ABRUZZO SERA
www.abruzzosera.it

Cambiare stile di vita a L’Aquila è possibile? Le risposte di Filippo Catania di “Pedalognigiorno”

19 Ottobre 2023



L’opinione diffusa è che L’Aquila sia una **città “difficile” dal punto di vista della mobilità**: traffico ingolfato con lunghe code specie nelle ore di punta, tre sole direttrici est-ovest che attraversano la città, Trasporto Pubblico Locale quantitativamente scarso per la grande estensione della superficie comunale, ciclabilità rarefatta per l’orografia e per l’intenso traffico veicolare.

Sarebbe possibile cambiare il modo di spostarsi nel territorio del Comune dell’Aquila?
Ma la domanda più pertinente potrebbe essere: **sarebbe possibile cambiare stile di vita in città?**
Sarebbe molto interessante sapere se ci sono state concrete opportunità di cambiamento nel post-terremoto oppure se si è teso a conservare la città com’era, o com’era diventata.

Una **premessa doverosa**: gestire un’emergenza delle dimensioni di quel terremoto non è stata

impresa facile, ma nel momento della crisi, dal greco κρίσις cioè “separare” quindi “scegliere” quindi “punto di svolta”, forse si sarebbero potuti superare molti punti critici della vita cittadina e procurarsi delle possibilità di vivere in maniera diversa.

La situazione di crisi, dunque, è il presupposto necessario per un miglioramento, per una rinascita, per scoprire nuove risorse che prima si ignoravano e che possono rendere il futuro prossimo migliore.

Mi sono imbattuto in **un egregio lavoro** redatto da alcuni studiosi dell’Università dell’Aquila e precisamente: il Prof. Donato Di Ludovico docente di Progettazione Urbanistica, Mobility Manager dell’Ateneo aquilano e Presidente della sezione abruzzese dell’INU Istituto Nazionale di Urbanistica; il Prof. Gino D’Ovidio, docente di Trasporti, Presidente del CITraMS Centro Interdipartimentale Trasporti e Mobilità Sostenibile; l’Ing. Debora Santilli, libera professionista.

Il titolo dello studio è “Post-earthquake reconstruction as an opportunity for a sustainable reorganisation of transport and urban structure” cioè **“La ricostruzione post-terremoto come opportunità per una riorganizzazione sostenibile dei trasporti e della struttura urbana”**.

La ricerca dimostra che sarebbe stato possibile cambiare, innovare e sviluppare la città implementando un nuovo e più efficiente modello di trasporto urbano sostenibile con un operazione di rigenerazione urbana. Il gruppo di studiosi tiene conto della difficoltà della governance in stato di emergenza e dell’importante dispersione insediativa che ha cambiato radicalmente il tessuto sociale ed economico della città.

Gli autori dell’interessante lavoro hanno adottato la **metodologia della Centrografia**, che descrive e misura le caratteristiche salienti di una distribuzione spaziale: in questo caso si considera la distribuzione delle persone nel territorio.

Si è dunque calcolato il grado di dispersione della popolazione che, per sintetizzare volgarmente, è aumentato del 20% nel post sisma il che ha spinto la società aquilana a mantenere, forse anche involontariamente (ma qui si può discutere), lo statu quo.

L’incremento della dispersione urbana e sociale, cioè lo spostamento delle centralità e la linearizzazione della città (lunga 20 km), ha provocato un incremento dell’uso delle automobili private in poche strade portando le arterie alla loro massima capacità.

Ciò ha determinato un incremento degli inquinanti da traffico (chimici, acustici e vibrazionali) aumentandone la concentrazione, oltre all’aumento dei consumi energetici e dei costi generali del trasporto.

Lo studio si pone alcuni **obiettivi di pianificazione strategica** che consistono nella sicurezza urbana in termini fisici e sociali considerando i cambiamenti climatici, il contenimento di consumo di suolo nell’urbanizzazione, la razionalizzazione dei servizi urbani e la facilitazione della

pedonalizzazione in città.

Trasporto pubblico, infrastrutture Green e Spazio pubblico sono le tre reti comprese in una visione sistemica capace di ridurre drasticamente l'uso dell'auto privata a favore di sistemi collettivi, per accedere a destinazioni, attività, servizi e beni, per implementare servizi di trasporto pubblico efficienti con veicoli puliti e costruire infrastrutture dedicate.

Un elemento fondamentale della pianificazione strategica è la **linea ferroviaria** che attraversa longitudinalmente tutta la città dell'Aquila: essa consente lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico multimodale e la possibilità di rendere efficiente e più capillare la rete di bus urbani da realizzare a partire dall'asse ferroviario opportunamente completato da ulteriori stazioni nel tracciato cittadino.

Naturalmente è necessario dotarsi di più hub, cioè infrastrutture di parcheggio intermodale in grado di garantire le connessioni congiunte tra le diverse componenti del trasporto: da automobile a trasporto pubblico, da trasporto pubblico a trasporto pubblico favorendo nel contempo la mobilità ciclistica.

Questa visione ha punti in comune con l'idea di città dei 15 minuti e dei 30 minuti così come elaborata e proposta in molte città del mondo, grandi e piccole.

Torna così l'interrogativo iniziale: **L'Aquila ed il suo comprensorio hanno perso delle opportunità di cambiamento e di miglioramento nel post-terremoto?**