



RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

Sommario

Abstract	3
Inquadramento e definizione della strategia urbana e paesaggistica	4
Motivazione delle scelte progettuali	6
<i>a.Via Roma</i>	7
<i>b.Il sistema delle mura</i>	9
<i>c.Porta Barete/S.Croce: configurazione prima e dopo gli scavi</i>	12
Descrizione dettagliata dei nuovi dispositivi architettonici	14
<i>a.Centro Culturale Santa Croce</i>	14
<i>b.Info Point e spazio espositivo Via Roma</i>	15
Abaco dei Materiali e Soluzioni Tecnologiche individuate	16
Aspetti economico - finanziari del progetto	17
Cronoprogramma Fasi Attuative	18
RIDUZIONE TAVOLE PROGETTO	

Abstract

L'Aquila nasce come città 'per parti' caratterizzate dalla presenza generalmente di una chiesa, una piazza e una fontana, espressione delle diverse comunità che la edificavano. Le mura, quindi, furono edificate non solo per assolvere ad un ruolo di difesa ma anche unificatore tra queste e di tramite con i centri extramoenia di origine. Ciò si traduce nell'impianto della città, organizzato da direttrici che guardano al territorio circostante. L'Aquila è quindi il risultato di questo rapporto tra Città e territorio, *il cui punto di contatto si realizza nelle Porte*. Rapporto che nella contemporaneità viene tradito da una non continuità tra il 'centro' e la più immediata 'periferia', che continua però a diramarsi lungo quelle stesse direttrici storiche.

Il progetto parte proprio dal riconoscimento di tale funzione regolatrice tra sistemi diversi svolta dalla Porta, per ricostituirne la centralità intorno alla quale risignificare gli ambiti in cui si suddivide l'area di intervento. Le mura e via Roma sono quindi le direttrici principali del progetto che hanno in Porta Barete il punto di contatto che le mette a sistema.

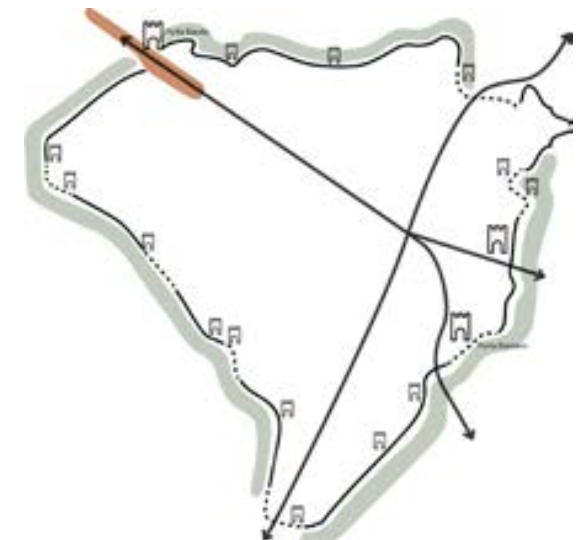
Le mura. Il progetto di fruizione delle mura e la volontà di ricostituire la continuità ha per obiettivo la

valorizzazione del monumento e la ridefinizione del suo ruolo di limite della città storica e contatto con la città contemporanea oltre che di punto di osservazione privilegiato sul territorio circostante. L'intervento attraverso l'estensione del percorso pedonale-paesaggistico di sottomura e sopramura, già previsto per il comparto di Viale Croce Rossa, mira alla realizzazione di un Parco delle Mura accessibile, continuo e verde.

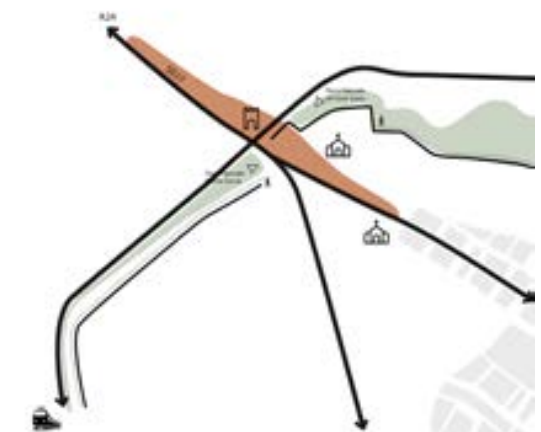
Via Roma. Il tracciato della via medievale, liberata dal traffico automobilistico e dal cavalcavia di via Vicentini, diventa l'asse verde di accesso pedonale al Centro Storico. L'organizzazione a terrazzamenti dell'area vuole richiamarne la destinazione storica ad orti comunali e attraverso la ricostruzione delle isoipse dell'area precedenti al viadotto ricerca una continuità dei percorsi che ne favorisca l'accessibilità. Lungo questo asse vengono collocati i servizi principali e vi è la definizione di un nuovo spazio pubblico di riferimento per il quartiere e la città, Piazza di Santa Croce, e la riprogettazione della piazza commerciale del Complesso di via Roma.

Porta Barete. Ripristinata con un approccio critico alla configurazione antecedente la costruzione del

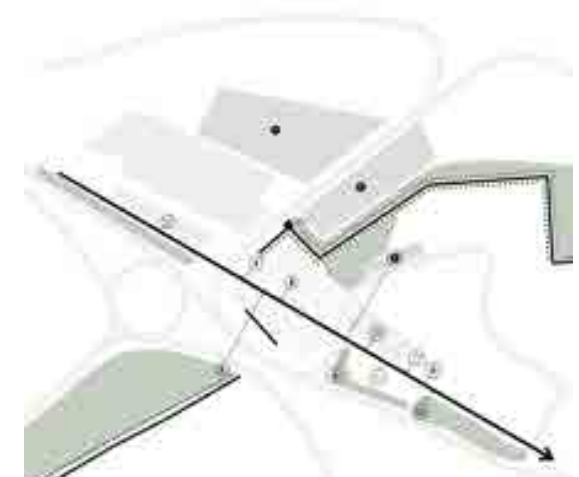
viadotto, torna ad assumere il ruolo di porta urbana di accesso alla città e di cuore dell'intervento. Qui si incontra il sistema di percorso di accesso alla città rappresentato da via Roma, lungo cui, proseguendo, si incontra l'intersezione rinascimentale con il cardo principale dei Quattro Cantoni da cui attraverso Via Fortebraccio si giunge a Porta Bazzano, altro nodo importante nel rapporto tra città e territorio e le mura, che la collegano da un lato con la Fontana delle 99 Cannelle e dell'altro con Porta Branconia e Fontana Luminosa.



schema 1: individuazione degli assi storici di collegamento territoriale e relative porte



schema 2: individuazione del centro di snodo in Porta Barete



schema 3: potenziamento asse via Roma

Inquadramento e definizione della strategia urbana e paesaggistica

L'area di progetto è oggetto del 'Programma di Recupero urbano direzionalità Villa Gioia e Progetto Unitario Santa Croce/Porta Barete'. Dallo studio della normativa urbanistica che interessa l'area (PPR, PRG, PUM...) emerge la potenzialità che essa ricopre all'interno del sistema urbano generale e nel Contratto di Valorizzazione Urbana stilato dal Comune de L'Aquila è evidente l'interesse al recupero di aree strettamente collegate a Porta Barete: il Parco Urbano di Piazza D'Armi, l'area di via Corrado IV, la riqualificazione dell'area della Stazione F.S e quella di Viale Croce Rossa.

Il progetto di Porta Barete non vuole quindi intervenire solo sull'accesso al centro storico della città per chi proviene da ovest ma lavorare in sinergia con gli altri interventi di valorizzazione e i sistemi di mobilità che li caratterizzano.

Nonostante vi sia la presenza di alcune polarità urbane, lo stato di fatto dell'area si presenta frammentario e privo di qualità urbana. Nel rapporto città/periferia le mura sono sopraffatte da edifici fuori scala e racchiuse da una rete viaria importante, due elementi questi che costituiscono sia una barriera fisica che visiva, distruggendo il rapporto con il territorio circostan-

te.

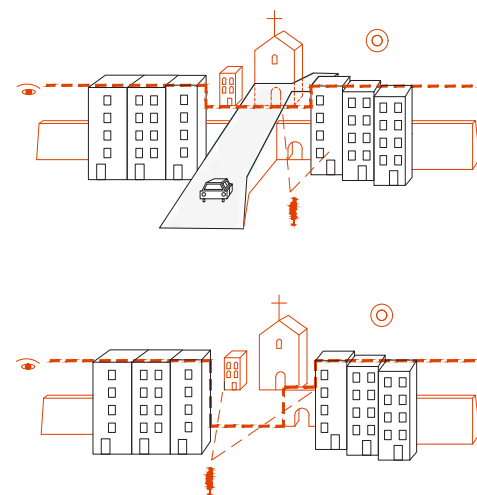
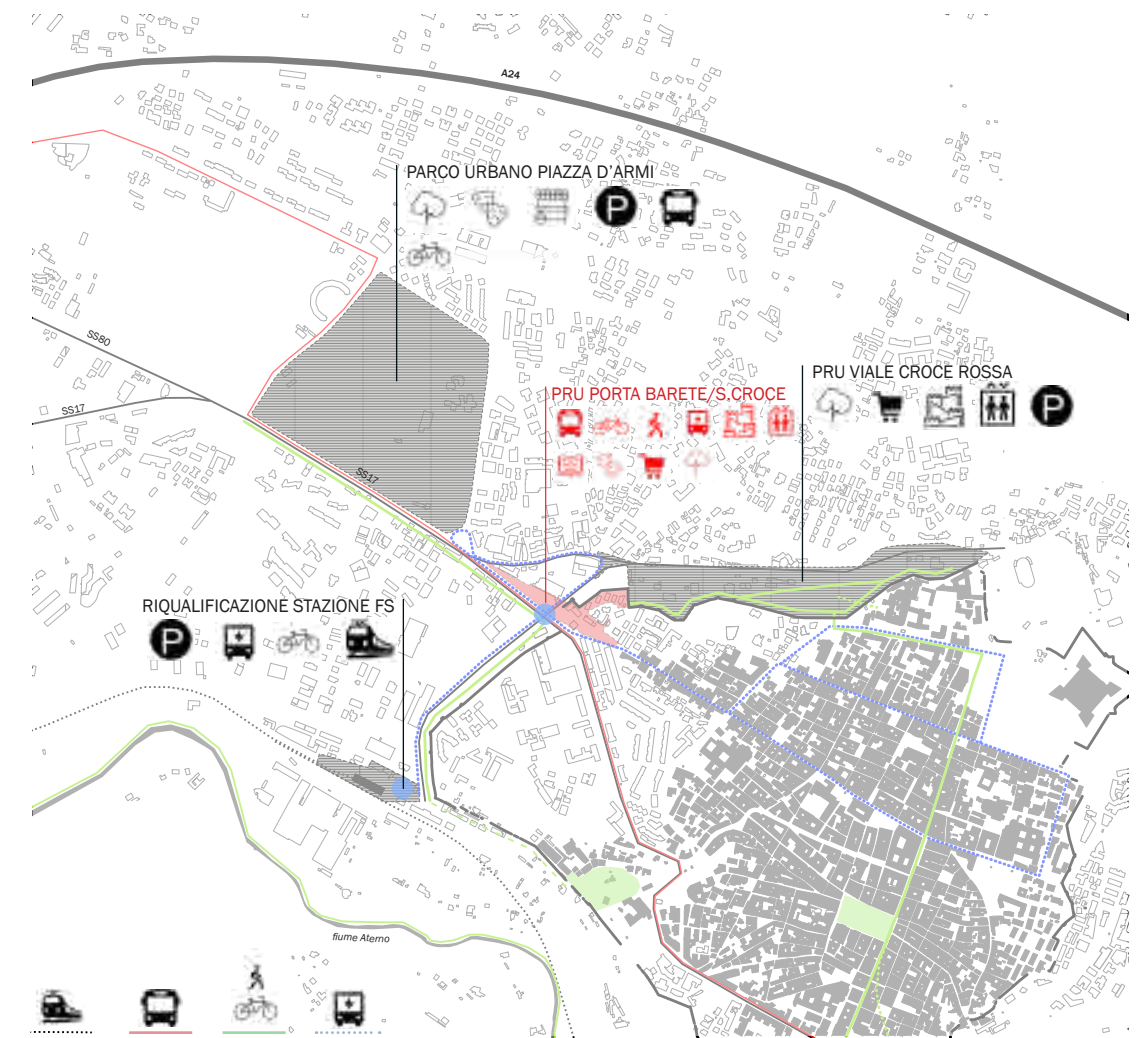
Internamente invece la densificazione delle aree a ridosso della cinta muraria stessa e la morfologia caratterizzata da forti dislivelli ha generato dei comparti di città poco accessibili e privi di spazi per la collettività. Quest'assenza di spazio pubblico è esasperata dalla presenza di un traffico automobilistico abbastanza rilevante. In tutto questo emergono Porta Barete, la Chiesa di Santa Croce e poco più in là, a marcare l'inizio del centro storico, la Chiesa di San Paolo.

