



RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

SOMMARIO

PREMESSA	1
IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	1
GLI ANNI SUCCESSIVI AL 2009	3
LE SCELTE ARCHITETTONICHE	4
IL PROGETTO E LE RELAZIONI CON IL CONTESTO	5
CRITERI FUNZIONALI DELLA PROPOSTA DI PROGETTO	6
LA VIABILITA'	7
IL PONTE CICLO-PEDONALE	8
LO SPAZIO PUBBLICO	10
L'ACCESSIBILITA'	12
LA SOSTENIBILITA'	13
IL SISTEMA DEL VERDE	14
TECNOLOGIE PER L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE	14
MANUTENZIONE E GESTIONE	14
VINCOLI VIGENTI	15
PRIME INDICAZIONI PIANI DI SICUREZZA	16
ASPETTI ECONOMICO-FINANZIARI	17
INDIRIZZI PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO	17
CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE	17



Vista aerea dell'area di concorso - stato attuale



Vista aerea dell'area di concorso - stato di progetto

PREMESSA

Le affascinanti vicende storiche che si sono succedute nell'area della Porta Barete narrano la storia dell'intera città, dalla sua fondazione sino ai giorni nostri. La Porta Barete, sulla scorta della ricostruzione che ne fa il Lopez, rappresenta l'ingresso più importante alla città dell'Aquila, tanto che nel 1316, anno di completamento della cinta muraria, è il luogo di affissione della lapide dell'allora capitano regio della città *Teona di Cicco, di Cascia*, a ricordo del compimento dell'opera¹. Da allora il susseguirsi di strati sovrapposti di trasformazioni urbane e sociali ha comportato modifiche alla topografia dell'area sino a perdere quasi memoria dell'antica porta.

In questo contesto si inserisce il concorso *Porta Barete Rinasce*, quale ulteriore strato prodotto dall'attuale contemporaneità. Coerentemente con i sottostanti *layer*, che si dispiegheranno nel corso della relazione, il progetto proposto rispetta e racconta il contesto in cui si inserisce, nella sua più ampia accezione storica e paesaggistica, senza dimenticare le necessità del *cittadino*², *abitante* di una città che deve saper affrontare le sfide - sociali, politiche, economiche, ambientali - che un futuro neanche troppo lontano si accinge a mostrare.

Per analizzare la complessità del progetto è stato effettuato in primo luogo uno studio storico teso a comprendere il valore dell'area della Porta Barete e le ragioni che hanno portato a trasformare nel tempo la topografia del luogo.

Sono stati inoltre esaminati alcuni tra i principali interventi di riconfigurazione urbana nel panorama mondiale che hanno dimostrato di saper coniugare paesaggio e valori sociali, diventando efficaci strumenti di riqualificazione urbana e di rilancio dell'economia locale.

Infine numerosi saranno i riferimenti, nel corso della relazione, alle opere di sociologi, filosofi, economisti e artisti che hanno analizzato lo spazio pubblico nell'ambito dei propri studi.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

La Porta Barete come visto è, insieme alla Porta Bazzano, la principale via di ingresso per la città già nel 1300. Da qui partiva l'antico Corso, come riferisce il Lopez, *"nel vero antico significato della parola, quello percorso da cavalli e uomini ignudi per il palio, fino alla Piazza del Palazzo"*³.

Eppure, l'importanza dell'impianto *cardo-decumanico* della città dell'Aquila, con la *Via Romana* che identifica il decumano, asse est-ovest, è ancora più antica della costruzione delle mura: esso risale infatti alla fondazione della città per opera di Federico II, in cui la città di *Aquileia* rappresentava *"nodo fortificato di accesso della via degli Abruzzi e di controllo del passaggio verso l'Umbria e la Toscana a Nord"*⁴.

L'importanza della Porta di Barete è confermata dall'Antonini, che la distingue dalle altre porte del sistema difensivo della cinta muraria aquilana, proprio per l'intrinseco carattere di *collegamento* che questa assumeva *"verso le Marche, l'Umbria e Roma"* e per la peculiarità di avere un *"antemurale fortificato, che non solo era piano ma, all'interno, le si dilatava davanti un vasto piazzale"*⁵.

Coloro che dalla Porta Barete entravano nella città dell'Aquila lasciandosi alle spalle lo *spazio antemurale*, si dirigevano verso il centro cittadino superando il forte dislivello che dal fianco della Chiesa di S. Croce li collegava con le attuali quote di via Roma, guidandoli ad Est verso Via Fortebraccio. Testimonianza del brulicare di vita attorno a queste strade sono gli edifici che vi sorsero insieme alle attività commerciali.

1 Lopez Luigi, *L'Aquila - le memorie i monumenti il dialetto*, editore G. Tazzi, L'Aquila, 1988

2 Nella relazione con il termine cittadino ci si riferirà alla definizione che ne fa il filosofo Zygmunt Bauman quale *"persona incline a ricercare il proprio benessere attraverso il benessere della città"*, cfr. Bauman Z., *Modernità Liquida*, Editori Laterza, Bari 2019, p.28.

3 Lopez L., *op.cit.*, 1988, p.112

4 Spagnesi G., Properi P., *L'Aquila - Problemi di forma e storia della città*, Dedalo Libri, 1972, Bari, p.45

5 Antonini Orlando, *Architettura Religiosa Aquilana*, Edizioni del Gallo Cedrone, L'Aquila, 1993

Il devastante terremoto che nel 2009 ha colpito la città, ha suscitato nella comunità il desiderio di proteggere la propria identità storica e culturale, così gravemente colpita da questi eventi. *“Come nella vita individuale, così anche nelle comunità di cittadini i traumi provocano una drammatica pausa di riflessione, generano consapevolezza, innescano meccanismi di difesa, costringono a ripensare il passato e a immaginare un futuro migliore”*⁹.

La ricostruzione post-sisma della città dell’Aquila, al pari di altre emblematiche ricostruzioni - si pensi alle diverse strategie intraprese dalla città di Berlino e da quella di Varsavia - ha dovuto sostanzialmente rispondere a due domande fondamentali: chi siamo e dove andiamo.

Alla necessità di riparare, restaurare, riportare all’originaria bellezza il patrimonio storico edilizio pubblico e privato, si accompagna l’urgenza di dotare la città degli strumenti necessari per affrontare le sfide di questo nuovo millennio: società, economia, sostenibilità.

Successivamente al 2009 l’Amministrazione Comunale individua nel Piano di Ricostruzione dei Centri Storici dell’Aquila le modalità di riqualificazione degli stessi, introducendo alcune zone strategiche:

- Viale della Croce Rossa;
- Piazza d’Armi;
- Riqualificazione area Santa Croce;
- Polo universitario ex San Salvatore – Viale Giovanni XXIII;
- Riqualificazione area Banca D’Italia – Via XX Settembre.

All’interno degli obiettivi strategici ve ne sono alcuni di ampia portata, quali:

- Spazi pubblici;
- Progetto Mura;
- Parchi urbani;
- Sistema dell’accessibilità e della sosta.

L’ambizioso programma dell’Amministrazione deve promuovere progettazioni che perseguano una logica di coerenza globale, una visione unitaria di città a servizio del cittadino e in grado di ricostruire il perduto senso di comunità, di appartenenza alla sfera pubblica e di rispetto dei valori che essa rappresenta.

Una città capace di esprimere questi valori attraverso i propri spazi, è una città per definizione inclusiva, in cui il senso civico si sostituisce ai sistemi di controllo, in cui il confronto con l’altro avviene sulla strada, spazio pubblico per eccellenza, piuttosto che sui social network o su piattaforme web.

Le trasformazioni delle città sono inoltre responsabili delle evoluzioni di carattere economico, che determinano la sopravvivenza - o meno - dell’economia locale negli anni a venire. Il noto economista Moretti, docente di economia a Berkley e consulente dell’Amministrazione Obama, afferma che *“il luogo in cui viviamo ha enormi ricadute su ogni aspetto della nostra esistenza, dalla carriera allo status economico, dal tipo di persone che incontriamo ai valori con cui i nostri figli vengono in contatto”*.¹⁰

Gli individui, quando interagiscono, imparano gli uni dagli altri: tanto più gli spazi saranno in grado di stimolare confronto e inclusione, tanto più la cultura e l’economia locale si vedranno potenziate ed alimentate.

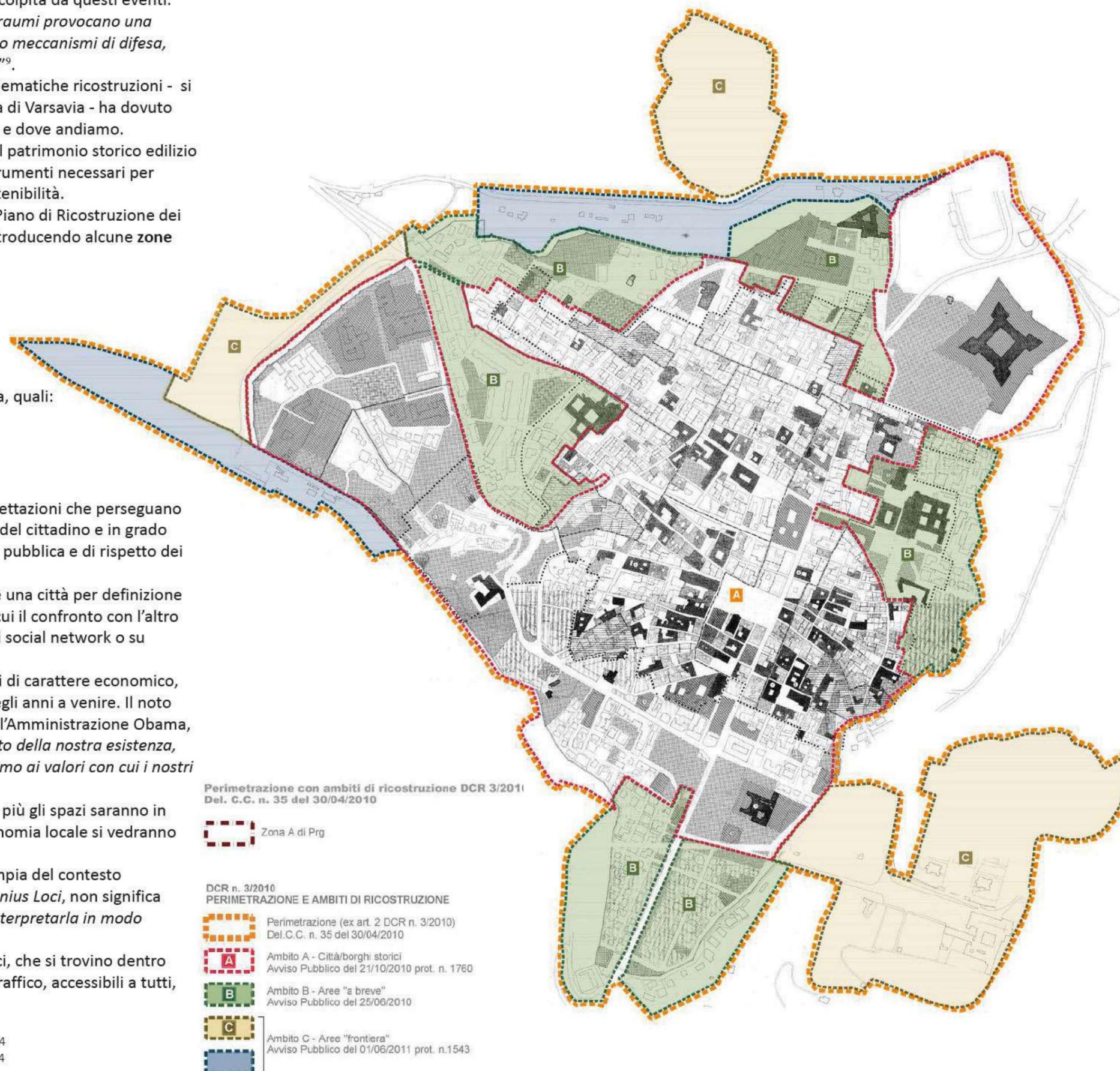
La mera ricostruzione di cose ed edifici senza la comprensione più ampia del contesto economico e sociale non ha alcun senso. Il rispetto dei luoghi, del *Genius Loci*, non significa *“ricopiare i modelli antichi, ma metter in luce l’identità del Luogo e interpretarla in modo nuovo”*.¹¹

Per consentire il ritorno del cittadino nelle strade e nei luoghi pubblici, che si trovino dentro o fuori le mura, è necessario che questi siano resi sicuri, liberati dal traffico, accessibili a tutti, stimolanti e interconnessi all’interno della trama urbana.

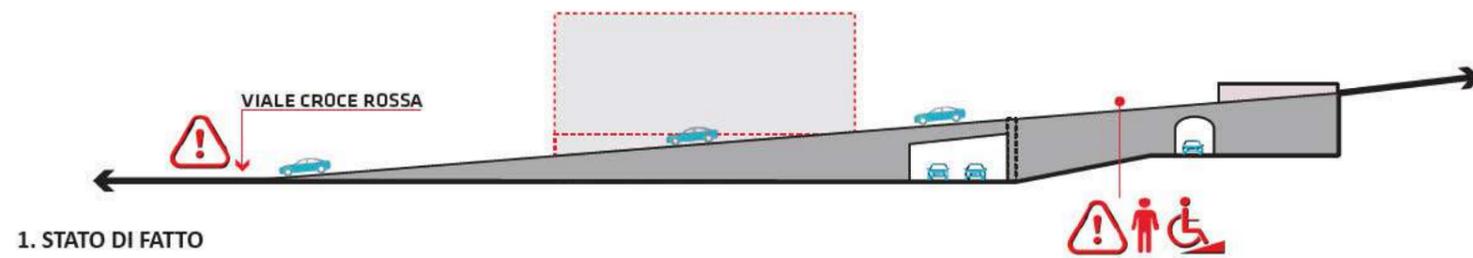
9 Settis Salvatore, *Architettura e Democrazia*, Giulio Einaudi Editore s.p.a., Torino, 2017, p.14

10 Moretti Enrico, *La nuova Geografia del Lavoro*, Mondadori Libri s.p.a., Milano, 2017, p.24

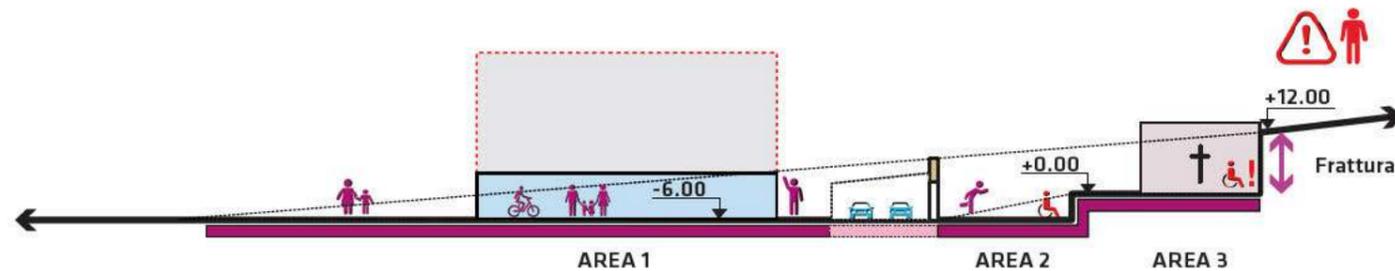
11 Norberg-Schulz, Christian, *Genius Loci*, Mondadori Electa, Milano, 1997



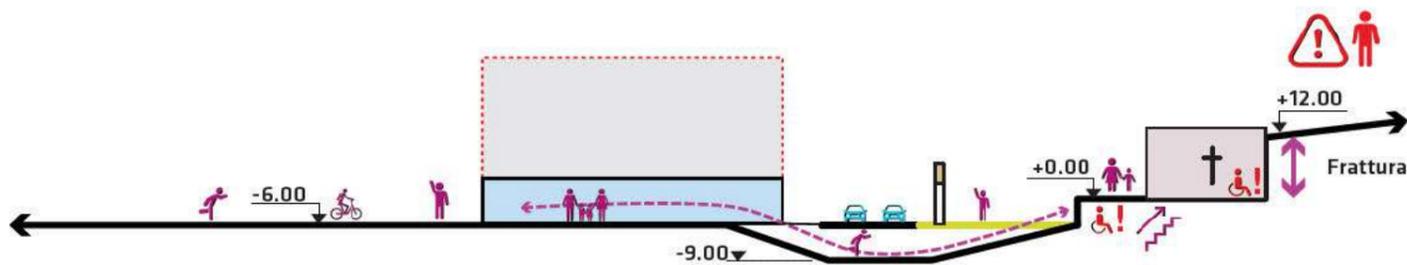
SCHEMI DELL'ITER PROGETTUALE



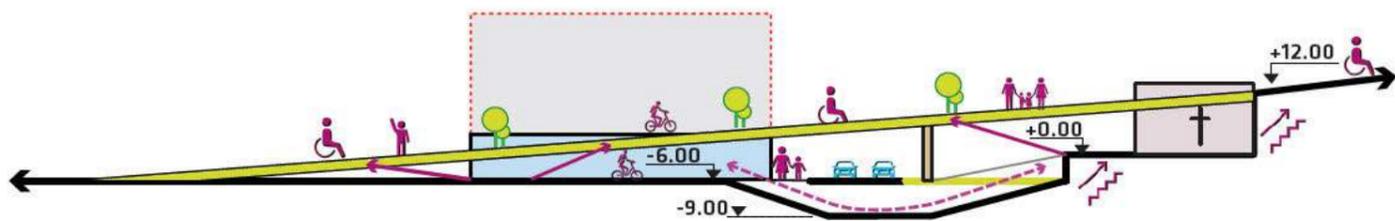
1. STATO DI FATTO



2. ELIMINAZIONE DEL TERRAPIENO - GENERAZIONE DELLE AREE PUBBLICHE



3. COLLEGAMENTO AREA EXTRAMOENIA CON AREA INTRAMOENIA



4. PONTE CICLO-PEDONALE - ACCESSIBILITA' TOTALE

DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA: LE SCELTE ARCHITETTONICHE

L'analisi storica effettuata, sinteticamente riportata nelle pagine precedenti, suggerisce le seguenti riflessioni:

- un intervento che possa restituire la *memoria* dell'antica Porta Barete non può esaurirsi nell'opera di restauro della cinta muraria né nella mera valorizzazione dell'area archeologica, ma dovrà rielaborare e rinnovare i percorsi - antichi e attuali - che attraversano questi luoghi. I percorsi e gli spazi pubblici dovranno garantire libertà di movimento per tutta la comunità, dovranno essere coerenti con i bisogni dell'attuale società e, ove possibile, dovranno anticipare quelli delle future generazioni;
- il terrapieno realizzato nell'800 per collegare gli impervi dislivelli dell'area, pur risolvendo le moderne esigenze di mobilità ne ha di fatto eliminato la bellezza paesaggistica, ocludendo la vista della facciata laterale della Chiesa di Santa Croce e del caratteristico portale barocco, e interrando lo spazio antemurale che per quattro secoli aveva dato lustro all'accesso orientale alla città.

