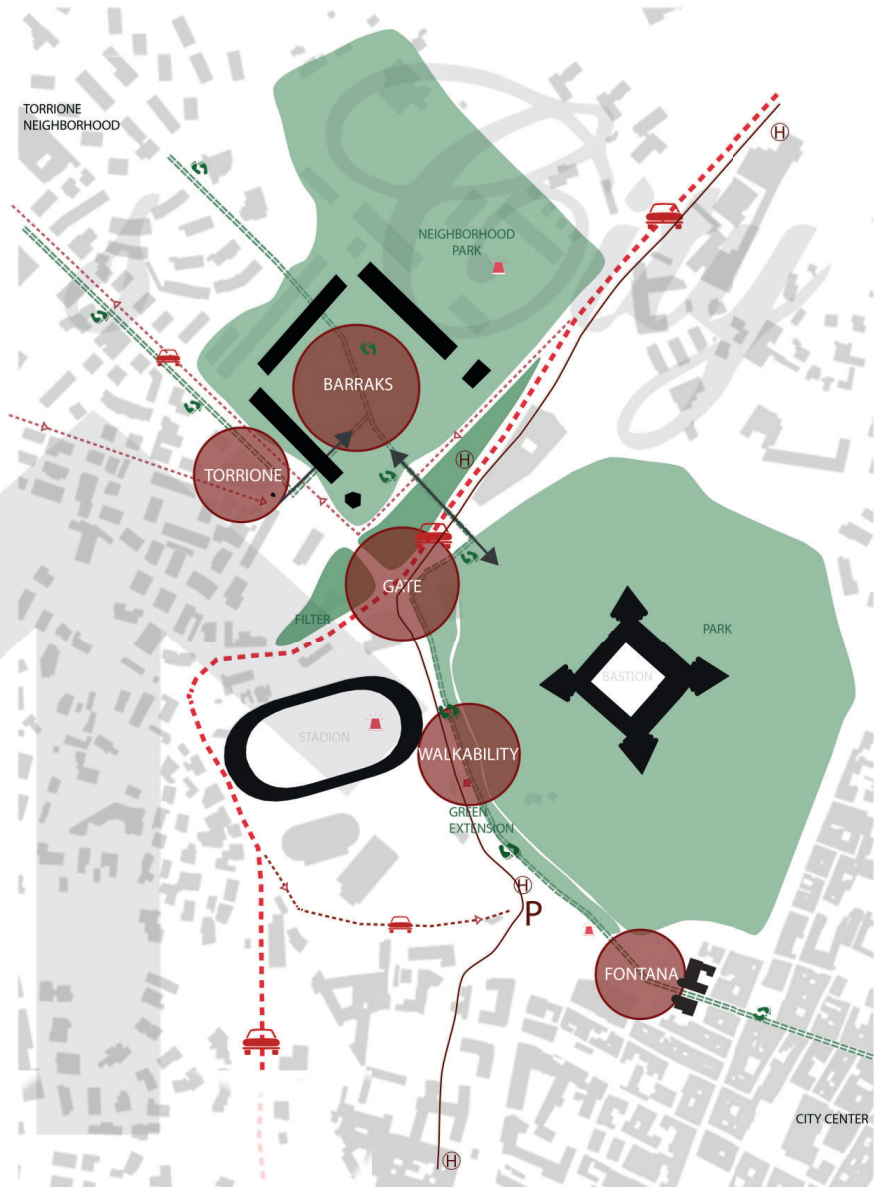
14. VARIETÀ DI ATTIVITÀ PARTECIPATIVE POSSIBILI NELL'AREA DI PROGETTO



15. L'ASSETTO DELL'AREA DI PROGETTO NELLE DUE CONFIGURAZIONI: ORDINARIA E DI EMERGENZA

Nella configurazione ordinaria, è il collegamento pedonale tra il centro storico e il quartiere del Torrione ad essere prevalente. Un asse urbano pedonale, verde e continuo che collega fluidamente anche i due poli culturali principali dell'area: il parco del Castello e la Caserma "Rossi". Nella configurazione di emergenza, il Viale della Croce Rossa torna ad avere un ruolo fondamentale per i soccorsi. La presenza di aree di raccolta adeguate ai bordi delle due aree abitate, permettono separare il sistema in due unità indipendenti ed autonome, lasciando libero l'attraversamento per i soccorsi, minimizzando i rischi ed evitando pericolose sovrapposizioni di flussi.

Diver



16. MASTERPLAN

Il masterplan riassume tutti i ragionamenti che hanno partecipato alla definizione del progetto. Le principali aree interessate dall'intervento sono quartiere del Torrione, la Fontana Luminosa, la caserma "Rossi" e il parco del Castello, determinando quelli che sono i principali temi del progetto quali la nuova porta della città da Nord, il tema della camminabilità e quello della riconnessione delle aree verdi. Risulta chiara la volontà di creare un percorso pedonale fluido e continuo che riconnetta l'intera area d'intervento e quella invece di depotenziare il traffico veicolare quanto più possibile; si nota la pedonalizzazione del Viale Gran Sasso e l'accesso carrabile al centro storico attraverso Viale Ovidio, alla fine del quale viene previsto un parcheggio ipogeo. L'area della caserma "Rossi" invece, viene finalmente offerta alla libera fruizione da parte dei cittadini, divenendo parte fondamentale dell'identità del quartiere del Torrione ma anche un rilevante polo attrattore per tutta la città. Per ultimo, vengono identificate quelle che saranno le aree di raccolta in caso di emergenza compatibilmente con il nuovo assetto proposto.



RIPORTARE LE PERSONE ALL'AQUILA AUMENTANDO LA QUALITÀ DELLA VITA

STUDENTI:

CHRISTIAN BARNABEI DICEAA, UNIVERSITÀ DELL'AQUILA, ITALIA

HINAKO GOTO NUFS, NAGOYA UNIVERSITY OF FOREIGN STUDIES, GIAPPONE

REINA HAGIWARA KOCHI-CORPORATE UNIVERSITY, GIAPPONE

MIKI HIRAOKA KOCHI-CORPORATE UNIVERSITY, GIAPPONE

JEONG YEOB KIM UNIVERSITÀ DI STOCCARDA, GERMANIA

AYAKA KOBAYASHI NUFS, NAGOYA UNIVERSITY OF FOREIGN STUDIES, GIAPPONE

TUTORES:

DOTT. SSA **NORA SANNA** DIVER S CITY, ITALIA

DOTT. **HIRORARI SHIMIZU** RITSUMEIKAN UNIVERSITY, GIAPPONE

COME RIPORTARE LE PERSONE ALL'AQUILA AUMENTANDO LA QUALITÀ DELLA VITA?

2.1 ANALISI DEL CONTESTO E DELLE CRITICITÀ

Gli studenti si sono focalizzati non solo a raggiungere un risultato progettuale coerente con gli obiettivi della scuola, ma anche un processo di idee continuo in cui fossero chiari i propositi, la strategia da applicare e le tattiche idonee al raggiungimento dello scopo. Fondamentale è stata la volontà di guardare a questo sistema come quinta di uno scenario d'emergenza, tenendo conto della condizione duale della città dell'Aquila (quotidiano-rischio).

La prima fase ha coinvolto gli studenti in un'analisi dello stato dell'arte. Prima di procedere con studio spaziale e sociale dell'area interessata, si è voluto comprendere l'intero sistema a nord del primo anello al di fuori delle mura, in cui si inserisce il quartiere del Torrione. Prima di tutto ci si è focalizzati sull'individuazione delle aree ricettive, sportive, ricreative [fig.1], in quanto luoghi da cui potrebbe partire la rigenerazione urbana. Successivamente si analizzano le aree verdi [fig.2], un sistema che parte dal parco del Castello cinquecentesco e arriva fino alle pendici del colle della città storica. Infine, si comprende la rete viaria e pedonale del sistema, con una particolare attenzione all'indice di camminabilità [fig.3].

Gli studenti si sono dunque concentrati sull'area di studio tenendo in considerazione gli indicatori scelti in precedenza, attuando un'analisi funzionale del contesto per comprendere il tipo di utenza presente nell'area (portatori di interesse), le potenzialità presenti e le tipologie di servizio fornite. È emerso che l'asse considerato si trova localizza tra



1. ANALISI PRELIMINARE DELL'AREA | AREE SPORTIVE

Prima di focalizzarsi nell'area del Torrione si identificano i servizi sportivi dell'area appena fuori dalle mura situata a nord della città storica in modo da comprendere possibili attrattori.