La prima azione progettuale parte quindi dalla ridefinizione dei percorsi in un'ottica di mobilità sostenibile e dal riaggiustamento di quelli esistenti con l'individuazione di nodi intermodali. Porta Barete rappresenta il nodo di accesso da e verso la città storica dei seguenti sistemi di collegamento.

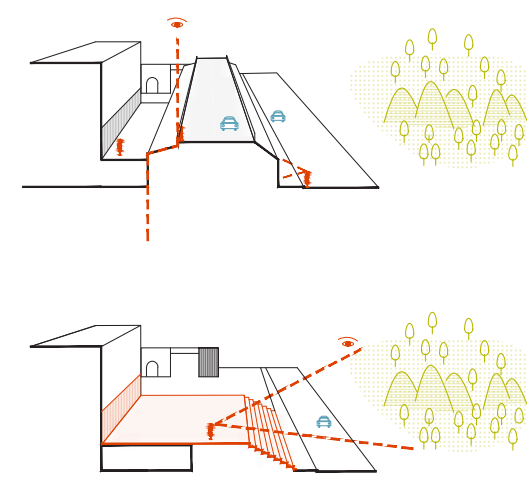
Via Roma. Parallela alla SS17 (direttrice Bazzano - Popoli - A25) arteria del trasporto collettivo Metrobus, diviene un percorso ciclo-pedonale che mette in relazione il Parco Urbano Piazza D'Armi (progetto che prevede la realizzazione tra le altre cose di un teatro e di un parcheggio interrato) e la zona Ovest della città con il centro storico.

Sottomura di Viale XXV Aprile. La sua sistemazione a percorso pedonale verde permette di collegare l'area di progetto con la Stazione Ferroviaria. Anche qui sono già previsti dal comune lavori di riqualificazione che prevedono la realizzazione di un parcheggio di interscambio e sosta attrezzata per automobili, autobus urbani ed extraurbani.

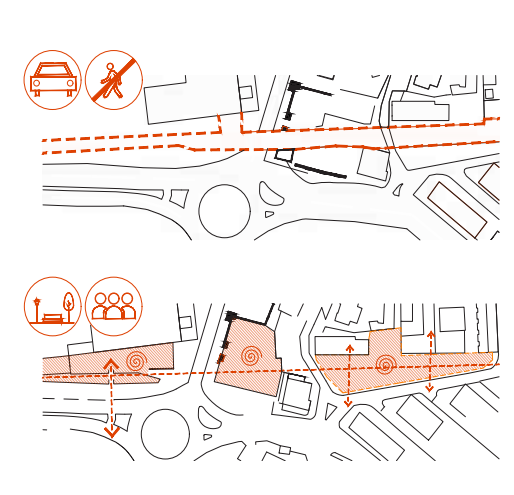
Viale della Croce Rossa. Il potenziamento del percorso pedonale sottomura lungo via Vicentini e la realizzazione di uno sopramura in continuità con il percorso previsto dal PRU di Viale della Croce Rossa, collega l'area di progetto con quello che sarà un parco urbano dotato di parcheggio interrato con impianto di risalita connesso alla sovrastante area universitaria interessata dal progetto di riqualificazione "ex San Salvatore".



Percezione visiva del centro storico dall'esterno



Percezione visiva del paesaggio



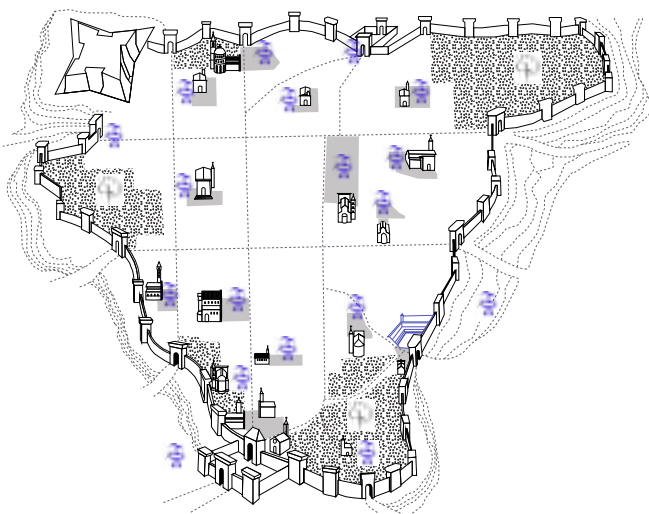
Densità urbana e spazi pubblici



Motivazione delle scelte progettuali

Il progetto nasce dalla volontà di riconferire a Porta Barete il suo ruolo di accesso alla città intramoenia, riconoscendone il ruolo urbano. Ma non solo. L'immagine della città che la storia ci ha tramandato è quella di una città divisa per parti, che facevano riferimento ad una chiesa, una fontana, ad una piazza, ed al territorio fuori le mura che la direttrice stradale collegava alla città.

Parte da questi elementi, che storicamente si ritrovano anche nell'area di Porta Barete per riconfigurare quello che oggi è un brandello di città disorganico e a uso residenziale, attraverso la realizzazione di spazi di incontro e servizi, e dalla riorganizzazione di Via Roma per ordinare il rapporto tra le parti di città dentro e fuori le mura.

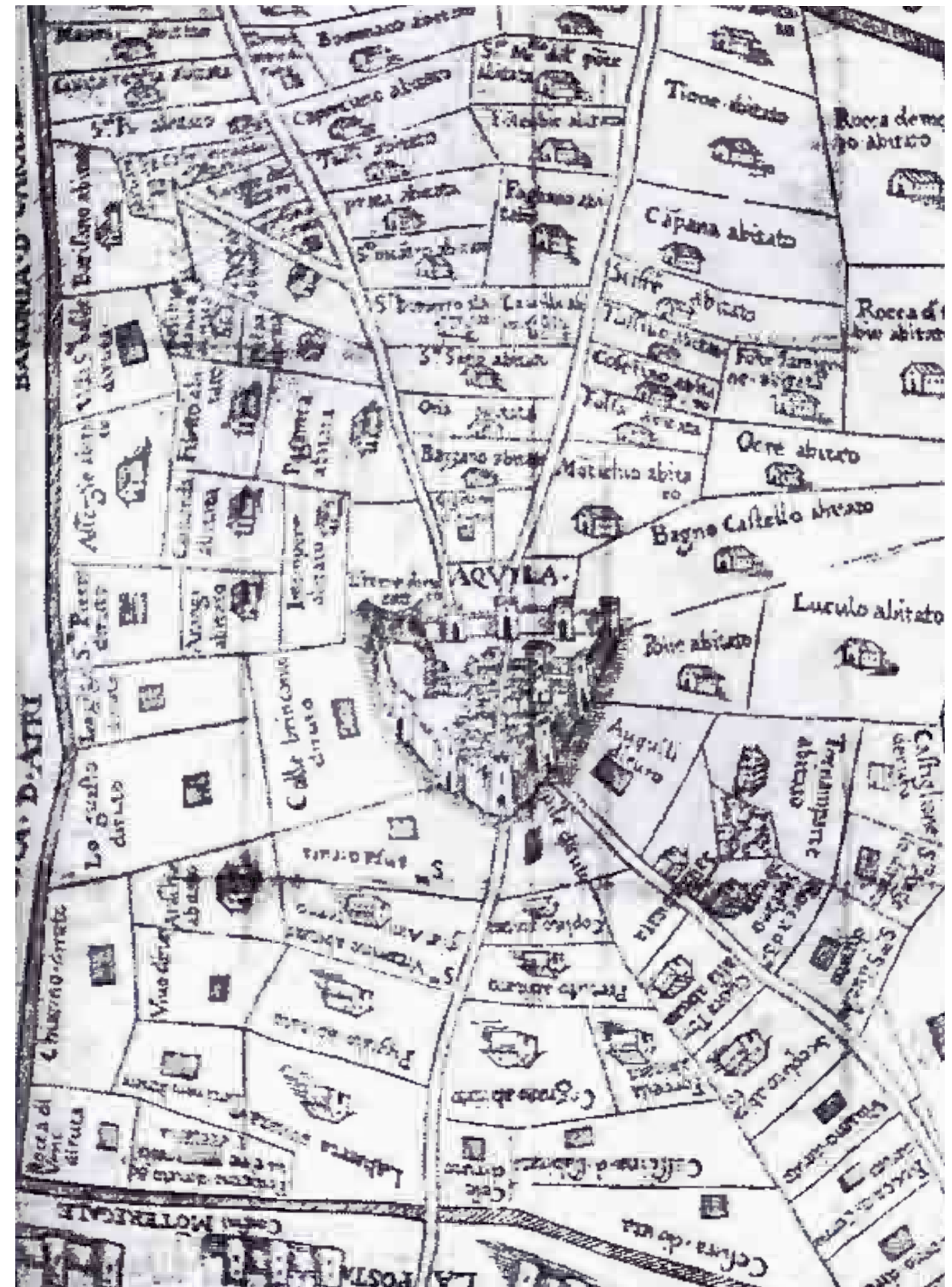
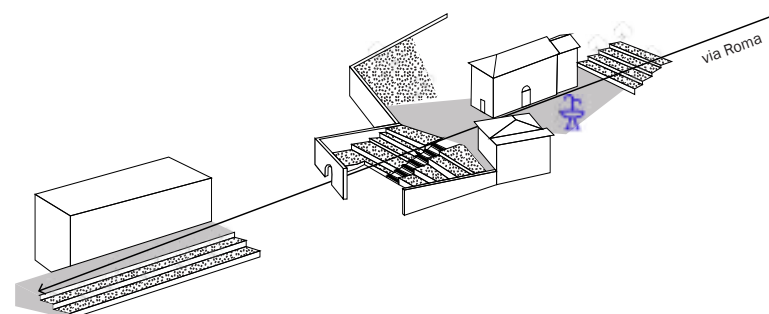


Il verde, che richiama gli orti che insistevano su quest'area, è organizzato per terrazzamenti e rimarca le direzionalità di progetto, quindi l'asse di via Roma e l'andamento topografico del terreno, svolgendo un ruolo unificatore tra le parti e di filtro graduale nel passaggio dall'esterno all'interno.

L'acqua, presente nel nuovo sagrato della Chiesa di S.Croce, richiama in forma contemporanea la fonte storica un tempo presente al lato dell'anteporta (dove era presente una sorgente). Fortemente attrattiva sia per la sua componente ludica sia per la qualità ambientale che è capace di ricreare, rimarca il ruolo centrale di questo nuovo spazio urbano.

La scalinata, ha un peso importante all'interno del progetto, sia in termini funzionali che dimensionali. Anch'essa è un elemento ricorrente nell'organizzazione spaziale della città, ed il progetto fa riferimento a quella rappresentativa di S. Benedetto, per la sua capacità di essere un elemento di connessione e di sosta, che si apre alla piazza del sagrato e guarda al paesaggio.

Il vuoto urbano che si verrà a creare con la demolizione del viadotto di via Roma e gli scavi di Porta Barete, opportunamente configurato, diventa quindi l'occasione per dare nuova linfa al tessuto cittadino, costituendone un nodo centrale e attrattivo per i flussi pedonali cittadini e turistici.



a. Via Roma

L'asse di via Roma è quello che rafforza il collegamento tra gli ambiti del progetto. Il progetto recepisce le istanze principali legate alla mobilità ciclopedonale e di valorizzazione dell'area operando la demolizione del viadotto e dei blocchi commerciali nati al ridosso, rimodellando il terrapieno e pedonalizzandolo per ridare visibilità e accessibilità all'ingresso di Porta Barete.

La nuova 'Piazza Roma' su cui si affaccia la galleria commerciale, si pone come inizio del nuovo sistema di percorsi verso il centro e diventa un polo commerciale attrattivo.

Il progetto prevede inoltre il recupero del piano interrato, compreso nell'area acquisita dal Comune, come InfoPoint e sala espositiva che 'introduca' alla città storica.

