



Sezione trasversale A-A, scala 1 : 500



Sezione longitudinale B-B, scala 1 : 500



Progetto proposto: dettaglio dei parcheggi e del sottopasso



Progetto della viabilità, scala 1 : 2000



Progetto alternativo, scala 1 : 2000



Progetto sottopasso proposto dalle FS, scala 1 : 2000

Masterplan

Viabilità

Il piano strutturale del 2002 promuoveva Onna "Porta del Parco Nazionale". Il paese oggi nascosto dal terrapieno della ferrovia in futuro dovrebbe presentare un affaccio sulla SS17. Se questa pista storica della transumanza venisse decongestionata e riqualificata assumerebbe tutt'altra importanza per la regione come asse di uno sviluppo economico-culturale, viale turistico della valle e della transumanza. Le chiesette campestri connesse con la transumanza sono ora strette fra ferrovia, strada e zona industriale. S. Giovanni risale al sec. XIII, San Giovanni al sec. XVII. Devono essere rimesse in scena. Con una circoscrizione intorno a S. Giovanni si potrebbe recuperare una traccia del vecchio tratturo. La chiesetta e le case adiacenti risulterebbero uno sfondo attraente ad un'area di accoglienza, per feste e mercati turistici, sotto la direzione della Pro Loco onnese.

Senza una sufficiente offerta di mobilità non è possibile la vita moderna in una società basata sulla divisione del lavoro con un forte bisogno di accesso ad un'ampia e specializzata offerta di beni di prima necessità, di formazione, di tempo libero e culturale. La combinazione del treno leggero per il trasporto pubblico intercomunale ad alta frequenza e del treno di parco per uso turistico con la SS17 riqualificata, crea su questo tracciato la possibilità di scegliere il mezzo di trasporto più adatto a livello economico ed ecologico. Il progetto in discussione, che prevede un nodo dei mezzi pubblici con parcheggio scambiatore gomma rotai vicino Onna, offre un accesso ottimale a questa proposta di mobilità sostenibile. Bisogna creare dagli interventi finora separati un progetto complessivo comprendendo le fermate bus, treno leggero, il nuovo sottopassaggio della ferrovia ed un parcheggio Park and Ride con posteggi pubblici per il paese. Dal punto di vista urbanistico l'obiettivo deve essere di trovare una soluzione integrativa e paesaggistica per il sottopassaggio e di mantenere per i pedoni ed i ciclisti i passaggi a livello esistenti (via del Martiri e via degli Oppietti). È tipico per un luogo storico come Onna che gli spazi pubblici non servano solo all'accessibilità del luogo ma anche, in modo rilevante, allo svolgimento della vita pubblica.

Questa funzione sociale, che lo spazio pubblico ha avuto nei decenni passati, ha sofferto per il diffondersi della motorizzazione individuale. Anche per questo motivo molti abitanti, in particolare giovani famiglie con bambini, hanno abbandonato il centro storico preferendo una casa individuale con giardino come forma ideale di abitare. L'abbandono dovuto alle circostanze è sempre stato avvertito come una perdita. La qualità dell'esistenza è basata anche sulla possibilità di partecipazione spontanea alla vita pubblica. Perché ciò avvenga è necessario ricercare il giusto contesto. Lo spazio pubblico dovrebbe presentare una certa qualità del sostare, non dovrebbe essere dominato dal traffico, dovrebbe essere sicuro dal rumore e dalle immissioni dei gas di scarico, i veicoli non dovrebbero essere un rischio per i bambini e per gli anziani e dovrebbe essere garantito il riposo notturno. Il Masterplan, attraverso un concetto di transito che limita l'accesso al centro storico ai soli residenti ed ai rifornimenti di beni di prima necessità, crea le condizioni per non dare priorità al transito motorizzato nei confronti degli altri mezzi, impone assoluto riguardo per i partecipanti più deboli del transito, limita fortemente la permanenza e la sosta solo per esigenze di carico e scarico.

- Ferrovia
- Collegamento veloce di progetto
- SS 17
- Principali collegamenti locali
- Zone 30 a velocità controllata
- Zone a traffico limitato
- Viabilità di isolato
- Viabilità rurale
- Area di ingresso di Onna sulla SS17
- Percorsi ciclo-pedonali
- Percorsi ciclo-pedonali centro storico
- Parcheggi pubblici
- Parcheggi privati-proposta Masterplan
- Viabilità di nuova formazione
- Fasce di rispetto
- Parco fluviale
- Zone d'acqua

Ambasciata della Repubblica Federale di Germania Roma

Via San Martino della Battaglia, 4 - 00185 ROMA

Masterplan di Onna

DATA marzo 2011 | SCALA varie | FORMATO A0

TAV. OGGETTO
M-09 Onna futuro - viabilità proposte di progetto

COORDINAMENTO DEL PROGETTO:
Univ. Prof. Dr. **Witfrida Mitterer**

Comune di L'Aquila Viale 25 aprile - 67100 L'AQUILA
Assessorato alla Ricostruzione
Ass. dott. P. Di Stefano

Settore Pianificazione e Ripianificazione del territorio
Dirigente Arch. Chiara Scudone
Consulenti: Arch. Daniele Iacovone, Arch. Sergio Pasaniti, Prof. Avv. Paolo Urbani.

SCHALLER/THEODOR ARCHITECTEN BDA
Schaller/Theodor Architekten und Stadtplaner AKWV
con: arch. M. Tombarco (PMA), arch. A.M. Conco
Belbasstraße 79, 56070 Colonia, Germania
tel (+49) 221 9720 10/0 Fax (+49) 221 739254
WWW.SCHALLERTHEODOR.DE / ARCHITECTEN@SCHALLERTHEODOR.DE

COOPERAZIONE:
STUDIO ARCHITETTI MAR
Prof. Arch. **Giovanna Mar**
con: arch. A. Zanchetti (PMA), arch. E. De Pieri, A. Ferrara,
C. Marini, L. Messeri, F. Sapor
VIA CASTELLANA 60 - 30174 - Zelarino (VENEZIA)
tel 041-884477 fax 041-8844229 - @mar@studioschaller.it

CONSULENTE PER GLI IMPIANTI
Manservizi S.p.A.
C/o Strada Unica, 56, 35127 Padova
049-8751113 Fax 049-8982011 - @mansi@stpa.it
Ing. Giorgio Finelli, prof. Ing. R. Zecchin,
Ing. A. Fornasiero, Ing. S. Valenti

CONTRIBUTO ANALISI STORICA E RILIEVI:
Innsbuck Universität
Fakultät Architektur - Fachbereich Baugeschichte
prodotto da elaborazione grafica: Studio Schaller/Theodor Architekten BDA