La rinascita di Porta Barete deve necessariamente essere intesa come rinascita di un accesso e di un percorso coerente con il proprio contesto in termini paesaggistici, sociali e culturali.

La rimozione del terrapieno che restituisce alla vista le emergenze storiche presenti nell'area di concorso, provoca inevitabilmente una **frattura** nell'impianto urbano contemporaneo, riportandolo alle quote e ai dislivelli dell'epoca pre-settecentesca, **incompatibili con le attuali esigenze di accessibilità**, oltre che in contrasto con la dichiarata volontà nel DPP "di creare continuità funzionale tra centro storico e periferia".

Si impone una riflessione sulla mobilità attuale, per scongiurare il rischio di isolare il centro storico dalla città *extramoenia* creando una frattura inaccessibile a causa del forte dislivello, generando di conseguenza spazi "vuoti" invece che spazi "pubblici"¹².

Dalla rimozione del terrapieno si generano tre aree con caratteristiche molto diverse:

1. lo spazio *antemoenia*, parallelo alla Via Corrado IV, dal carattere prettamente commerciale e dal ritmo sostenuto, tipico delle periferie cittadine, situato alla quota -6.00 m;
2. lo spazio *intramoenia* contiguo all'area di scavo archeologico, luogo di contemplazione e dal ritmo lento, situato alla quota -6.00 m;
3. lo spazio antistante la facciata laterale di S. Croce, luogo privilegiato di osservazione della Chiesa, situato alla quota +0.00 m, isolato rispetto alla sovrastante Via Roma, che si interrompe alla quota +12.00m.

Il collegamento tra le prime due zone, a seguito dell'esame di diversi scenari descritti nel capitolo dedicato alla viabilità carrabile, è un passaggio che attraversa la Via Vicentini passandole al di sotto. Si tratta di una transizione dello spazio pubblico che attraversando prima la Via Vicentini, poi il perimetro delle mura urbane, segna il trapasso - fisico, di significato e di ritmo - dalla città moderna a quella storica.

I marcati dislivelli che separano l'area 2 (zona di scavo) dall'area 3 (sagrato di S.Croce), e quest'ultima con il tratto iniziale di Via Roma, situato alla quota +12.00m, costituiscono di fatto una barriera architettonica invalicabile.

Coerentemente con quanto individuato nella Fase 1, elemento indispensabile per la coerenza degli obiettivi e per la riqualificazione dell'area Porta Barete all'interno del tessuto cittadino, è un collegamento facilmente accessibile dei suoi luoghi pubblici e di questi con la città preesistente, il ponte ciclo-pedonale, che attraversando l'area ne ricollega i dislivelli.

Il ponte costituisce non solo il collegamento dei luoghi e dei percorsi presenti nell'area di concorso, ma è coerente con il contesto più ampio, poiché genera percorsi che si ricollegano con il parco di Piazza D'Armi ad ovest attraverso un sottopasso, con il quartiere di S.Croce e parco di Viale della Croce Rossa a nord, e con le quote di Via Roma ad est.

Si eliminano i punti meccanici di risalita presenti nella Fase 1 poiché superflui giacché l'accessibilità, che si tratterà più nel dettaglio nello specifico capitolo, è garantita in ogni quota del progetto.

¹² Il filosofo Bauman individua negli spazi vuoti quei luoghi destinati all'utilizzo collettivo ma "vuoti di significato", "luoghi che nessuno desidera, [...] che devono la loro spettrale presenza alla mancata sovrapposizione tra l'eleganza della struttura e il caos del mondo". Cfr. Bauman, Z., *op.cit.*, 2019, p.115



IL PROGETTO E LE RELAZIONI CON IL CONTESTO

Dal piano di Ricostruzione dei Centri Storici di L'Aquila e Frazioni si adotta la visione strategica dei seguenti punti:

- Spazi pubblici;
- Progetto Mura;
- Parchi urbani;
- Sistema dell'accessibilità e della sosta.

GLI SPAZI PUBBLICI – all'interno delle mura urbane sono numerose le piazze e i percorsi che nel corso dei secoli hanno alimentato la vita cittadina, una rete di connessioni attorno alle quali sono stati costruiti palazzi, in cui si è insediata la vita degli abitanti, in cui commercio e cultura hanno prosperato. Nelle periferie invece, al pari di molte altre realtà, ciò non è accaduto per la carenza di luoghi pubblici, per la mancanza di una trama urbana, per la carenza di accessibilità, per la predominanza del traffico veicolare su quello più lento - e fragile - di pedoni e ciclisti.

Coerentemente con gli indirizzi espressi in "Città Pubblica" (tav. 7b alla relazione Stralcio Progetti Strategici allegata al Piano di Ricostruzione), il progetto promuove la riqualificazione degli spazi pubblici nuovi ed antichi collegandosi ed integrandosi con la trama preesistente.

PROGETTO MURA - il concorso bandito "Porta Barete Rinasce" è inserito all'interno di questo obiettivo strategico, finalizzato a "Riqualificare interi ambiti urbani a ridosso delle mura che risultano oggi particolarmente carenti sotto il profilo della fruibilità e della valorizzazione, come il nodo urbano di Porta Barete e l'area del Forte Spagnolo". Le mura storiche cittadine, lontano dall'essere "solo" un bene patrimoniale, hanno assunto nei secoli passati la caratteristica condizione di *porosità* che ha consentito alla città di prosperare, di assorbire le influenze e culture provenienti dall'esterno. Le mura hanno costituito quello che il sociologo Richard Sennet ha definito *border*, in contrapposizione al *boundary*, elemento impermeabile ad ogni influenza esterna, produttore di alienazione, isolamento e individualismo¹³.

Questa porosità è stata resa possibile dal **simbiotico legame che le porte hanno instaurato con i propri percorsi**, luoghi di attraversamento, di comunicazione tra ciò che è fuori e ciò che è dentro, luoghi per definizione di inclusione, di eterna resilienza.

"Davanti agli sviluppi del nostro tempo, non possiamo certo sognare di ricreare miracolosamente i linguaggi e le pratiche della polis greca; ma nemmeno possiamo ignorare che l'antica grammatica dei confini, che fino a pochi decenni fa separò la città dalla campagna, si è tradotta da ultimo in una nuova topografia di dislivelli sociali, di ingiustizie e di ferite nel tessuto urbano.

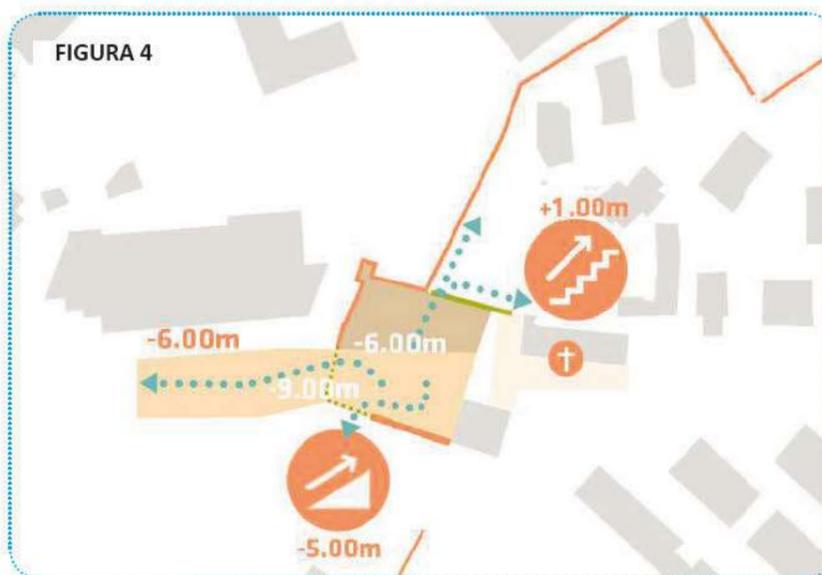
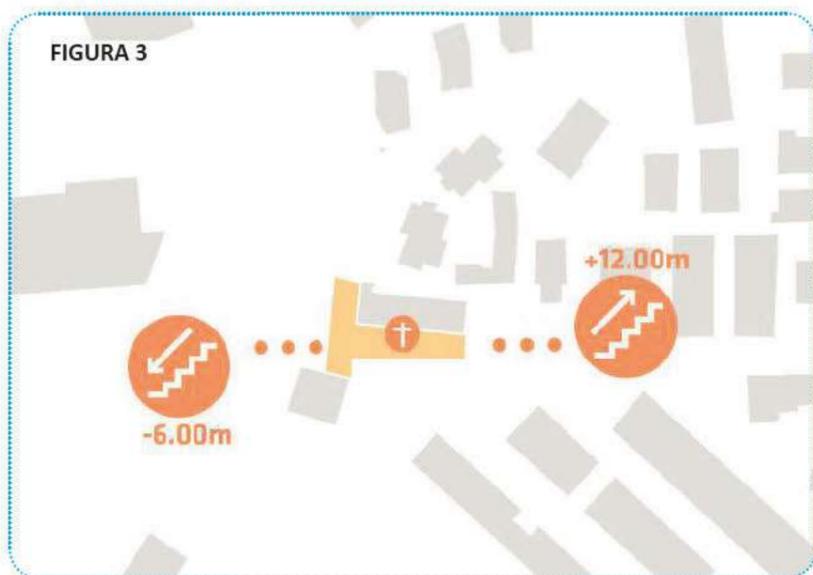
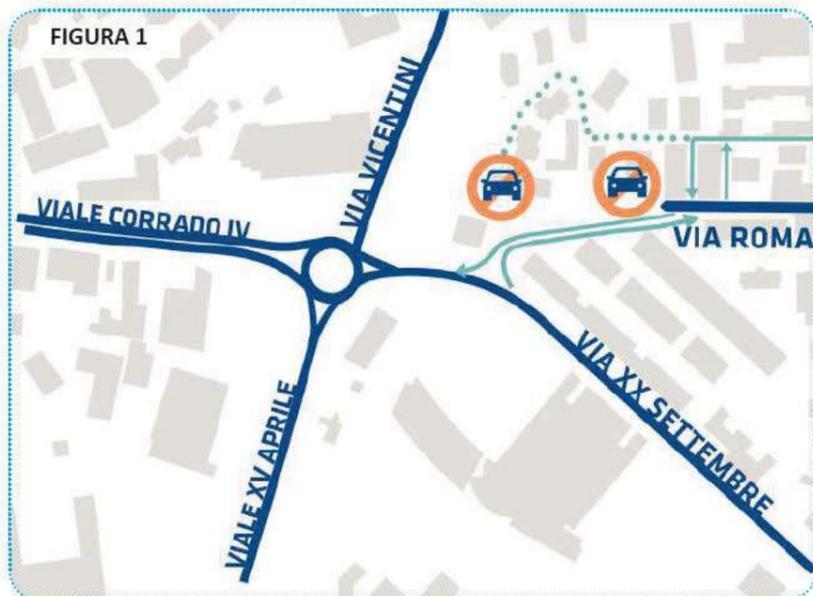
*Ma ogni tentativo di salvaguardare [...] un centro storico comporta necessariamente un'opera preliminare di perimetrazione, dunque la creazione non solo di confini ma di gerarchie. Abbiamo dimenticato, sembra, che un confine non è necessariamente una barriera o una ferita, ma può essere una sutura, un termine di trapasso, una cerniera."*¹⁴

Il progetto proposto intende superare i dislivelli - fisici, sociali - dell'area attraverso una strategica sovrapposizione di percorsi e spazi che stimolino i flussi in ingresso e in uscita dalle mura, attraverso la rinnovata area di Porta Barete.

SISTEMA DEL VERDE - PARCHI URBANI - le aree verdi e il sistema di orti urbani diffusi nel progetto non esauriscono gli spazi destinati "a verde attrezzato", per usare un termine familiare agli strumenti urbanistici. La trama dei percorsi si completa con il collegamento ad Ovest con la porta verde alla città "il Parco di Piazza D'Armi", e con il *Parco lineare di Viale della Croce Rossa* ad Est, a sua volta collegato all'esistente e recentemente riqualificato *Parco del Castello*. Si completa così il visionario progetto della *green belt* cittadina.

¹³ Sennet Richard, *Building and Dwelling*, Allen Lane, Milton Keynes (UK), 2018, T.d.A.

¹⁴ Settis Salvatore, *Architettura e Democrazia*, Giulio Einaudi Editore s.p.a., Torino, 2017, p.114



SISTEMA DELL'ACCESSIBILITA' E DELLA SOSTA - il Piano di Ricostruzione propone come obiettivo strategico la pedonalizzazione del centro storico e il recupero di "spazi pregiati a favore della mobilità pedonale e garantendo la continuità e la piena agibilità dei percorsi". I recenti incentivi statali e locali destinati alla mobilità sostenibile hanno visto crescere gli utenti che sostituiscono l'utilizzo dell'automobile personale con altri mezzi di locomozione, tra questi bici e monopattini elettrici.

Si tratta di mezzi ideali per i piccoli spostamenti, gratificanti da un punto di vista della qualità di vita e dei rapporti sociali, oltre che fonte di benessere per la salute. Rendere fruibili i luoghi pubblici - piazze, parchi e percorsi - a questo tipo di mobilità, compatibile con quella pedonale, è una sfida che moltissime città hanno già affrontato con progetti coraggiosi e lungimiranti che hanno dimostrato, se ancora ve ne fosse necessità, che al benessere dei cittadini si affianca il benessere dell'intera comunità, in termini sociali ed economici.

Il progetto abbraccia questa strategia di accessibilità attraverso la creazione di un percorso ciclopeditonale che collega il centro storico con la periferia *extramoenia*.

CRITERI FUNZIONALI DELLA PROPOSTA DI PROGETTO

Si esamineranno in via generale i criteri funzionali del progetto proposto, rimandando ai capitoli successivi la descrizione puntuale dei vari elementi che lo compongono.

Coerentemente con le analisi svolte e con gli obiettivi del DPP, si ritiene prioritario liberare l'area di concorso dalla presenza delle autovetture, in modo da consentire al cittadino di usufruire liberamente degli spazi pubblici e dei percorsi.

All'eliminazione dell'ultimo tratto di Via Roma, il cui traffico è convogliato sulla Via Marsi resa a doppio senso con adeguamento delle carreggiate, segue la coerente eliminazione del tratto finale della Via S. Croce, che attraversando lo spazio antistante l'omonima Chiesa conduceva alla Via XX Settembre attraverso un arco. (figura 1)

L'aver depurato tutta l'area antistante la Chiesa dal passaggio delle autovetture, consente la creazione di percorsi di collegamento con il quartiere residenziale posto a Nord e con il futuro parco di Viale della Croce Rossa (figura 2).

Al fianco della Via Marsi si trovano una serie di terrazzamenti adibiti ad orti urbani che ricollegano gradatamente il tratto viario esistente con il ritrovato piano di campagna della Chiesa, posto alla quota +0.00m. Questo ampio piazzale che circonda la Chiesa ai lati sud ed est, conferendo dignità spaziale alle austere facciate, è collegato tramite scalinate alla parte iniziale di Via Roma, situata alla quota +12.00m, e all'area archeologica situata alla quota -6.00 m (figura 3).

Si recupera l'immagine dell'area antemurale di Porta Barette attraverso elementi architettonici di facile lettura, in grado di mantenere un certo grado di permeabilità con il contesto. Un nuovo tratto di mura, fisicamente separato dalle mura storiche, segna il confine Nord dell'area, celando i collegamenti che ricongiungono l'area di scavo archeologico con la zona residenziale di S. Croce.

Sul confine Sud-Ovest il tratto scomparso delle mura è evidenziato in negativo: è questo il punto in cui l'area posta a Sud della zona di scavo si piega per attraversare la Via Vicentini, ricongiungendosi con lo spazio pubblico extramoenia antistante il fabbricato commerciale "Via Vicentini". (figura 4)

Da questo punto, proseguendo il percorso pedonale in direzione Est, il pedone può proseguire verso il Parco di Piazza d'Armi. Si mantengono gli accessi all'edificio residenziale Via Roma n°215, di prossima riedificazione.