La configurazione di via Roma come promenade pubblica organizzata in un sistema di rampe e terrazzamenti di risalita verso il centro storico la rende anche il luogo su cui insistono i servizi per il cittadino e attività commerciali.

Viabilità, Accessibilità, Visibilità. Il mantenimento del terrapieno a ridosso della galleria commerciale permette di diversificare i tipi di flusso in ciclabile e pedonale, in attraversamento veloce e lento, e mitigare da un punto di vista visivo l'impatto della viabilità esistente e degli edifici al ridosso della SS17.

La vista da questo nuovo percorso pedonale sopraelevato si apre su Porta Barete

ed il Centro Storico, guadagnando anche una visuale più aperta verso il Monte Calvo e il Massiccio del Sirente-Velino.

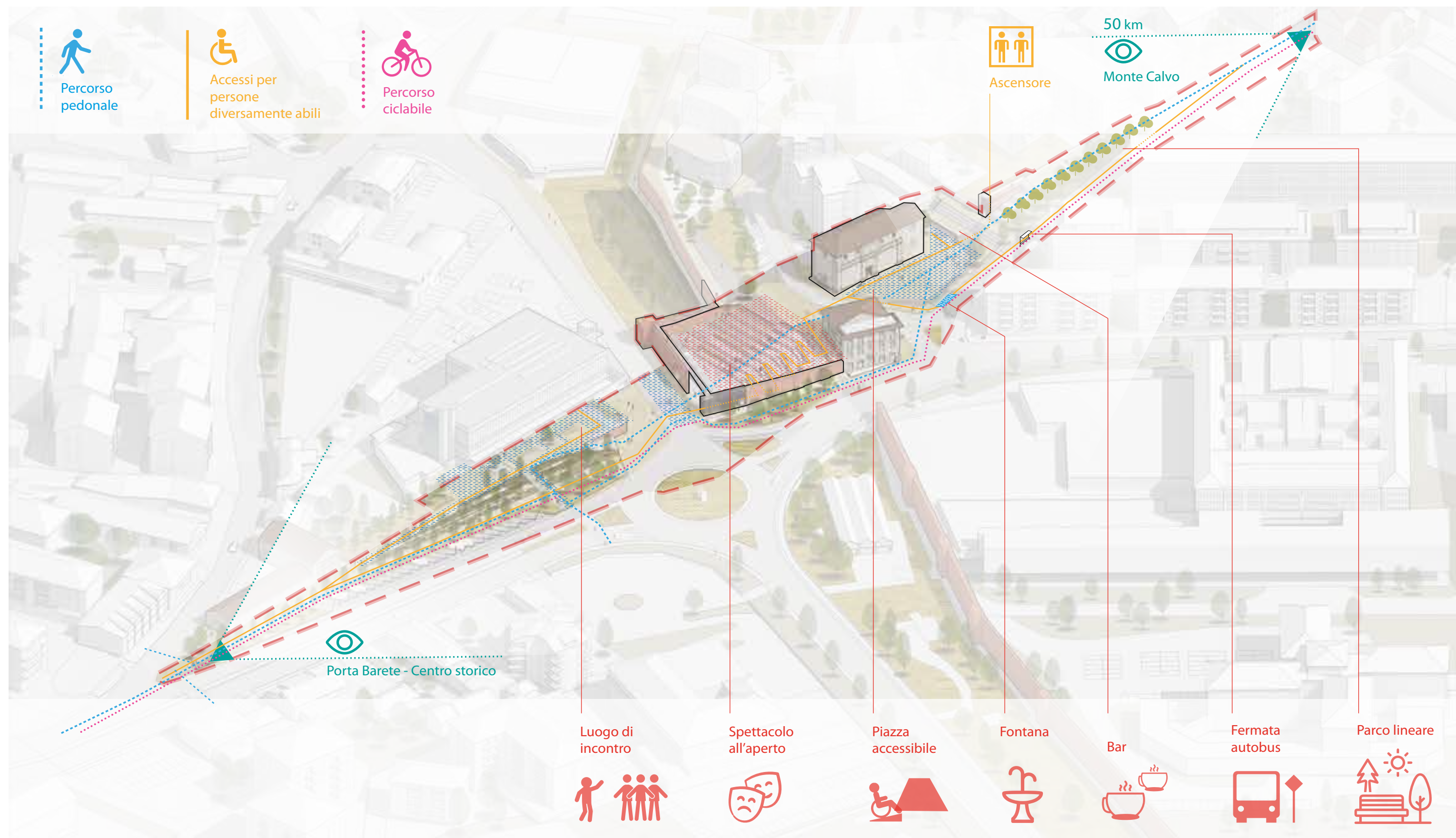
Il dosso scende a livello di via Vicentini aprendosi in spiazzo di fronte Porta Barete. Qui un attraversamento pedonale con dispositivo traffic calming 'avvicina' la nuova piazza commerciale al sistema di risalita verso il centro storico.

All'interno di Porta Barete il percorso a gradinate e rampe garantisce un'accessibilità diffusa.

Al livello di Piazza S.Croce, il trattamento della pavimentazione continuo su strada funge da rallentatore per il traffico di via Arco S. Croce e permette continuità alla piazza del sagrato. la risalita prosegue con una scalinata pensata per essere anche un luogo dello 'stare'. L'accessibilità del sistema è garantita dal sistema di rampe e dall'ascensore urbano inserito nel giardinetto sul retro della chiesa di S.Croce, e dalla proposta di nuove fermate dell'autobus.

Verde. I terrazzamenti verdi che si incontrano lungo il percorso di via Roma, oltre richiamare la destinazione storica dell'area, fungono da elemento mitigativo della temperatura, del rumore e rafforzano il cannocchiale visivo verso il centro storico da un lato e della Porta e del Monte Calvo dall'altro. Integrati con un sistema di sedute definiscono una variegata frammentazione dello spazio pubblico, e delle destinazioni d'uso dello spazio: per l'incontro, il gioco, la sosta.





b. Il sistema delle mura

Perpendicolare all'asse di via Roma il sistema delle mura è l'altro asse di percorribilità su cui il progetto insiste. La volontà è quella di recuperare il tracciato per renderlo un elemento di identità e di orientamento nel tessuto urbano, capace di rivitalizzare gli spazi urbani con cui si interfaccia.

Il progetto sviluppa sia quello intramoenia che quello extra moenia, e va a ricucire i tratti già recuperati per garantire continuità ed accessibilità al percorso pomeriale.

Il **sottomura** su cui il progetto insiste è quello che fiancheggia il lato di Via Vicentini. Il tracciato esistente, si presenta in uno stato di forte degrado, e di scarsa visibilità a causa della presenza di una galleria commerciale e del relativo parcheggio proprio a ridosso del percorso.

Presenta però una grande potenzialità, avendo la possibilità di ricollegarsi al progetto del sottomura previsto dal PRU di Viale della Croce Rossa e dall'altro lato con il sottomura di Viale XXV Aprile: il primo ricollega l'area di Porta Barete con Porta Branconia e il futuro Polo Universitario ex Salvatore, il secondo collega l'area di progetto con la Stazione Ferroviaria e il sottomura della Fontana delle 99 Cannelle.

Il recupero parte proprio con l'intervento sul parcheggio della Galleria Commerciale. Questo, attraverso un

sopralluogo diretto, è risultato essere ad una quota inferiore rispetto Via Vicentini, e proprio sfruttando questo dislivello, si è deciso di ricostituire il prospetto verde del sottomura dotando il parcheggio di una copertura verde.

Questa soluzione oltre a mitigare l'impatto visivo del parcheggio, rientra anche tra quelle consigliate per ridurre all'interno delle aree urbane il fenomeno delle isole di calore.

Il sottomura arriva a Porta Barete e da qui prosegue fiancheggiando la struttura dell'anteporta. Anche qui con un attraversamento pedonale dotato di dispositivo traffic calming si ricollega al sottomura di Viale XXV Aprile.

Il **percorso sopramura**, accessibile al livello di via Vicentini attraverso un sistema di collegamento verticale pensato per ricostituire l'integrità visiva di quello che era l'apparecchio murario dell'anteporta, prosegue in quota affacciandosi sugli scavi della Porta, prosegue lungo tutta la cinta muraria di periodo Settecentesco fino a valicarla all'altezza di Arco Santa Croce per ricollegarsi al percorso sottomura di Viale della Croce Rossa.

Il percorso verde garantisce la presenza di una fascia di rispetto dal monumento e costituisce un punto di vista privilegiato sul paesaggio montuoso circostante.



Valorizzazione delle mura e Porta Barete. La volontà di operare nel rispetto e nella valorizzazione del sistema delle mura e di Porta Barete ha fatto sì che il progetto prendesse in considerazione diverse configurazioni possibili.

Per l'area su cui insiste il lavoro di scavo archeologico si è deciso di operare in un modo non invasivo, con un sistema di vasche in ghiaia facilmente rimovibili e di protezioni della superficie archeologica.

Per quanto riguarda invece il perimetro murario dell'**anteporta di Porta Barete**, dopo aver eliminato gli elementi incongrui legati al Viadotto di Via Roma, non conoscendone l'impatto sulla preesistenza il progetto lavora in maniera tale da non costituire intralcio al possibile rinvenimento di brani murari cercando di interpretare le istanze già messe in luce dal progetto del 'Planivolumetrico di Coordinamento'.

(Fig.2) È possibile, infatti, che al di sotto del viadotto si siano conservati i resti della cinta muraria, mentre invece è quasi certo che il blocco scale in cls che insiste sul possibile sedime della torre meridionale ne abbia cancellato completamente i resti.

(Fig.3) Il progetto quindi opera mantenendo in corrispondenza del vecchio blocco scale l'elemento di risalita, racchiuso da una schermatura listellata in pietra e sostenuta da una struttura metallica.

Da qui parte la passerella metallica retta da questo nuovo blocco angolare che si va ad appoggiare sul fronte interno delle mura dell'anteporta.

Questa soluzione permette di non costituire intralcio nell'ipotesi in cui dalla rimozione del viadotto dovessero riaffiorare brani di mura da consolidare e restaurare.

