

## Osservazioni agli scenari presentati nel documento PUMS\_DOCUMENTAZIONE-VALUTAZIONE-SCENARI-ALTERNATIVI-DI-PIANO.

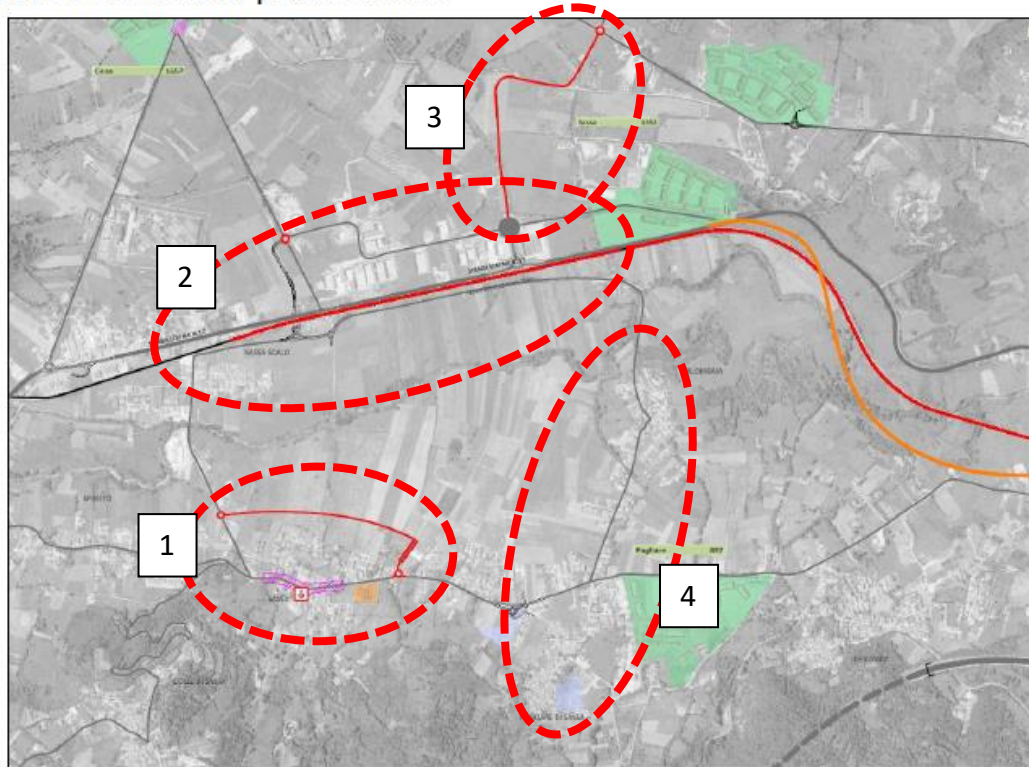
Spettabili responsabili,

di seguito presenterò per punti sintetici le osservazioni raccolte dal **Circolo Territoriale PD di Sassa** negli ultimi tre anni. Alcuni rappresentano segnalazioni già recepite, altre da recepire. In generale, su tutta la circoscrizione occorre: potenziare la sicurezza stradale (autovelox, controlli della polizia municipale, parcheggi, attraversamenti pedonali rialzati, attraversamenti pedonali a raso, segnaletica, illuminazione, marciapiedi), creare una ciclopedonale del Raio in sinergia con il comune di Tornimparte (fig. 3), da raccordarsi alla ciclopedonale dell'Aterno.

Migliori cordialità,

Quirino Crosta

### INTERVENTI STRADALI | ZONA SASSA



57

VALUTAZIONE DEGLI SCENARI ALTERNATIVI DI PIANO



1. Viabilità Via L'Aquila-Sassa: osserviamo come sia indispensabile intervenire sul tratto che attraversa l'abitato di Sassa, quello che collega il bivio per Genzano-Lucoli, fino alla biforcazione per Via della Stazione - Sassa Scalo da un lato e Via Ponte San Giovanni dall'altro. Abbiamo osservato come sia necessario rivedere la mobilità locale creando micro-circolatori (fig. 1) attraverso la realizzazione di una variante, complanare all'esistente e arretrata in direzione nord, in aderenza all'abitato. Nelle mappe degli scenari elaborati, cominciando da pagina 57, è riportato il segmento centrale della variante proposta, già presentata nelle cartografie del polo scolastico di Sassa e del NPRG. In relazione al tracciato, osserviamo che esso deve necessariamente intercettare con schema a pettine le interpoderali esistenti per creare micro circolatori a senso unico, consentendo al tratto della vecchia strada che attraversa il vecchio nucleo, un senso unico di marcia; osserviamo la necessità di prevedere sulla nuova complanare, quanto necessario per renderla vivibile strada di quartiere: illuminazione, marciapiedi, panchine, aiole, alberature, ciclopedonale complanare che si possa

ricollegare al progetto già accennato della ciclopedonale del torrente Raio attraverso le interpoderali che portano proprio fino al fiume. Di questa proposta si riportano: gli esiti dell'Atelier Internazionale di progettazione partecipata svolto dal Corso di progettazione urbana del DICEAA, UNIVAQ (fig. 2) e il concept della ciclopedonale Raio pubblicato nella XI Giornata di Studi INU del 2017 (fig. 3). Osserviamo infine la necessità di allungare di pochi metri l'innesto del nuovo tratto su via della Stazione in direzione Sassa Scalo (fig. 4), ovvero di prevedere la piccola rotonda e relativo tratto stradale, leggermente più a nord, ovvero sfruttando il tracciato tratturale esistente, per una duplice ragione di sicurezza: ciò consente di ridurre gli espropri da un lato, ed evita di innestarsi a ridosso dell'ingresso di una struttura sportiva molto frequentata riducendone la visibilità, e la centrale di decompressione della rete nazionale Gas (fig. 5).