2. ANALISI PRELIMINARE DELL'AREA | AREE VERDI

Si identificano le aree verdi dell'area appena fuori dalle mura situata a nord della città storica in modo da comprendere in che sistema di spazi pubblici è inserito il quartiere del Torrione.



3. ANALISI PRELIMINARE DELL'AREA | VIABILITÀ

Si identificano gli assi viabili principali che collegano il quartiere del Torrione al resto della città e successivamente il Torrione al Centro Storico. Un nodo critico è l'incrocio tra Viale Alcide de Gasperi e Viale Croce Rossa.

4. ANALISI DELL'AREA DEL TORRIONE | FUNZIONALE

Ci si focalizza nell'area del Torrione, nello specifico gli assi di Viale Alcide de Gasperi e il continuo di Viale Gran Sasso. L'analisi funzionale dell'area è utile per comprendere il tipo di connessioni sociali ed economiche presenti tra le varie parti e dunque le necessità del quartiere del Torrione.



5. DOMANDE ANALITICHE

In modo da comprendere il quadro generale e definire i punti d'azione del progetto, si strutturano le domande secondo la regola delle Five Ws per poi giungere al quesito chiave che struttura l'obiettivo principale, ovvero aumentare la qualità della vita nell'area e nella città.



6. SCHEMA DEGLI OBIETTIVI

Un ulteriore passaggio utile alla comprensione del processo, prima di intervenire nell'area, è la suddivisione in obiettivi, che conducono a una strategia generale da attuare, composta da singole tattiche, ovvero azioni fisiche.



due grandi aree residenziali (Torrione e città storica) con attualmente pochi elementi di intrattenimento e svago, dunque con caratteristiche attrattive insufficienti [fig.4].

2.2 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

Nella seconda fase gli studenti hanno cercato di identificare l'obiettivo del progetto [fig. 5-6]. Il fenomeno migratorio dalla città verso altri località (italiane e estere) ha ridotto la città dell'Aquila a un involucro senza più identità e vitalità, dunque lo scopo principale degli studenti è stato quello di concentrarsi su azioni che facilitino la formazione di una nuova comunità, più forte, immune e preparata per il prossimo disastro. Per far sì che questo avvenga è utile ricreare il clima che caratterizzava la città prima del terremoto, ovvero una qualità della vita sociale all'interno degli spazi cittadini più alta, non solo per la comunità del Torrione ma per tutta la popolazione aquilana.

Il progetto coinvolgerà tutti i vuoti urbani e gli spazi pubblici inutilizzati (o mal utilizzati) intorno all'asse *Viale Alcide de Gasperi - Viale Gran Sasso*, adoperati attivamente non più in occasioni straordinarie ma durante il corso quotidiano della vita della comunità. Un aspetto particolare di questo quadro è la volontà degli studenti di eleggere come promotore non solo il Comune dell'Aquila ma anche la componente "giovane" della popolazione, chi ha interesse nell'investire sul futuro della città. Fondamentale è la visione di questi spazi non solo in uno scenario di pace ma anche durante l'emergenza.

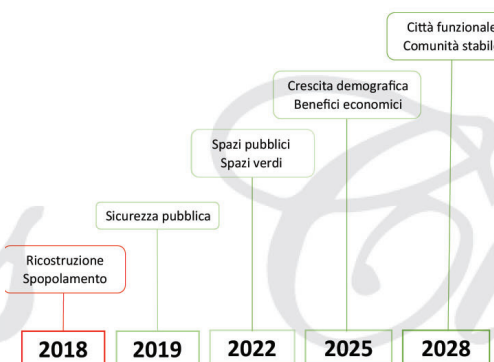
Il parco del Castello è lo spazio di prima evacuazione più vicino all'area di progetto (Torrione) in caso di terremoto, in cui la comunità dovrebbe risalire *Viale Gran Sasso*, attraversando il nodo critico identificato come la rotonda di *Viale Croce Rossa*. Gli studenti hanno considerato questo scenario poco sicuro e forviante per la comunità

del Torrione, in quanto il Castello, per quanto spazialmente vicino, risulta percepito come distante, non appartenente all'insieme degli spazi del Torrione e difficile da raggiungere a causa della presenza di *Viale Croce Rossa*, quotidianamente congestionata da automobili e mezzi pesanti. Per questo la Caserma Rossi viene identificata come possibile nuovo spazio pubblico e luogo di evacuazione. Attraverso la demolizione del edificio su *Viale Acilde de Gasperi* si va a creare una nuova piazza, sufficientemente grande a ospitare l'intera popolazione del Torrione in caso d'emergenza. Inoltre, grazie all'uso quotidiano di questo spazio, le persone saranno in grado di riconoscerlo come luogo percettivamente sicuro e vivibile in ogni situazione.

2.3 PROPOSTE PROGETTUALI E SCENARI

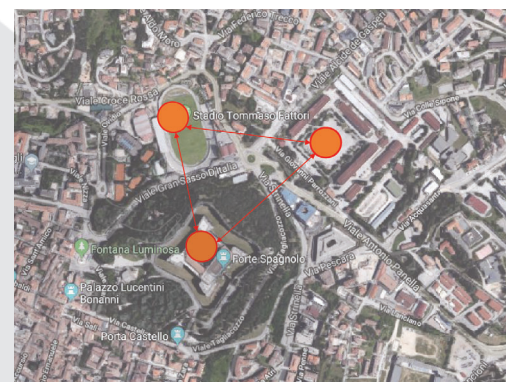
La terza fase ha una componente fortemente progettuale che si focalizza sulla definizione delle tattiche da utilizzare. Tutte le azioni si focalizzano sul rendere lo spazio più camminabile e fisicamente attrattivo, dunque per questo motivo gli studenti hanno deciso di creare una gerarchia della viabilità presente:

- *Viale Croce Rossa* rimarrà una strada a traffico intenso in quanto l'unico asse di collegamento tra le due parti della città, anche se si renderà più facile l'attraversamento;
- *Viale Acilde de Gasperi* avrà una mobilità lenta (componente pedonale - velocità auto limitata a 30km/h) e parcheggi nelle corti private dei palazzi;
- *Viale Gran Sasso* sarà totalmente pedonale, fatta eccezione per mezzi di trasporto pubblico e di servizio.



7. LINEA DEL TEMPO

Sono mostrate le trasformazioni che subirà l'area con l'inserimento del progetto nel corso di dieci anni.



8. PUNTI FOCALI DI PROGETTO

Parco del Castello cinquecentesco, area sportiva (dismessa), la Caserma Rossi (dismessa). I tre punti vanno a costituire i tre poli di articolazione dell'intero progetto.



9. PIANO D'EVACUAZIONE

Considerato che il quartiere del Torrione non ha un'area di prima evacuazione (area di attesa) sufficientemente vicina, si ipotizza di trasformare (con le adeguate modifiche) la Caserma Rossi nel nuovo luogo di evacuazione e di creare un nuovo polo socio-culturale attrattivo per il quartiere. Si studiano i percorsi in caso di fuga.



10. INTERVENTI PER LA SICUREZZA

Esempi di elementi da inserire lungo l'asse Viale Alcide de Gasperi - Viale Gran Sasso in modo da favorire una camminabilità in tutta sicurezza

EVENTI giornalieri
(nel nuovo spazio di evacuazione)



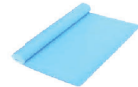
Momento dell'emergenza



TAVOLI



LETTI



Pratica per l'emergenza



11. ATTIVITÀ | SPAZIO DUALE

Il nuovo spazio della Caserma Rossi diventerà un nuovo polo attrattivo per tutta la comunità del Torrione ma anche dell'Aquila. In figura vengono descritte alcune attività che potrebbero tenersi nel quotidiano e i materiali di tali attività che potrebbero avere un impiego in caso di emergenza. Si ipotizzano anche eventi educativi che simulino il campo di emergenza, in modo da preparare la popolazione allo scenario nell'area.

Si identificano tre poli attrattivi culturali [fig. 8]:

- il parco del Castello;
- lo stadio Tommaso Fattori, riqualificato e trasformato in piazza per eventi;
- la nuova piazza della Caserma Rossi, spazio di aggregazione per la comunità del Torrione e nuovo luogo d'evacuazione.