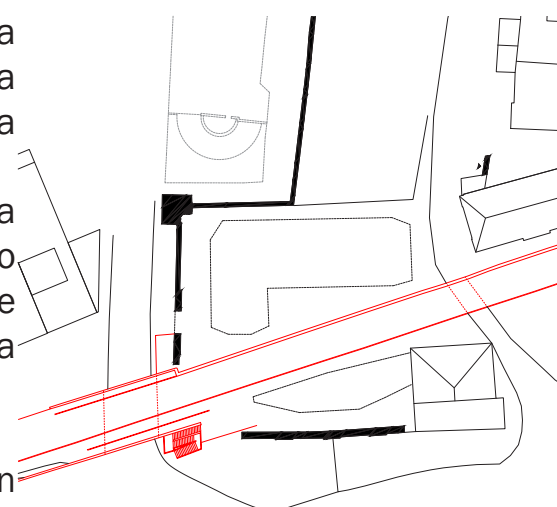


Fig.1 Stato di fatto dell'area di Porta Barete

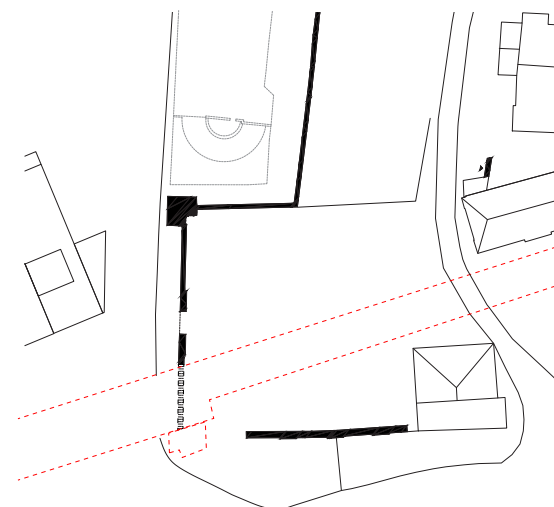


Fig.2 Demolizione del viadotto e ipotesi di rinvenimento di lacerti murari

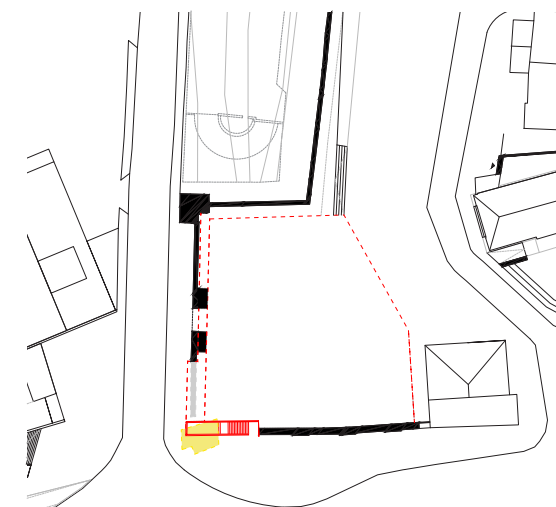
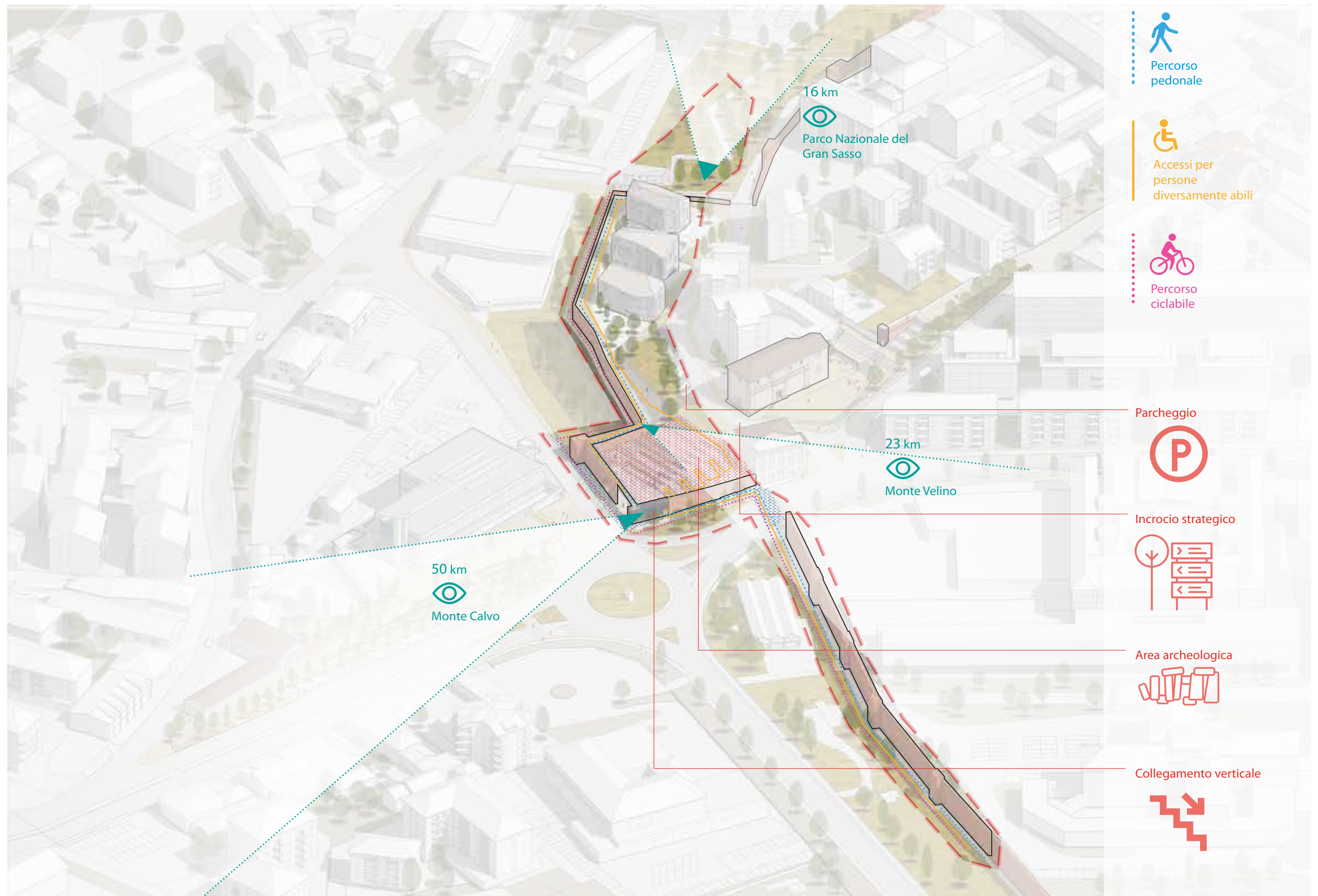


Fig.3 Sovrapposizione del progetto sullo stato di fatto





c.Porta Barete/S.Croce: configurazione prima e dopo gli scavi

Cuore dell'intervento risulta la liberazione di Porta Barete e della Chiesa di Santa Croce e la loro integrazione all'interno dell'omonimo quartiere. Qui convergono i due sistemi di percorso fin qui descritti.

Porta Barete è fondamentale all'interno del discorso di accessibilità diffusa dell'area di progetto, per questo la proposta si articola in due fasi.

I° FASE. Prevede, durante i lavori di scavo, la realizzazione di una struttura leggera con la doppia funzione di contenimento dell'apparecchio murario durante la campagna di scavo sia di sistema di accesso alla quota di S.Croce e fruizione dell'area archeologica.

II° FASE. Prevede, alla fine della campagna di scavo, la protezione del sedime archeologico con un sistema di vasche di ghiaia che garantiscano un'accessibilità diffusa all'area e al livello di S.Croce. Queste, prive di un sistema di fondazione, risultano semplicemente appoggiate al piano archeologico, permettendone la facile rimozione nel caso in cui si decidesse di musealizzare i ritrovamenti.

Quest'ultima configurazione, oltre ad essere funzionale e garantire continuità ai percorsi, ridisegna un nuovo spazio pubblico di ritrovo, con una buona flessibilità d'uso.

Arrivati a livello della Chiesa di S.Croce, la demolizione del viadotto che sovrastava il fronte settecentesco di mezzogiorno, restituisce dignità all'edificio e ne libera un arioso sagrato.

Il sagrato definito sui lati dal sistema di gradonate, che costituisce anche il sistema di risalita al Centro Storico, funziona in sinergia con l'edificio: la Chiesa, infatti, sconsacrata e di proprietà comunale ben si presterebbe alla destinazione pubblica di Centro Culturale, con la possibilità di aprirsi all'esterno con le sue attività su questi spazi recuperati.

Qui si trova anche la fontana, che rafforza la centralità di questo spazio e garantisce, insieme con il viale alberato che lo racchiude, un maggior comfort ambientale dell'area.

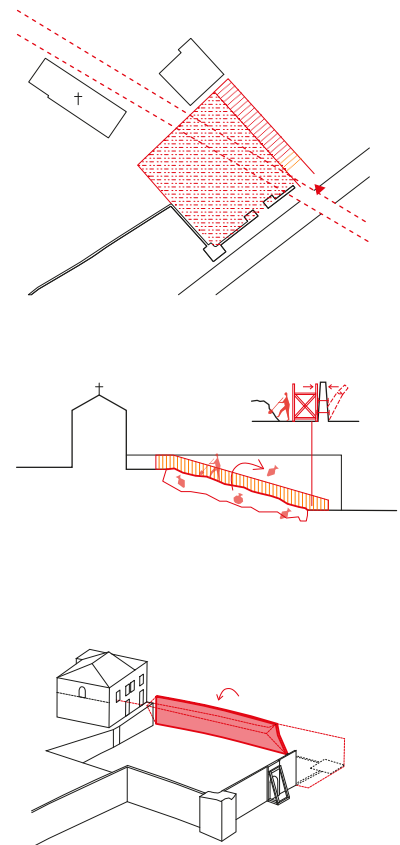
Sul retro della chiesa si configura un ulteriore spazio pubblico più raccolto in cui viene realizzato, sfruttando il dislivello con il percorso superiore, un bar, dei servizi pubblici e l'accesso all'ascensore pubblico.

La copertura di questi spazi è costituita da un sistema di sedute e vasche di verde.

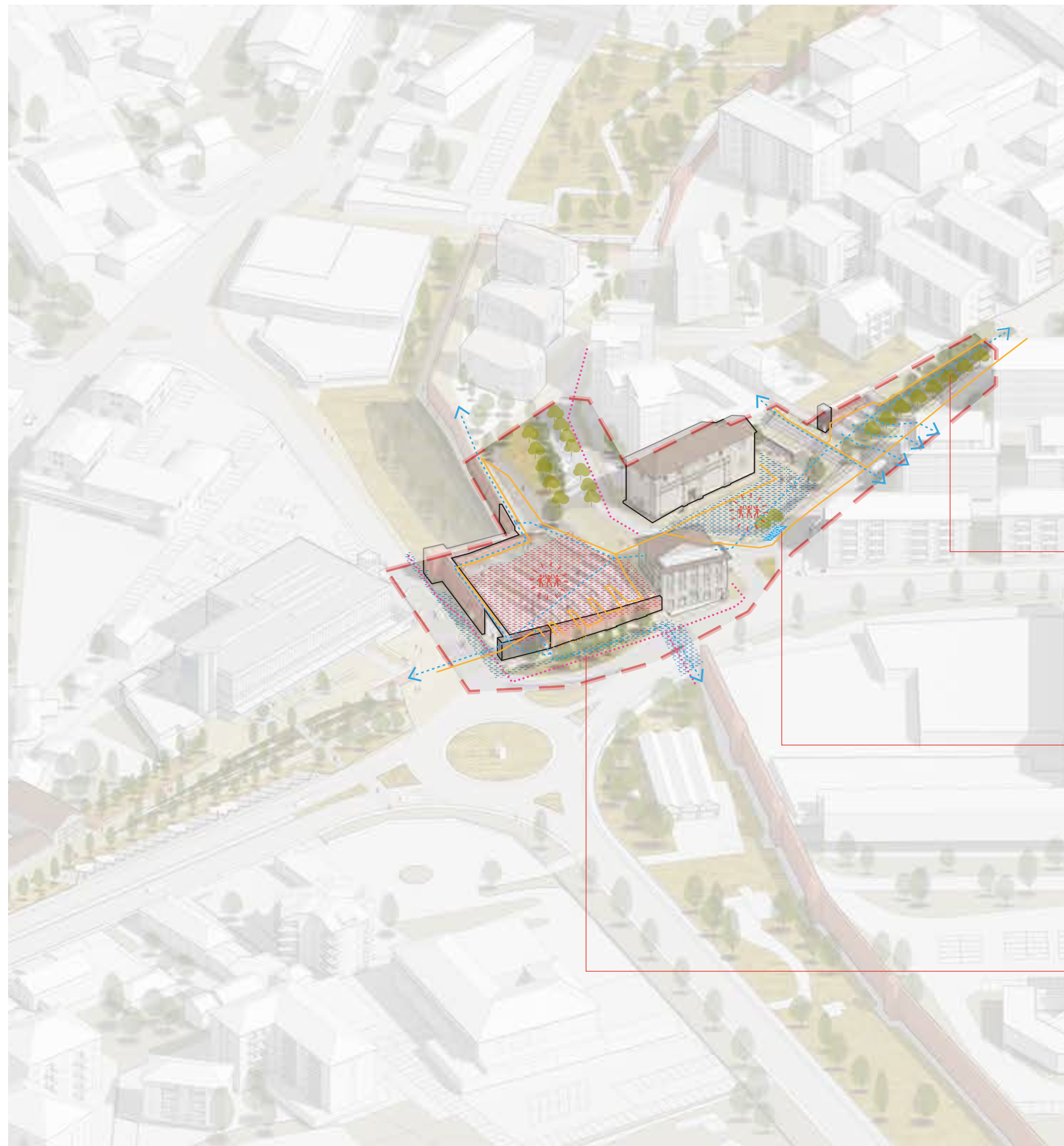
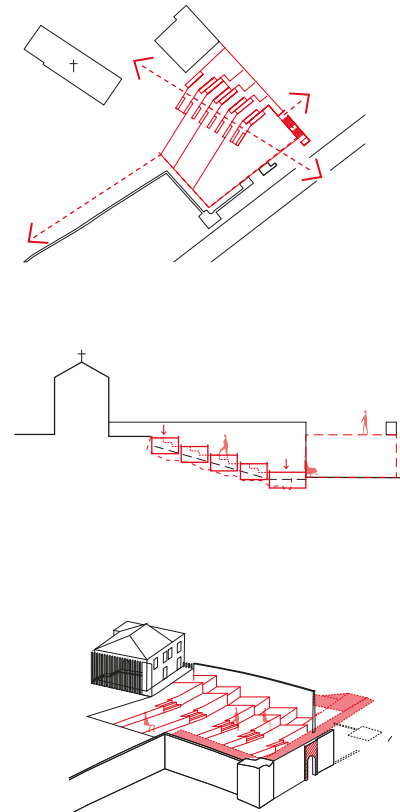
La continuità con via dei Marsi, accesso carrabile verso il Centro Storico, verrà rafforzata da una serie di connessioni pedonali che ricalcano le vecchie isoipse del territorio aquilano.