Alleghiamo immagini:

*figura 1, nuova complanare: elaborato grafico del percorso partecipativo, con indicazione degli attraversamenti pedonali rialzati e autovelox (○), connessioni a pettine e micro-circolatori (Crosta, 2016):*

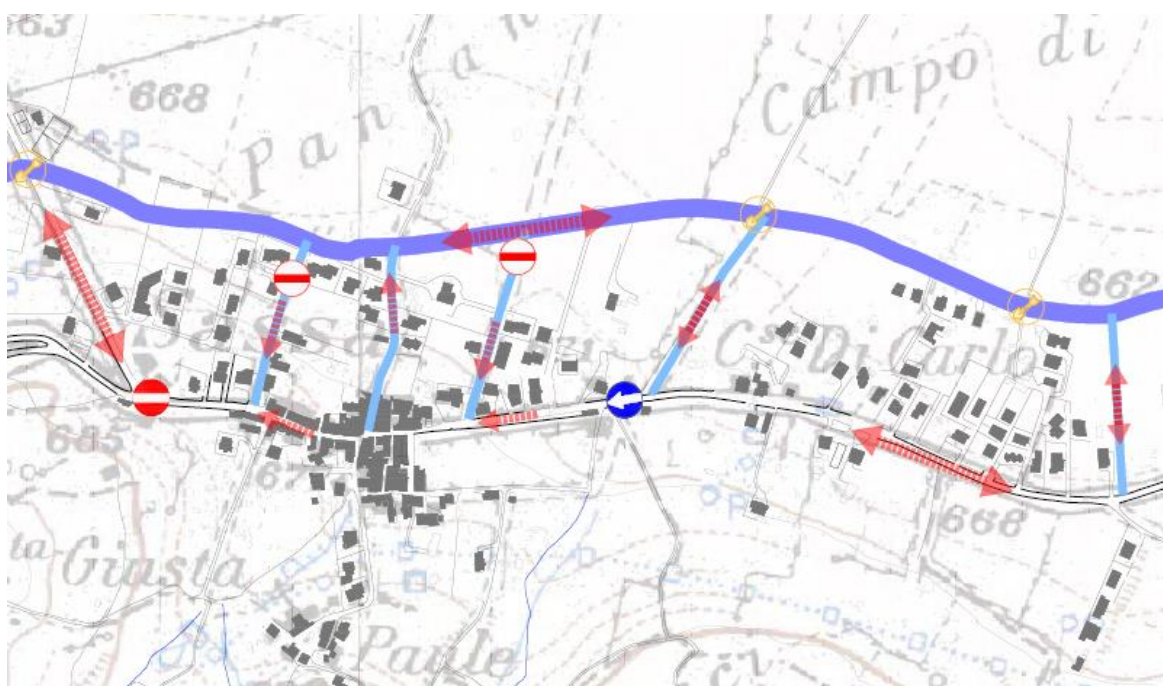
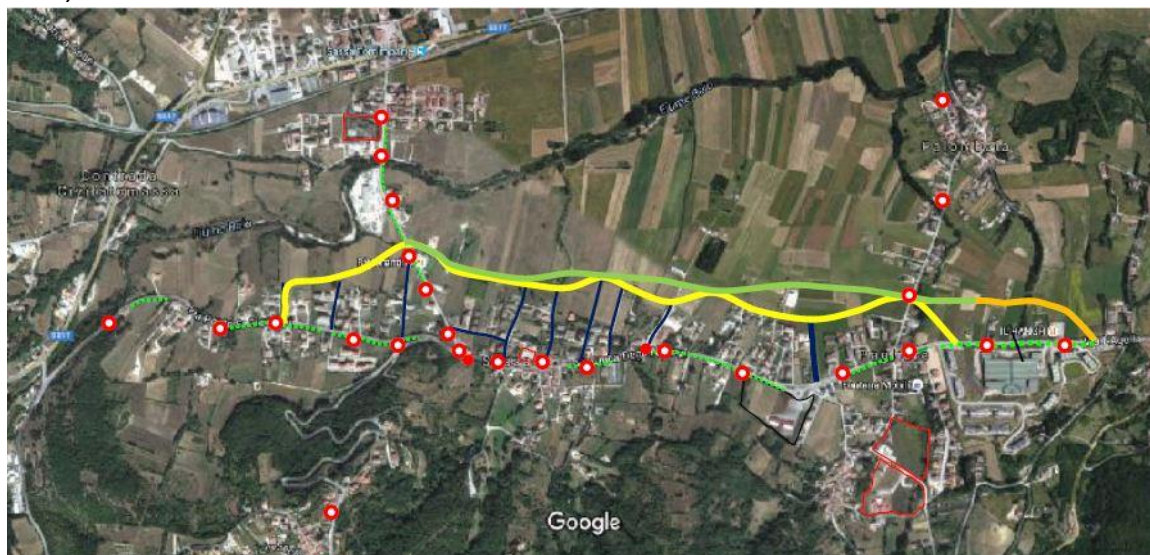


figura 2, nuova complanare: ciclopedonale Raio (Atelier LaurAq, 2016)