Per quanto riguarda le tattiche progettuali, queste si dividono principalmente in due macro categorie: quelle materiali (riqualificazione urbana e riammodernamento) e quelle immateriali (eventi e attività utili a creare coesione comunitaria). A beneficio della sicurezza si attuano degli interventi riqualificativi [fig. 10-11]: nuovo sistema d'illuminazione (verticale ed orizzontale) ad energia solare; segnaletica e percorsi segnati verso l'area di evacuazione designata; percorsi Braille per ipo-vedenti; attraversamenti pedonali luminosi e dissuasori di traffico. Altri interventi riguardano la creazione di un Giardino Botanico sulle pendici del colle del Castello e l'utilizzo di materiali differenti per le zone pedonali (vedi viste). Gli interventi di tipo immateriale riguardano le attività che si attueranno nell'area: nella Caserma Rossi avranno luogo eventi quotidiani quali yoga e ping-pong, in modo che stuoie e tavoli si possano utilizzare anche nel momento dell'emergenza; inoltre si ipotizza l'organizzazione simulazioni della vita in un campo d'evacuazione, in modo da educare la popolazione alle pratiche e alle norme (cucinare, lavare etc.).

Infine, con lo scopo di coinvolgere la comunità in un processo di riqualificazione partecipata dell'intera area, gli studenti propongono attività di giardinaggio lungo tutte le strade, spazi pubblici e lo spazio della Caserma Rossi.



12. TRASFORMAZIONE VL. ALCIDE DE GASPERI

Vista di Viale Alcide de Gasperi (direzione del Castello cinquecentesco) ad oggi.

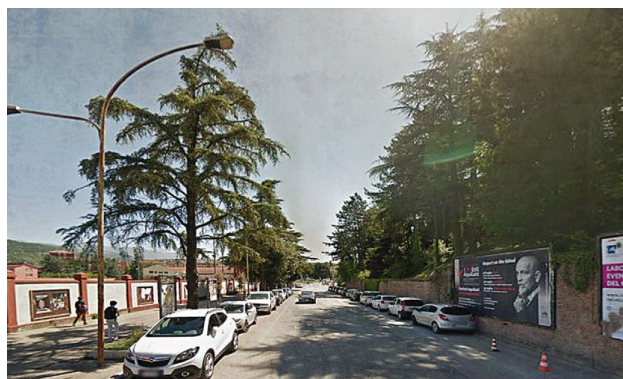
Vista di Viale Alcide de Gasperi (direzione del Castello cinquecentesco) con il progetto.



13. TRASFORMAZIONE AREA DELLA ROTATORIA VL. A. DE GASPERI E VL. GRAN SASSO

Vista della rotonda tra Viale Alcide de Gasperi e Viale Gran Sasso (direzione cimitero) ad oggi.

Vista della rotonda tra Viale Alcide de Gasperi e Viale Gran Sasso (direzione cimitero) con il progetto.



14. TRASFORMAZIONE VL. GRAN SASSO

Vista di Viale Gran Sasso (direzione Torrione) ad oggi.

Vista di Viale Gran Sasso (direzione Torrione) con il progetto.

Diver

L'AQUILA: LA WALKABILITY CONNETTE. LA MOBILITÀ CHE IMPLEMENTA LA VIVIBILITÀ

STUDENTI:

RENÉ M. DAPPERGER UNIVERSITÀ DI STOCCARDA, GERMANIA

FELIX HAUFF UNIVERSITÀ DI STOCCARDA, GERMANIA

MAYU ITO KOCHI-CORPORATE UNIVERSITY, GIAPPONE

AYA KAWAGUCHI NUFES, NAGOYA UNIVERSITY OF FOREIGN STUDIES, GIAPPONE

CRISTINA MONTALDI DICEAA, UNIVERSITÀ DELL'AQUILA, ITALIA

HARUNA NISHIMOTO KOCHI-CORPORATE UNIVERSITY, GIAPPONE

TUTOR:

ARCH. **FEDERICO PUGGIONI** UDDI, THAMMASAT UNIVERSITY, TAILANDIA



COME SVILUPPARE LE CONNESSIONI PER IMPLEMENTARE LA VIVIBILITÀ?

3.1 ANALISI DEL CONTESTO E DELLE CRITICITÀ

Le fasi di studio preliminare, i momenti di *brainstorming*, quelli di confronto progettuale e una costante attenzione alle dinamiche comunicative interne del gruppo sono stati gli step necessari per mettere a sistema le energie e le risorse del team composto da studenti italiani, giapponesi e tedeschi. La fase di elaborazione della proposta è avvenuta mediante tre fasi:

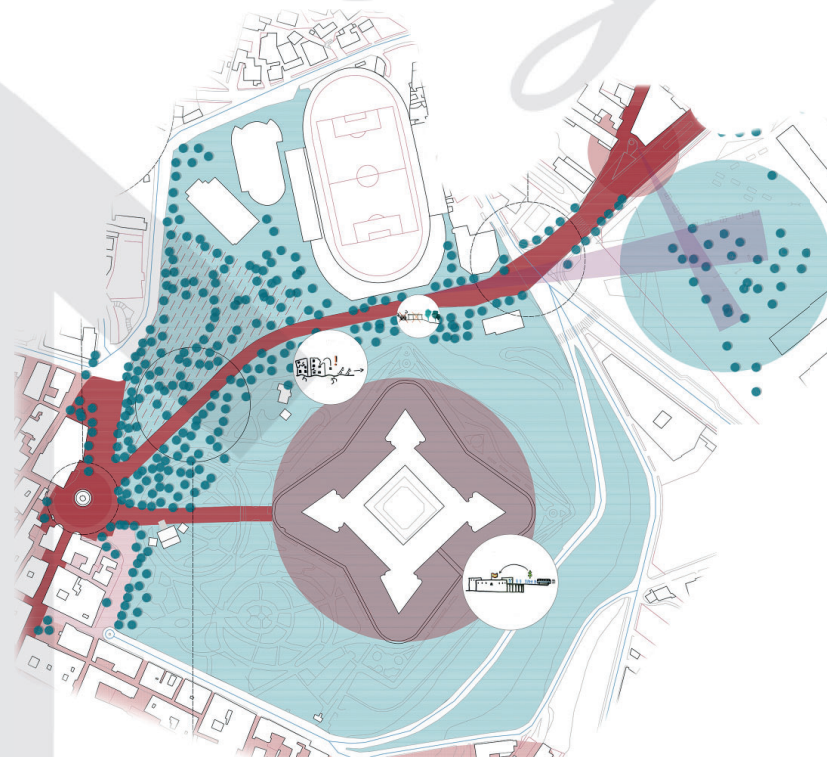
- ricognizione dei problemi gravanti sull'area di progetto;
- riflessione sul tema della walkability;
- ricerca della declinazione di walkability adatta per L'Aquila.

Il punto peculiare che ha colpito la sensibilità degli studenti è stato quello della rotatoria di Viale Gran Sasso - Via della Croce Rossa. Un nodo tecnico che si è trasformato in seguito come punto di partenza per lo sviluppo di una proposta di più ampio respiro. E' emersa la mancanza di sicurezza per i pedoni, in questa fase di transizione della Città, ma anche l'assenza di inclusività e l'incomunicabilità tra le parti urbane dell'intorno, oltre alla mancanza di valorizzazione dei punti di interesse.



1. DIAGRAMMA CONCETTUALE

Collage relativo alla futura visione progettuale del gruppo e alle numerose possibilità del ritrovato asse urbano



2. STRATEGIA CONCETTUALE

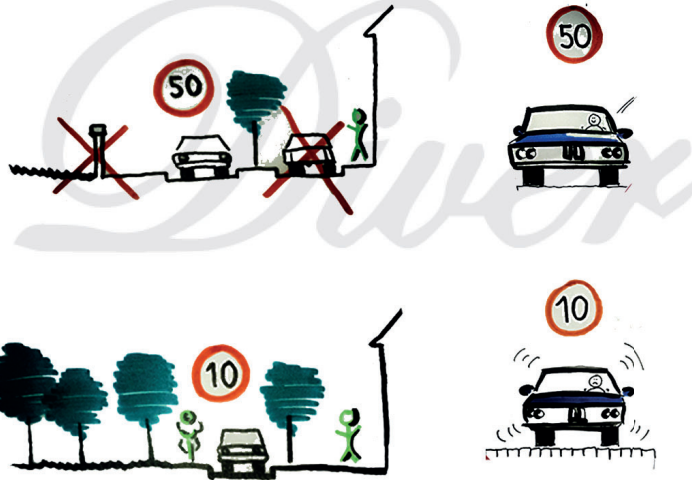
La campitura rossa evidenzia la continuità spaziale del ritrovato asse urbano, reso pedonale; la campitura chiara indica le aree verdi. Sull'area delle caserme sono proiettati i coni prospettici che ampliano la prospettiva dal Viale fino al Torrione

3.2 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

Da quanto precedentemente detto nasce la domanda guida dei ragazzi: come dare maggiore qualità ad un nodo urbano trafficato garantendo maggiore qualità spaziale?