Area archeologica_prima fase



Area archeologica_seconda fase

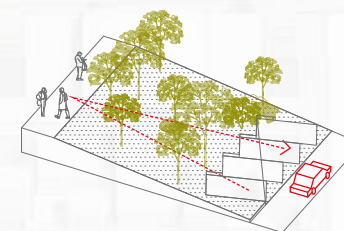


Accessi per
persone
diversamente abili

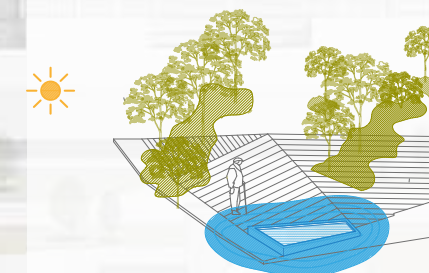


Percorso
ciclabile

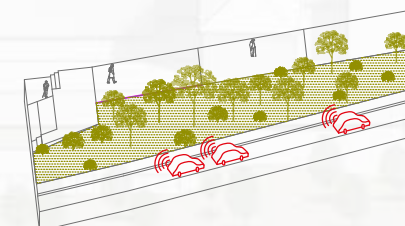
Barriera visiva verde



Riduzione isola di calore



Barriera acustica verde



Descrizione dettagliata dei nuovi dispositivi architettonici

a. Centro Culturale Santa Croce.

La chiesa di Santa Croce è una delle emergenze storiche che insistono sull'area. È una delle più antiche per fondazione della città, risalendo almeno al 1313, conosce un'ampia storia di terremoti, ed è stata colpita duramente anche dal sisma del 2009. Versa oggi in una condizione di abbandono.

Sconsacrata e di proprietà comunale, rappresenta un tassello fondamentale nella rigenerazione dell'intero quartiere. Con la facciata principale che dà proprio sulla piazza definita dal progetto, non può non essere integrata nella strategia generale pensata per l'area.

Una destinazione d'uso pubblica rispettosa del valore storico dell'edificio quale quella di centro culturale (biblioteca/aditorium), funge da attivatore di 'situazioni urbane' ora totalmente assenti nell'area.

In sinergia con la Chiesa, infatti, lo spazio esterno organizzato in gradinate rivolte verso la cavea/sagrato, ben si presta ad essere oltre ad uno spazio di passaggio, di gioco e di sosta, anche funzionale a spettacoli ed eventi musicali.

Sul retro, un ulteriore spazio separato dal sagrato da un lieve dislivello costituisce un luogo più raccolto,

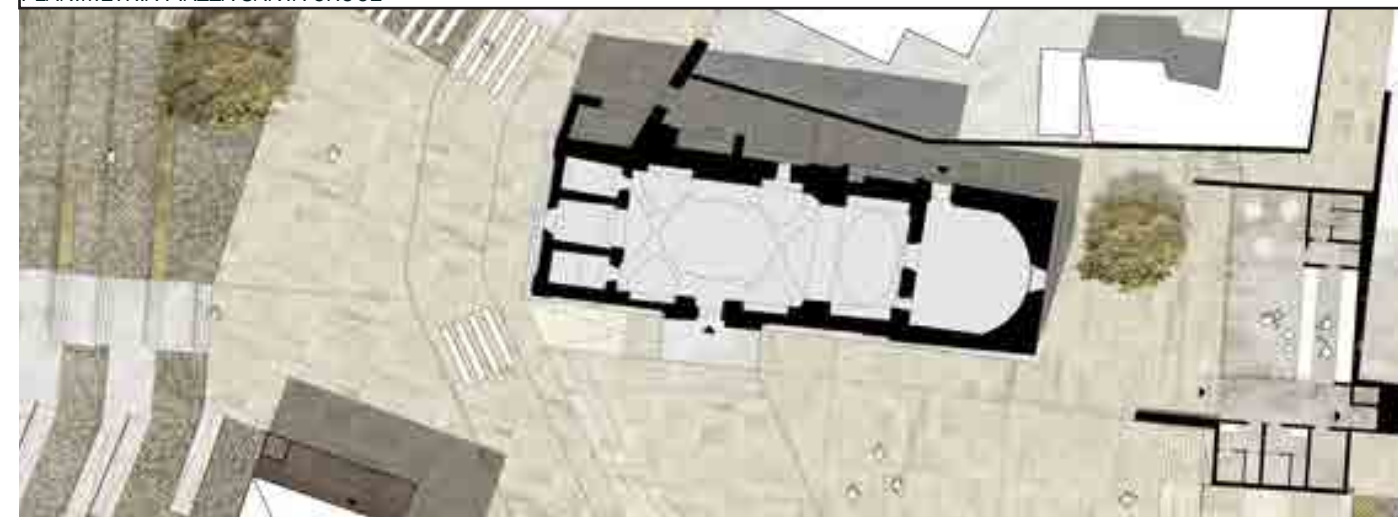
protetto dal via vai dell'asse di Via Roma. Il dislivello è rimarcato da tre gradini che riprendono il sedime del muro borbonico che reggeva il viadotto.

Rispetto alla proposta della prima fase, si è deciso di rinunciare all'aspetto di Hortus Conclusus di questo spazio per garantire un controllo visivo dell'area, aumentandone la percezione di sicurezza.

Nel dislivello tra il piano di imposta della chiesa e quello del percorso pedonale superiore, è stato inserito un elemento architettonico che racchiude al suo interno un bar, i servizi pubblici e uno degli accessi all'ascensore pubblico che permette la risalita al centro storico. La copertura a gradoni e terrazze verdi si ricollega con la scalinata. Anche qui il bar ha la possibilità di aprirsi e colonizzare temporaneamente lo spazio esterno.



PLANIMETRIA PIAZZA SANTA CROCE



PLANIMETRIA DETTAGLIO SANTA CROCE / BLOCCO SERVIZI



SEZIONE SANTA CROCE/BLOCCO SERVIZI

b. Infopoint e spazio espositivo Via Roma. La valorizzazione dell'area del Centro Commerciale di via Vicentini, operata attraverso la demolizione del viadotto e dei blocchi commerciali nati a ridosso, prevede la configurazione di una nuova piazza relazionata con le attività commerciali. Piazza che gode di una visuale ottimale sia sull'intervento di recupero della Porta sia sul paesaggio circostante proprio grazie al suo essere sopraelevata rispetto al livello stradale.

Nell'area di intervento che interessa la particella catastale n°377 rientrano anche dei locali interrati che allo stato attuale fungono da locali tecnici del Carrefour.

In una prima fase progettuale il dosso era modellato da un sistema di terrazzamenti che fungevano da schermatura verde rispetto alla SS17, e senza considerare gli ambienti interrati, riscendeva con un sistema di scalinate e rampe verso lo slargo liberato di fronte Porta Barete.

Nella seconda fase di progetto, si è deciso di recuperare quegli ambienti, per restituirli all'amministrazione comunale come spazi di esposizione e InfoPoint. Questo sia per il suo orientamento che guarda a Porta Barete e al sistema di

risalita verso il Centro Storico sia per la sua posizione baricentrica rispetto ai flussi che dall'esterno muovono verso L'Aquila.

L'ambiente, lievemente sotto il livello di via Vicentini, si sviluppa in lunghezza e vi si accede dallo slargo posto di fronte Porta Barete attraverso una lieve pendenza della pavimentazione. L'illuminazione è garantita da una serie di lucernari che in copertura, insieme a vasche verdi e sedute caratterizzano la superficie della terrazza commerciale.

La pianta è libera, presenta sul fondo un nocciolo di servizi integrato con il desk informativo e sul retro un ambiente dedicato agli addetti. L'ambiente espositivo si organizza intorno ai coni di luce proiettati dai lucernari che ne scandiscono la composizione.

La volontà è quella di realizzare uno spazio quanto più flessibile, capace di ospitare sia sistemazioni espositive sia eventuali eventi e laboratori pubblici.



PLANIMETRIA TERRAZZA COMMERCIALE



PLANIMETRIA PIANO INTERRATO



SEZIONE LONGITUDINALE

Abaco dei materiali e soluzioni tecnologiche individuate

1.Lastre in Pietra bianca locale. La pavimentazione, lungo l'asse di via Roma, sarà in lastre di pietra bianca locale a filari sfalsati e giunti stuccati a scomparsa. Il cambio di orditura della pavimentazione caratterizza e organizza le superfici.

2.Cubetti in Pietra bianca locale. Lavorazione ad archi contrastanti in cubetti di Pietra bianca presente nei percorsi di sottomura e sopra-mura. Riprende quella già adoperata nella sistemazione del sottomura di Porta Branconia.

3.Brecciolino. Utilizzato in Porta Barete come pavimentazione di parte delle gradonate, e per i percorsi all'interno delle aree verdi. Materiale economico di facile posa e manutenzione, drenante.

4.Calcestruzzo Drenante. Pavimentazione in lastre di calcestruzzo drenante anti gelivo, con inerti in pietra locale. Le lastre sono posate a secco sullo stesso sottofondo del brecciolino, con cui si interfaccia.

5.Corten. Utilizzato in Porta Barete, sia per le vasche di contenimento del brecciolino che per le vasche di verde ed i giunti tra materiali differenti. **5.1.** È utilizzato, sempre in Porta Barete, anche nella parte di percorso in quota e nel blocco scale.

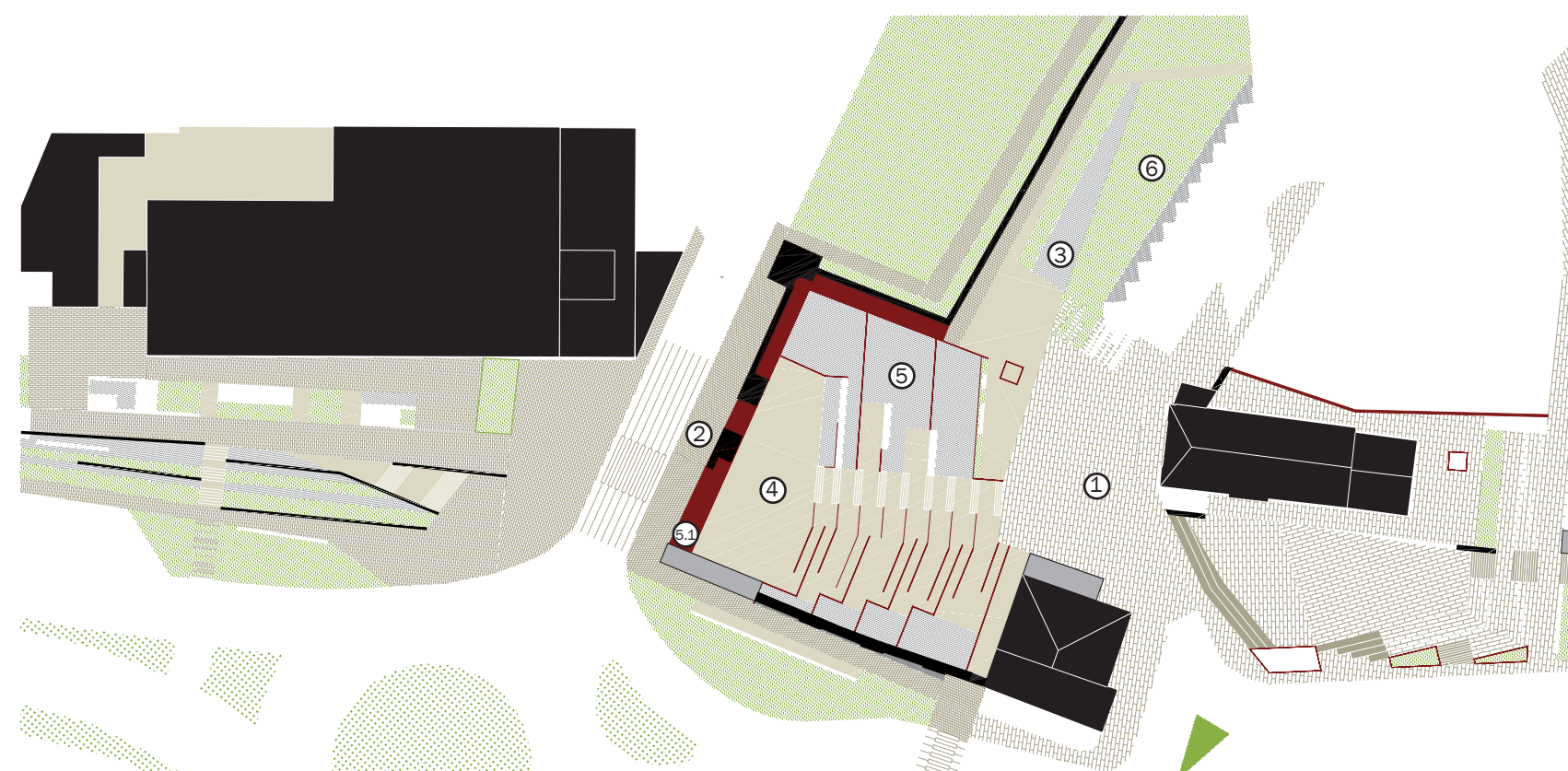
6.Prato calpestabile. Richiede poca manutenzione e poca acqua (*Poa Pratensis*, *Festuca Rubra*...). Utilizzato nell'area verde di Arco Santa Croce.

