

**PROGETTO PER UN CENTRO UNIVERSITARIO  
NELL'AREA EX VILLEROY E BOSCH A TERAMO  
NELLA ZONA GAMMARANA**

Questo è il progetto elaborato per la mia tesi di laurea, discussa a Venezia, nel luglio 1988, avendo come relatori i professori Antonio Monestiroli e Gianugo Polesello. A questo progetto sono molto affezionato: ad esso sono voluto tornare utilizzandolo come *outil*, (proprio nel senso con cui Le Corbusier usa questo termine) molti anni dopo in occasione di un progetto concorso sulla città di Teramo, nella convinzione della sua valenza nella contemporaneità in polemica con le scelte urbanistiche fatte sulla città.

Riporto qui di seguito il testo elaborato nel 1988 per la presentazione.

I capannoni della Villeroy e Bosch -fabbrica di mattonelle in terracotta- sorgono nel 1957 in prossimità della città di Teramo. L'area Gammarana scelta per l'edificazione dello stabilimento aveva assunto importanza sempre maggiore a partire dall'intensificarsi delle relazioni tra città e porto di Giulianova sulla costa adriatica: in particolare con la costruzione del primo ponte sul Vezola connesso alla strada per Giulianova (oggi S.S. 80) nel 1850 e con il completamento della linea ferroviaria sulla stessa direttrice nel 1884.

In relazione alle prospettive economiche degli anni '50, l'intervento ha una grande estensione (mq.39287) rapportabile a quello dell'intera città storica (mq. 200000) e comporta grandi opere per la costruzione di una piattaforma unitaria indipendente dai dislivelli del luogo (si colmano 11 m. di dislivello). Successivamente nelle immediate vicinanze sorgono altre industrie ma, dopo solo venti anni di attività, con l'incalzare di una crisi sempre più grave, la Villeroy e Bosch viene chiusa.

La vicenda di questa industria è significativa di una frattura nella storia dello sviluppo della città di Teramo la cui crescita è avvenuta nel corso dei secoli fedelmente a due caratteristiche. Una è quella di occupare la parte pianeggiante compresa tra i due fiumi Tordino e Vezzola oltre ai quali si innalzano rapidi i colli: la caratteristica, cioè, di avere limiti ben definiti e relazioni chiare con l'intorno. L'altra caratteristica è quella di basare la propria economia su un forte legame con il territorio agricolo immediatamente circostante come testimoniano i peculiari orti periurbani ancora oggi esistenti.

La trasformazione della ex Villeroy e Bosch da area industriale ad area di «terziario avanzato» indicata dal piano regolatore attuale è un'operazione insufficiente che non tiene conto dell'occasione che si prospetta oggi per ripensare le parti della città complessiva (il centro storico, le aree verdi che lo circondano, le periferie ormai acquisite, l'area ex industriale e la linea

ferroviaria a questa connessa), per riprogettare le relazioni delle parti tra loro e con il territorio, per ridefinire i ruoli specifici di queste.

Si propone pertanto di collocare nell'area ex V.&B. un centro universitario per gli indirizzi di agraria, scienze forestali e medicina veterinaria che pur rientrando nella categoria del «terziario avanzato» persegue l'obiettivo di recupero e valorizzazione delle risorse reali della regione Abruzzo e sia in ciò di riferimento per tutto il Mezzogiorno. La ricerca universitaria si svolgerà qui con il tema specifico della coltura della terra e delle discipline ad essa connesse ritrovando con sezioni di sperimentazione un rapporto diretto con la natura circostante.

Il progetto a scala urbana si basa su alcune considerazioni e alcune proposte relative alla organizzazione della viabilità.

1- È in corso di realizzazione l'ultimo tratto dell'autostrada Roma Teramo che proseguirà da qui come collegamento veloce con la costa adriatica. Lo svincolo del raccordo locale si innesta ad est dell'area in questione: viene così a cambiare radicalmente l'ingresso principale alla città, non più da nord-ovest attraverso la città storica ma da est attraverso l'area Gammarana la quale assume in questa trasformazione nuovo significato ed importanza funzionale.