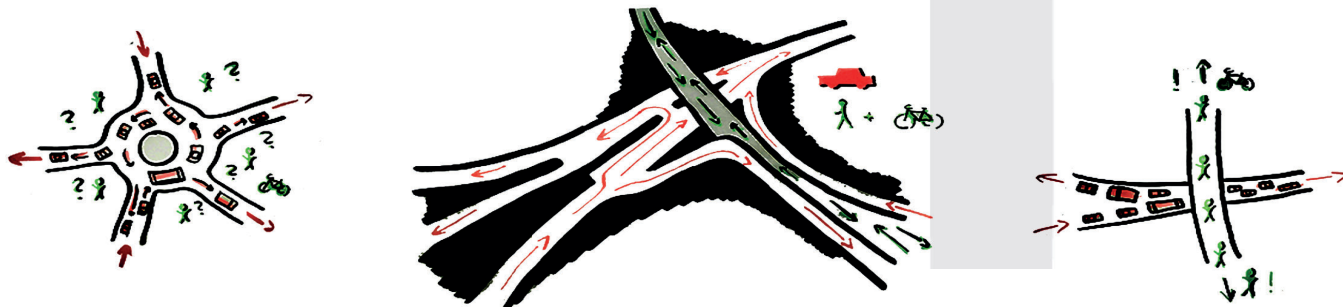
Successivamente, la lettura dei luoghi è passata mediante parole chiave. Quelle scelte sono state:

- *attivazione degli spazi* - mediante una nuova realtà da creare;
- *accessibilità* - volta alla creazione di vie di fuga-punti di raccolta facilmente identificabili in di emergenza/e all'inclusione sociale quotidiana in tempi non di emergenza;
- *orizzonti liberi*, nel senso di orizzonti non solo fisici ma mentali che possano far modificare un progetto in divenire, rendendolo vicino alle esigenze della popolazione;
- *comfort* - inteso come maggiore qualità dell'esperienza della camminata;
- *frequenze logiche*, da intendere come una ricerca di qualità spaziale mediante la funzionalità del traffico.



3. REGOLAMENTAZIONI DEL TRAFFICO; EFFETTI SULLA QUALITÀ SPAZIALE E SUL DESIGN URBANO

Diagramma schematico delle regolamentazioni del traffico considerate dagli studenti. Essi hanno effetto sulla qualità spaziale e sul disegno urbano.



4. TRAFFICO NELL'AREA DELLA ROTATORIA

Traffico nell'area della rotatoria. Da sinistra a destra, diagramma schematico delle problematiche, visione concettuale della soluzione futura, proposta di attraversamento pedonale elevato rispetto all'asse viario.

Pertanto, l'esigenza è stata quella di costituire un diverso equilibrio da quello pre-sisma: un equilibrio in primo luogo consapevole del rischio costante, che preveda spazi di fuga [fig. 6] e di raccolta di facile individuazione. Un equilibrio quindi stratificato su più livelli, fisico - basato sulla qualità spaziale complessiva, sull'integrazione degli spazi, sul verde, e sociale - inclusione e coesione [fig. 1].

Le best-practices olandesi della qualità urbana e del *woonerf*, e più in generale, quelli scandinavi e tedeschi di regolamentazione del traffico e di gestione dello spazio pubblico. Per i progetti di inclusione e partecipazione, il modello è invece quello nipponico dell'inclusione sociale, della partecipazione comunitaria e della condivisione di spazi e memorie.

3.3 PROPOSTE PROGETTUALI E SCENARI

La proposta strategica prevede la realizzazione di un'ampia zona pedonale [fig.2] che parta dalla Fontana Luminosa, si estenda per un tratto di Viale Nizza (fino a Via Duca Degli Abruzzi) e verso il Torrione, per tutta Viale Gran Sasso. Questo nuovo asse unisce il Centro alla Fontana (rendendola *vivibile*) [fig.5] e il verde del complesso sportivo dello stadio Fattori (visto ora come un unico spazio da vivere) al verde dell'area del Castello, creando una nuova potenzialità urbana da vivere e attraversare. Viene garantito l'accesso ai veicoli di emergenza, e auspicato un necessario nuovo disegno urbano che integri le parti. La rotatoria [fig.4] viene resa più funzionale - anche mediante la ricollocazione della stazione di servizio, e gli attraversamenti pedonali vengono messi in sicurezza. Questo nuovo asse urbano si estende oltre la rotatoria: viene garantito il traffico dei veicoli [fig. 3], stabilita una nuova relazione con l'area delle Caserme, la cui area diviene una nuova piazza verde integrata con l'attuale



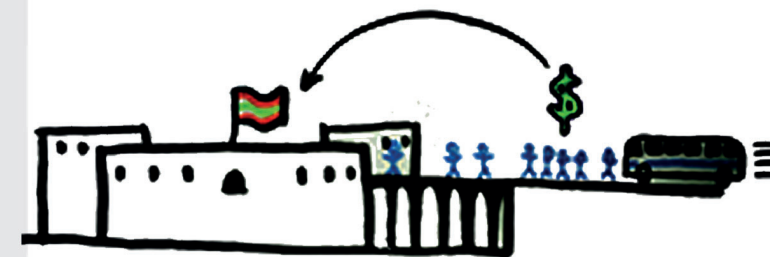
5. CONNESSIONE CON IL CENTRO STORICO E LA NUOVA POTENZIALITÀ URBANA

Relazione e continuità spaziale tra il centro storico e la nuova potenzialità urbana Fontana - Asse del Viale.



6. NECESSITÀ DI VIA DI FUGA CHIARE, PRECISE E RICONOSCIBILI

Nella visione futura del gruppo, il nuovo asse viario deve necessariamente essere anche una via di fuga chiara, precisa e riconoscibile al servizio della città.



7. PARTNERSHIP E MEMBERSHIP CULTURALE

La partnership e le differenti forme di membership del patrimonio culturale possono essere forme per rafforzare l'identità e la coesione sociale.



8. ALCUNE IMMAGINI SIMBOLICHE ED EVOCATIVE DEI MOMENTI DI INCLUSIONE SOCIALE E DI COESIONE E PARTECIPAZIONE COMUNITARIA.

parco Polsinelli, che viene ripensato in toto. Auspicando la demolizione dei muri di cinta e del corpo di Viale De Gasperi, viene stabilita una nuova continuità spaziale e prospettica che integra la nuova piazza verde con il landmark del Torrione e il nuovo asse di Viale Gran Sasso. Il residuo corpo delle Caserme potrà così essere destinato ad attività socio-educative previste dall'Amministrazione.