Si sovrappone a questi percorsi, caratterizzati dalla massiccia presenza di barriere architettoniche a causa dei forti dislivelli, un collegamento ciclopeditonale che, ricollegando le due quote estreme dell'area, quella ad Est posta a -8.00m e quella ad Ovest posta a +12.00m, è in grado di rendere accessibili a tutti le diverse quote degli spazi pubblici descritti, consentendo inoltre una vista privilegiata dello skyline della città e dell'area di concorso (figura 5).



LA VIABILITA'

L'eliminazione del prolungamento ottocentesco di Via Roma, come detto, non comporta grandi stravolgimenti nella riorganizzazione del traffico veicolare, che può facilmente essere incanalato nella Via Marsi resa a doppio senso e opportunamente dimensionata. Per migliorare la fruizione dello spazio antistante la Chiesa di S. Croce e per configurarne lo spazio esterno privo di barriere e di potenziali pericoli, si interrompe la Via S. Croce in corrispondenza degli ultimi fabbricati residenziali. Il traffico veicolare è ricondotto alla Via XX Settembre attraverso le strade situate perpendicolarmente tra la Via S. Croce e la Via Roma (figura 6).

Nella valutazione della viabilità della Via Vicentini, che separa l'area antemurale *intramoenia* dall'area antistante il fabbricato commerciale *extramoenia*, sono stati esaminati diversi scenari possibili, valutati sia in termini di fattibilità tecnico-economica che di valenza sociale.

ALTERNATIVA 1 - Interramento della Via Vicentini in corrispondenza dell'area di Scavo.

Si considera come quota di partenza per l'interramento della Via Vicentini quella pari a -6,00m, pressoché coincidente con la quota dell'area archeologica. Per garantire una pendenza della rampa di accesso e uscita accettabile, quindi non superiore al 16%, e considerando di dover scendere almeno 4m, la rampa dovrebbe essere lunga 25m. Questo inevitabilmente collocherebbe la risalita della Via Vicentini oltre la rotonda con Viale Corrado IV, lungo il Viale XXV Aprile, alterando enormemente la viabilità esistente, e aumentando esponenzialmente sia i costi di costruzione che quelli di gestione futura (figura 7).

Tale alternativa non è ritenuta idonea per l'area in esame.



FIGURA 9 - Tabelle estratte dal Quadro Conoscitivo allegato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune dell'Aquila

ALTERNATIVA 2 - Eliminazione dell'ultimo tratto della Via Vicentini.

- L'interruzione di questo tratto comporterebbe la deviazione del traffico proveniente dalla Via XX Settembre e dalla Via XXV Aprile lungo la Strada Statale 17 e poi, con una curva a gomito, lungo Viale della Croce Rossa, resa a doppio senso anche nel suo tratto finale.

Questo scenario si presenta certamente come la soluzione più economica, ma presenta svariati punti critici quali (figura 8):

- rallentamenti della viabilità lungo la Strada Statale 17 a causa del repentino cambio di curvatura in corrispondenza del Viale della Croce Rossa;
- restringimento della carreggiata a doppio senso lungo Viale della Croce Rossa, con ulteriore intensificazione del traffico già fortemente congestionato.

Si desumono alcuni importanti dati dal Quadro Conoscitivo allegato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune dell'Aquila (figura 9 e 10):

- il traffico lungo Viale della Croce Rossa si attesta su un andamento pressoché costante di circa 800 veicoli/h, dalle ore 7:00 alle ore 20:00, con velocità piuttosto sostenute;
- lo studio effettuato nell'intersezione (rotonda) della viabilità dell'area, che evidenzia come proprio lungo la Via Vicentini si localizzi il traffico più intenso.
- La presenza di pedoni e ciclisti è pressoché pari a zero nell'intera giornata

L'eliminazione della Via Vicentini non gioverebbe all'assetto globale dell'area, poiché tenderebbe a spostare ed amplificare il problema della viabilità pochi metri più ad Ovest, intensificando traffico e ingorghi, e riducendo ulteriormente le possibilità di attraversamento per pedoni e ciclisti.

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Viale Corrado IV	Viale XXV Aprile	Destra
A - C	Viale Corrado IV	Via XX Settembre	Diritto
A - B	Viale Corrado IV	Via Vicentini	Sinistra
A - A	Viale Corrado IV	Viale Corrado IV	Inversione
C - B	Via XX Settembre	Via Vicentini	Destra
C - A	Via XX Settembre	Viale Corrado IV	Diritto
C - D	Via XX Settembre	Viale XXV Aprile	Sinistra
C - C	Via XX Settembre	Via XX Settembre	Inversione
D - C	Viale XXV Aprile	Via XX Settembre	Destra
D - B	Viale XXV Aprile	Via Vicentini	Diritto
D - A	Viale XXV Aprile	Viale Corrado IV	Sinistra
D - D	Viale XXV Aprile	Viale XXV Aprile	Inversione





MANOVRA	8.00					9.00		
	Auto	Vic. Com. leggeri	Veicoli pesanti scelti	Bus	Mezzi pesanti continui	TOTALE AUTOVECOLI	Vatopedi	Ordonatori e metobici
A-D	336	21	6	5	2	370	0	0
A-C	584	68	16	3	3	671	0	0
A-B	710	42	22	23	2	799	0	3
A-A	0	2	1	2	1	6	0	0
C-B	163	14	1	3	0	178	0	0
C-A	336	28	7	7	1	374	0	0
C-D	140	3	5	2	0	150	0	1
C-C	25	0	2	3	0	27	0	0
D-C	178	12	0	1	0	191	0	0
D-B	71	12	4	3	1	86	0	0
D-A	185	10	3	5	0	203	0	0
D-D	0	0	0	3	0	0	0	0
TOTALE	2728	212	67	40	10	3057	0	4

MANOVRA	8.15					9.15		
	Auto	Vic. Com. leggeri	Veicoli pesanti scelti	Bus	Mezzi pesanti continui	TOTALE AUTOVECOLI	Vatopedi	Ordonatori e metobici
A-D	378	19	4	5	1	406	0	0
A-C	505	37	12	3	1	605	0	0
A-B	758	44	26	26	1	855	0	0
A-A	9	0	0	2	1	12	0	0
C-B	153	11	2	3	0	166	0	0
C-A	302	28	8	4	0	342	0	0
C-D	125	9	6	2	0	142	0	1
C-C	32	0	3	3	0	35	0	0
D-C	182	12	0	1	0	195	0	0
D-B	42	15	5	3	1	63	0	0
D-A	181	11	4	7	0	203	0	0
D-D	0	0	0	3	0	0	0	0
TOTALE	2745	206	70	45	5	3074	0	1

MANOVRA	8.30					9.30		
	Auto	Vic. Com. leggeri	Veicoli pesanti scelti	Bus	Mezzi pesanti continui	TOTALE AUTOVECOLI	Vatopedi	Ordonatori e metobici
A-D	392	21	3	4	1	421	0	0
A-C	601	42	10	1	0	654	0	0
A-B	785	37	28	26	1	877	0	0
A-A	9	0	0	1	0	10	0	0
C-B	144	7	1	1	0	153	0	0
C-A	277	29	7	5	0	318	0	0
C-D	115	9	5	1	0	130	0	1
C-C	38	0	3	3	0	44	0	0
D-C	173	14	2	1	0	190	0	0
D-B	49	11	8	1	1	70	0	0
D-A	187	13	5	5	0	210	0	0
D-D	0	0	0	3	0	0	0	0
TOTALE	2770	183	72	46	3	3074	0	1

FIGURA 10 - Tabelle estratte dal Quadro Conoscitivo allegato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune dell'Aquila

Le modifiche dell'area non devono ridursi alla valutazione dell'impatto locale, ma devono essere valutate nella loro interazione globale con la viabilità preesistente, prevedendone i possibili effetti ed evitando di aggravare il traffico in zone già congestionate, senza peraltro risolvere i passaggi pedonali e senza tener conto di altri tipi di mobilità sostenibili.

Oltre agli aspetti tecnici descritti, si aggiungono motivazioni di carattere sociale, legati alla vivibilità dell'area da parte dei cittadini, e che saranno oggetto del capitolo sull'accessibilità. Anche lo scenario 2 non è ritenuto idoneo a fornire una soluzione adeguata allo scopo, poiché a fronte di una convenienza economica nel breve periodo si avrebbe nel lungo termine un peggioramento dell'area che condurrebbe a maggiori costi di gestione, oltre che all'abbandono degli spazi pubblici da parte del cittadino.

L'analisi dei precedenti scenari induce nel trovare soluzioni che separino i flussi veicolari, caratterizzati da una percorrenza veloce, da quelli del cittadino, caratterizzato da una percorrenza lenta, utilizzando piani diversi.

ALTERNATIVA 3 - attraversamento ipogeo

Lasciando inalterata la viabilità esistente nel tratto di Via Vicentini, si crea un attraversamento al di sotto della stessa, per connettere lo spazio pubblico *extramoenia* antistante l'edificio commerciale con l'area *intramoenia* contigua alla zona di scavi archeologici. Questo collegamento, insieme alla passerella ciclopedonale, completa le connessioni dell'area di concorso esaltandone i riferimenti simbolici.

IL PONTE CICLO-PEDONALE

Numerose città nel mondo stanno intraprendendo importanti trasformazioni urbane per rispondere ad esigenze di recupero di aree degradate, di miglioramento degli standard abitativi e dalla qualità di vita della comunità attraverso la configurazione di stimolanti luoghi pubblici.

Interventi pionieri in questo senso, emblematici per la loro capacità *rivoluzionaria* di restituire la strada al cittadino, sono la *High Line* nel cuore di Manhattan del celebre studio Diller Scofidio + Renfro, la citywalk *Seoullo* a Seoul del gruppo MVRDV, i *Jardins de la Rambla de Sants* a Barcellona dello studio catalano Sergi Godia + Ana Molino.

Questi interventi hanno delle caratteristiche comuni:

- il *ponte* è elemento di giunzione fisica e simbolica, unisce luoghi diversi della città e favorisce l'incontro tra gli abitanti;
- nella loro realizzazione hanno sfidato e vinto logiche speculative immobiliari, mettendo al primo posto il cittadino e il recupero del senso di comunità;
- si sono rivelati nel tempo potenti elementi dinamizzatori, capaci di rigenerare intere aree degradate rendendole maggiormente appetibili per gli abitanti e per le attività commerciali, con conseguente miglioramento dell'economia globale.

Ciascuno di questi progetti è il racconto consapevole di una società in continua trasformazione, di una *modernità liquida*, che cerca nei meandri dei propri spazi di ricostruire la consapevolezza dell'essere cittadino, di *"ricongiungere i due orli dell'abisso spalancatosi tra la realtà dell'individuo de iure e le prospettive dell'individuo de facto. E gli individui che hanno reimparato le dimenticate capacità del cittadino e si sono riappropriati dei perduti strumenti propri del cittadino sono i soli architetti in grado di costruire questo particolarissimo ponte."*¹⁵



HIGH LINE - NEW YORK



CITYWALK "SEOULLO" - SEOUL



JARDINS DE LA RAMBLA DE SANTS- BARCELONA

15 Bauman Z., op.cit. 2019, p.35

Se il cittadino è in continuo movimento, perché così lo vuole la società contemporanea, allora lo spazio pubblico si dilata e diventa percorso, esperienza, movimento. Si rifiuta l'idea del pedone segregato sul marciapiede, si rifiuta l'idea stessa del pedone, entità invisibile e misera, e si reclama la dignità dell'*abitare*.

Nell'area di concorso la passerella ciclopedonale rappresenta un ponte fisico e simbolico: è anello di giunzione tra la città vecchia e la città nuova, ma è anche luogo di incontro, di passeggio, di contemplazione e di riposo.

Grazie alla propria struttura prefabbricata, rivestita con pannelli in alluminio, il ponte costituisce anche un'infrastruttura di comunicazione digitale: nel suo intradosso ospita infatti le reti per la fibra ottica che altrove in città sono posate nel sottosuolo, e grazie a tecnologici elementi di arredo il ponte diventa Hotspot Wi-fi per chi lo attraversa.

La struttura e l'estetica del ponte sono state approfondite successivamente alla Fase 1, per epurare gli elementi che presentavano un eccessivo protagonismo e ricondurre il ponte alla sua essenza di pura connessione, esaltandone la direzionalità, memoria storica dell'antico decumano. I punti di appoggio sono stati concentrati in 4 zone, per ridurre l'impatto paesaggistico. La forma degli appoggi ripercorre le linee di forza dei tronchi e dei rami, metafora già presente nell'architettura storica, e rielaborata in epoche più moderne nelle emblematiche opere di Gaudì o, ancora più recentemente, nei lavori di Miralles e Benedetta Tagliabue.

Lo spazio di calpestio, della larghezza massima di 6m, è suddiviso in 3 fasce di pari larghezza. Queste fasce occasionalmente si piegano configurando scale e rampe in corrispondenza degli accessi ai luoghi pubblici sottostanti, oppure si rompono per formare punti di belvedere verso le emergenze storiche e il paesaggio circostante.

La superficie della passerella alterna zone pavimentate a zone verdi, offre sedute al cittadino affinché la percorrenza possa trasformarsi in permanenza.



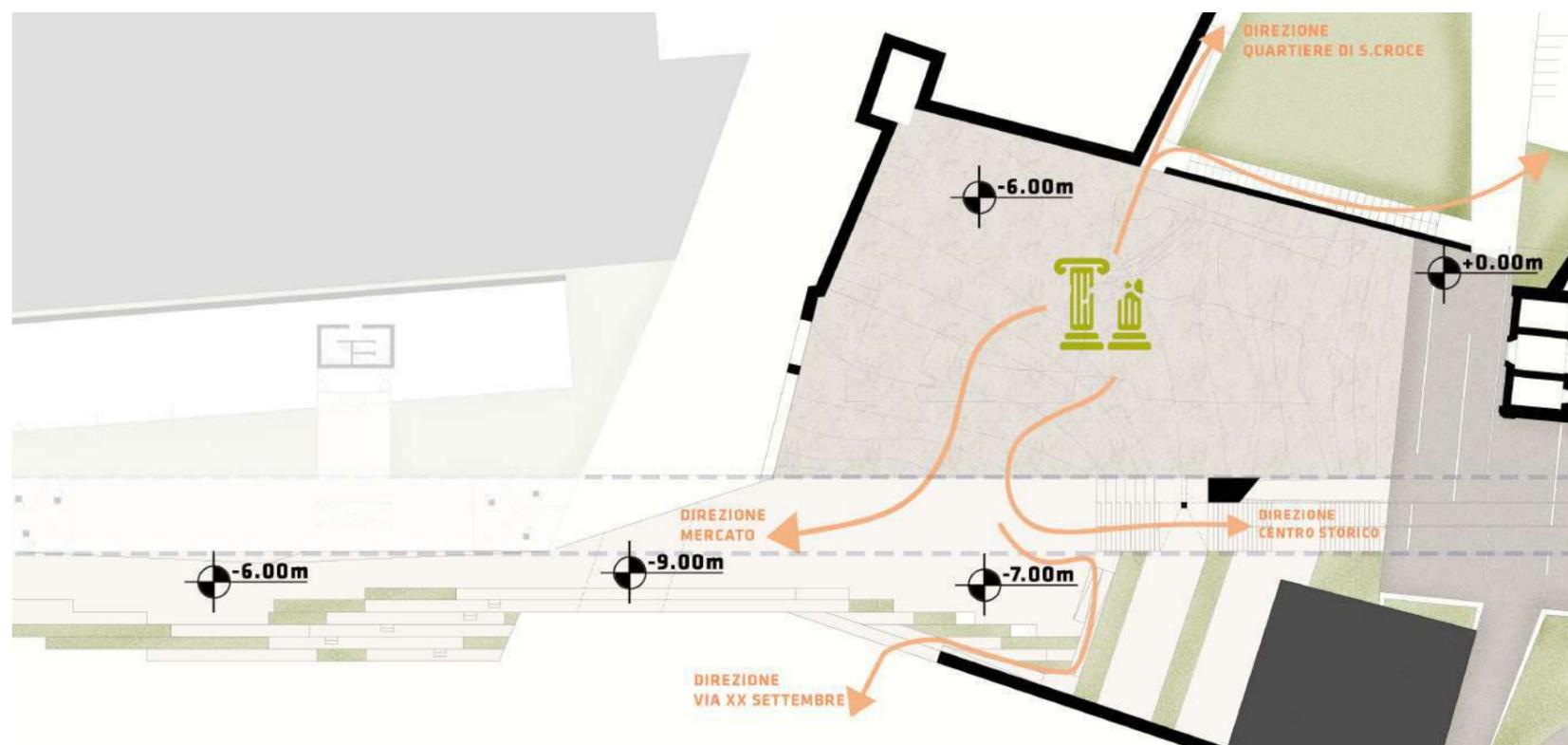
STRALCI DI PLANIMETRIA DEL PONTE CICLO-PEDONALE



1. AREA PUBBLICA EXTRAMOENIA



2. AREA PUBBLICA INTRAMOENIA - ZONA ARCHEOLOGICA E COMPLETAMENTO SCAVI



LO SPAZIO PUBBLICO

L'eliminazione del terrapieno, come visto nelle pagine precedenti, individua tre aree, ciascuna dotata di propria autonomia rispetto alle altre:

1) *Area Pubblica extramoenia*: situata alla quota di progetto -6.00m, si trova di fronte al fabbricato commerciale denominato "Via Vicentini", alla quota dei locali attualmente interrati.