2- Nell'intento di attivare un accesso immediato all'area ex V.&B. si propone una nuova connessione automobilistica tra la variante A.N.A.S. alla S.S. 80 e la via Gammarana.

3- Nell'azione di recupero delle aree di verde fluviale comprese nel tratto tra la ex V.&B. e il Tordino, si propone di riattivare il sistema delle viabilità rurali ivi comprese. Le zone di fuori-porta a sud del centro storico si collegherebbero così con vari percorsi nel verde all'area di progetto.

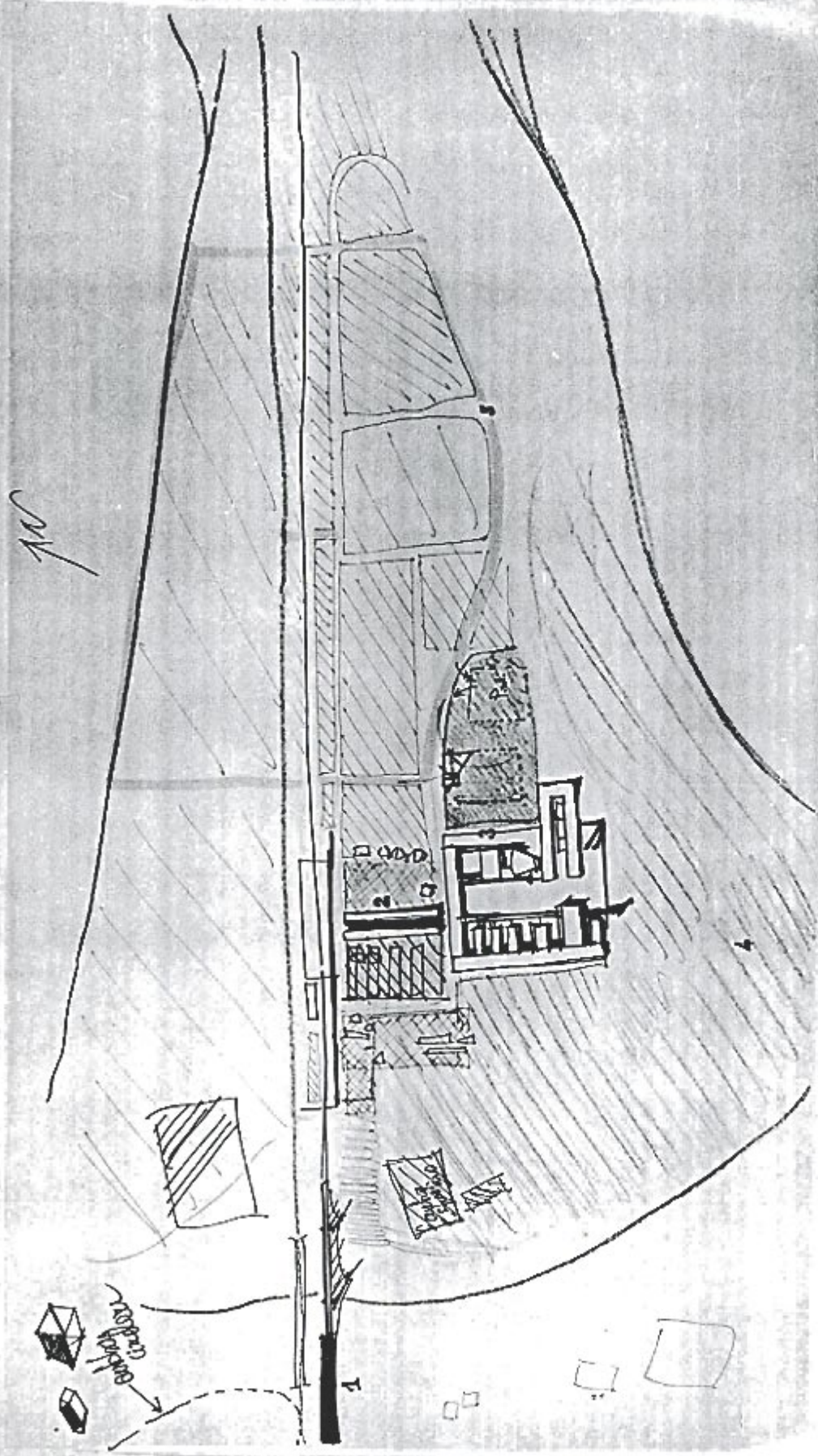
4- In opposizione alla proposta fatta dalla Ferrovie dello Stato di completa disattivazione della linea ferroviaria a binario unico Teramo-Giulianova per il decadimento della sua funzione di supporto alle industrie se ne prospetta invece la riconversione a collegamento rapido per passeggeri. La metropolitana di superficie Teramo-Giulianova elettrificata e a due binari ha lo scopo di alleggerire il traffico particolarmente intenso sulla strada Teramo-Giulianova e di legarsi alla rete ferroviaria nazionale.