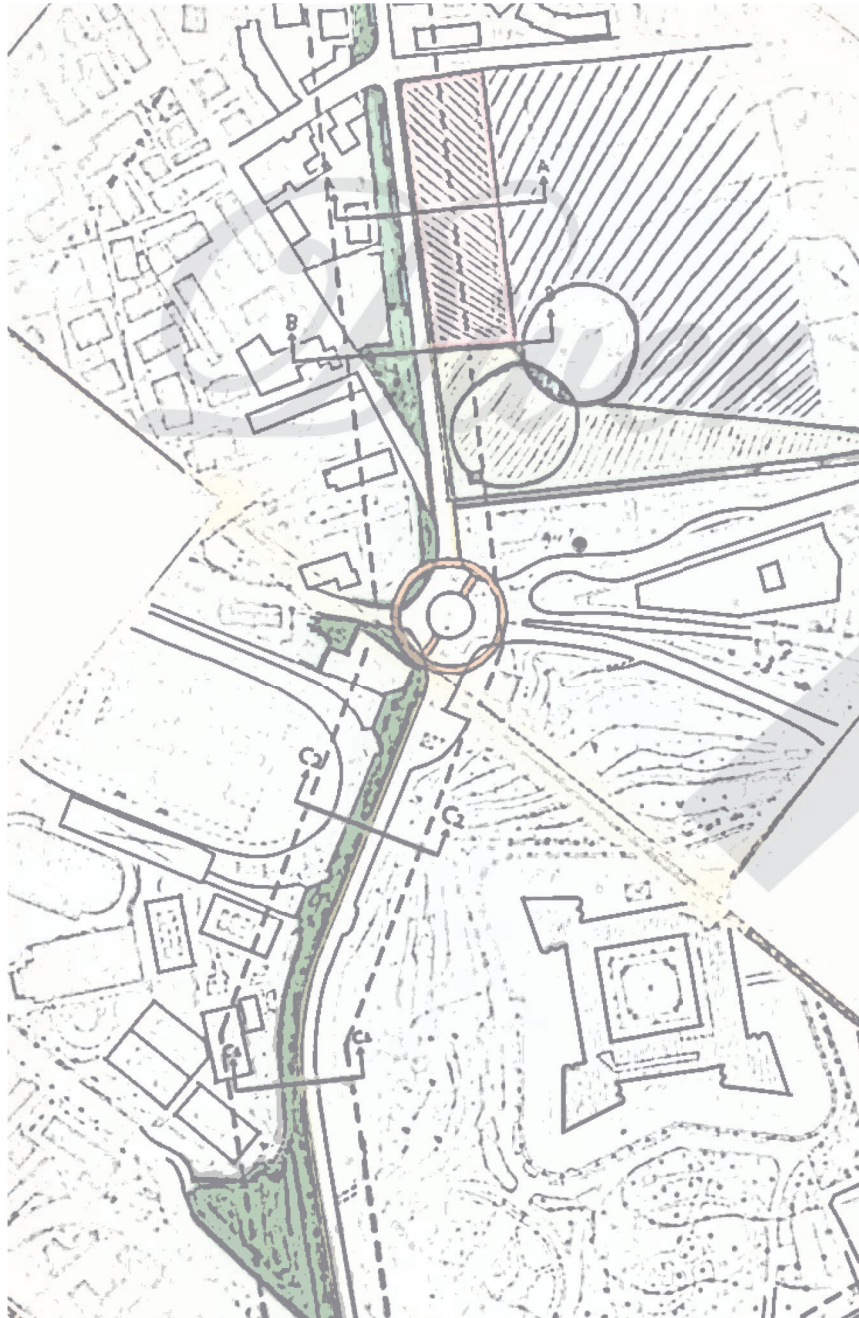
In parallelo, avranno luogo dei programmi di integrazione e coesione sociale [fig. 7 - 8]:

- uno relativo all'appartenenza ai luoghi e alla cultura locale;
- uno relativo all'inclusione sociale dei cittadini delle diverse fasce demografiche e di quelli affetti dalle diverse disabilità;
- uno relativo alla coesione sociale tra le parti della Comunità desiderose di spazi pubblici per le loro attività.

Il primo mira a rafforzare il sentimento di comunità e di appartenenza mediante una sorta di partnership tra pubblico e privato relativa ai beni culturali materiali e immateriali; il secondo invece può avere base nella potenzialità urbana del rinnovato Viale Gran Sasso, con eventi e aree dedicate per l'esercizio fisico, la camminata, il ritrovo.

Per il terzo invece la base sarà il nuovo parco verde dell'area delle Caserme, dedicato ai cittadini del Torrione e a tutti quelli che confluiranno in questa nuova polarità urbana. E' emersa l'importanza, per gli ultimi due, di una calendarizzazione degli eventi volta a coprire tutto l'arco temporale dell'anno.

A tal fine, la proposta degli studenti ha come data di partenza l'immediato; prevede che i principali attori siano l'Amministrazione e i cittadini e che le due pratiche principali di governance (top - down e bottom - top) vadano in contemporanea: l'Amministrazione prevede gli atti per la chiusura del traffico parallelamente alla discussione tra gli attori sociali del territorio.



絆 UNIRE

City

STUDENTI:

RIKO INAGAKI NUFs, NAGOYA UNIVERSITY OF FOREIGN STUDIES, GIAPPONE

TENSEI NAKAMURA KOCHI-CORPORATE UNIVERSITY, GIAPPONE

NAMI TAKEDA KOCHI-CORPORATE UNIVERSITY, GIAPPONE

ALESSIO PALOZZI DICEAA, UNIVERSITÀ DELL'AQUILA, ITALIA

NALAN YILMAZARSLAN UNIVERSITÀ DI STOCCARDA, GERMANIA
NIMAR SINAN FINE ARTS UNIVERSITY, TURKEY

YUAN ZHOU UNIVERSITÀ DI STOCCARDA, GERMANIA

TUTOR:

DOTT. **BARTŁOMIEJ SROKA** NATIONAL INSTITUTE FOR SPATIAL POLICY AND HOUSING, POLONIA

COME UNIRE E CREARE UNA NUOVA COMUNITÀ NEL QUARTIERE TORRIONE?

4.1 ANALISI DEL CONTESTO E DELLE CRITICITÀ

Urban inventory leads to diagnosis of psychic's space condition, which is showing only one side of issue. Public spaces were swapped into parking lots. Lack of pedestrian zones, plazas is causing no opportunity for social interactions.

Besides the urban tissue there are space users, citizens and dwellers. The question is: 'Are they creating a coherent community?', and 'whether Torrione has an identity?'. The answer leads to current shape of the area.

4.2 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

Community | Identity | Small interventions | Temporary use | Connection

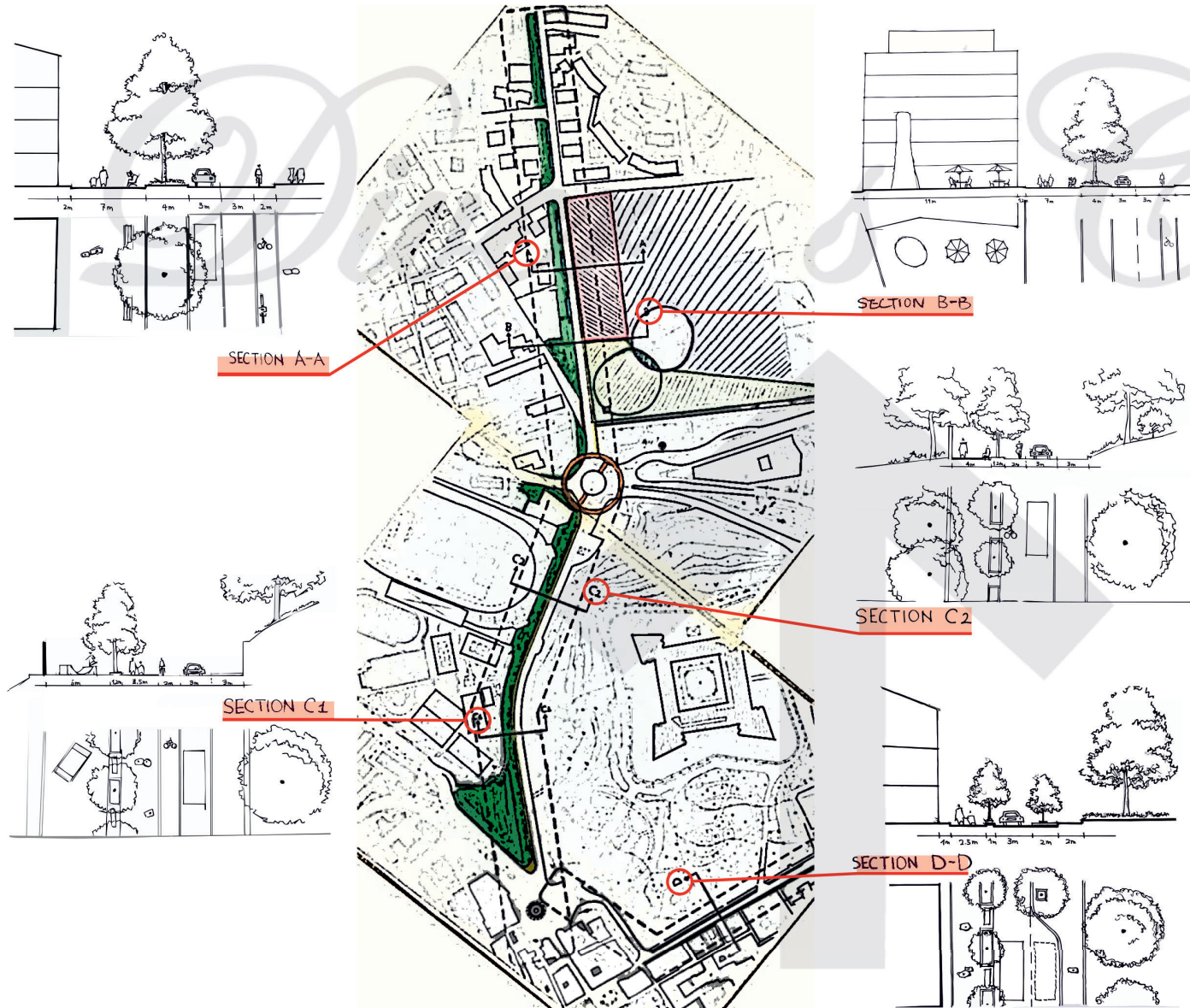
What is the definition of 'walkability'? Coherent answer combines design and social linkage. Infrastructure and new way of space development requires community involvement. Creation of 'own', fulfilled space and community identity. Temporary use is an essential part of design strategy – provoking community to participate in space re-building and adjustment. Improvement process via small, costless interventions, easy to replace and maintain. New interventions (infrastructure, objects) gives an unique opportunity and a reason for people to be involved in space production and understand the aim of changes.