E' importante notare come alla rimozione del terrapieno consegua non solo la visibilità delle emergenze storiche dell'area, ma anche quella del volume appena descritto. Ciò è particolarmente interessante se si considerano alcuni aspetti catastali riportati nel DPP: la particella 377, che individua il piano attualmente interrato e la sua terrazza sovrastante, sono in fase di immissione in possesso al patrimonio comunale. Coerentemente con quanto previsto nel DPP, tale volume può essere considerato nelle ipotesi progettuali.

Si suggerisce quindi l'utilizzo di questo spazio come **mercato coperto cittadino**. In questo modo si verrebbe incontro alle esigenze dei commercianti che non hanno ancora una sede coperta per le loro attività, senza necessità di costruire nuove strutture *ad hoc* ed utilizzando un bene già in possesso dell'Amministrazione.

Lo spazio pubblico antistante il nuovo mercato coperto cittadino avrebbe l'ulteriore vantaggio di essere parzialmente coperto dal ponte ciclo-pedonale, pertanto totalmente fruibile sia d'estate che d'inverno. L'attività del mercato non entrerebbe in conflitto con le attività preesistenti ma anzi risulterebbe ad esse complementari e si situerebbe lungo l'antico asse decumano della città, erede contemporaneo dell'antico mercato di Piazza Duomo.

Come si descriverà più avanti quest'area esterna è collegata alla successiva area "2" attraverso un percorso che attraversa la Via Vicentini passandovi al di sotto;

2) *Area Pubblica intramoenia - Zona archeologica e zona completamento scavi*: quest'area occupa l'antica zona antemurale di Porta Barete, l'unica, insieme alla Porta Bazzano, che disponesse di doppia porta. L'analisi storica redatta al principio della relazione ha ricostruito i passaggi che hanno condotto all'attuale conformazione di questo tratto di mura.

Il progetto propone, attraverso la collocazione di pochi elementi spaziali, la riconfigurazione dell'ambito antemurale, per suggerirne all'osservatore lo storico tracciato.

Per rendere il più possibile fruibile l'area in modo da integrarla nuovamente al tessuto urbano, coerentemente con le trasformazioni che questo ha subito nel corso dei secoli, si individuano numerosi percorsi di collegamento con gli spazi circostanti.

A Nord, dietro il nuovo elemento verticale che rimanda idealmente all'antica cinta muraria, pur essendo totalmente distinguibile da essa, una scalinata ed una rampa collegano l'area di scavo con il quartiere residenziale di S.Croce attraverso un percorso pedonale che si riconnette con il futuro parco di Viale della Croce Rossa.

Ad Est l'area di scavo è collegata al sagrato della Chiesa di S.Croce attraverso una scalinata monumentale. Il dislivello tra l'area di scavo, posta ad una quota media di -6.00m e il sagrato della Chiesa, posto alla quota +0.00m, non può essere risolto tramite percorsi accessibili, che comporterebbero una rampa lunga 75m, esclusi i pianerottoli, per garantire un dislivello pari all'8%. Si tratta di un'ipotesi scartata, poiché oltre alla presenza ingombrante della rampa, che vanificherebbe le visuali attenuate grazie all'eliminazione del terrapieno, dissuaderebbe con la sua lunghezza qualunque cittadino con difficoltà motorie e ogni forma di mobilità sostenibile.

A Sud, l'area individuata quale completamento dell'area archeologica, è articolata per la necessità di ricollegarla alla città che la circonda attraverso i suoi *bordi*. Sul confine Sud, una gradonata alla quale è affidato il duplice compito di contenimento terra e di seduta per gli eventuali osservatori, articola al suo interno un sistema di rampe che la collegano

con la quota del marciapiede sovrastante, sul finire della Via XX Settembre.

Per riconnettere la zona 2 con la zona 1, l'area presenta un dislivello nella parte orientale che consente l'attraversamento della Via Vicentini passando al di sotto di essa. Non si tratta quindi di un semplice sottopasso, ma è l'interno spazio pubblico che, piegandosi, supera la strada sovrastante riemergendo nell'area *extramoenia* antistante l'edificio commerciale. Questo luogo pubblico, nel suo piegarsi per ricongiungersi alla città periferica, crea uno spazio *in-between* ricco di poetica e di suggestione: si estendono le gradonate presenti nell'area *intramoenia*, ricollegandosi con le quote del marciapiede a Sud. Si segna così il passaggio tra le due città privo di barriere. Lo spazio *in-between* sarà deputato ad ospitare totem digitali che narrino la storia della città, la logica progettuale, coinvolgendo il cittadino e il visitatore nel paesaggio che li circonda.

3) *Area Pubblica antistante la facciata laterale della Chiesa di S. Croce*: Il sagrato della Chiesa di S. Croce, finalmente depurato dal traffico veicolare, si ricollega con lo spazio pubblico antistante la facciata laterale. Si tratta di una importante conquista in termini paesaggistici: la Chiesa di S. Croce, poco nota alla città contemporanea a causa della presenza del terrapieno, è un gioiello dell'architettura sacra le cui origini risalgono a quelle di fondazione della città, il cui interno "a tre piani di gallerie, tripartite in verticale, costituisce efficace invenzione spaziale mai finora incontrata in città".¹⁶ Lo spazio pubblico che circonda la Chiesa, situato alla quota +0.00, si trova in un'area intermedia tra quella dello scavo (-6.00m) e quella della Via Roma (+12.00m), collegata inevitabilmente tramite scale.

Si ribadisce l'impossibilità di superare tali dislivelli mediante percorsi accessibili, poiché non sono ipotizzabili rampe nel poco spazio a disposizione.

Confinare l'accessibilità al centro storico a questi importanti sistemi di scalinate, per quanto suggestivi in termini paesaggistici, significherebbe di fatto creare una **barriera**, un muro che isolerebbe l'ingresso al centro storico dalla Porta Barette, che quindi non avrebbe nessuna *garanzia di rinascere*, ma anzi diverrebbe complice di un meccanismo di isolamento contrario alle logiche di inclusione, collegamento, e *design for all* dichiarate nel Bando.

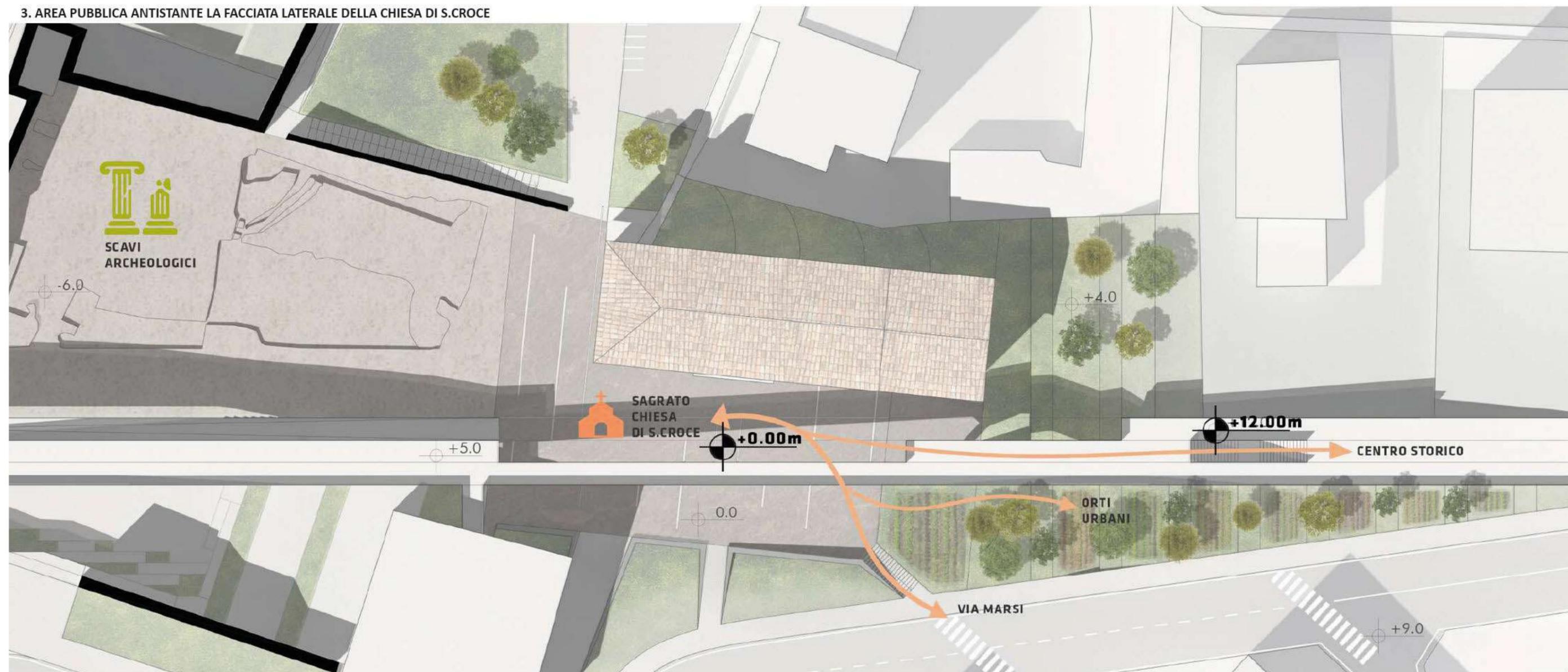
Queste riflessioni, oltre a quelle di carattere sociale e funzionale descritte nelle precedenti pagine, sono confluite nella progettazione del *quarto* spazio pubblico di progetto: il ponte ciclo-pedonale.

Questo elemento, naturale estensione dell'asse decumanico della città, collega la città periferica e quella storica creando al contempo rampe e passerelle di accesso agli spazi sottostanti.

Come si vedrà più approfonditamente nel paragrafo dell'Accessibilità, ogni spazio, nonostante le quote diverse che esso occupa, risulta privo di barriere architettoniche e accessibile a tutti.

16 Antonini O., *op. cit.*, 1993, p.175

3. AREA PUBBLICA ANTISTANTE LA FACCIATA LATERALE DELLA CHIESA DI S.CROCE





L'ACCESSIBILITA'

Le trasformazioni che nel corso dei secoli hanno interessato l'area del concorso modificandone la topografia, come visto nelle pagine precedenti, hanno avuto origine dall'esigenza di mitigarne i dislivelli presenti: l'attuale Viale Corrado IV si trova, in prossimità della rotonda, ad una quota di circa -6.00m, la Chiesa di S. Croce si attesta alla quota di +0.00 m, il primo edificio residenziale posto lungo Via Roma si trova a +17.00 m.

Nella 2a Fase del concorso il progetto è stato reso ancora più rigoroso in tema di accessibilità, che giocava un ruolo centrale già nella 1a Fase: si è optato per l'eliminazione degli ascensori. Si è considerato che confinare le soluzioni per l'accessibilità ad elementi puntuali e meccanizzati avrebbe significato ghettizzare una parte della comunità, isolarne i flussi, e farne dipendere gli spostamenti dalla gestione e manutenzione di queste infrastrutture. L'accessibilità non deve rappresentare l'*eccezione*, ma deve invece essere percepita come *normalità*.

Nella pubblica opinione il concetto di barriera architettonica è collegato all'immagine di persone in sedia a rotelle, persone "invisibili" perché normalmente assenti nello spazio pubblico. Ma i percorsi che impediscono ad un disabile di *abitare* lo spazio pubblico senza restrizioni, sono gli stessi che scoraggiano le persone anziane, le mamme con i passeggini e gli studenti con i trolley, allontanano i ciclisti e incoraggiano forme di mobilità e socialità non sostenibili.

E' evidente dunque come l'accessibilità sia elemento fondamentale per la generazione di uno spazio pubblico che possa dirsi democratico, per tutti, in grado di trasmettere i valori di rispetto del *prossimo* e di cura del bene comune.

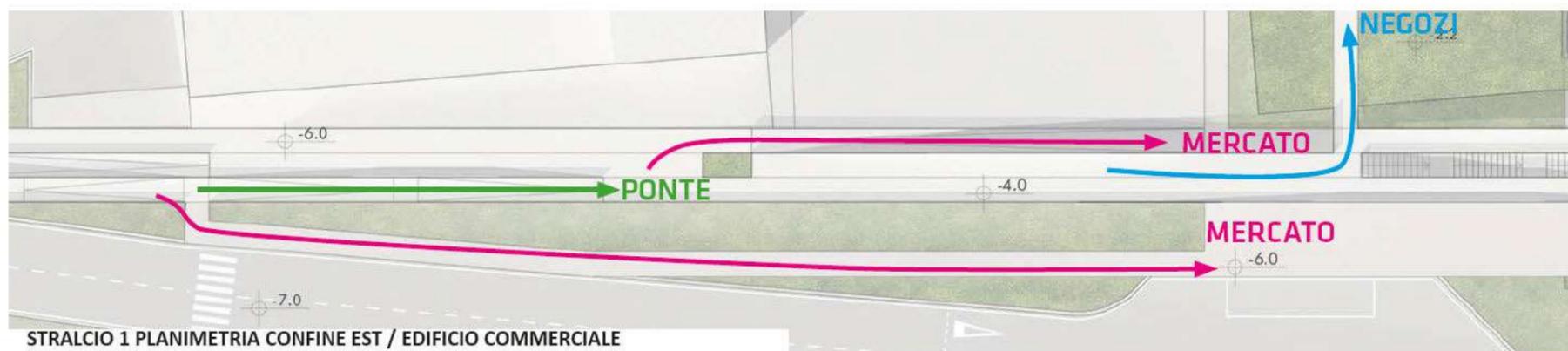
Nel corso delle pagine precedenti sono stati descritti i percorsi studiati per creare collegamenti, per moltiplicare le alternative a disposizione dei visitatori, ma soprattutto per fare in modo che a tutti siano offerte le stesse possibilità, in termini spaziali e percettivi. Il diritto di accesso si trasforma in libertà di azione e ognuno potrà, all'interno dei percorsi e degli spazi del progetto, seguire le proprie inclinazioni o i propri bisogni.

Colui che da Est entra nell'area di progetto può proseguire in quota, per dirigersi verso lo spazio pubblico antistante l'edificio commerciale, oppure intraprendere il percorso al di sopra della ponte ciclo-pedonale.

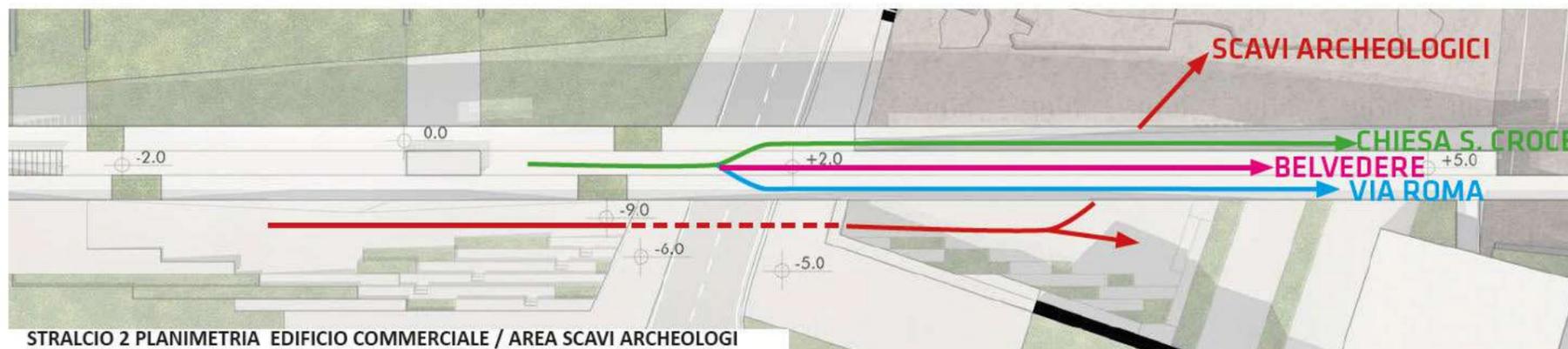
Nel primo caso, una volta di fronte l'edificio commerciale, ci si può dirigere all'interno del mercato coperto oppure oltrepassare la Via Vicentini passando al di sotto di essa dirigendosi verso l'area archeologica, oppure si può cambiare idea e salire sulla passerella attraverso una rampa. Dall'area dello scavo archeologico il pedone può raggiungere la quota di Via XX Settembre in cui si trovano i parcheggi per disabili attraverso delle rampe.

Nel secondo caso, proseguendo sulla passerella, si ha la possibilità di scendere attraverso una rampa in corrispondenza dell'edificio commerciale. E' inoltre possibile accedere in quota alla terrazza attualmente esistente a servizio dei negozi, sino al blocco scale dell'edificio. Potranno valutarsi eventuali utilizzi dell'ascensore dell'edificio commerciale da parte del pubblico, come peraltro accade attualmente. Proseguendo sulla passerella si attraversa la Via Vicentini, mentre visuali della porta, dello scavo e della Chiesa appaiono da un punto di vista privilegiato. Appena superata la passerella, una rampa conduce il pedone alla quota +0.00m del sagrato della Chiesa. In alternativa si può proseguire raggiungendo i primi fabbricati residenziali di Via Roma.

Il concetto di accessibilità si fonde in quelli di sostenibilità ed inclusione sociale, intimamente connessi nell'idea progettuale.