5- Dalla stazione, sita in zona Gammarana che costituirà l'unica fermata intermedia della metropolitana di superficie, i passeggeri potranno raggiungere direttamente, con il collegamento pedonale in quota, l'area universitaria. Il *ponte* persegue anche l'intento di scongiurare la divisione profonda tra quartieri periferici nord e sud che la linea ferroviaria ha sin qui comportato. Il progetto a scala urbana si concentra poi in interventi diretti in diversi luoghi della città.

a) L'area *fuori-porta* a sud del centro storico ha perso recentemente la propria identità spaziale in seguito ad interventi disparati (ad esempio il palazzo di



39/2



base m. 116 (altre 20)

2 - scala

1. Stazione di sede  
 2. edificio ponte  
 3. edificio annesso  
 4. torre fissa  
 5. secondo stabile

Altezza, rapporto 1:1000

Giustizia). Permangono oggi il complesso conventuale che caratterizzava il luogo nel passato e lo svolgersi negli spazi ancora liberi del tradizionale mercato. La costituzione della stazione di testa della ferrovia metropolitana in questa parte di città risponde a molteplici necessità: che la line ferroviaria raggiunga più direttamente possibile il centro storico senza attraversarlo, che il prolungamento della line esistente avvenga secondo la direttrice più semplice, che la nuova costruzione sia il punto di riferimento del luogo.

b) Le aree verdi lungo i due fiumi possono costruire un parco urbano che connetta il centro storico alle parti di nuova formazione ma che contemporaneamente argini la crescita sfrangiata delle periferie.

c) La stazione passante della metropolitana di superficie nell'area Gammarana si rivolge da un lato ai quartieri periferici nord e dall'altro a quelli sud con la nuova sede universitaria connessa al parco.

- Un'attenzione più puntuale a scala architettonica si riserva al problema originario del progetto cioè alla riconversione dell'ex fabbrica V.&B. a sede dell'istituzione universitaria.

Si conserva solo uno dei dieci capannoni industriali ipotizzando la costruzione al suo interno di piani intermedi e la sostituzione dell'attuale copertura con una serra.

Il grande basamento che ha formato la piattaforma unica per l'edificazione dei capannoni è assunto integralmente nel nuovo progetto per l'analogia che esso ha con i giardini pensili della città storica murata e con le piazze belvedere dei paesi fortificati del circondario. Sul basamento i nuovi edifici sono impostati secondo i tracciati regolatori del tessuto urbano circostante ortogonale alla linea ferroviaria. Ne deriva che gli edifici di progetto sono ruotati in pianta di +2,5° rispetto al basamento.

Schematicamente l'impianto può essere così descritto: un grande spazio centrale (180x45 m.) di forma rettangolare ha per lato minore sud il belvedere sul parco fluviale sottostante, per lato minore nord le costruzioni di margine in prossimità dell'ingresso, per lati maggiori gallerie sulle quali si innestano i corpi distinti delle aule e dell'aula magna, della mensa studenti a est, delle segreterie, del rettorato, dello spazio polifunzionale studenti, della biblioteca a ovest.