Torrione gives no reason to use its public spaces; outflow of people



1. BOND: UNIRE

Che cosa significa? Un legame? Il Torrione sta cercando una chiave di volta. Un progetto, che adattati il quartiere al tessuto urbano dell'Aquila. Un percorso che passa attraverso 5 parole chiave: Comunità | Identità | Piccoli interventi | Uso temporaneo | Connessione



2. MASTERPLAN

Visione di insieme del progetto con il dettaglio delle sezioni stradali e degli spazi progettati

to historic centre is seen. Author's are seeking a way: how to reverse people flow and attract dwellers to spend time there. Furthermore, to make Torrione as subcenter, that gathering all citizens.

4.3 PROPOSTE PROGETTUALI E SCENARI

Torrione's future anticipation /see Fig. 1/

A/ Community: 'Natural disaster resistant community' is a social concept to be implemented in Torrione district. As a result 'culture of evacuation' is created. There are a variety initiatives oriented to community participation in shaping the district area.

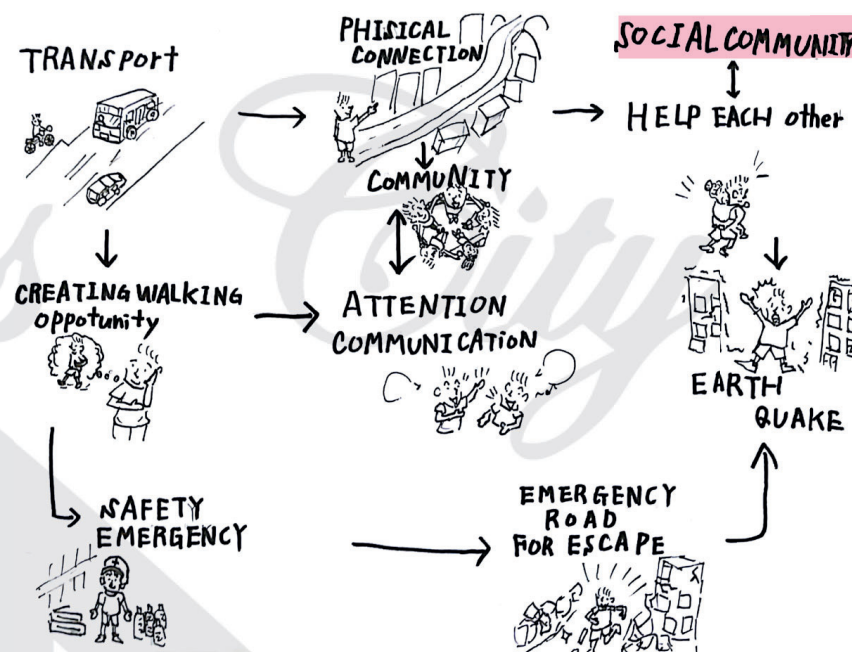
Evacuation road: via Castello, viale Malta and Vialle Gran Sasso and Via De Gasperi Alcide are creating a safety corridor during emergency time, and leading to a new square in Torrione district (gathering place). Awareness of evacuation way existence among inhabitants will rise a sense of safety. Marathon contest is creating a habit, making a place more familiar.

B/ Identity: re-use of symbols and places allows to re-discover of neighbourhood identity. Torrione artefact and an eagle monument, a new open garden, a square and a park are the main landmarks of settlement.

Recycling of army barracks area gives an opportunity to design a new public space for the citizens. However, some parts of demolished are should be reused to improve historical context and identity of the place – such as cupolas.

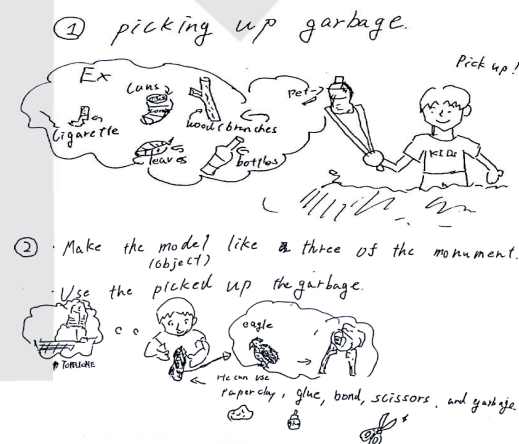
Shaping graduation from public open space to semi-public garden and private space of a new school complex. Farming garden is a bridge between community and gated school.

C/ Small interventions costs less and could be implemented by community effort. Dwellers could co-found interventions and work together on making a place more attractive. Co-production of space



3. CICLO DI RIGENERAZIONE SOCIALE DELLA CMUNITÀ DEL TORRIONE

Una combinazione di interventi fisici e sociali, che produce attaccamento allo spazio e l'un l'altro. Rivitalizzazione sociale, psichica ed economica (funzionale) del quartiere del Torrione.



4. COSTRUIRE UNA COMUNITÀ PASSO DOPO PASSO

Rendere il quartiere di Torrione più bello, più sicuro e più accessibile attraverso piccoli interventi e azioni. Interazioni e collegamenti sociali significano forte comunità e "sguardo sulle strade".

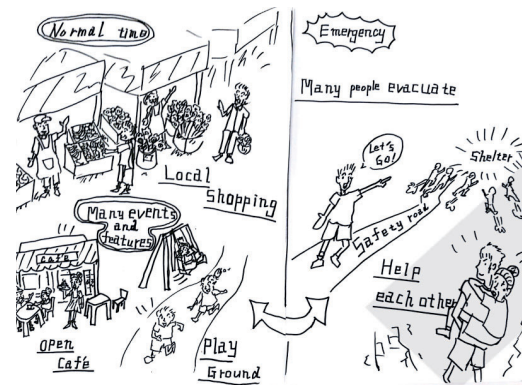
5. ARTE SUI MURI

La produzione spaziale viene eseguita da vari gruppi di utenti. Lo spazio sarà gestito attraverso piccoli interventi.



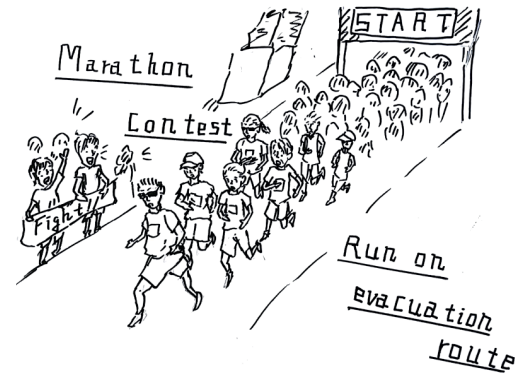
6. DOPPIO SIGNIFICATO DI NUOVI SPAZI FUNZIONALI

Combinazione di esigenze quotidiane comuni con problemi di sicurezza e di emergenza. L'asse principale è una strada di emergenza che porta al punto di raccolta.