STRALCIO 1 PLANIMETRIA CONFINE EST / EDIFICIO COMMERCIALE



STRALCIO 2 PLANIMETRIA EDIFICIO COMMERCIALE / AREA SCAVI ARCHEOLOGI



STRALCIO 3 PLANIMETRIA AREA SCAVI ARCHEOLOGI / VIA ROMA



Fotovoltaico integrato negli arredi



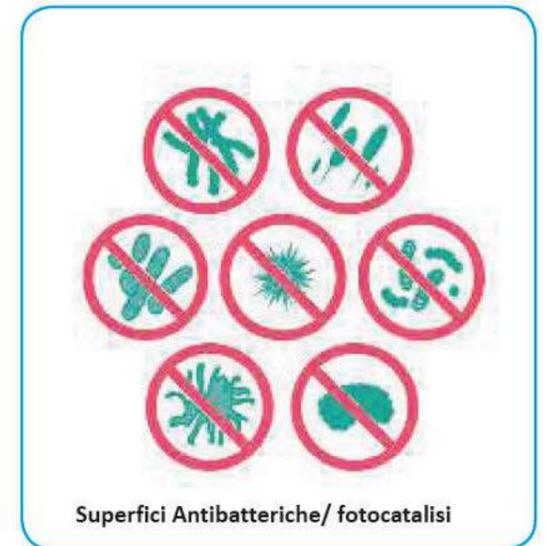
Mobilità sostenibile



Materiali drenanti



Recupero acqua piovana



Superfici Antibatteriche/ fotocatalisi

LA SOSTENIBILITA'

Il concetto di sostenibilità è affrontato nel progetto nella sua concezione più ampia: sostenibilità in termini ambientali, sociali e della soggettività umana. Ci ispiriamo, com'è ovvio, alle celebri *Les Trois Ecologie* del filosofo Guattari, condividendone la preoccupazione per il decadimento dell'ambiente al pari della società civile: *"non solo scompaiono le specie, ma anche le parole, le frasi, i gesti della solidarietà umana"*¹⁷.

SOSTENIBILITA' AMBIENTALE - L'energia più pulita è quella non consumata. Questo semplice concetto dovrebbe essere il punto di partenza di ogni analisi energetica: il progetto deve essere depurato dal superfluo, da tutti quegli elementi non necessari, per ridurre non solo l'impatto ambientale legato alla produzione e messa in opera di beni, ma anche conseguentemente le risorse di gestione.

L'eliminazione dal progetto degli ascensori presenti nella Fase 1, elimina di fatto la presenza dei maggiori elementi energivori. Non sono quindi necessarie estese superfici fotovoltaiche a fronte di ridotti fabbisogni elettrici, che risulterebbero inoltre una forzatura in termini di compatibilità paesaggistica.

L'illuminazione pubblica, principale fonte di fabbisogno elettrico, potrà eventualmente usufruire di energia rinnovabile prodotta in altre aree a disposizione dell'amministrazione.

Piccole superfici fotovoltaiche saranno invece integrate nelle coperture a fungo delle *isole per ricarica USB e Hotspot Wi-Fi*, in modo da renderle autosufficienti per la piccola quota di fabbisogno elettrico.

Il parcheggio situato nel tratto finale di Via XX Settembre sarà dotato di stazione di ricarica per autovetture elettriche, proseguendo il già virtuoso impegno dell'Amministrazione nell'installazione di questi dispositivi in tutta la città.

La scelta dei materiali principali è stata effettuata nel rispetto dei requisiti CAM, privilegiando l'utilizzo di *materiali drenanti* per le pavimentazioni e tecnologie per il recupero delle acque piovane per uso irriguo, in modo da tutelare la risorsa idrica e rispettarne il ciclo vitale. Questi materiali, così come le superfici verdi, aumentano sensibilmente l'effetto *"albedo"*, riducendo la temperatura al suolo anche di 30°C in stagione estiva rispetto ad una normale pavimentazione in asfalto, migliorando le condizioni di benessere degli utenti e riducendo l'effetto *"isola di calore"* tipico dei centri cittadini.

Il ponte ciclo-pedonale è composto da *materiali prefabbricati*, che riducono l'impatto ambientale sia in fase di produzione, con materia prima proveniente da cicli di riciclo, che in fase di messa in opera, con ridotte emissioni in atmosfera.

Il rivestimento in alluminio del ponte è caratterizzato da un processo di *anodizzazione antibatterica*: si tratta di un trattamento permanente di efficacia antimicrobica contro batteri, funghi e virus, dota il materiale di un'elevata resistenza all'usura, al calore e alla corrosione mantenendone le caratteristiche estetiche inalterate nel tempo, ne riduce le contaminazioni incrociate e lo rende facilmente pulibile.

I materiali in cemento (gradonate, muri di contenimento) avranno caratteristiche *fotocatalitiche*: a contatto con la luce del sole, il principio attivo presente nel materiale consente di "catturare" alcuni inquinanti presenti nell'aria,

trasformandoli in sali inerti e contribuendo così a liberare l'atmosfera dallo smog.

L'accessibilità degli spazi promuove inoltre, come visto nel relativo capitolo, una mobilità sostenibile, alternativa all'uso dell'automobile.

SOSTENIBILITA' SOCIALE – il progetto promuove l'idea di spazio democratico, in cui agli stessi diritti di accesso, di uso e di godimento dei luoghi pubblici si affiancano quelli di responsabilità e cura. L'abitudine a condividere lo spazio trasforma *"l'altro"* in una presenza positiva, traduce *diversità* in ricchezza per la comunità.

Tutti gli spazi del progetto, dai percorsi ai luoghi pubblici, sono progettati per favorire la convivenza, per *"esperire l'esperienza come fatto significativo"*¹⁸.

La configurazione di aree verdi da destinare ad orti urbani promuove da parte dei cittadini una sorta di *addomesticazione* dello spazio, un sentimento di appartenenza allo spazio pubblico e alla comunità che lo abita e che se ne prende cura. Il paesaggio incarna qui il *"teatro della democrazia"*, *paesaggio da vivere e non solo da vedere: incarna valori collettivi*¹⁹.

17 Guattari Felix, *Les Trois Ecologies*, Edition Galilée, Parigi, 1989, [T.d.A.]

18 Norberg-Shultz, C., *op.cit.*, 1997

19 Settis S. *op.cit.*, 2017,



TECNOLOGIE PER L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE

Il progetto funge da "ponte" di telecomunicazione tra la città periferica e quella storica. Nell'intradosso della passerella sono previsti cavidotti per il passaggio di infrastrutture informatiche, come la fibra ottica, altrove in città posta nel sottosuolo.

La fibra è connessa agli arredi del ponte in modo che questi possano essere degli Hotspot Wi-Fi per i cittadini. Ogni punto di connessione fisica tra il ponte e gli spazi sottostanti (quindi pilastri, ma anche rampe e scalinate) è anche punto di connessione informatica che può essere sfruttato dai cittadini attraverso gli arredi Hotspot Wi-Fi, dai commercianti che possono usufruirne per migliorare la comunicazione dei propri prodotti anche tramite vendite online, e dall'Amministrazione che può utilizzarla per fornire informazioni utili ai cittadini attraverso i Totem comunicativi. Queste tecnologie sono a disposizione anche delle persone diversamente abili, come sordi e ipovedenti, che avranno le stesse possibilità di accedere ai contenuti multimediali, potendo inoltre disporre di utili informazioni sui percorsi presenti e sulle modalità di accesso agli spazi.

L'intradosso del ponte potrà essere sfruttato per la collocazione di sensori ambientali, che potranno arricchire le informazioni a disposizione dell'Amministrazione e dei cittadini circa la qualità dell'aria, la presenza di CO2 e di altri elementi inquinanti.

MANUTENZIONE E GESTIONE

Sono state privilegiate installazioni di strutture prefabbricate, in modo da rendere agevole e di ridotto impatto economico tutte le eventuali operazioni di manutenzione ordinaria o straordinaria.

La presenza del ponte, che costituisce non solo un'importante arteria nella trama dei percorsi ma anche in quella degli impianti, consente di effettuare ogni eventuale operazione di riparazione e trasformazione degli stessi con relativa semplicità e conseguente economicità.

Il rivestimento in alluminio della passerella, facilmente smontabile, consentirà in futuro la sostituzione dei cavi di trasmissione dati con altri più attuali e performanti senza comportare alcun significativo costo di manutenzione.

I materiali drenanti scelti per le pavimentazioni degli spazi esterni comportano ridotti costi di manutenzione, anche in termini di sistemi di deflusso delle acque.

L'irrigazione degli spazi verdi avrà un costo contenuto grazie al riutilizzo dell'acqua piovana.

IL SISTEMA DEL VERDE

La diffusa presenza di zone verdi nel progetto, inserite nella trama di spazi e percorsi, coniuga esigenze di carattere sociale e ambientale. Si implementano i collegamenti con i grandi parchi cittadini, quello di Piazza d'Armi ad ovest e quello di Viale della Croce Rossa ad est.

Il progetto recupera inoltre il concetto di *orto urbano*, presente nei secoli passati proprio lungo il perimetro delle mura urbane e in particolar modo nell'area di Porta Barete. Benché si tratti di un elemento a volte banalizzato nei progetti urbani, l'orto urbano è un importante luogo di socialità, come testimoniano le esperienze condotte dal Politecnico di Milano e diffuse per tutta la metropoli.

Gli orti potranno, su scelta dell'Amministrazione, essere utilizzati dai residenti, dai cittadini o dalle scuole cittadine: potranno essere gestiti come orti didattici dalle scuole e dalle famiglie, potranno essere strumenti di sensibilizzazione e diffusione di tematiche legate alla coltivazione biologica e sostenibile, in ogni caso saranno esperienze in grado di creare un legame tra il cittadino e il territorio.



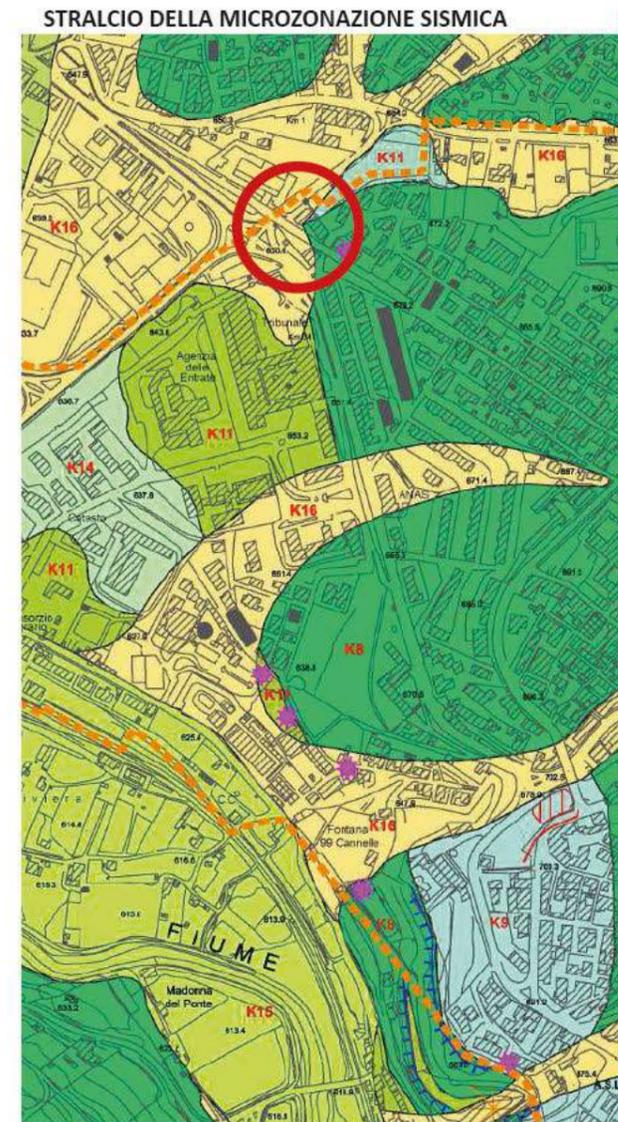
VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E I VINCOLI VIGENTI

Per un inquadramento sotto l'aspetto della pianificazione territoriale sono stati considerati, tra gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, i seguenti Piani di settore, ritenuti pertinenti con la tipologia di intervento oggetto di valutazione:

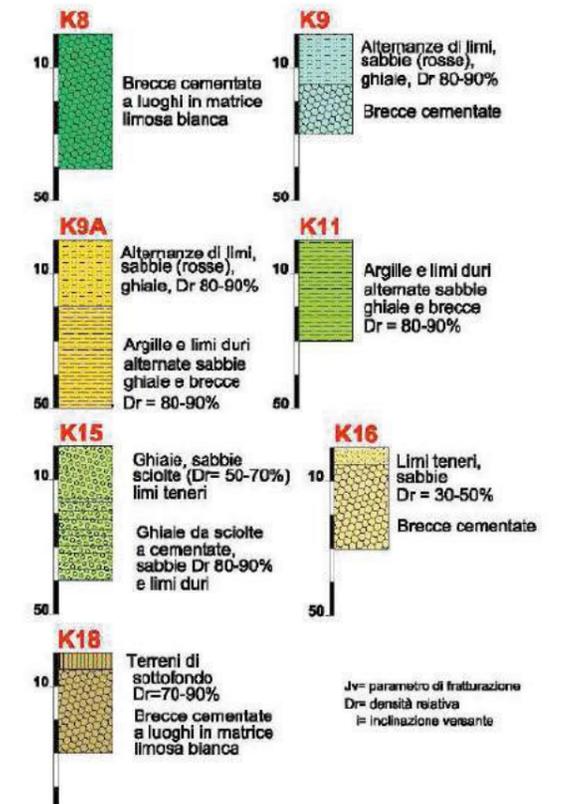
- Carta della Pericolosità Idraulica della Regione Abruzzo;
- Carta del Rischio Idraulico della Regione Abruzzo;
- Microzonazione Sismica della Regione Abruzzo;
- PRG della città dell'Aquila;
- Piano di Ricostruzione.

ANALISI SOMMARIA DEGLI ASPETTI IDROGEOLOGICI, IDRAULICI, GEOLOGICI, GEOTECNICI

L'area risulta esclusa dalla perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico (D.L. 180/98 – Legge 267/98 – Deliberazione del Consiglio Regionale d'Abruzzo n. 140/16 del 30.11.99); risulta altresì esclusa da aree pericolose e distanti da scarpate morfologiche, così come definite nel Piano stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico adottato dalla Giunta Regionale con DCRA n. 94/5 e 94/7 del 29.01.08, pubblicato sul B.U.R.A. speciale n.12 del 01.02.08. Dal punto di vista geologico stratigrafico l'area è caratterizzata dalla presenza di depositi alluvionali prevalentemente ciottoloso-sabbiosi, alternati a depositi detritici di versante anche molto grossolani di età Plio-Pleistocenica.

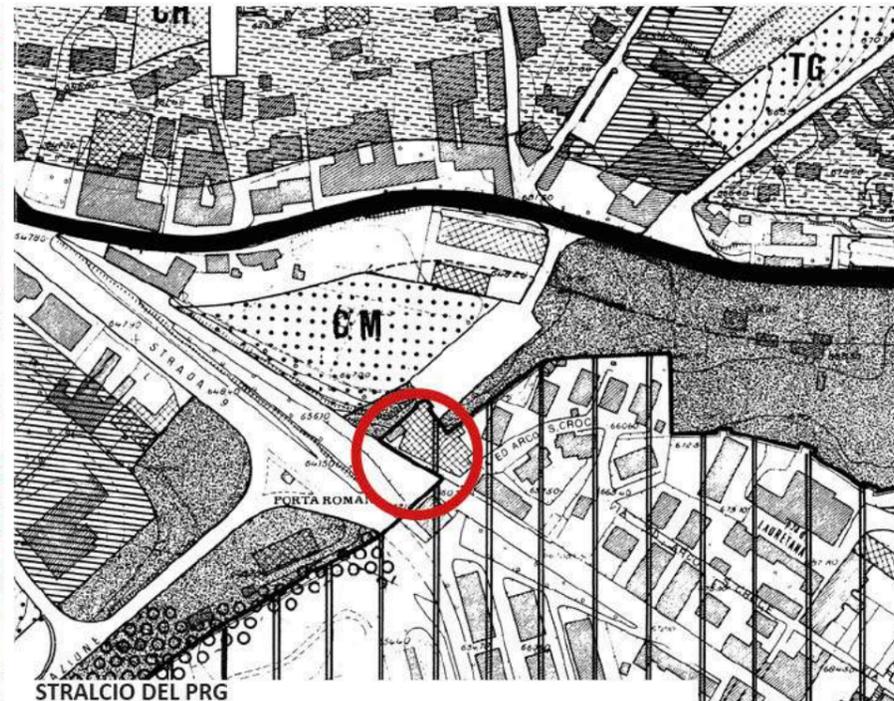


ZONE STABILI SUSCETTIBILI DI AMPLIFICAZIONI LOCALI



Valutazione del livello di rischio idraulico		CLASSI DI PERICOLOSITA' IDRAULICA (0,00 - 0,100 - 0,200)			
		MOLTO ELEVATA	ELEVATA	MEDIA	MODERATA
DANNO POTENZIALE	ALTO	R4	R4	R2	R2
	INTERMEDIO	R3	R3	R2	R1
	BASSO	R2	R2	R1	R1
	MINIMO	R1	R1	R1	R1

(*) Pericolosità idraulica: Per ogni tipo di verifica si devono usare delle condizioni ipotetiche, in assenza delle condizioni delle righe immediatamente superiori, saranno l'appartenenza alla classe di pericolosità classica



VERIFICA DEI VINCOLI AMBIENTALI, STORICI, ARCHEOLOGICI, PAESAGGISTICI INTERFERENTI SULLE AREE INTERESSATE DALL'INTERVENTO

Dalle indagini condotte l'area di intervento non risulta interessata da vincoli di natura ambientale, mentre risulta all'interno di un'area assoggettata da vincoli di tutela ai sensi del D.Lgs 42/2004, con vincolo operante a tutela delle mura urbane con Decreto del 08/10/1932, successivo Decreto n.18/2014 del 20/10/2014 e P.C.R. n.59/2015 del 19/08/2015.