Macchia arbustiva. Usata per schermare i percorsi pedonali a ridosso degli assi stradali principali e i percorsi pomeriali. Specie autoctone resistenti all'inquinamento che necessitano di poca manutenzione (*Ligustrum*, *Hibiscus siriacus*, *Berberis vulgaris*...)

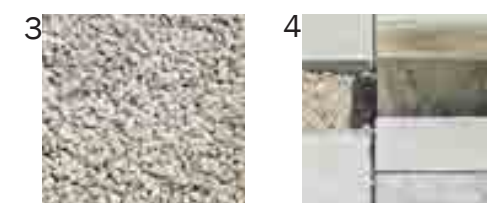
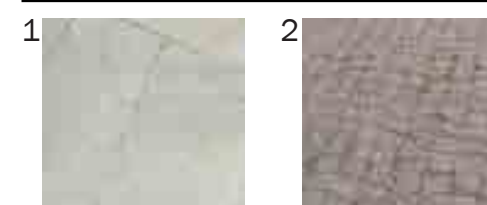
Alberi. Usati per mitigare l'isola di calore urbana, favorire il drenaggio delle acque piovane, generare ombra e fungere da barriera acustica e anti-inquinamento. Specie autoctone, di media statura e rapido accrescimento, resistenti all'inquinamento (*Acer platanoides*, *Arbutus unedo*, *Quercus cerris*...)

Arredo urbano. Sedute primarie (panche in pietra), sedute secondarie (gradoni di risalita). Uno spazio urbano in cui è possibile sedersi è accogliente, crea e favorisce momenti di incontro tra le persone.

Illuminazione pubblica. L'illuminazione pubblica a LED è costituita da sistemi integrati nelle sedute, nelle vasche di verde, e in corpi illuminanti ai piedi dei monumenti da illuminare.



ABACO DEI MATERIALI



ARREDO E ILLUMINAZIONE URBANA



RIFERIMENTO AL CONTESTO LOCALE

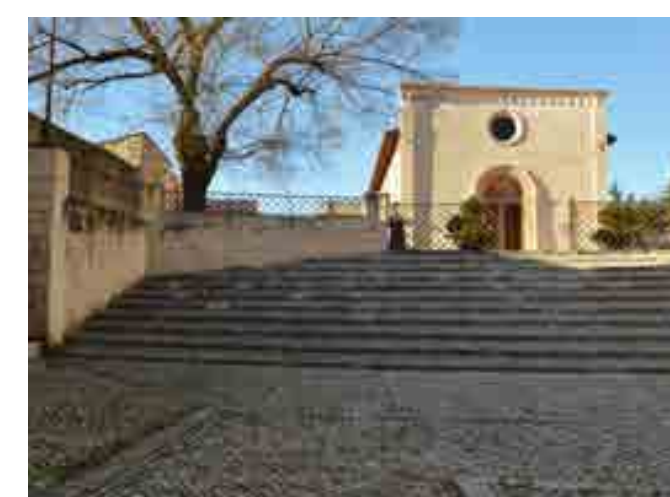


foto 1. Slargo Porta Rivera
foto 2. Percorso sottomura Porta Branconia

Aspetti economico - finanziari del progetto

Lo studio, sviluppato in maniera più esauriente ne 'Calcolo sommario della spesa e Quadro Economico', esamina il progetto sotto il profilo della sostenibilità economica finanziaria dell'operazione.

Dalla lettura del bando di concorso emerge che:

- Il costo per la realizzazione dell'intervento di riqualificazione dell'area è di **euro 4.343.457,50**.

Il progetto è sviluppato in maniera unitaria ma permette comunque una suddivisione in Stralci attuativi la cui consecutio temporale ipotizzata fa sì che il comparto urbano sia sempre accessibile.

L'intervento segue i principi della minimizzazione dei costi e della resilienza nei confronti dei futuri assetti degli scavi:

Lotto 1. Alla soluzione temporale in legno (struttura di contenimento e sistema di fruizione degli scavi) pensata per il periodo di tempo dei lavori di scavo viene sostituito un sistema di vasche di ghiaia che permettono di proteggere gli scavi e allo stesso tempo rendono diffusamente accessibile l'area.

Lotto 2. Per ridurre l'impatto di movimentazione terra post rimozione del viadotto, si è sviluppato tutto l'asse cercando di sfruttare la pendenza di Via dei Marsi e riducendo l'azione di scavo alla sola piazza del Sagrato.

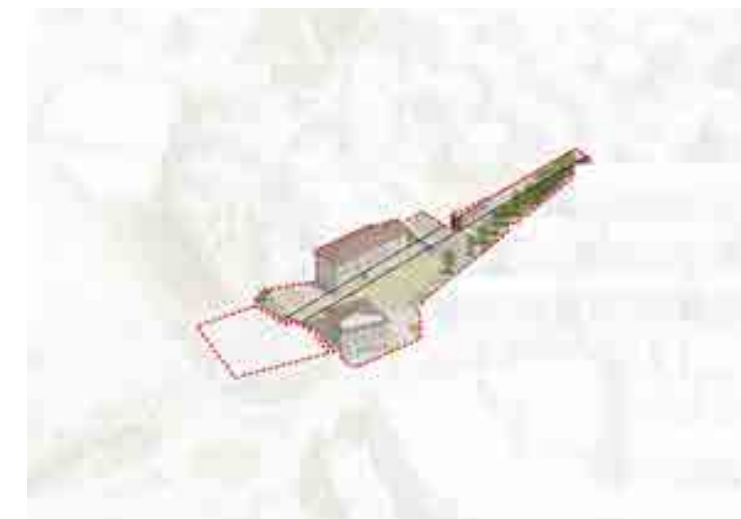
Lotto 3. Pur rimuovendo il Viadotto si è deciso di mantenere parte del dosso verde che vi si appoggiava, rimodellandolo. Questo permette di recuperare degli ambienti interrati al di sotto che rientrano nell'area acquisita dal Comune e che lo stesso potrà decidere di sfruttare o di cedere al Privato creando un potenziale ritorno economico all'Amministrazione stessa. Inoltre la demolizione di una piccola parte di Superficie commerciale si ipotizza che verrà facilmente recuperata all'interno dell'immobile stesso grazie proprio alla riqualificazione operata sull'area prospiciente alla Galleria Commerciale (che allo stato attuale presenta numerosi locali sfitti).

Lotto 4. Questa parte dell'intervento, senza operare in maniera massiccia sulla preesistenza, ricuce gli interventi già in atto o realizzati dal Comune. Si tratta per lo più di interventi il cui impatto in termini economici è ridotto, quali la sistemazione di aree a verde e la realizzazione di percorsi pedonali.

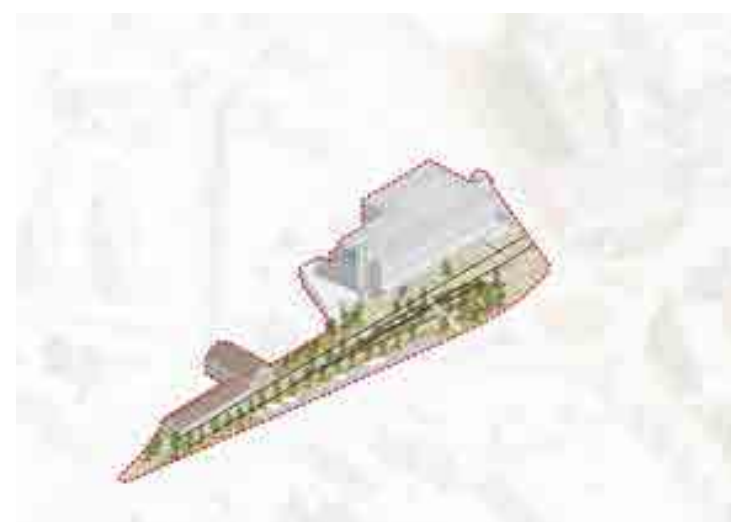
L'intervento infine richiama la storia e le atmosfere della città sia a livello materico – uso della pietra di Vigliano – che formale – scalinate, terrazzamenti verdi e fontane d'acqua. Tecniche e materiali locali e sostenibili, insieme ad una progettazione orientata all'accessibilità pedonale oltre permettere di abbattere i costi, permette anche di ridurre le emissioni di Co2.



Lotto 1. Area Porta Barete



Lotto 2. Chiesa S. Croce



Lotto 3. Area prospiciente al Carrefour



Lotto 4. Sistema Mura

Cronoprogramma

La relazione illustra le prime indicazioni utili per la stesura del piano di sicurezza e coordinamento nell’ambito di intervento. Gli interventi sono appaltabili dal Comune in momenti distinti o nello stesso periodo ma in appalti diversi. L’importo complessivo dei lavori è valutato in € 4.343.957,50, con un’esecuzione stimata in 34 mesi (fig.1). Il valore degli oneri per la sicurezza previsto è di circa 200.000 €. La presente rappresenta un documento di indirizzo generale, riguardante le misure di sicurezza da rispettare in cantiere, da recepire dalle differenti figure interessate alla progettazione e successiva esecuzione, ciascuno per le proprie competenze.

FASI COSTRUTTIVE

Si prevede la divisione degli interventi in lotti funzionali indipendenti:

1.Demolizione dell’attuale viadotto di Via Roma in corrispondenza di Porta Barete e sua messa in sicurezza; inizio attività

- archeologica.
- 2.Sviluppo stralcio Chiesa di S. Croce: demolizione viadotto, costruzione nuova accessibilità e sistemazione paesaggistica, con simbiotica campagna di scavi archeologici su Porta Barete.
- 3.Sistemazione area prospiciente viale Corrado IV e consolidamento paesaggistico di Porta Barete, dipendente dai risultati degli scavi;
- 4.Completamento con il collegamento del sistema a quello del PRU di v.le Croce Rossa

PROCEDURE GESTIONALI

Il coordinatore per la sicurezza provvederà in cantiere ad ispezioni, controllo e coordinamento con frequenza quotidiana delle attività operative, con particolare attenzione all’impatto degli interventi sulla viabilità e sugli edifici circostanti. Sarà fornita una piattaforma digitale per la gestione della documentazione della sicurezza del cantiere. Prima di redigere i

piani di sicurezza sarà necessario verificare la presenza dei sottoservizi (gas, acqua, linee elettriche aeree ed interrate). Data la presenza di edifici residenziali nell’intorno, in sede di redazione del Piano potranno valutarsi gli eventuali rischi, circoscritti nell’area di cantiere, e le relative misure di mitigazione relative all’inquinamento acustico ed emissione di polveri.

