

STORIA DEL TESSUTO URBANO

Il lotto di progetto si trova in una zona extra moenia della città. Come in tutti i nuclei fortificati l'espansione dell'abitato si è diretta prima verso una saturazione dei vuoti intra moenia. Soltanto nella seconda metà del Novocento ci sarà il bisogno di espandersi al di là delle mura, espansione favorita anche dalla stazione e dalle arterie viarie aperte per mettere in collegamento quest'ultima con il centro cittadino. (Via XX Settembre, prolungamento di Via Roma).

1575



Nella pianta ideogrammatica redatta da J. Pic Fonticulano nel 1575 possiamo vedere come la città fosse ben lontana dal saturare i territori circondati dalle mura, anche se è già presente la griglia ipodamea generatrice della città. A questa epoca erano già state aperte 13 delle 19 porte. La porzione di territorio fuori dalle mura non viene neanche rappresentata.

1753



Nella pianta di Vandì risalente al 1753 possiamo notare come le costruzioni nel centro storico ci siano infitte seppur non riescano ancora ad occupare l'intero territorio dentro le mura. La zona di nostro interesse sia dentro che fuori le mura continua ad essere totalmente destinata al verde, probabilmente coltivato.

1858



Nella pianta di Di Carlo per la prima volta viene rappresentato il territorio fuori dalle mura, ma la nostra zona risulta ancora totalmente obdita a verde anche per la parte intra moenia, tanto che il lotto di progetto in questo piano non è nemmeno visibile. Via Roma (in blu) già si estende al di là della cinta muraria. La costruzione della stazione avverrà di lì a breve creando la necessità di collegare il centro città con essa portando alla nascita di Via XX Settembre.

1962



Con i due piani regolatori Tian (1917-1930), con il Piano Piccinato e con la progettazione del "Quartiere Banca d'Italia", la zona cambia totalmente aspetto e funzioni, la Caserma de Rosa viene demolita per far posto al nuovo palazzo di Giustizia, verranno costruiti inoltre due edifici scolastici nel 1954 e il quartiere finisce col ricongiungersi al quartiere di Borgo Rivera.

Da qui in poi il tessuto si consoliderà fino agli anni '80 quando l'espansione demografica farà sviluppare il territorio fuori dalle mura.



FOTO DEL 1900 - Villa cinquecentesca nata come appendice di Cascina Cappelli



FOTO DEL 1900

PERIODO DI COSTRUZIONE

La maggior parte degli edifici risulta costruita nel decennio 1970-1980, questi edifici sono andati a saturare un tessuto molto rado degli anni 60. Dopo gli anni '80 la costruzione si è limitata a pochi edifici.

LE MURA DELL'AQUILA

Le mura dell'Aquila vennero edificate a partire dal XIII secolo, perfino prima della fondazione della città stessa e rinchiodano circa 157 ettari. La fine della costruzione risale al 1316. Il punto più basso delle mura è rappresentato da Porta della Stazione, una delle 19 porte che si aprono lungo la cinta muraria. Tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX secolo, parte delle mura vennero demolite a capotta. Case che accade ad esempio a Porta Barate che venne ricoperta e parzialmente demolita per rendere meno pendente Via Roma.

Anni 60-70 (Blue)
 Anni '80 (Green)
 Anni 2000 (Red)
 XIX sec. (Grey)
 Anni '20-'30 (Pink)



3 OFFICINE CARTE E VALORI

Gia all'epoca dei d'Angiò in città era stata istituita una zecca, in epoca fascista Mussolini decise di trasferire all'Aquila l'Officina Carte e Valori per ragioni di "interesse nazionale". Fu così costruita una cartiera, una fabbrica di biglietti di valori, una tipografia e tutti i servizi annessi. La struttura cadde, insieme allo scalo ferroviario annesso, sotto le bombe degli alleati l'8 Dicembre 1943. Gli aerei decollati da Foggia, erano destinati a distruggere anche altri punti nevralgici della città che furono graziati da avverse condizioni meteo che ne impedirono la localizzazione.



4 PORTA DELLA STAZIONE E PORTA POGGIO SANTA MARIA

Nata in sostituzione della Porta Romana posta pochi metri più a Nord chiusa nel XVIII secolo, Porta della Stazione compare in tutte le piante storiche dal 1753 (Vandì) in poi. Soltanto nei restauri post sisma del 2015 ci si è accorti che era affiancata da un'altra porta chiamata Porta Poggio Santa Maria, rimasta celata da rovi e crolli dovuti ai terremoti che si sono susseguiti negli anni.