A conclusione dell'analisi degli strumenti di pianificazione vigenti ritenuti pertinenti con l'intervento oggetto di valutazione, si evidenzia una generale compatibilità dell'intervento con la pianificazione di area vasta non interferendo, in alcun modo, con gli strumenti adottati in relazione alla necessità di tutela e salvaguardia dell'area.

PRIME INDICAZIONI E MISURE FINALIZZATE ALLA TUTELA DELLA SALUTE E SICUREZZA IN FASE DI CANTIERE PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

PREMESSA

Il Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC) deve essere redatto ai sensi dell'art.100 co.1 del D.Lgs n. 81/2008 e s.m.i., secondo i contenuti specificati nell'allegato XV. Esso sarà parte integrante del Contratto d'Appalto e la mancata osservanza di quanto previsto nel PSC costituisce violazione delle norme contrattuali.

DESCRIZIONE DEL CONTESTO IN CUI È COLLOCATA L'AREA DEL CANTIERE

Il cantiere è individuato nella planimetria in basso, come l'area risultante a Sud dalla Via XX Settembre e Viale Corrado IV, ad est dalla Via Marsi, a nord dall'edificio commerciale/direzionale denominato "Via Vicentini" e dall'area archeologia della Porta Barete.

Misure Preventive e Protettive generali

Condutture sotterranee - Prescrizioni Organizzative:

Si deve provvedere preliminarmente a verificare la presenza di sottoservizi interrati che possono interferire con l'area di cantiere. Nel caso di cavi elettrici in tensione interrati o in cunicolo, il percorso e la profondità delle linee devono essere rilevati o segnalati in superficie quando interessino direttamente la zona di lavoro. Nel caso di lavori di scavo che intercettino ed attraversino linee elettriche interrate in tensione è necessario procedere con cautela e provvedere a mettere in atto sistemi di sostegno e protezione provvisori al fine di evitare pericolosi avvicinamenti e/o danneggiamenti alle linee stesse durante l'esecuzione dei lavori.

Strade: misure organizzative:

Per i lavori in prossimità di strade i rischi derivanti dal traffico circostante devono essere evitati con l'adozione delle adeguate procedure previste dal Codice della Strada. Particolare attenzione deve essere posta nella scelta, tenuto conto del tipo di strada e delle situazioni di traffico locali, della tipologia e modalità di delimitazione del cantiere, della segnaletica più opportuna, del tipo di illuminazione (di notte e in caso di scarsa visibilità), della dimensione delle deviazioni e del tipo di manovre da compiere.

Fonti inquinanti: misure organizzative:

Provvedimenti per la riduzione del rumore. In relazione alle specifiche attività svolte devono essere previste ed adottati tutti i provvedimenti necessari ad evitare o ridurre al minimo l'emissione di rumori e polveri. Al fine di limitare l'inquinamento acustico si può sia prevedere di ridurre l'orario di utilizzo delle macchine e degli impianti più rumorosi sia installare barriere contro la diffusione del rumore. Qualora le attività svolte comportino elevata rumorosità devono essere autorizzate dal Sindaco. Nelle lavorazioni che comportano la formazione di polveri devono essere adottati sistemi di abbattimento e di contenimento il più possibile vicino alla fonte. Nelle attività

edili è sufficiente inumidire il materiale polverulento, segregare l'area di lavorazione per contenere l'abbattimento delle polveri nei lavori di sabbiatura, per il caricamento di silos, l'aria di spostamento deve essere raccolta e convogliata ad un impianto di depolverizzazione.

Accesso dei mezzi di fornitura materiali: misure organizzative:

L'accesso dei mezzi di fornitura dei materiali dovrà sempre essere autorizzato dal capocantiere che fornirà ai conducenti opportune informazioni sugli eventuali elementi di pericolo presenti in cantiere. L'impresa appaltatrice dovrà individuare il personale addetto all'esercizio della vigilanza durante la permanenza del fornitore in cantiere.

Gru: misure organizzative:

Verifiche del piano di appoggio. L'area sulla quale dovrà essere installata la gru, e le eventuali rotaie per la traslazione, dovrà soddisfare le seguenti verifiche: a) verifica della planarità; b) verifica della stabilità (non dovranno manifestarsi cedimenti sotto i carichi trasmessi dalla macchina); c) verifica del drenaggio (non dovranno constatarsi ristagni di acqua piovana alla base della macchina).

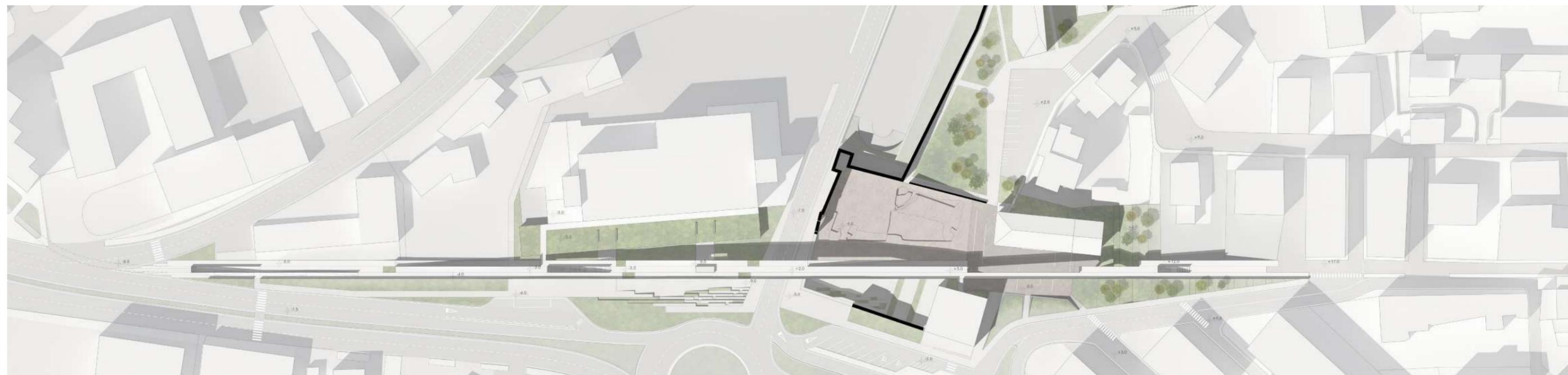
Recinzione alla base della gru. 1) per le gru con rotazione in alto, a postazione fissa o traslanti su rotaie, qualora la distanza tra l'ingombro della gru stessa ed eventuali ostacoli fissi risultasse inferiore a 70 cm, occorrerà interdire il passaggio con opportune barriere; 2) per le gru fisse con rotazione alla base, occorrerà predisporre solidi parapetti intorno al basamento a non meno di 1 metro dal raggio d'azione della macchina.

Caduta di materiale dall'alto. Le operazioni di sollevamento e/o di trasporto, devono avvenire evitando il passaggio dei carichi sospesi al di sopra di postazioni di lavoro o di aree pubbliche. Qualora questo non fosse possibile, il passaggio dei carichi sospesi sarà annunciato da apposito avvisatore acustico.

Gru interferenti. Qualora in uno stesso cantiere e/o in cantieri limitrofi siano presenti due o più gru, dovranno essere posizionate in maniera tale da evitare possibili collisioni. Se ciò non fosse possibile, dovranno essere soddisfatte almeno le seguenti prescrizioni: a) i bracci delle gru dovranno essere sfalsati, in maniera tale da evitare collisioni tra elementi strutturali, tenendo conto anche delle massime oscillazioni; b) le gru andranno montate ad una distanza reciproca superiore alla somma tra il braccio di quella più alta e la controfrecchia di quella più bassa, in modo da impedire il contatto tra il braccio, le funi o il carico di una e la controfrecchia dell'altra.

Macchine: misure organizzative:

Verifiche sull'area di manovra. Prima di utilizzare la macchina accertarsi dell'esistenza di eventuali vincoli derivanti da ostacoli (in altezza ed in larghezza), limiti d'ingombro, ecc.. Evitare di far funzionare la macchina nelle immediate vicinanze di scarpate, sia che si trovino a valle che a monte della macchina. Predisporre idoneo "fermo meccanico", qualora si stazioni in prossimità di scarpate. Prima di movimentare la macchina accertarsi dell'esistenza di eventuali vincoli derivanti da limitazioni di carico (terreno, pavimentazioni, rampe, opere di sostegno), pendenza del terreno.



QUADRO ECONOMICO RIEPILOGATIVO		
A) Importo Lavori a base gara		
A1)	S.04 - Opere Strutturali	1 360 683,85 €
A2)	E.18 - Giardini, Parchi Gioco, Piazze e Spazi Pubblici	2 195 430,40 €
A3)	V.01 - Manutenzione Viabilità Ordinaria	399 550,85 €
A4)	IA.01 Impianti idrici e di scarico	164 669,20 €
A5)	IA.03 Impianti elettrici	223 623,20 €
somma A)		4 343 957,50 €
B) Somme a disposizione dell'Amministrazione		
B1)	Rilievi, accertamenti, indagini	55 606,50 €
B2)	Imprevisti, accantonamenti	65 159,36 €
B3)	Allacciamento sottoservizi	50 000,00 €
B4)	Spese Tecniche Progettazione	
B4.1)	DEFINITIVA	164 305,72 €
B4.2)	ESECUTIVA	148 347,97 €
B4.3)	VERIFICA PROGETTAZIONE	120 482,88 €
		433 136,57 €
B4.4)	Oneri previdenziali (4%)	17 325,46 €
B4.5)	IVA (22%)	99 101,65 €
B5)	Spese tecniche per Direzione Lavori, Coordinamento per la sicurezza, agibilità, supporto al RUP	
B5.1)	Oneri tecnici	424 700,62 €
B4.4)	Oneri previdenziali (4%)	16 988,02 €
B4.5)	IVA (22%)	97 171,50 €
B6)	Art. 113 D.Lgs. 50/2016	86 879,15 €
B7)	Attività preventiva interesse archeologico	8 000,00 €
B8)	Opere d'Arte Legge 717/1949	86 879,15 €
B9)	Spese per commissioni giudicatrici	86 850,00 €
B10)	Spese per premi concorso	89 044,38 €
B11)	Spese per pubblicità, notifiche, ANAC	9 000,00 €
B12)	IVA Lavori (10%)	434 395,75 €
B13)	IVA Opere d'Arte (22%)	19 113,41 €
B14)	Spese per espropri	2 693 314,96 €
B15)	Spese per demolizione edificio ex Magistrali	790 000,00 €
B16)	Spese per valutazione immobiliare Agenzia delle Entrate	3 000,00 €
B17)	Spese per redazione planivolumetrico di coordinamento	25 376,00 €
B18)	Acquisizione proprietà ATER	65 000,00 €
somma B)		5 656 042,50 €
TOTALE IMPORTO PROGETTO		10 000 000,00 €

CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE



RELAZIONE DI MASSIMA SUGLI ASPETTI ECONOMICO-FINANZIARI DEL PROGETTO

Sulla base di quanto disposto nel DPP al presente concorso, l'intervento è finanziato con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2012 nell'ambito della "Lista interventi edilizia pubblica Comune di L'Aquila" (Interventi di riqualificazione nell'ambito di progetti unitari) per l'importo complessivo di euro 10.000.000,00.

Come da previsione del DPP, il costo massimo di realizzazione è pari ad euro 4.343.957,50 oltre alle somme a disposizione dell'Amministrazione.

Sulla base di quanto redatto dai tecnici redattori della presente proposta, il quadro economico riepilogativo è raffigurato di fianco.

RICADUTE IN TERMINI DI APPLICAZIONE DELLE POLITICHE DI PARI OPPORTUNITA' E NON DISCRIMINAZIONE

La relazione ha dimostrato come il progetto promuova una progettazione "per tutti", democratica e inclusiva. L'accessibilità è garantita per tutti i percorsi, che saranno condivisi dai cittadini indipendentemente dalle abilità motorie e dall'età dei soggetti. Si promuove una mobilità sostenibile.

STIMA SOMMARIA DEI COSTI

L'intervento progettato è stato sin dall'inizio valutato sulla base della fattibilità economica, considerando potenzialmente rilevante il peso della passerella ciclo-pedonale, e non intendendo penalizzare la qualità degli spazi pubblici, il restauro del tratto di mura interno all'area, né la scelta dei materiali e tecnologie che si ispirano a principi di durabilità e sostenibilità, oltre che di pregio estetico.

Il calcolo della spesa è stato quindi effettuato computando con esattezza l'incidenza della passerella, includendo materiali particolari (tipo l'utilizzo di cementi drenanti) previa valutazione dei costi tramite produttori, con l'ausilio del Prezzario Regionale 2020. Per le voci a corpo considerate "standard", come il rifacimento di viali stradali, sistemazioni a verde e piazze pubbliche, illuminazione pubblica e fognature, si è optato per l'utilizzo del manuale "Costi per Tipologie Edilizie" edito dalla Maggioli Editore. Il calcolo si basa pertanto su

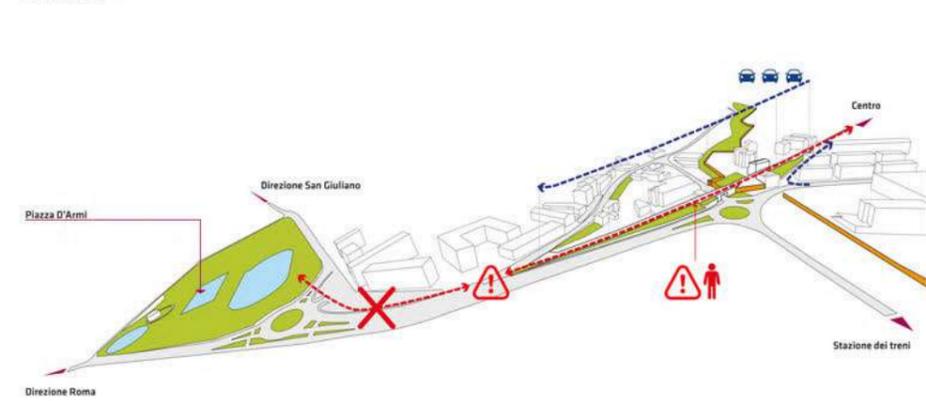
stime reali ed affidabili, basate su documenti certi e verificabili.

INDIRIZZI PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

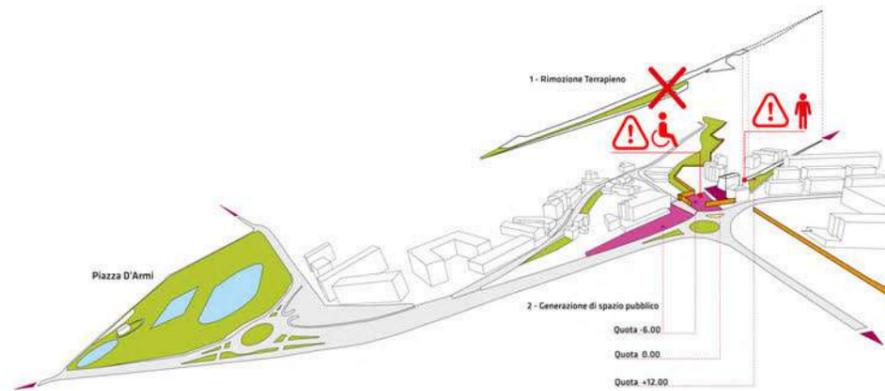
Il successivo livello di progettazione, dovrà rispettare le disposizioni del D.Lgs. n. 50/2016 e D.P.R. n. 207/2010, dovrà essere redatto sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica e dovrà contenere tutti gli elementi necessari ai fini dei necessari titoli abilitativi, dell'accertamento di conformità urbanistica o di altro atto equivalente. Gli elaborati grafici e descrittivi nonché i calcoli dovranno essere sviluppati ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano significative differenze tecniche e di costo.