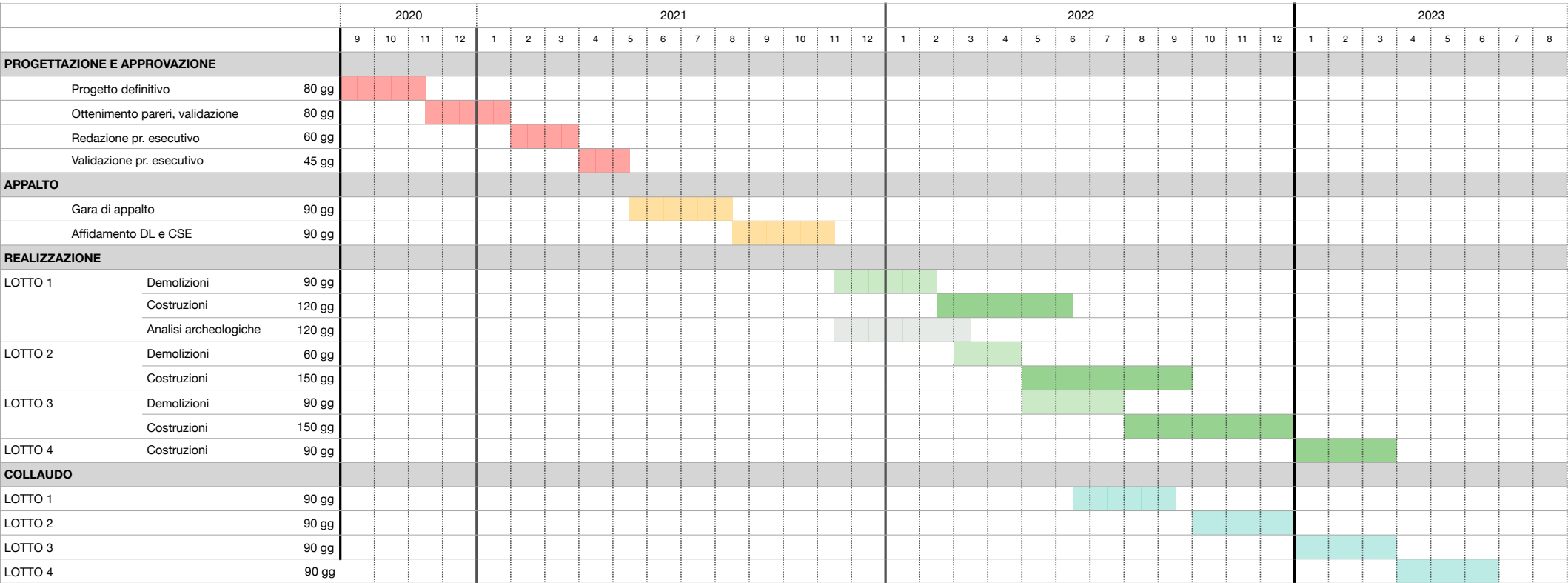
GESTIONE DEL CANTIERE

Ogni ambito presenterà opere provvisoriale e allestimenti specifici da vagliare con il procedimento dei lavori, progettati e realizzati nel rispetto del D.Lgs 81/08 e successive modifiche ed integrazioni. Le imprese aggiudicatarie e sub appaltatori dovranno essere selezionate verificandone l’idoneità tecnica e contributiva, presentando al coordinatore la documentazione di rito –POS, PIMUS e simili. Sarà cura del coordinatore e delle imprese minimizzare i rischi specifici del

cantiere–caduta materiali, scavi aperti, utilizzo di macchinari– con dispositivi di protezione collettivi e individuali. Particolare attenzione verrà posta all’abbattimento sia della produzione di polveri che alla riduzione del rumore generato dal cantiere, monitorato e valutato costantemente, così come le vibrazioni generate. I rifiuti verranno raccolti secondo il tipo di materiale di risulta prodotto, differenziando, trasportati alle discariche con frequenza elevata al fine di assicurare la pulizia del cantiere e delle strade adiacenti.

SOSTENIBILITÀ E DURABILITÀ

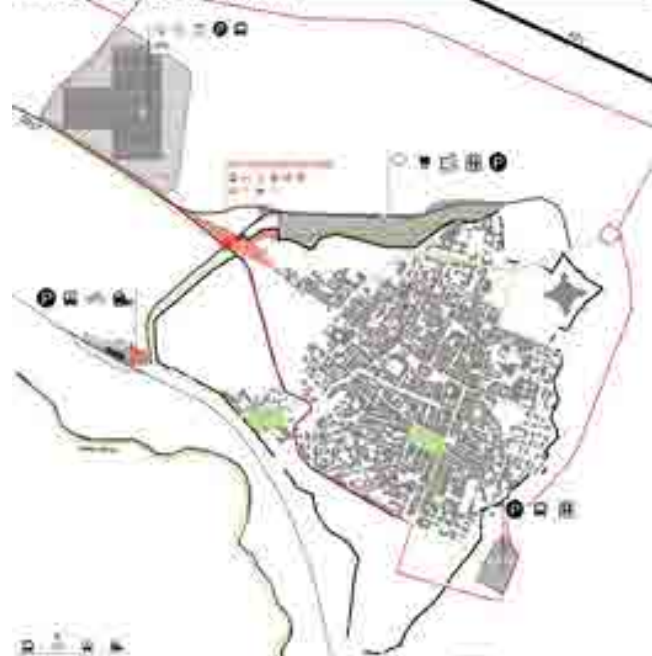
L’utilizzo di materiali locali –pavimentazione e rivestimenti– permetterà un abbattimento della produzione di energia grigia e la loro durabilità, mentre la piantumazione di un cospicuo numero di nuovi alberi favorirà la sottrazione effettiva di Co2 dall’atmosfera, e la riduzione del possibile effetto “isola di calore”.



SISTEMA DEL VERDE E DELLE POLARITÀ



PIANO DELLA MOBILITÀ URBANA



L'Aquila nasce come città "per parti" le cui mura, quindi, hanno edificato non solo per ascrivere ad un ruolo di difesa ma anche unificatore tra queste e di tramite con i centri retrostanti di origine. Ciò si traduce nell'impiego della città, organizzato da direttori che guardano al territorio circostante. L'Aquila è quindi il risultato di questo rapporto tra città e territorio, il cui punto di contatto si realizza nelle Porte.

Il progetto parte proprio dal riconoscimento di tale funzione regolatrice tra sistemi diversi scaturita dalla Porta, per ricostruire la centralità intorno alla quale risorgono gli ambienti in cui si suddivide la vita di indagine. La mura e via Roma sono quindi le direttrici principali del progetto, che hanno in Porta Biana il punto di contatto che le mette a sistema.

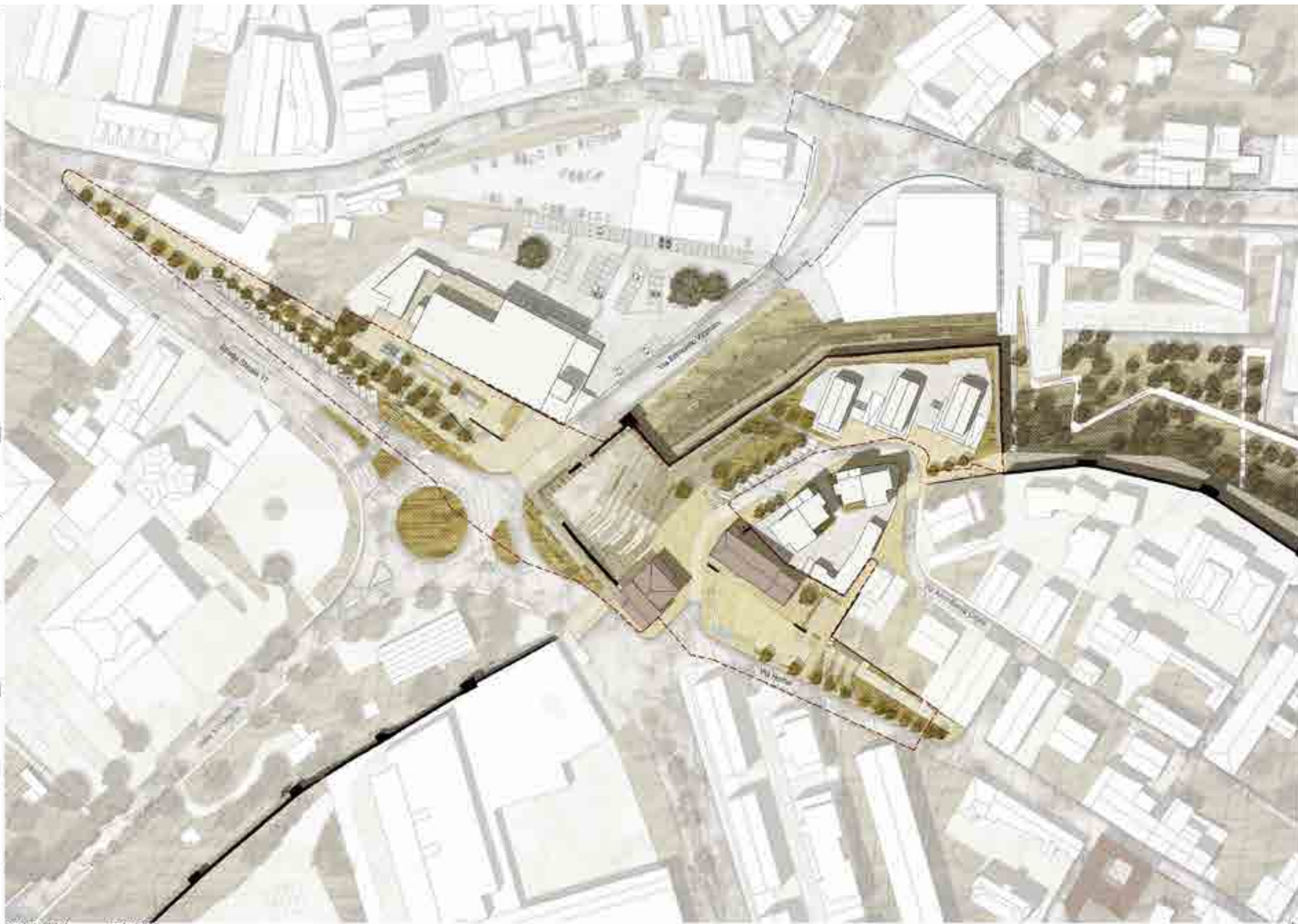
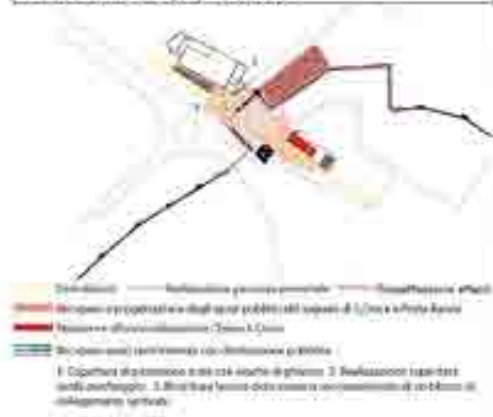
Le mura, il progetto di frizione delle mura e la volontà di ricostruire la continuità ha per obiettivo la valorizzazione del monumento e la ricostruzione del suo ruolo di limite della città storica e contatto con la città contemporanea oltre che di punto di osservazione privilegiato sul territorio circostante. L'intervento attraverso l'apertura del percorso pedonale-pedagogico di settore e sopra mura, già previsto per il comparto di Viale Croce Rossa, sarà una ricostruzione di un Parco delle Mura, accessibile, continuo e verde.

Via Roma, il tracciato della via medievale, liberata dal traffico automobilistico e del cavalcavia di viale Vittorio, diventa l'asse verde di accesso pedonale al Centro Storico. L'organizzazione e l'assetto dell'area vuole richiamare la destinazione storica ad uso residenziale e attraverso la ricostruzione delle mura e dall'area precedente al viale, creare una continuità dei percorsi che ne favorisca l'accessibilità. Lungo questo asse vengono collocati i servizi principali e vi è la definizione di un nuovo spazio pubblico di riferimento per il quartiere e la città, Piazza di Santa Croce, e la riorganizzazione della piazza commerciale del Complesso delle Rime.

Porta Biana, torna ad assumere il ruolo di porta urbana di accesso alla città e di cuore dell'intervento. Qui si incontra il sistema di percorsi di accesso alla città rappresentato da via Roma, lungo cui, proseguendo, si incontra l'intersezione rinascimentale con il centro principale del Quadrilatero Romano da cui attraverso Via Portobonifratelli si giunge a Porta Bionda, altro nodo importante nel rapporto tra città e territorio e le mura, che si collegano da un lato con la Fontana delle 99 Canne e dall'altro con Porta Bionda e Fontana Luminosa.