5 STAZIONE FERROVIARIA

Dopo l'unificazione d'Italia, L'Aquila rischiava di ritrovarsi isolata rispetto alle altre città strategiche, nel 1861 viene quindi inserita all'interno della rete ferroviaria nazionale. La stazione possedeva anche un fabbricato viaggiatori (5a) ed altri servizi indipendenti. La nascita della stazione ha portato alla creazione di strade di collegamento con il centro (Via XX Settembre) e ha dato l'input all'espansione extra moenia dell'edificato. Entrambi gli edifici sono stati danneggiati e restaurati nel sisma del 2009, l'edificio viaggiatori ospita ora funzioni indipendenti da quelle della stazione ferroviaria.



6 OPIFICIO MILITARE

L'entrata in guerra nel primo conflitto mondiale portò ad un completo declino della situazione economica italiana, per cui il Consiglio di Stato in attesa di intervento diretto fece costruire un calzaturificio ed una conceria (1815). Rimarranno in funzione fino al 1923 quando entrambe le strutture divennero magazzini del Regimento di Artiglieria da campagna.



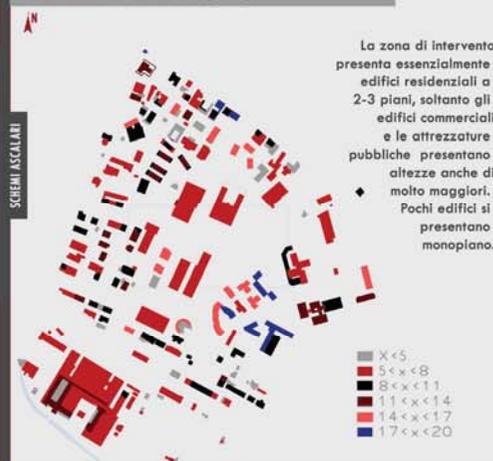
7 CASCINA CAPPELLI

Nel 1575 Margherita d'Austria diventa governatrice della città e L'Aquila vive un periodo di espansione e rinnovamento. Margherita requisì un terreno di 10 coupe e ridosso dalle mura cittadine in località Prati Cappelli e vi impiantò un'azienda detta "la Cascina": constava di edifici ampi, di violi, logheti, fontane e una serie di dipendenze. Sua intenzione era di attuare una serie di dipendenze. Sua intenzione era di attuare una serie di dipendenze. Sua intenzione era di attuare una serie di dipendenze.

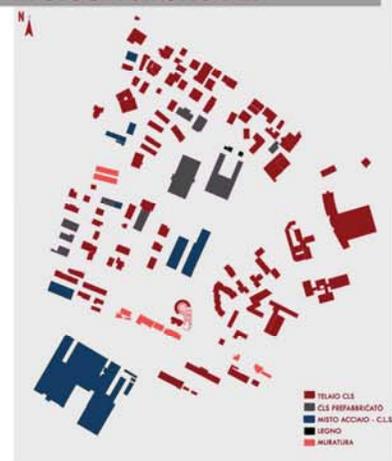


BIBLIOGRAFIA
-M. P. RENZETTI, L. MARRA, F. CAPALDI, Aquila in cartolina, Viaggio nella storia della città dal 1895 al 1945, One Group Edizioni, L'Aquila, 1997
-M. CENTOFANTI, L'Aquila 1753-1963, Edizione Libreria Colacchi, L'Aquila, 1984
-P. PROPERZI, Manuale dell'urbanistica dell'Aquila
-G. STOKEL, La città dell'Aquila - il centro storico tra il 1860 e il 1960