7. COME EVITARE IL CAOS DURANTE IL DISASTRO NATURALE?

Creazione di comportamenti e abitudini universali. Ogni cittadino è consapevole di dove si trova il punto di raccolta e di come evacuare dal centro storico.



are leading to social control and increase of safety in the area /Fig. 2 a, b/.

D/ Temporary use: combination of small intervention and its transience gives an unique opportunity to introduce a pilotage projects. Prosperity of temporary projects is turning into high quality permanent solutions. As example a 'Japanese walkway' is suggested as more walkable idea for congested roundabout.

Temporary commerce containers located along *Viale Alcide de Gasperi* are moved to new square. Easy to misplace solutions gives an opportunity to create new area of local shops and market, useful for post-earthquake economy recovering.

E/ Connection: there is only one way how to attach dwellers to the place – engagement and work group on space creation and space care. Planting trees and flowers together, cultivating garden, painting sprayed walls, hosting social cafeteria combines social impact and place familiarization /Fig. 3/.

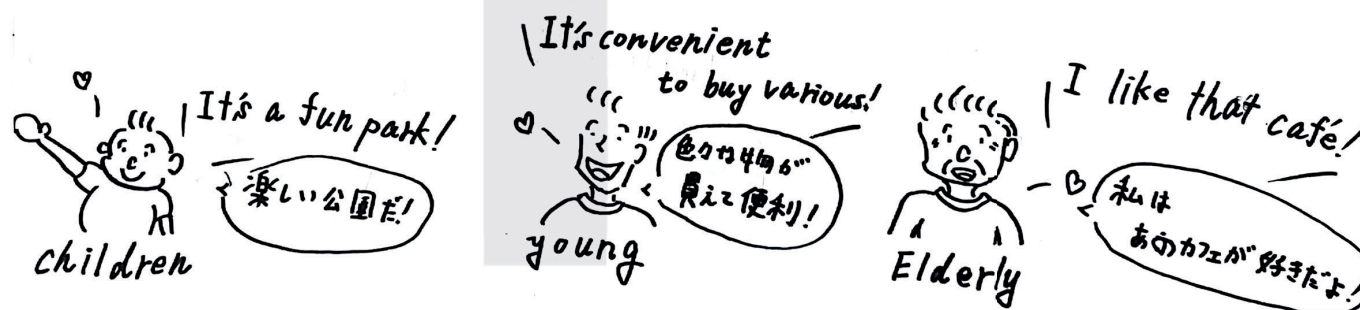
The road system is not modified, only revision of flow was done. A clear axe is linking fountain *Iluminosa* with a new plaza in *Torrione* – *Gran Sasso* avenue is more pedestrianized and accessible. Author's are suggesting the idea of smart public transport to be implemented. Each city user should have an opportunity and a reason to change their habits, to use more accessible mean of transport.

Concept résumé

As summary: walkability concept was used to re-connect dwellers within participation in space making. *Torrione* is a local subcenter, being one of small cities in the city. Balance of people flow between *Torrione* and historic center is achived by creation of high quality public spaces, that attracts citizens of *L'Aquila* to spend time there /Fig. 4/.

Key projects:

Social garden.
 Marathon: run for emergency.
 Park and square with commercial zone.
 Historical landmarks for identity.
 Monument made of garbage (temporary as result of social action).
 Community cafeteria.
 Reorganization of car flow on main roads (*Viale Alcide de Gasperi, Vialle Gran Sasso*), creation of green pedestralized axe made of a part of lanes that links historic city centre with Torrione (as evacuation way to gathering place in new Torrione square).
 Japanese walkway (SW-NE crossing for pedestrians on roundabout with traffic lights).



8. TUTTI I PARTECIPANTI E LE PARTI INTERESSATE SONO I BENVENUTI!
 Spazio aperto e amichevole per ogni tipo di utente.



L'AQUILA CITTÀ CICLABILE

STUDENTI:

ANTONIO DI FILIPPO DICEAA, UNIVERSITÀ DELL'AQUILA, ITALIA

PENG GUI UNIVERSITÀ DI STOCCARDA, GERMANIA

XINHE LI UNIVERSITÀ DI STOCCARDA, GERMANIA

SHIORI ONO KOCHI-CORPORATE UNIVERSITY, GIAPPONE

NOZOMI YAMASE NUFS, NAGOYA UNIVERSITY OF FOREIGN STUDIES, GIAPPONE

TUTOR:

ARCH. **FLORIAN KAISER** ATELIER KAISER-SHEN

COME RENDERE L'AQUILA UNA CITTÀ CICLABILE?

5.1 ANALISI DEL CONTESTO E DELLE CRITICITÀ

Oggi, quando camminiamo da Fontana Luminosa passando per Viale Gran Sasso D'Italia fino al Torrione, siamo costretti a fruire di un marciapiede molto stretto, largo solo un metro e mezzo [fig.1], ed in seguito attraversare strade trafficate,

dove passano molte macchine ad alta velocità ogni minuto. Ovviamente, l'area non è assolutamente percorribile in modo agevole per le persone a causa della sua insicurezza e scomodità. Quindi per tutti i motivi sopra elencati pensiamo che il problema più serio che affligge quest'area sia il traffico.

Il nostro progetto di design che verrà di seguito illustrato è appunto quello di perfezionare un nuovo sistema di traffico di questa zona.

5.2 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

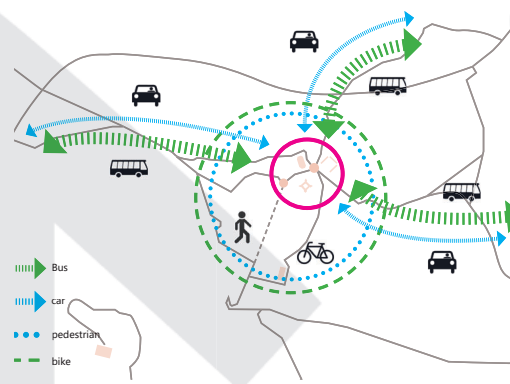
Per fare dell'Aquila una città percorribile a piedi, in primo luogo dovrebbe essere ridisegnato l'intero sistema del traffico: invece di auto private, le persone dovrebbero essere in grado di raggiungere dalla periferia il centro città in modo più comodo, ad esempio in autobus; nel frattempo nel centro della città, pedoni, biciclette e autobus dovrebbero avere la priorità [fig.2].

Un nuovo sistema ciclabile dovrebbe essere creato nel centro della città. Tuttavia la situazione attuale nella zona è tale che le macchine risultino parcheggiate in modo apparentemente casuale lungo le strade senza lasciare abbastanza spazio per le biciclette e per i pedoni. L'idea è pertanto quella di organizzare alcuni posti auto nel centro della città [fig. 3], in prossimità delle strade principali, di modo che quando



1. ANALISI DEL SOPRALLUOGO

Da per Viale Gran Sasso D'Italia fino al Torrione, siamo costretti a fruire di un marciapiede molto stretto, largo solo un metro e mezzo.



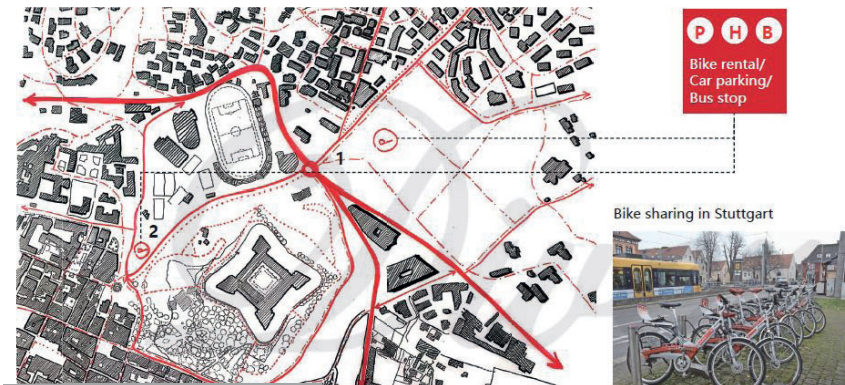
2. STRATEGIA PER IL SISTEMA DEL TRAFFICO

Per rendere L'Aquila una città pedonalmente percorribile, abbiamo prima ridisegnato l'intero sistema del traffico. Invece di auto private, le persone possono raggiungere la periferia del centro città più facilmente con l'autobus. Nel frattempo nel centro della città, pedone, biciclette e autobus hanno la precedenza.