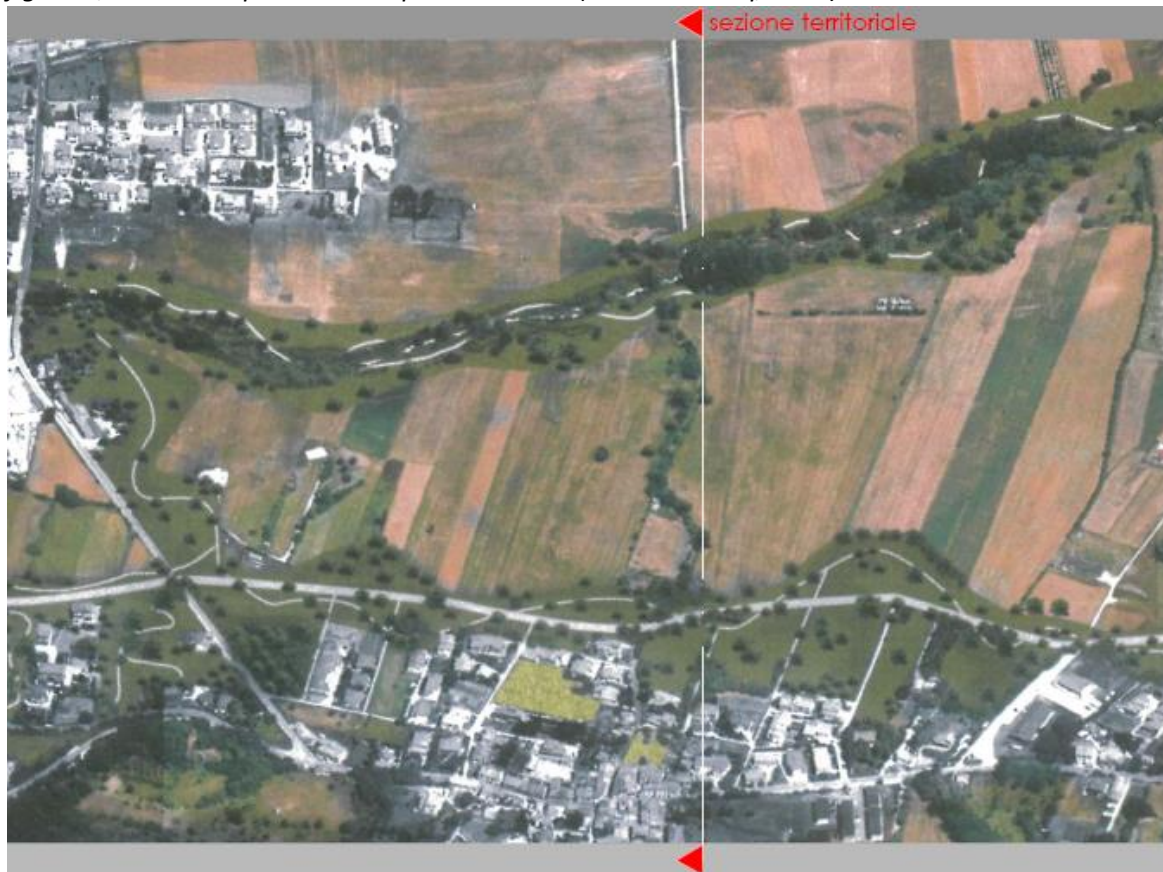


figura 3, concept ciclopedonale del Raio, Tornimparte – Sassa (Crosta - Di Lodovico, 2017):