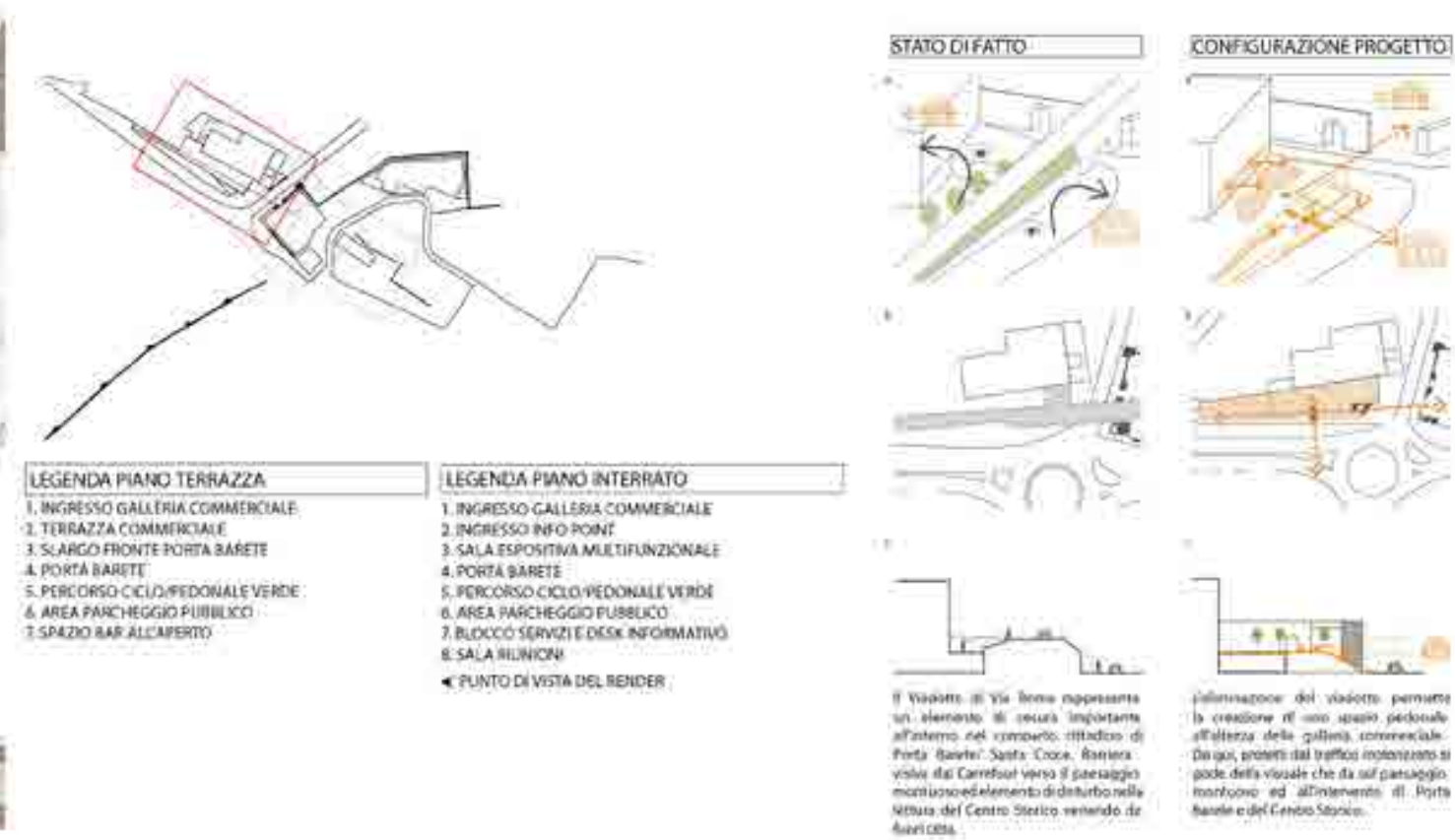
PLANIMETRIA TERRAZZA COMMERCIALE scala 1:200

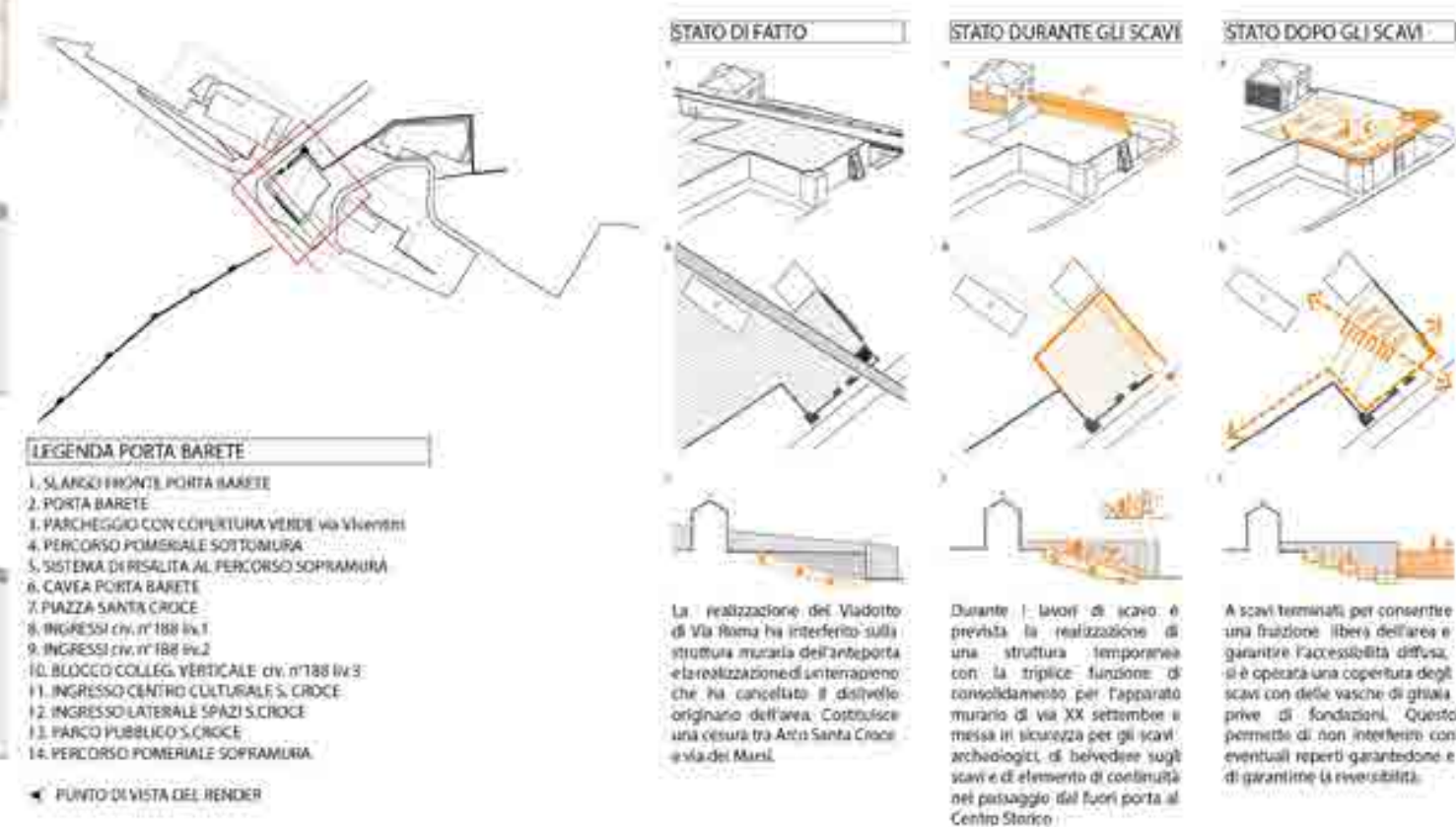


PLANIMETRIA PIANO INTERRATO scala 1:200



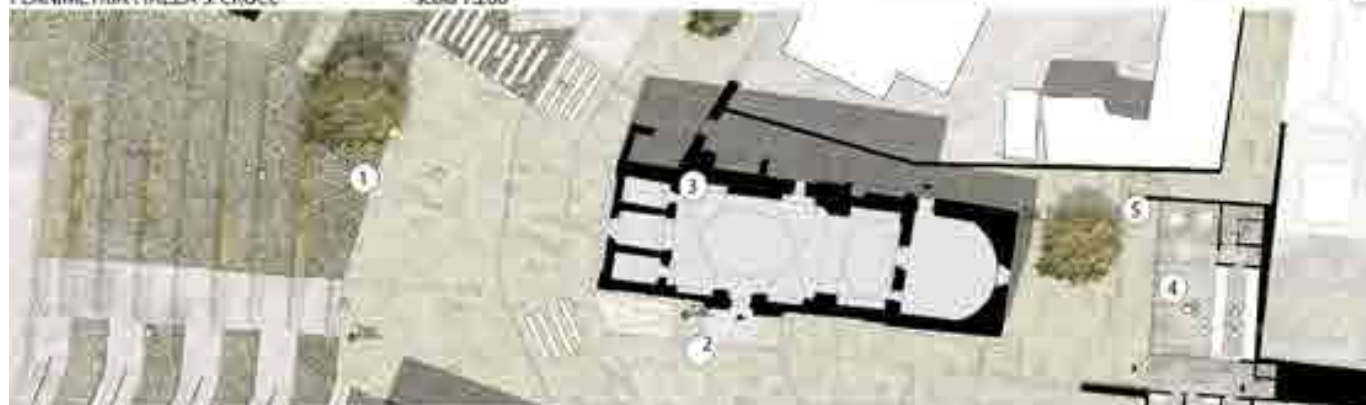
SEZIONE LONGITUDINALE scala 1:200







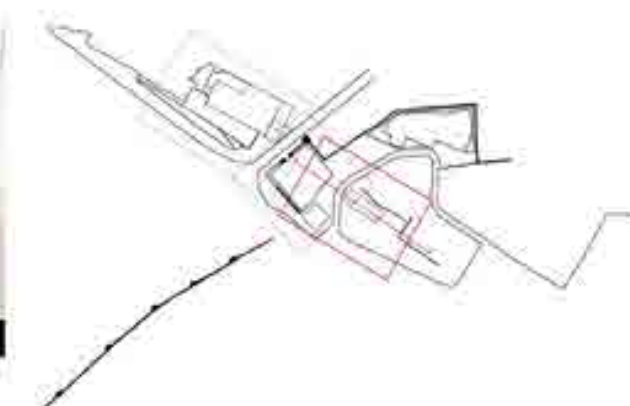
PLANIMETRIA PIAZZA S. CROCE scala 1:200



PLANIMETRIA S. CROCE/BLOCCO SERVIZI scala 1:200



SEZIONE S. CROCE/BLOCCO SERVIZI scala 1:200



LEGENDA PIAZZA S. CROCE

1. PIAZZA SANTA CROCE
2. BELVEDERE
3. PARCHEGGIO CON COPERTURA VERDE via Vicentini
4. PERCORSO POMERIALE SOTTOMURA
5. PARCO PUBBLICO S. CROCE
6. PERCORSO POMERIALE SOPRAMURA
7. INGRESSO div. n°188 Bv.1
8. INGRESSI div. n°188 Bv.2
9. BLOCCO COLLEGAMENTO VERTICALE div. n°188 Bv.3
10. INGRESSO CENTRO CULTURALE S. CROCE
11. INGRESSO LATERALE SPAZI S. CROCE
12. INGRESSO BLOCCO SERVIZI S. CROCE
13. SBARCO ASCENSORE pt.1
14. SBARCO ASCENSORE pt.2
15. FERMATA BUS ELETTRICO
16. COLLEGAMENTO SOTTOMURA VIALE CROCE ROSSA

LEGENDA PIAZZA S. CROCE

1. PIAZZA SANTA CROCE
 2. SAGRATO S. CROCE
 3. CENTRO CULTURALE S. CROCE
 4. SERVIZI IGENICI + SBARCO ASCENSORE pt.1
 5. SERVIZIO BAR
- ▲ PUNTO DI VISTA DEL RENDER

STATO DI FATTO



La realizzazione del Viadotto passa davanti alla chiesa di S. Croce, oscurandone la facciata principale e costituendo una barriera tra Arco S. Croce e via dei Martiri. Inoltre la sua presenza rende difficoltosa la mobilità pedonale favorendo quella automobilistica.

CONFIGURAZIONE PROGETTO



Il progetto parte dalla rimozione del viadotto per ripensare degli spazi pubblici da restituire al quartiere e alla città insieme con nuove aree verdi, favorendo così una mobilità pedonale diffusa. Il recupero dell'area è favorito anche dalla rifunzionalizzazione della chiesa.