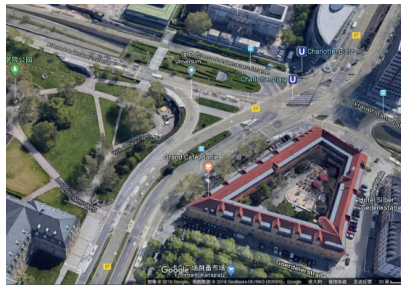
3. PARCHEGGI NEL CENTRO DELLA CITTÀ

Dopo il sopralluogo, abbiamo scoperto che il parcheggio è un problema principale. Le auto sono parcheggiate casualmente lungo le strade. Non c'è abbastanza spazio per biciclette e pedoni. Quindi, abbiamo in programma di organizzare alcuni parcheggi nel centro della città vicino alle strade principali.



4. CONCETTO DI TRAFFICO NEL CENTRO DELLA CITTÀ

Abbiamo progettato l'area del Forte Spagnolo con alcuni dettagli. In quest'area, la gerarchia del traffico viene riorganizzata. Le auto sono limitate nella Fontana Luminosa. Abbiamo organizzato due spot di transizione in cui le persone possono lasciare le auto usare biciclette e autobus.

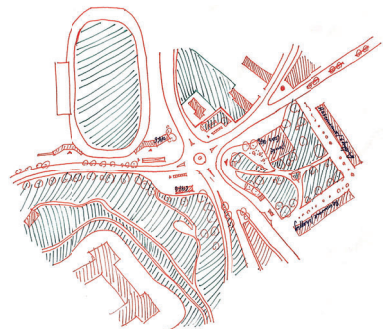


5. L'ESEMPIO DI CHARLOTTEPLATZ A STOCCARDA



6. PROGETTO DEL TRAFFICO PER IL 1° PUNTO DI CONNESSIONE

L'attraversamento nei pressi della rotatoria è pressoché impossibile a causa del traffico. Si propone un tunnel sotterraneo progettato per aiutare i pedoni e le biciclette a passare in un ambiente amichevole e accogliente.



le macchine saranno sistemate nei parcheggi, ci sia più spazio sulla strada per le persone, sia che utilizzino biciclette o che camminino.

Passo fondamentale è stata la riorganizzazione del sistema del traffico nella zona intorno al Forte Spagnolo, definendone alcuni dettagli. In questa area, le macchine private dominano le strade senza lasciare spazio per i pedoni o eventuali biciclette. Di conseguenza è necessario creare una differente gerarchia.

5.3 PROPOSTE PROGETTUALI E SCENARI

Questa nuova gerarchia prevede che le auto in prossimità del centro storico siano limitate nelle aree limitrofe alla Fontana Luminosa, vicino al parco del Forte

Spagnolo ed allo stesso tempo che la velocità delle strade sia ridotta.

Abbiamo organizzato due punti di transizione [fig. 4]. I punti di transizione includono un sistema di noleggio delle biciclette, o bike sharing, un parcheggio e le fermate degli autobus, dove le persone possono agevolmente cambiare il loro modo di spostarsi, trasferendosi dalle auto alle biciclette ed agli autobus.

L'idea è che quando la gente guida verso il centro, possa trovare uno spazio adeguato per parcheggiare che sia connesso alla stazione degli autobus, dando quindi alle

persone la possibilità di scegliere i mezzi pubblici. Nel frattempo viene introdotto un sistema di noleggio biciclette nel centro storico e mettendo in relazione il tempo e la distanza, se ne conviene che sia un sistema pratico.

Questo sistema di noleggio ha già vari paragoni a livello europeo, un esempio può essere quello di Stoccarda, in Germania, dove ha riscosso particolare successo. Incentivo molto importante è che le persone possono facilmente trovare un

parcheggio per biciclette condivise e noleggiarle a prezzi molto ridotti.

Per quel che riguarda l'attraversamento a nord del sito, ossia delle strade che confluiscono nella rotatoria che unisce Viale Alcide de Gasperi, Viale Gran Sasso

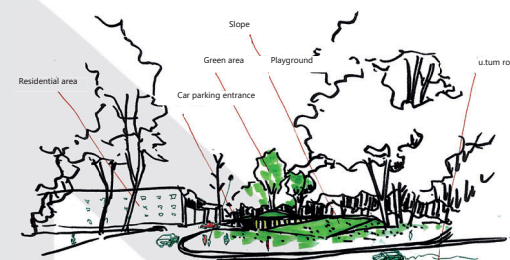
d'Italia, Viale Antonio Panella e Viale della Croce Rossa, si denota, come evidenziato prima, la quasi impossibilità di attraversamento per le persone a causa dell'entità traffico ivi presente. Per ovviare a questo problema si propone un sistema di traffico sotterraneo, progettato per aiutare le persone e le biciclette ad attraversare e circolare liberamente [fig. 6]. Anche in questo caso si può avere un altro parallelo a livello europeo, sempre a Stoccarla. L'esempio è quello di Charlottenplatz [fig. 5]. Si trova nel centro di Stoccarda ed è un importante sistema di collegamento sotterraneo al servizio di metropolitana, biciclette e pedoni. Questo sistema sotterraneo è molto amichevole ed accogliente; si denota che all'apparenza sembra un parco verde nel centro della città.

Spostando l'attenzione verso l'area della caserma Rossi, abbiamo in programma di abbattere uno dei tre edifici che si trovano nelle vicinanze di Viale Alcide de Gasperi al fine di costruire un nuovo parcheggio e trasformare gli altri due edifici per poterli riutilizzare con altre funzioni di servizio pubblico.

Per l'area della fontana Luminosa e di Piazza Battaglione degli Alpini, è stato progettato un parcheggio con tetto verde. Viene quindi definita una nuova sequenza di spazi. Da sud a nord, quindi dal Corso Vittorio Emanuele in direzione dello stadio Tommaso Fattori, le persone possono camminare attraverso l'area circostante la Fontana Luminosa, godendo della presenza di alcuni bar, noleggi di biciclette e negozi di articoli sportivi e nuove attività introdotte al fine per renderla più piacevole. La gente potrà vedere il tetto verde del parcheggio, trovando i vari tipi di strutture presenti, come il cortile per gli skateboard e le panchine.



7. ASILO GIAPPONESE PROGETTATO DALL'ARCHITETTO TAKAHARU TEZUKA, CHE CONSENTE ALL'ALBERO DI CRESCERE ATTRAVERSO LA STRUTTURA



8. PUNTI FOCALI DI PROGETTO

L'altezza del tetto a livello delle strade vicine, quindi è accessibile e funge da area verde



9. PROGETTO DEL TRAFFICO PER IL 2° PUNTO DI CONNESSIONE

Per l'area della fontana Luminosa e di Piazza Battaglione degli Alpini, è stato progettato un parcheggio con tetto verde.



Diver

L'idea principale è di restituire lo spazio alle persone. La gente potrà camminare dalla Fontana Luminosa fino al parcheggio senza essere disturbata dalle macchine. Nonostante si tratti di un garage parzialmente sotterraneo [fig. 9], potrebbe fornire sufficienti posti di parcheggio per quelle aree, in collaborazione col nuovo sistema del traffico. Scendendo nei dettagli del parcheggio, vi è l'intenzione di mantenere

gli alberi originali. In questo caso vorremmo raccomandare il terzo esempio: un asilo giapponese progettato dall'architetto Takaharu Tezuka, che consente all'albero di crescere attraverso la struttura [fig. 7]. Con questa ispirazione bisognerebbe rimuovere solo 6 alberi per costruire un parcheggio così ampio. L'altezza del tetto a livello delle strade vicine, quindi è accessibile e funge da area verde [fig. 8]. Nel nostro progetto, abbiamo principalmente definito il sistema del traffico, seppure in scala ridotta, ed abbiamo scelto tre punti come esempi. Immaginate in futuro che questa zona sia occupata da pedoni e biciclette, gente che non va più di fretta, dove ci siano bambini che giocano, coppie giovani che chiacchierano, persone anziane che fanno jogging. In quel momento L'Aquila sarà davvero una città percorribile a piedi.

