

OP_ adriatico

“Opere pubbliche e città adriatica”

Indirizzi per la qualificazione dei progetti urbani e territoriali

Opere pubbliche e forma urbana: analisi comparata nella città adriatica

Stiamo lavorando ad una analisi comparata del ruolo delle opere pubbliche nella storia urbana della città adriatica, tentando di verificare la differente capacità di generare forma architettonica e effetto città.

Le schede-campione delle opere pubbliche presentate nell'incontro di Pescara, raggruppavano dati “anagrafici”, progetti, immagini, assieme ad una prima verifica della capacità innovativa di costituirsi come condensatori morfogenetici, di affrontare i temi della compatibilità energetica e della mobilità, di presentarsi come pachidermi occlusivi di spazio o piuttosto come capaci di infondere dinamismo ai contesti messi a reagire.

Abbiamo applicato un procedimento basato sui temi della ricerca a tre aree studio delle dieci allora individuate, intersecando differenti contesti storici e vari ruoli territoriali:

- tra le due guerre, la “rifondazione” della città voluta dal Fascismo, trova il suo “landmark” in un monumentalismo greve però capace di fare sistema in un centro civico con elementi di qua e di là dal fiume; la “rifondazione” di Pescara eletta a Provincia (1927) in onore al vate D’Annunzio, trova un’applicazione simbolico-riappacificatrice nella costruzione del nuovo centro civico a cavallo del fiume che tagliava in due la Fortezza Borbonica separando Pescara da Castellammare Adriatico (*La guerra del Ponte, novella di G. D’Annunzio*). Pilotti provvede alle tre architetture “centrali” e alla delocalizzata Camera delle Corporazioni proponendo, ma non realizzando sia una discesa diretta al fiume che un viale diagonale verso i giardini di piazza 1° maggio, una *Broadway* che avrebbe tagliato e vivificato la griglia ippodamea; Bazzani lancia oltre il fiume il ponte monumentale verso l’ancoraggio di una nuova architettura (progetti per la Casa del Fascio, poi del Palazzo dell’INA), anch’essa non realizzata.

L’azione proposta nell’ambito della ricerca consiste in una diversa connessione con l’asse attrezzato, che permetterebbe la definizione di un sistema sostenibile della mobilità e degli spazi pubblici e di un diverso rapporto con l’asse della statale adriatica sempre più confermato nel ruolo di corso urbano.

- la ricostruzione del dopoguerra, con edifici a grande firma che aprono alla città con forme dalla forte identità: lo stadio di Piccinato si insedia in un comparto libero, generando grande vitalità urbana ma connotata dall’accumulazione di materiali di grande incoerenza; nasce come un catino continuo appoggiato con delicatezza ai margini della Pineta d’Avalos, sormontato nella parte verso una città tutta da crescere da un’aerea tribuna che si protende a sbalzo da una serie di grandi cavalletti in cemento armato, gesto plastico elementare e razionale dalla sua ardita eleganza, che verrà messo in ombra dalla maldestra sopraelevazione dell’intero catino negli anni ’70. E’ elemento generatore di una cittadella sportiva (antistadio, circolo tennis, palazzetti), realizzata per accumulo di materiali successivi senza saper raccogliere la lezione di leggerezza monumentale di Piccinato.

L’azione proposta nell’ambito della ricerca consiste nella ridefinizione del comparto sportivo a partire dalla vicinanza al mare e alla Pineta, proponendo lo stadio come elemento cerniera di un sistema per il rilancio architettonico e ambientale dell’intero ambito urbano, con nuove relazioni architettoniche e paesaggistiche con l’asse della statale adriatica sempre più confermato nel ruolo di corso urbano, l’ex-Aurum, il nuovo Tribunale, l’Università.

- la contemporaneità della città è connotata sempre più dalla dote infrastrutturale, come la “Strada Parco”, dismissione dovuta allo spostamento a monte del tracciato ferroviario adriatico, greenway che a tutt’oggi ha saputo generare solo occasioni di rinnovo urbano e di intensificazione edilizia ai suoi margini.

Il progetto per la strada parco deve tenere conto di quegli errori evidenti nella parte già realizzata, in particolare di come non si sia mai affrontata la questione della complanarità tra una strada ciclo-pedonale ed il traffico veicolare e di come si rischia di appesantire questa contraddizione con l’inserimento di un mezzo pubblico in sede propria che di nuovo si trovi a fare i conti con semafori e attraversamenti a raso, non risolvendo così neanche la questione di tempi rapidi metropolitani, unica panacea contro il traffico veicolare che attanaglia la città. La recente proposta della Confcommercio, anticipata a suo tempo da alcune prefigurazioni nel Concorso per l’Area di risulta della Stazione Centrale (gruppo Pozzi), mostra come la possibilità di una “suspended railway”, con il sistema del treno su monorotaia, sia qualcosa di più che un’idea avveniristica: l’occasione di definire un trasporto pubblico competitivo con i mezzi privati che lasci libero il sedime di vecchia e nuova strada Parco, che crei delle occasioni di “agopuntura urbana” nei progetti di piccole stazioni capaci di affrontare temi di riqualificazione e trasformazione urbana.

Carlo Pozzi, Donato Lobefaro, Rosa Branciaroli, Alessandro Buongiovanni, Massimo D’Arcangelo, Marco Santomauro