Gli elaborati del progetto definitivo, salva diversa motivata determinazione del Responsabile del Procedimento dovranno seguire le indicazioni dell'art. 24 del D.P.R. n. 207/2010 e pertanto dovrà contenere:

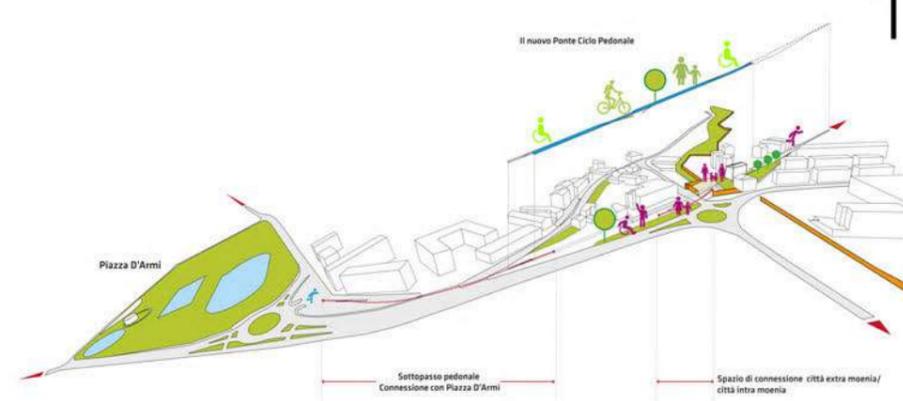
- relazione generale;
- relazioni tecniche e relazioni specialistiche;
- rilievi planoaltimetrici e studio dettagliato di inserimento urbanistico;
- elaborati grafici;
- studio di impatto ambientale ove previsto dalle vigenti normative ovvero studio di fattibilità ambientale;
- calcoli delle strutture e degli impianti secondo quanto specificato all'articolo 28, comma 2, lettere h) ed i) del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207;
- disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;
- censimento e progetto di risoluzione delle interferenze;
- piano particellare di esproprio (non necessario);
- elenco dei prezzi unitari ed eventuali analisi;
- computo metrico estimativo;
- aggiornamento del documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza;
- quadro economico con l'indicazione dei costi della sicurezza desunti sulla base del documento di cui alla lettera n).



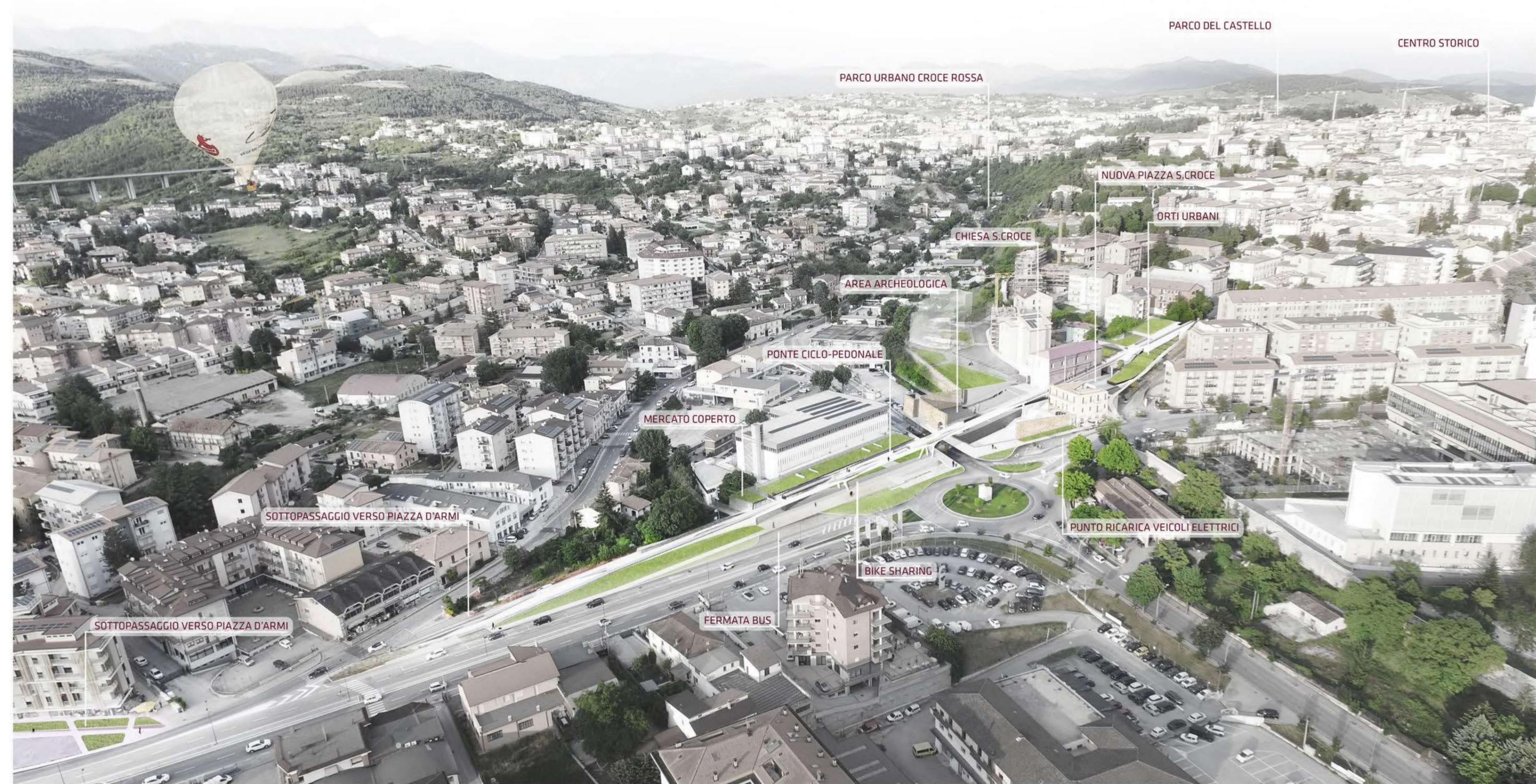
CRITICITÀ



RIMOZIONE DEL TERRAPIENO



NUOVE CONNESSIONI



PARCO URBANO CROCE ROSSA

PARCO DEL CASTELLO

CENTRO STORICO

NUOVA PIAZZA S.CROCE

ORTI URBANI

CHIESA S.CROCE

AREA ARCHEOLOGICA

PONTE CICLO-PEDONALE

MERCATO COPERTO

PUNTO RICARICA VEICOLI ELETTRICI

BIKE SHARING

FERMATA BUS

SOTTOPASSAGGIO VERSO PIAZZA D'ARMI

SOTTOPASSAGGIO VERSO PIAZZA D'ARMI

SCHEMA STORICO DELL'AREA

**1680
CARTA STORICA
DEL BLEU**

Porta Barette rappresenta sin dal 1300 l'accesso principale alla città dell'Aquila: segna il collegamento a ovest con Roma e Firenze. La carta storica illustra la porta come monumentale, corredata di un'antiporta fiancheggiata da due torri di guardia e preceduta da una larga piazza. Da Porta Barette si raggiunge il centro storico attraversando l'antico Corso, che successivamente all'unità d'Italia prenderà il nome di Via Roma.

**1753
CARTA STORICA
DEL VANDI**

Il terremoto del 1703 devastò la città e la ferise anche nel sistema difensivo rasando al suolo parte delle mura e molte delle porte. Porta Napoli a sud e Porta Bazzano a est vengono presto ricostruite. L'area ovest dentro le mura viene gradualmente abbandonata e Porta Barette perde l'importanza che la Storia le aveva conferita.

**1826
CARTA STORICA
DEL CATALANI**

La costruzione di un terrapieno risponde alle esigenze di un nuovo concetto di mobilità dell'asse "est-ovest" di ingresso alla città. Il terrapieno agevola la forte pendenza di via Roma e prolunga l'antico collegamento tra la città intramoenia e la città extramoenia, sovrapponendosi alla lettura del passaggio attraverso l'antica Porta.

L'AQUILA 2009

Il devastante terremoto che nel 2009 ha colpito la città, ha suscitato nella comunità il desiderio di proteggere la propria identità storica e culturale, così gravemente colpita da questi eventi. "Come nella vita individuale, così anche nelle comunità di cittadini i traumi provocano una drammatica pausa di riflessione, generano consapevolezza, innescano meccanismi di difesa, costringono a ripensare il passato e a immaginare un futuro migliore" (Salvatore Settis)

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E TUTELA PAESAGGISTICA

**STRALCIO DI PRG
SCALA 1:2000**

- ART 53-57 - zona storica del capoluogo
- ART 47 - zona residenziale di completamento del capoluogo
- ART 45 - zona residenziale di ristrutturazione del capoluogo
- ART 32-42 - zona per attrezzature
- ART 30 - zona per servizi pubblici
- ART 71 - zona artigianale di completamento
- ART 74 - zona di rispetto dell'abitato
- ART 29 - zona a verde pubblico

**STRALCIO DI PLANIMETRIA VINCOLI D. LGS. 42/2004
SCALA 1:2000**

ZONE SOGGETTE A VINCOLO

**STRALCIO DEI PROGETTI STRATEGICI DEL PIANO DI RICOSTRUZIONE
SCALA 1:2000**

- G. VIALE DELLA CROCE ROSSA
- B. SANTA CROCE
- C. LAURETANA

L'IDEA DI PROGETTO

STATO ATTUALE
strade carrabili / inaccessibilità

Il terrapieno realizzato nell'800 per collegare gli impervi dislivelli dell'area, pur risolvendo le moderne esigenze di accessibilità ne ha di fatto eliminato la bellezza paesaggistica, occludendo la vista della facciata laterale della Chiesa di Santa Croce e interrando lo spazio antemurale che per quattro secoli aveva dato lustro all'accesso orientale alla città. Ne è risultato uno spazio definitivamente destinato all'automobile, privo delle spazialità adatte al cittadino e ad altri tipi di mobilità sostenibile.

RIMOZIONE DEL TERRAPIENO
frattura / spazio vuoto / inaccessibilità

La rimozione del terrapieno restituisce alla vista le emergenze storiche dell'area di concorso, ma provoca inevitabilmente una frattura nell'impianto urbano contemporaneo, riportando la zona alle quote e ai dislivelli dell'epoca pre-settecentesca, incompatibili con le attuali esigenze di accessibilità e di mobilità sostenibile. Si impone una riflessione sulla mobilità attuale, per scongiurare il rischio di isolare il centro storico dalla città extramoenia creando una frattura inaccessibile a causa del forte dislivello, generando di conseguenza spazi "vuoti" invece che spazi pubblici, in contrasto con la dichiarata volontà del DPP "di creare continuità funzionale tra centro storico e periferia".

CONNESSIONE EXTRAMOENIA/INTRA MOENIA
connessione / passaggio / soglia

La rimozione del terrapieno genera tre aree eterogenee:

- lo spazio extramoenia parallelo alla Via Corrado IV, dal carattere prettamente commerciale e dal ritmo sostenuto, tipico delle periferie cittadine, situato alla quota -6.00m;
- lo spazio intramoenia contiguo all'area di scavo archeologico, luogo di contemplazione e dal ritmo lento, situato alla quota -6.00 m;
- lo spazio antistante la facciata della Chiesa di Santa Croce, il sagrato. Il passaggio tra l'area intramoenia e quella extramoenia avviene attraverso un percorso che, passando al di sotto della Via Vicentini, supera il perimetro delle mura urliche diventando soglia, tragasso fisico e simbolico, tra la città moderna a quella storica.

IL PONTE CICLO-PEDONALE
accessibilità / mobilità sostenibile

Il ponte ciclo-pedonale, coerentemente con gli obiettivi del bando, crea un collegamento accessibile che, attraversando l'area, ne ricolleghi i marcati dislivelli. Il collegamento instaurato attraverso il ponte interagisce con un contesto più ampio, genera percorsi che ricomettono con il parco di Piazza d'Armi ad ovest attraverso un sottopasso pedonale, con il quartiere di Santa Croce e il parco di Viale della Croce Rossa a nord, e con le quote di Via Roma ad est.

STEP 1 Stato attuale

Porta Barette
Terrapieno
Viale Corrado IV

STEP 2 Rimozione del Terrapieno

Porta Barette
Terrapieno
Viale Corrado IV

STEP 3 Spazio di connessione città extra moenia / città intra moenia

Porta Barette
Spazio di connessione
Viale Corrado IV

STEP 4 Passerella Ciclo Pedonale

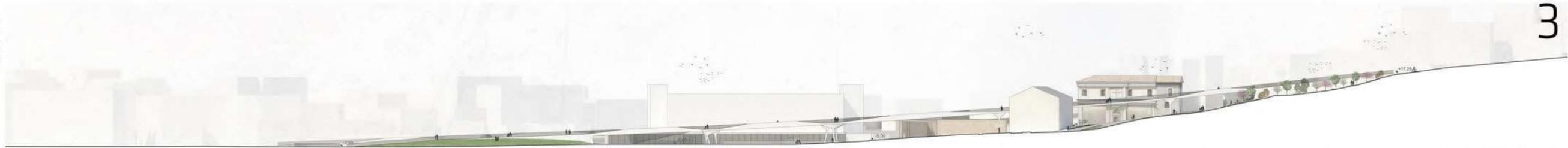
Porta Barette
Passerella ciclo pedonale
Spazio di connessione
Viale Corrado IV

**PLANIMETRIA GENERALE
SCALA 1:2000**

0 50 100 250m

PERCORSI

Per collegare gli spazi pubblici generati dalla rimozione del terrapieno, caratterizzati dalla presenza di barriere architettoniche dovute ai bruschi dislivelli, nasce l'idea di un **ponte ciclo-pedonale**.
 Questo percorso, collegando le due quote estreme dell'area, quella ad est posta a -8,00m e quella ad ovest posta a +12,00m, è in grado di rendere accessibili le diverse quote degli spazi pubblici, consentendo inoltre una vista privilegiata dello **Skyline** della città e dell'area di concorso.



PROFILO ALTIMETRICO
Scala 1:500

VIABILITÀ

Nella valutazione del collegamento tra gli spazi pubblici intramoenia ed extramoenia sono stati esaminati diversi scenari possibili, valutati sia in termini di fattibilità tecnico-economica che di valenza sociale.

Scenario #1: Interramento della Via Vicentini in corrispondenza dell'area di Scavo.



Si considera come quota di partenza per l'interramento della Via Vicentini quella pari a -6,00m, pressoché coincidente con la quota dell'area archeologica. Per garantire una pendenza della rampa di accesso e uscita accettabile, quindi non superiore al 16%, si dovrebbe estendere la galleria interrata sino al Viale XXV Aprile, alterando enormemente la viabilità esistente, e aumentando esponenzialmente sia i costi di costruzione che quelli di gestione futura.

Tale alternativa non è ritenuta idonea per l'area in esame.

Scenario #2: Eliminazione del tratto sud della Via Vicentini.



L'intenzione di questo tratto comporterebbe la deviazione del traffico proveniente dalla Via XX Settembre e dalla Via XXV Aprile lungo la Strada Statale T7 e poi, con una curva a gomito, lungo Viale della Croce Rossa, resa a doppio senso anche nel suo tratto finale.

Ciò non gioverebbe all'assetto globale dell'area, poiché tenderebbe a spostare ed amplificare il problema della viabilità pochi metri più ad ovest, senza peraltro risolvere i passaggi pedonali e senza tener conto di altri tipi di mobilità sostenibili.

Scenario #3: Attraversamento ipogeo.



Lasciando inalterata la viabilità esistente nel tratto di Via Vicentini, si crea un attraversamento ipogeo, per connettere lo spazio pubblico extramoenia antistante l'edificio commerciale con l'area intramoenia contigua alla zona di scavi archeologici. Questo collegamento, insieme alla passerella ciclopedonale, **completa le connessioni** dell'area di concorso, **implementandone i percorsi** e i riferimenti simbolici.