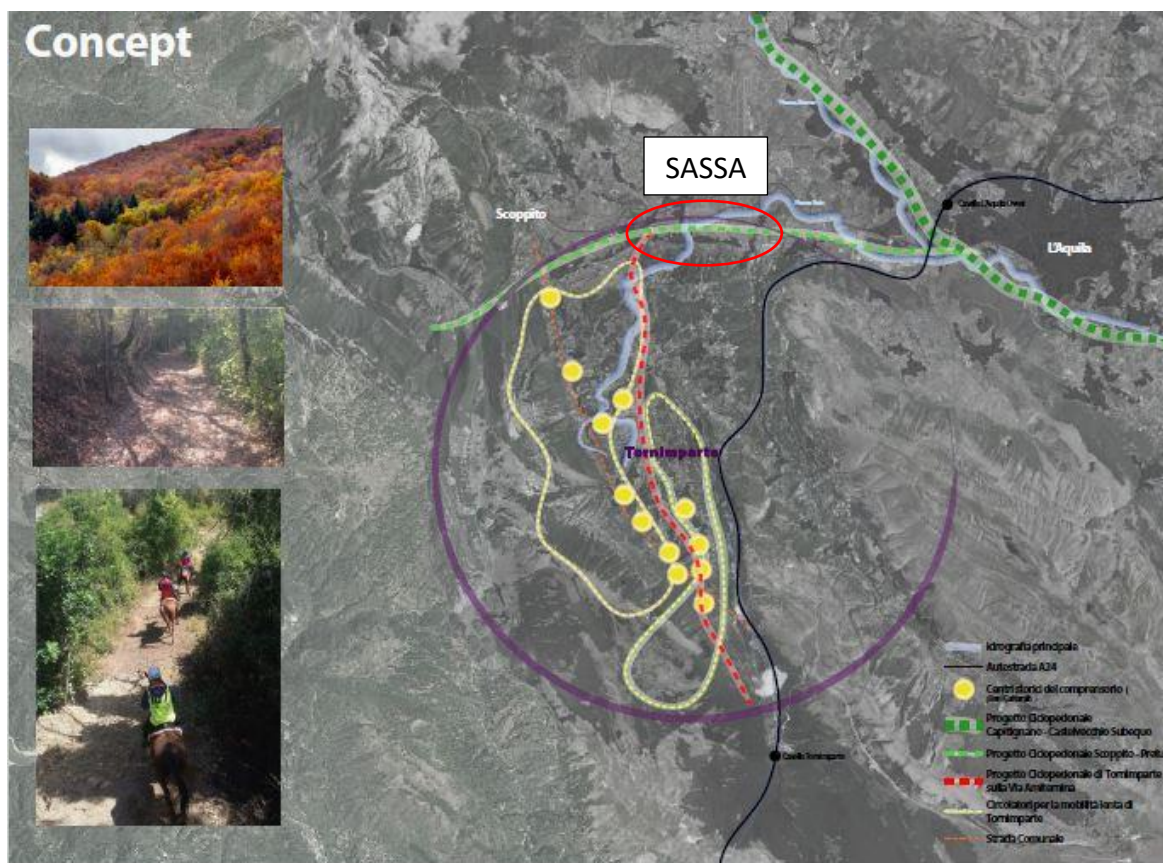


figura 4, intersezione pericolosa fra struttura sportiva e centrale gas:

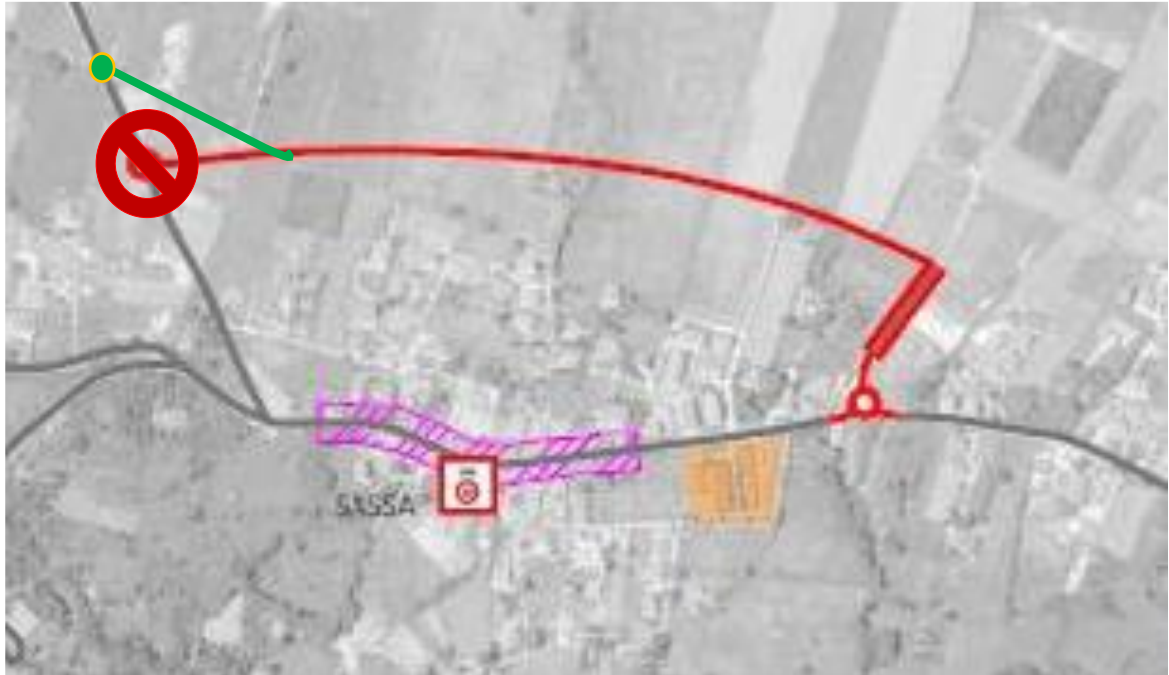
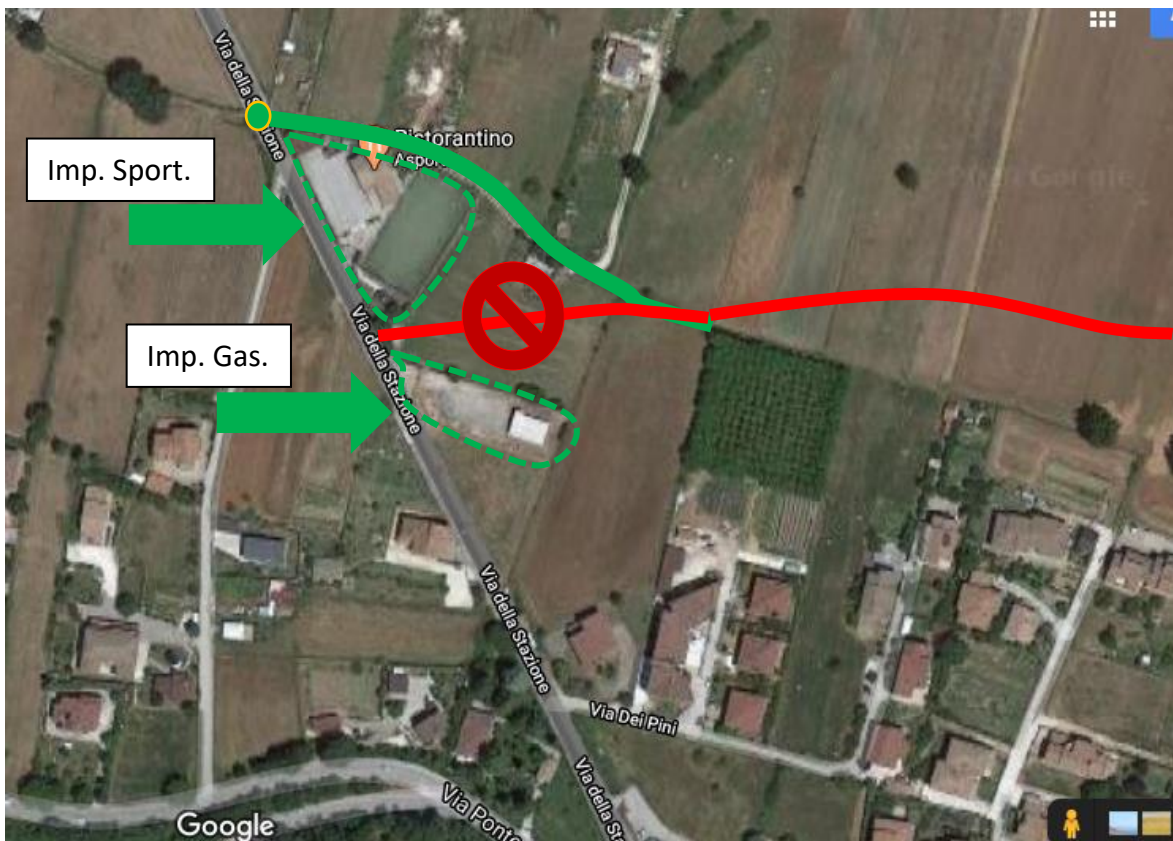


Figura 5, intersezione pericolosa: attrezzatura sportiva, centrale del gas, tracciato



2. Sulla viabilità e sulla mobilità di Sassa Scalo, le nostre osservazioni ruotano tutte attorno alla viabilità accessoria RFI. Più volte abbiamo sollecitato le varie amministrazioni sulle seguenti necessità: realizzare illuminazione, alberature, attraversamenti pedonali e marciapiedi lungo il nuovo tratto; realizzare una nuova rotatoria laddove il tratto di strada proveniente dal sotto passo interseca il rettilineo per Preturo, immissione assai pericolosa; inoltre la nuova viabilità RFI necessita di essere raccordata con il lotto A della variante Sud o quantomeno necessita di un adeguamento della viabilità della Cerella; in località Cerella peraltro occorre ripensare una viabilità adeguata all'abitato: illuminazione, marciapiedi, manutenzione straordinaria e collegamento per la ciclopedonale Raio; sempre in località Cerella, la fermata RFI risulta sostanzialmente inutile se non come parcheggio per il ristorante adiacente: occorre collegare la fermata con l'altro lato della statale realizzando un sottopasso; a proposito del trasporto su ferro, occorre ripensarlo, dalla stazione di Sassa a seguire, nell'ottica di un collegamento diffuso sulla città territorio, che prevede un'asta principale su ferro e una serie di collegamenti su gomma elettrici per consentire una realistica fruizione del treno, collegando cioè stazioni e fermate con frazioni e periferie, senza dover ricorrere all'uso dell'auto privata; infine, su Sassa Scalo grava di fatto la cesura costituita dall'attraversamento dell'abitato della SS17: la frazione è di fatto spaccata in due ed i ripetuti incidenti, purtroppo anche mortali, impongono un ripensamento della mobilità e della viabilità: essendo il tratto interessato (incrocio rotatoria rettilineo Preturo/L'Aquila – incrocio rotatoria rettilineo Preturo/Scoppito) essenzialmente caratterizzato da abitazioni e attività commerciali, sarebbe utile una complanare che storni il traffico dall'abitato, per consentirne una migliore vivibilità (fig. 6), realizzando una strada tipo woonerf. Alleghiamo immagini:

figura 6, complanare A e woonerf B per Sassa Scalo



3. Circa la bretella riportata in mappa, non riscontriamo un'esigenza commisurata agli effetti di ulteriore frammentazione del paesaggio rurale (fig. 7), oltre che di consumo di suolo; inoltre non ci risulta contestualizzata né attraverso una discussione pubblica, né con un percorso di progettazione partecipato. Osserviamo la necessità di un approfondimento su questo punto.