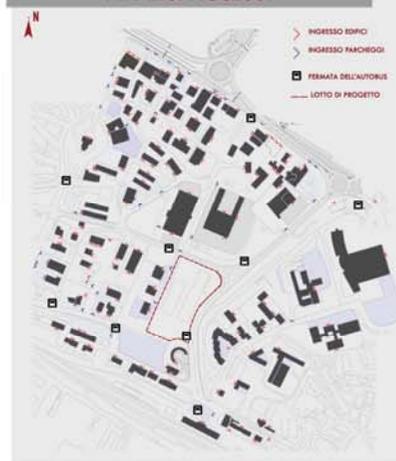
ALTEZZA DELL'EDIFICATO



TIPOLOGIA STRUTTURALE



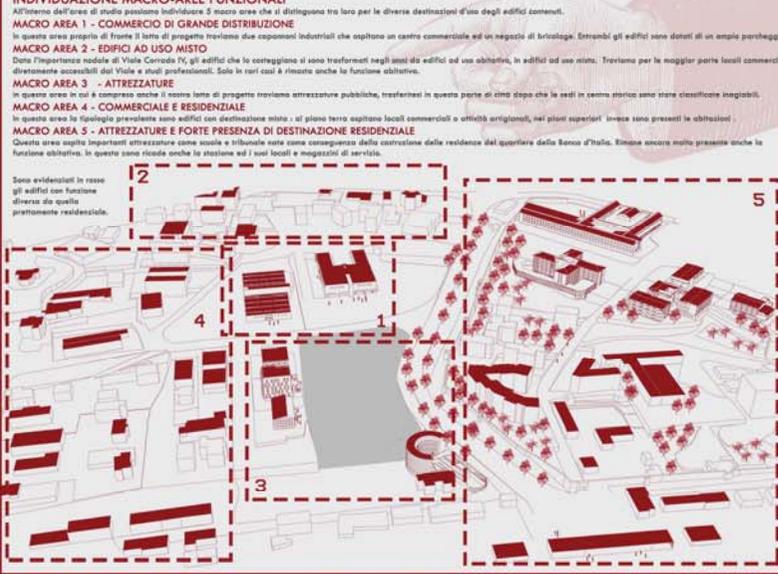
ANALISI ACCESSI



COMMERCIALE



INDIVIDUAZIONE MACRO-AREE FUNZIONALI



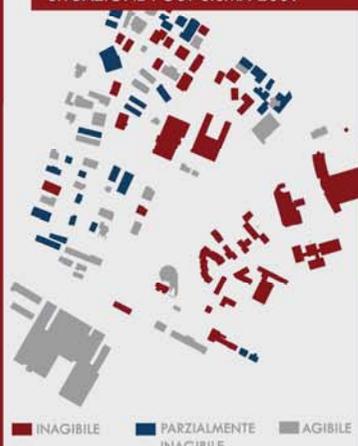
RESIDENZE



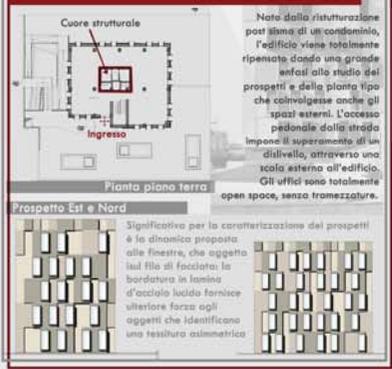
SERVIZI ED ATTREZZATURE



SITUAZIONE POST-SISMA 2009



UFFICI PER L'IMPIEGO



TRIBUNALE



TIPOLOGIA COPERTURE

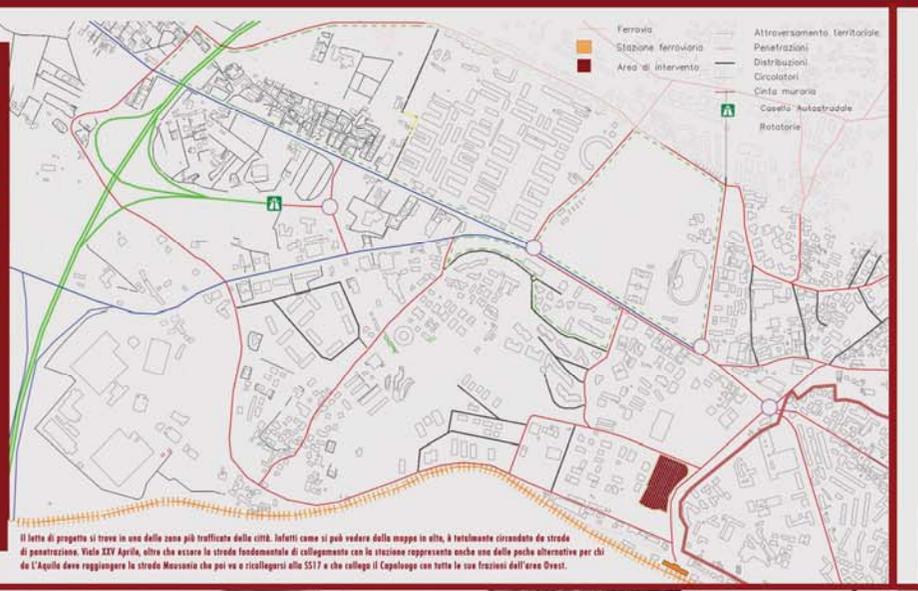




CIRCOLATORI DI ACCESSO AL LOTTO



INFRASTRUTTURE PRINCIPALI



Il lotto di progetto si trova in una delle zone più trafficate della città. Infatti come si può vedere dalla mappa in alto, è totalmente circondato da strade di penetrazione. Viale XXV Aprile, oltre che essere la strada fondamentale di collegamento con la stazione rappresenta anche una delle poche alternative per chi da L'Aquila deve raggiungere la strada Mesusina che poi va a ricongiungersi alla SS17 e che collega il Capoluogo con tutte le sue frazioni dell'area Ovest.