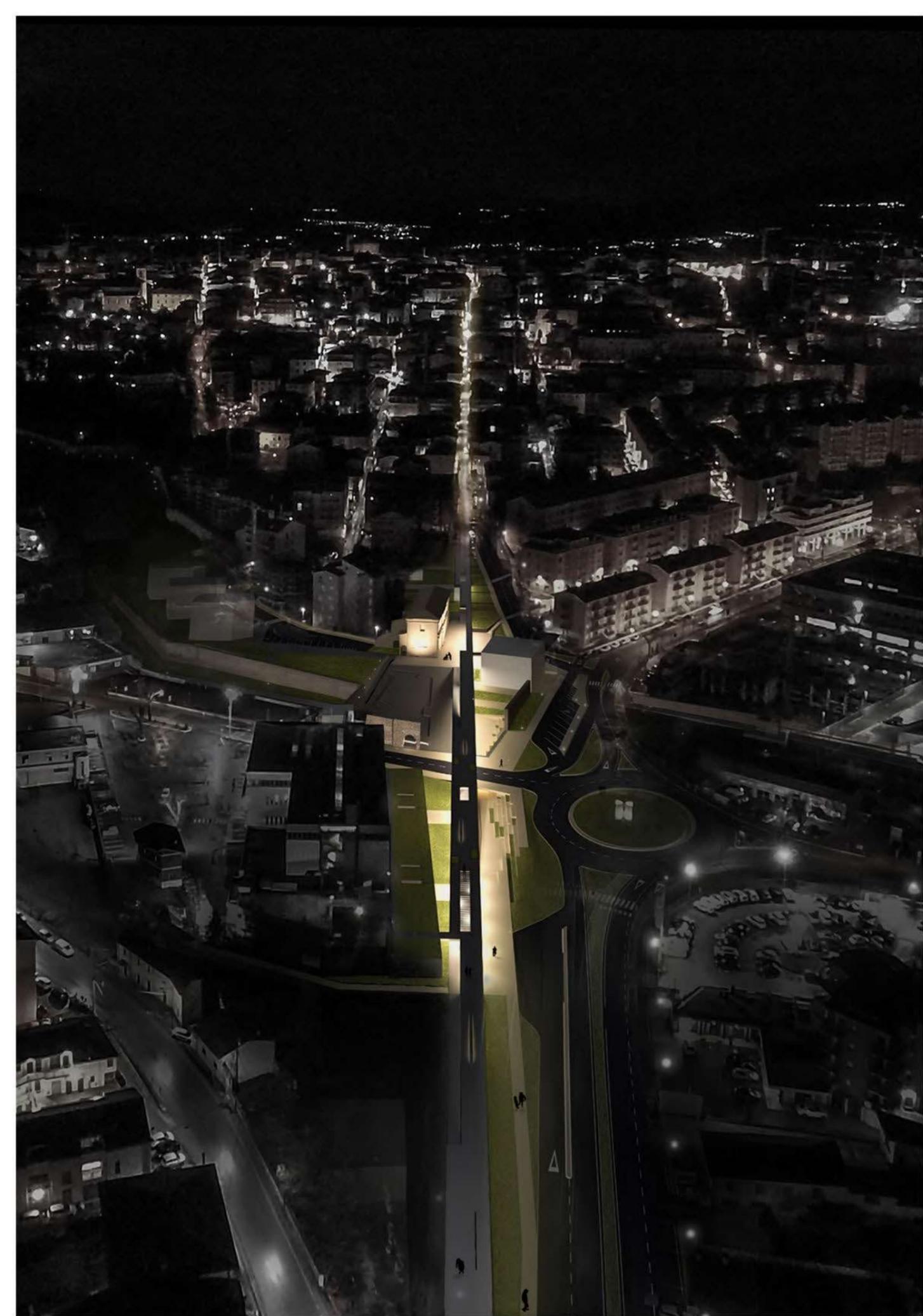
PLANIVOLUMETRICO
Scala 1:500

RINASCITA

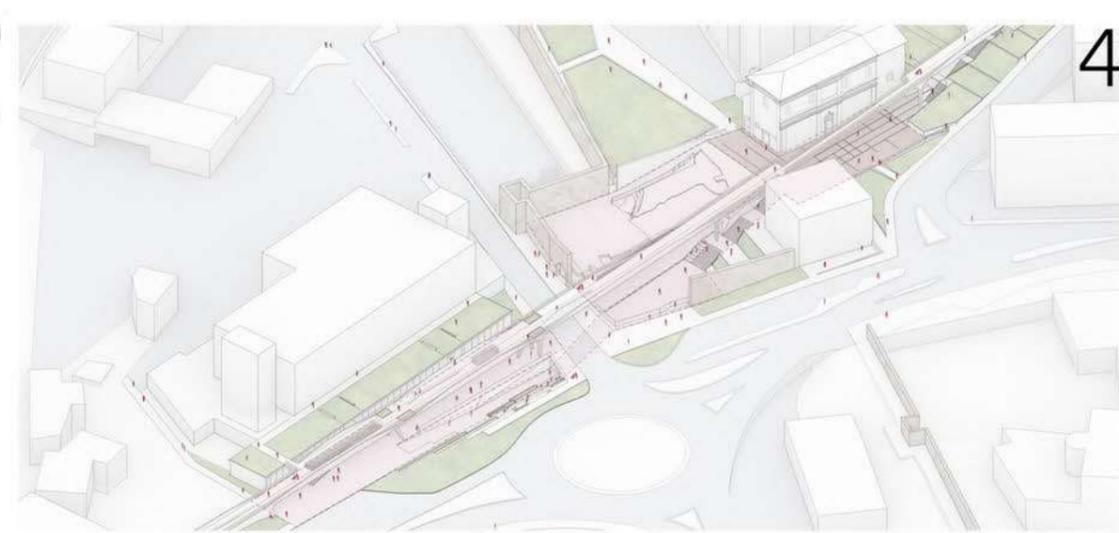
Un intervento che possa restituire la memoria dell'antica Porta Barete non può risolversi nella opera di restauro della città murata né nella mera valorizzazione dell'area archeologica, ma dovrà rielaborare e **rinovare** i percorsi - antichi e attuali - che attraversano questi luoghi. I percorsi e gli spazi pubblici dovranno garantire **libertà di movimento** per tutta la comunità, dovranno essere coerenti con i bisogni dell'attuale società e, **ove possibile, dovranno anticipare** quelli delle future generazioni.

Il progetto proposto intende superare i dislivelli - fisici, sociali - dell'area attraverso una strategica sovrapposizione di percorsi e spazi che stimolino i flussi in ingresso e in uscita dalle mura, attraverso la rinnovata area di Porta Barete.





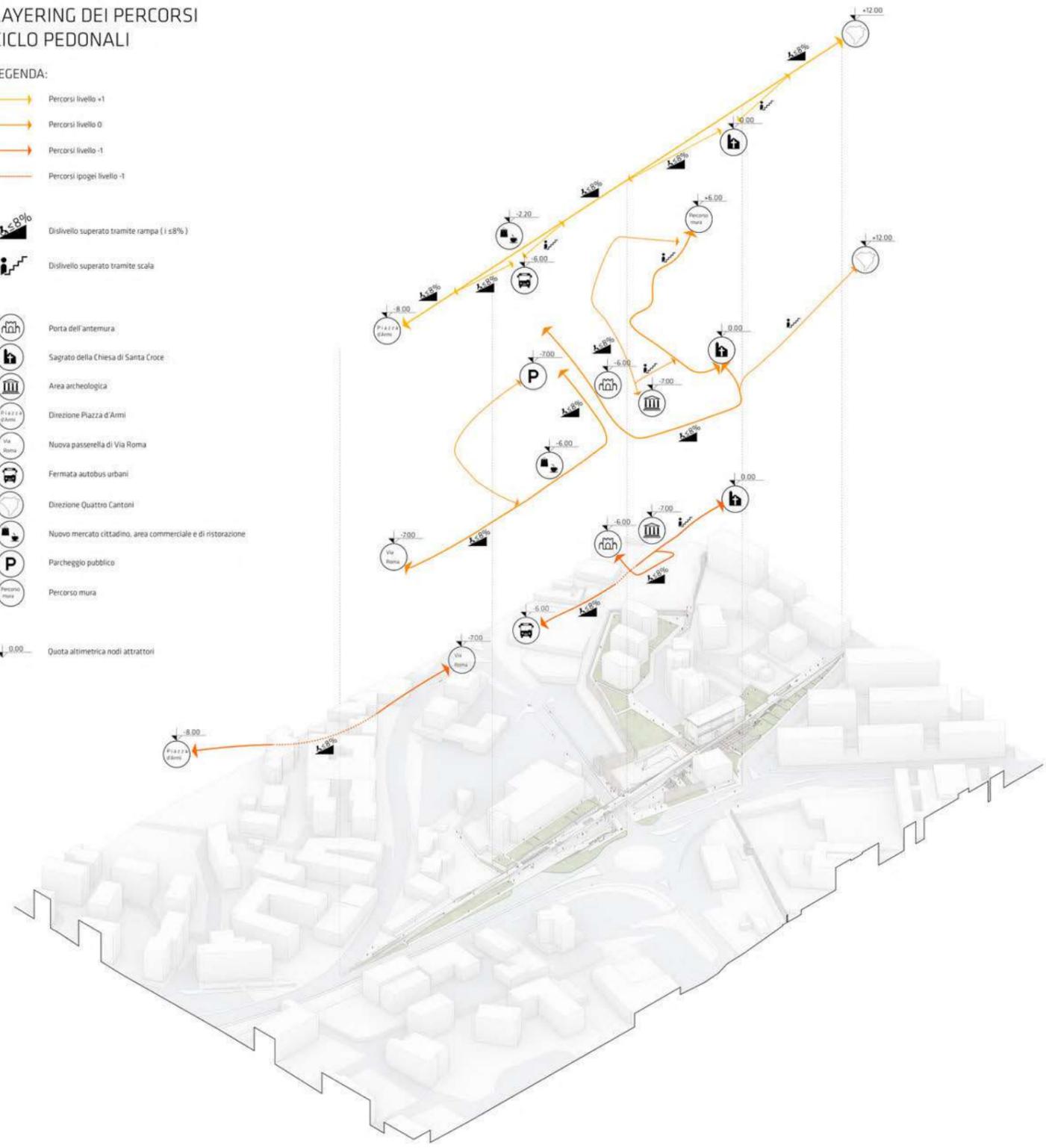
LA CONTINUITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO



LAYERING DEI PERCORSI CICLO PEDONALI

LEGENDA:

- Percorsi livello +1
- Percorsi livello 0
- Percorsi livello -1
- Percorsi ipogei livello -1
- Dislivello superato tramite rampa (i ≤ 8%)
- Dislivello superato tramite scala
- Porta dell'antemura
- Sagrato della Chiesa di Santa Croce
- Area archeologica
- Direzione Piazza d'Armi
- Nuova passerella di Via Roma
- Fermata autobus urbani
- Direzione Quattro Cantoni
- Nuovo mercato cittadino, area commerciale e di ristorazione
- Parcheggio pubblico
- Percorso mura
- Quota altimetrica nodi attrattori



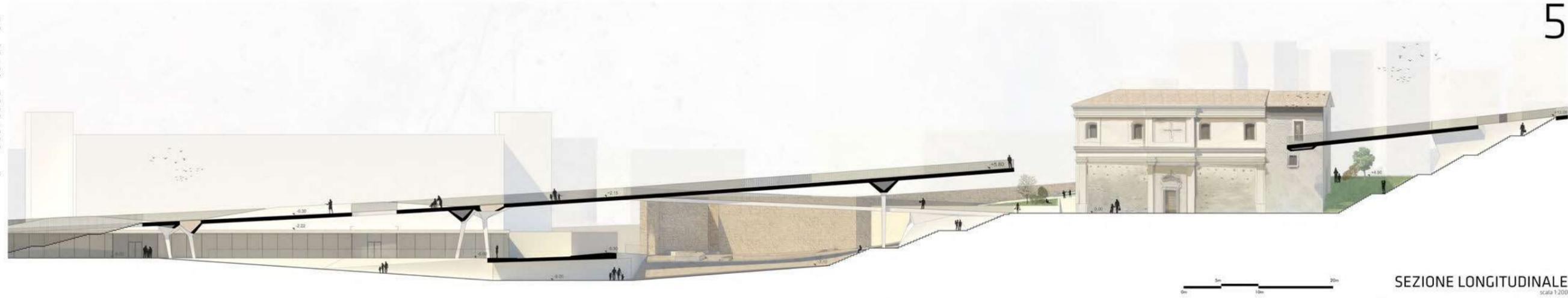
ACCESSIBILITA'

Colui che da est entra nell'area di progetto può proseguire in quota, per dirigersi verso lo spazio pubblico antistante l'edificio commerciale, o intraprendere il percorso al di sopra della ponte ciclo-pedonale.

Nel primo caso, una volta di fronte l'edificio commerciale, ci si può dirigere all'interno del mercato coperto oppure oltrepassare la Via Vicentini passando al di sotto di essa dirigendosi verso l'area archeologica. Dall'area di scavo archeologico il visitatore può raggiungere la quota di Via XX Settembre in cui si trovano i parcheggi per disabili attraverso delle rampe.

Nel secondo caso, proseguendo sulla passerella, si ha la possibilità di scendere attraverso una rampa in corrispondenza dell'edificio commerciale. E' inoltre possibile accedere in quota alla terrazza attualmente esistente a servizio dei negozi, sino al blocco scale dell'edificio. Proseguendo sulla passerella si attraversa la Via Vicentini, mentre scendi della porta, dello scavo e della Chiesa appaiono da un punto di vista privilegiato. Appena superata la cinta muraria, una rampa conduce il pedone alla quota +0.00m del sagrato della Chiesa. In alternativa si può proseguire raggiungendo i primi fabbricati residenziali di Via Roma.

Il concetto di **accessibilità** si fonde con quello di **sostenibilità ed inclusione sociale**, intimamente connessi nell'idea progettuale.



SEZIONE LONGITUDINALE
scala 1:200

SPAZIO PUBBLICO

L'eliminazione del terrapieno individua tre aree, ciascuna dotata di propria autonomia rispetto alle altre:

1) Area Pubblica extramoenia:

Situata alla quota di progetto -6.00m, si trova di fronte al fabbricato commerciale denominato "Via Vicentini", alla quota dei locali attualmente interrati.

Si suggerisce quindi l'utilizzo di questo spazio come mercato coperto cittadino. L'attività del mercato si troverebbe così situata lungo l'antico asse decumano della città, erede contemporaneo dell'antico mercato di Piazza Duomo.

2) Area Pubblica intramoenia:

Zona archeologica e zona completamente scavi: quest'area occupa l'antica zona antemurale di Porta Barette, l'antica, insieme alla Porta Bazzano, che dispone di doppia porta. Il progetto ne propone, la riconfigurazione dell'ambito antemurale attraverso la collocazione di pochi elementi spaziali. A nord, dietro il nuovo elemento verticale che rimanda idealmente all'antica cinta muraria, pur essendo totalmente distinguibile da essa, una scalinata ed una rampa collegano l'area di scavo con il quartiere residenziale di S.Croce attraverso un percorso pedonale che si ricomincia con il futuro parco di Viale della Croce Rossa.

Ad est l'area degli scavi, situata alla quota media di -6.00m, è collegata al sagrato della Chiesa di S.Croce, posto alla quota +0.00m, attraverso una scalinata.

A sud, l'area individuata quale completamento dell'area archeologica, è articolata per la necessità di ricongiungerla alla città che la circonda attraverso i suoi bordi. Sul confine sud, una spaziosità alla quale è affidato il duplice compito di contenimento terra e di seduta per gli eventuali osservatori, articolata al suo interno un sistema di rampe che la collegano con la quota del marciapiede sovrastante, sui finire della Via XX Settembre.

Per ricomporre l'area intramoenia con quella extramoenia, nella parte orientale della zona di completamento dell'area archeologica lo spazio pubblico si piega superando la Via Vicentini e riemergendo nell'area antistante l'edificio commerciale. Questo luogo pubblico, nel suo pregarsi per ricongiungersi alla città periferica, crea uno spazio in-between ricco di poetica e di suggestione: si segna così il passaggio tra le due città.

All'interno di questo percorso saranno installati totem digitali narrativi la storia della città, la logica progettuale, coinvolgendo il cittadino e il visitatore nel paesaggio che li circonda.

3) Area Pubblica antistante la facciata laterale della Chiesa di S. Croce:

Il sagrato della chiesa di S.Croce, finalmente depurato dal traffico veicolare, si ricollega con lo spazio pubblico antistante la facciata laterale della Chiesa. Si tratta di una importante conquista in termini paesaggistici: la Chiesa di S.Croce è un gioiello dell'architettura sacra le cui origini risalgono a quelle di fondazione della città, il cui interno "a tre piani di gallerie, tripartite in verticale, costituisce efficace invenzione spaziale mai finora incontrata in città" (Antonini D).

Lo spazio pubblico che circonda la Chiesa, situato alla quota +0.00, si trova in un'area intermedia tra quella dello scavo (-6.00m) e quella della Via Roma (+12.00m), ad esse collegata inevitabilmente tramite scale.



LEGENDA

- connessione passerella ciclo-pedonale
- connessione parcheggio pubblico
- mercato coperto
- fermata bus
- spazio di connessione città extra moenia-città intra moenia
- area archeologica di Porta Barette
- Chiesa di Santa Croce
- nuova Piazza di Santa Croce
- antico percorso mura urbane

PIANTA ATTACCO A TERRA
scala 1:200

INCLUSIONE

Confinare l'accessibilità al centro storico a sistemi di scale o, al più, a sistemi di risalita meccanizzati, significherebbe di fatto creare una barriera, un muro che isolerebbe l'ingresso dalla Porta Barette, che quindi non avrebbe nessuna garanzia di riuscire, ma anzi diventerebbe complice di un meccanismo di isolamento contrario alle logiche di **inclusione**, collegamento, e design for all dichiarate nel Bando.

Il ponte ciclo-pedonale è l'elemento in grado di coniugare esigenze di carattere **sociale** e funzionale, coesiste inoltre con la memoria storica dell'asse decumano della città, del quale rappresenta la naturale estensione.

Ogni spazio del progetto risulta privo di barriere architettoniche e **accessibile a tutti**.



SEZIONE COSTRUTTIVA

scala 1:20

La struttura prefabbricata del ponte, rivestita con **pannelli in alluminio**, costituisce anche un'infrastruttura di comunicazione digitale: nel suo intradosso ospita infatti le reti per la **fibra ottica** che altrove in città sono posate nel sottosuolo, e grazie a tecnologici elementi di anodo il ponte diventa **Hotspot Wi-Fi** per chi lo attraversa.

La struttura e l'estetica del ponte sono state approfondite successivamente alla Fase 1, per depurare gli elementi che presentavano un eccessivo protagonismo e ricondurre il ponte alla sua essenza di pura connessione, esaltandone la direzionalità della **memoria storica** dell'antico decumano.

La forma degli appoggi ripercorre le linee di forza dei **tronchi** e dei **rami**. La superficie della passerella altrina zone pavimentate a **zane verdi**, offre sedute al cittadino affinché la permanenza possa trasformarsi in permanenza.

La scelta dei materiali si è orientata sull'utilizzo di **materiali drenanti** per le pavimentazioni esterne e tecnologie per il **recupero della acque piovane**, in modo da tutelare la risorsa idrica e rispettare il ciclo vitale.

Il rivestimento in alluminio del ponte è caratterizzato da un processo di anodizzazione antibatterica: si tratta di un trattamento galvanico di efficacia **antimicrobica** contro batteri, funghi e virus, dota il materiale di un'elevata **resistenza all'usura**, al calore e alla corrosione mantenendone le caratteristiche estetiche inalterate nel tempo.

I materiali in cemento (gradonate, muri di contenimento) presentano caratteristiche fotocatalitiche: a contatto con la luce del sole, il principio attivo presente nel materiale consente di "catturare" alcuni inquinanti presenti nell'aria, trasferendoli in sali inerti e contribuendo così a **liberare l'atmosfera dallo smog**.