Allegiamo immagini:

*figura 7, bretella SS17*



4. Relativamente alla circolazione di Pagliare di Sassa, abbiamo riportato le istanze dei residenti circa il ripristino su Via San Rocco del doppio senso di circolazione (in verde), con rimozione del piccolo campanile pericolante e relativo sovradimensionato ponteggio (fig. 8); poi c'è la questione della viabilità insufficiente sul borgo vecchio, ovvero l'impossibilità di circolare con i mezzi agricoli e le automobili: sarà ancor più complesso quando cominceranno i cantieri della ricostruzione. L'ipotesi è quella di realizzare un nuovo circolatore che sfrutti le strade esistenti realizzando un piccolo nuovo tratto e raccordarsi sulla strada superiore via Colle San Pietro.

Alleghiamo immagini:

*figura 8, ripristino doppio senso su Via San Rocco*

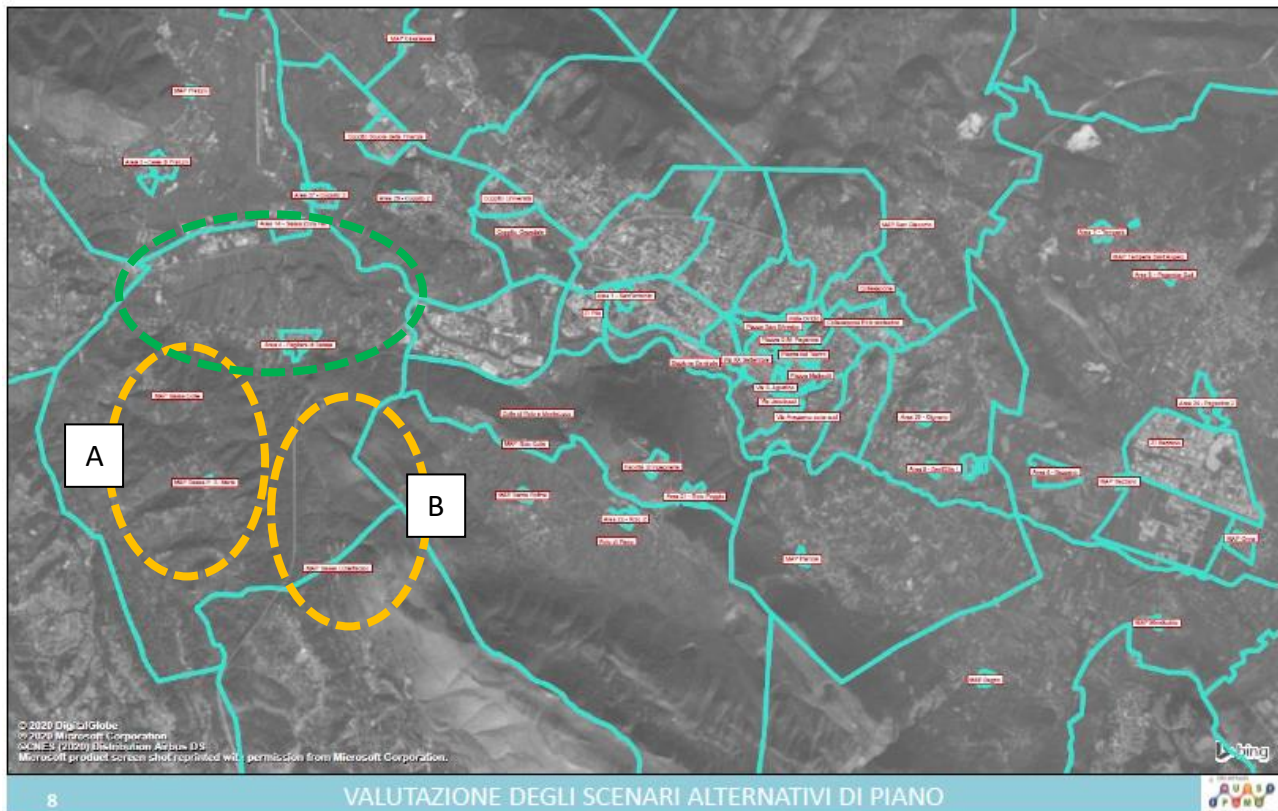


Infine, occorre predisporre opportuni ed efficaci sistemi di controllo della velocità e migliorare la sicurezza: non solo lungo tutto il tratto di via L'Aquila – Sassa, ma con particolare attenzione sul tratto che va dal cimitero, passando davanti il progetto CASE di Pagliare, fino alla scuola materna dell'Istituto Ferrari alle porte della frazione di Sassa; così pure sul rettilineo di Palombaia di Pagliare di Sassa. Lungo la via L'Aquila Sassa occorre rilevare gli incroci pericolosi a raso e le curve coperte presso la località Madonna delle Pagliare. Al fine di prevenire incidenti, occorre predisporre debite segnaletiche orizzontali e verticali, autovelox e attraversamenti pedonali rialzati: abbiamo evidenziato i punti più pericolosi con un cerchio bianco, con bordo rosso.





## FOCUS AREA URBANA DELL'AQUILA-FRAZIONI PRINCIPALI-ZONE C.A.S.E - MAP

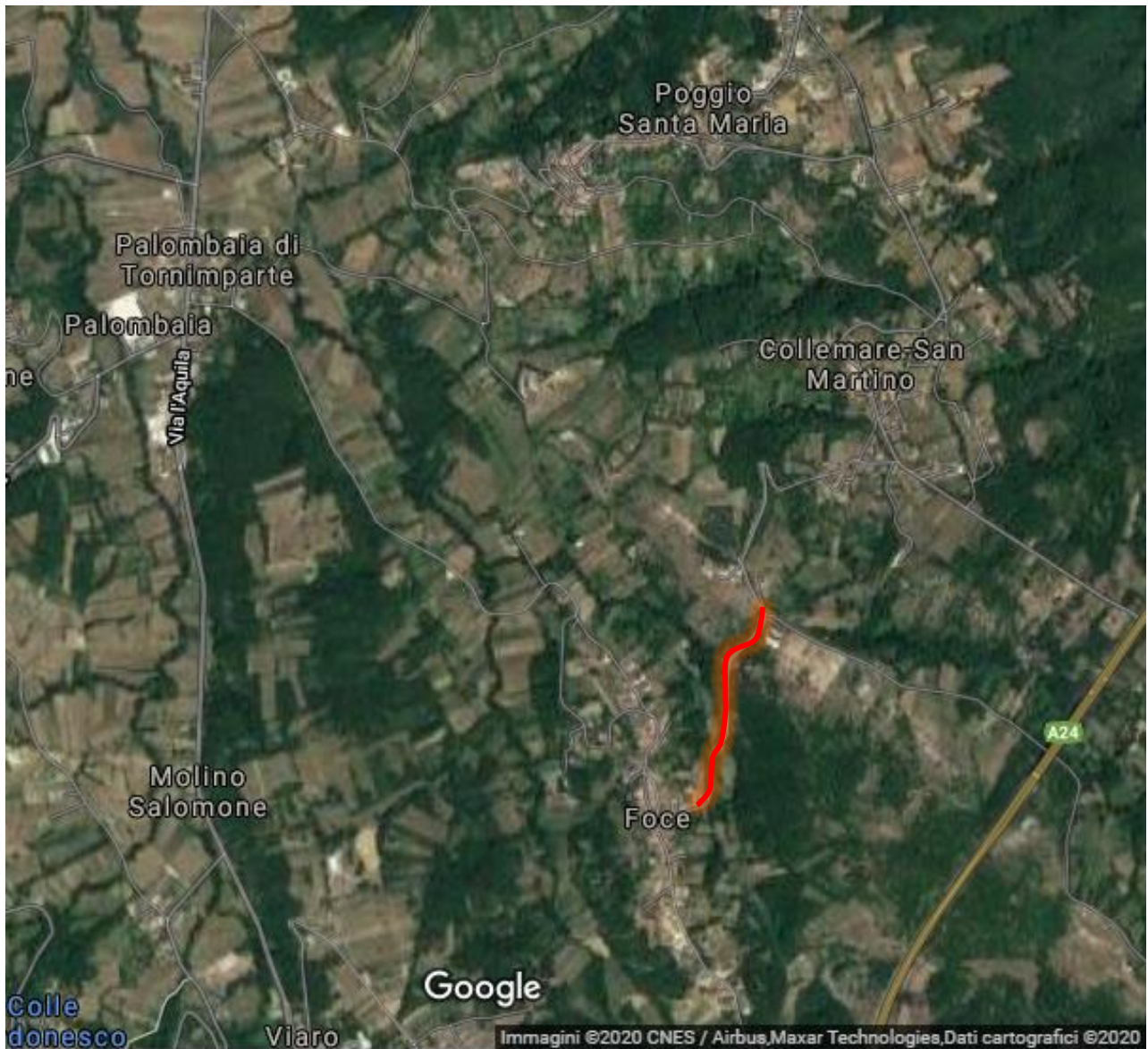


Infine, relativamente alla scelta di analizzare un contesto urbano limitato, considerando la mappa di pagina 8 e affini, osserviamo la necessità di intervenire anche nelle due porzioni alte della circoscrizione, ovvero il versante B ad est, Collefracido – Lucoli e il versante A ad ovest, Colle Sassa – Poggio SM – Tornimparte. In particolare segnaliamo la necessità di intervenire sulla vecchia strada di collegamento fra San Martino e Foce di Sassa (fig. 9 e seguenti), il cui fianco sotto-monte è esposto a frane e caduta massi di enormi dimensioni. La strada è fondamentale per la viabilità locale e frequentemente utilizzata dagli abitanti, sia con utilitarie che con mezzi agricoli. Inoltre la strada è fondamentale per il collegamento bus navette.

Poiché non risultano interventi sostanziali, riteniamo necessario proporre uno o più incontri in loco, ovvero con i residenti della circoscrizione bassa circa la viabilità di Sassa Scalo e Cerella; ma in particolare con i residenti delle frazioni alte di Poggio SM, Collemare, San Martino, Foce di Sassa e Collefracido.

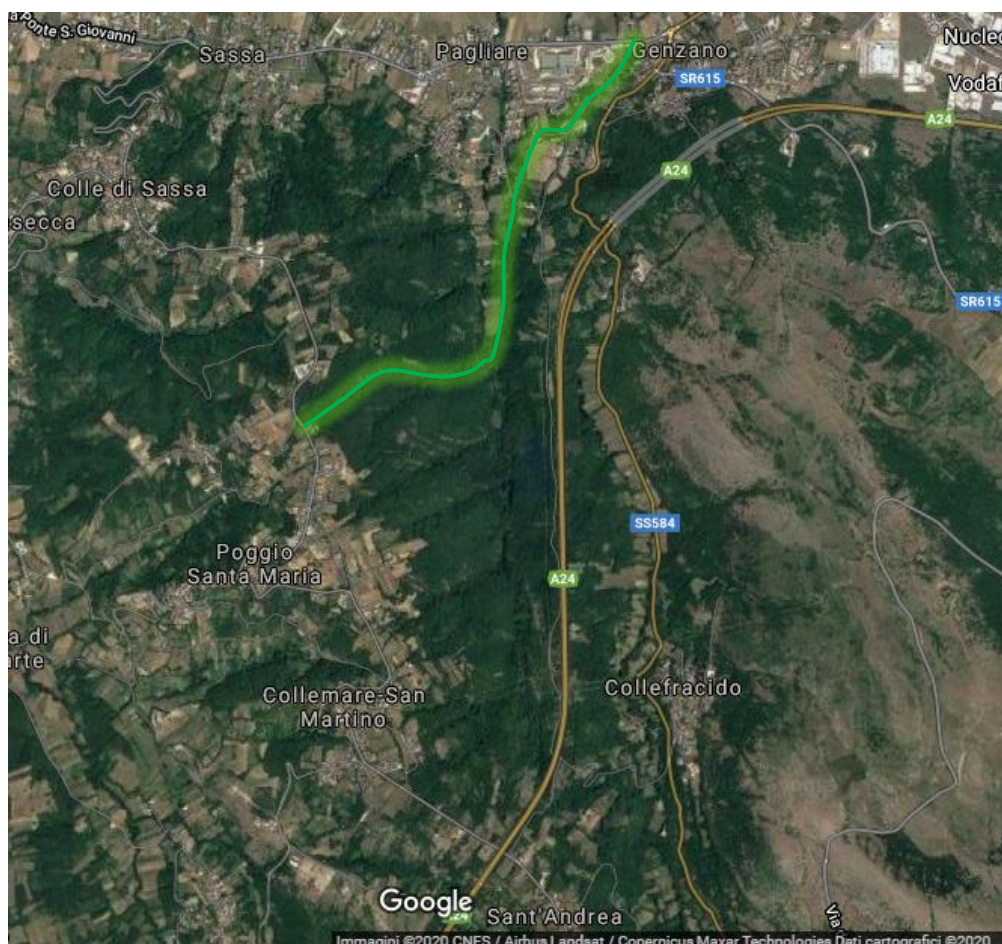
*figura 9 e seguenti, ripristino viabilità locale in frazione San Martino – Collemare*







La strada principale che attraversa l'abitato di Poggio SM, proveniente da Colle Sassa, via del Colle, e procedente verso San Menna, via Tartaglione, risulta gravemente e ripetutamente danneggiata nel manto e nell'assetto, costituendo grave situazione di rischio. A tal riguardo si osserva come negli anni si sia ripetutamente parlato di una nuova viabilità, tale da collegare le frazioni alte di Poggio – Collemare – San Martino con la via L'Aquila – Sassa. Tale nuova strada insisterebbe su un percorso interpoderale già esistente, di grande valore naturalistico ed ambientale, che si innesta da Via Tartaglione a scendere verso località Cese di Pagliare di Sassa, fino alla chiesa di San Pietro Apostolo (fig. 10).



Proprio per il rilevante impatto ambientale e paesaggistico che l'infrastrutturazione avrebbe, oltre che verificare la rilevanza dei vincoli presenti, sarebbe utile ragionare su una plurivalenza della stessa: non solo via carrabile a servizio delle frazioni alte, ma anche ciclopedonale e percorso naturale, che preveda una progettazione naturalistica ed ambientale di valorizzazione del contesto. La strada pur incidendo sull'ambiente naturale, comporterebbe una rilevante riduzione del percorso sull'Aquila, riducendo le distanze e dunque i consumi pubblici e privati dei mezzi di trasporto. Tuttavia l'opera deve nascere nell'ottica della sostenibilità ambientale e di rete.