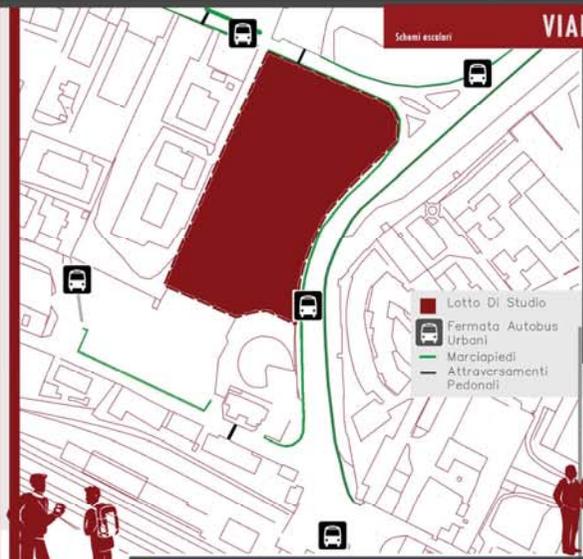


ANALISI STRADE E SENSI DI MARCIA

DATI STUDIO	SEZ A-A' STRADA PRIVATA	SEZ B-B' VIA ROCCO CARABBA	SEZ C-C' VIALE XXV APRILE
DESCRIZIONE	STRADA LOCALE URBANA (CATEGORIA F1)	STRADA EXTRAURBANA REGIONARIA (CATEGORIA D2)	STRADA EXTRAURBANA REGIONARIA (CATEGORIA D1)
LARGHEZZA	5,50 M	7,00 M	7,50 M
VELOCITÀ DI PERCORRENZA	25 KM/H	60 KM/H	60 KM/H
TRAFFICO	NO	NO	SI



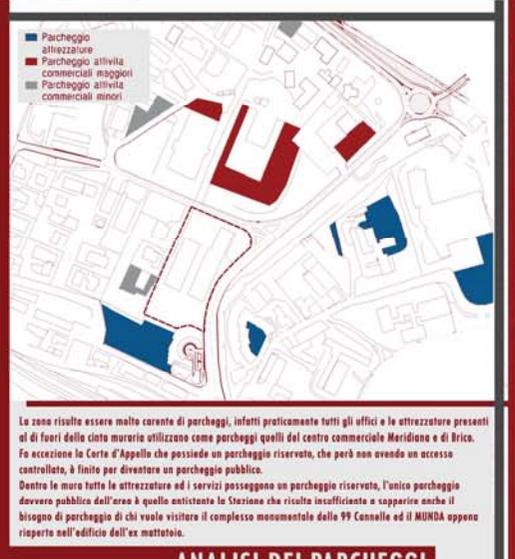
Il lotto di progetto si trova in un punto nodale della viabilità della città dell'Aquila. Seppur non molto vicino ai caselli autostradali, permette di raggiungere in tempi brevi tutte le attività vitali della città. SS88, SS17, A24



VIABILITA' PEDONALE

Andando ad osservare la viabilità pedonale, si siamo accorti che il problema più grande nasce con gli attraversamenti. Infatti chiunque commini sui marciapiedi è costretto ad attraversare a raso su strade molto trafficate, o peggio sulle strade di uscita dei parcheggi dei centri commerciali. Abbiamo contrassegnato con delle X gli attraversamenti usuali.

In sede di progetto si è provveduto a risolvere questo criticità mediante la creazione di due sottopassi che collegano il lotto di progetto con il parcheggio di Meridiana e con il percorso della mura in fase di progetto.



ANALISI DEI PARCHEGGI

La zona risulta essere molto corante di parcheggi, infatti praticamente tutti gli uffici e le attrezzature presenti ai fuori della cinta muraria utilizzano come parcheggi quelli del centro commerciale Meridiano e di Brico. Fa eccezione la Corte d'Appello che possiede un parcheggio riservato, che però non avendo un accesso controllato, è finito per diventare un parcheggio pubblico. Dentro le mura tutte le attrezzature ed i servizi posseggono un parcheggio riservato, l'unico parcheggio davvero pubblico dell'area è quello antistante la Stazione che ricorre incofinante a sopperire anche il bisogno di parcheggio di chi vuole visitare il complesso monumentale delle 99 Cannelle ed il MUNDA appena riaperto nell'edificio dell'ex mattatoio.

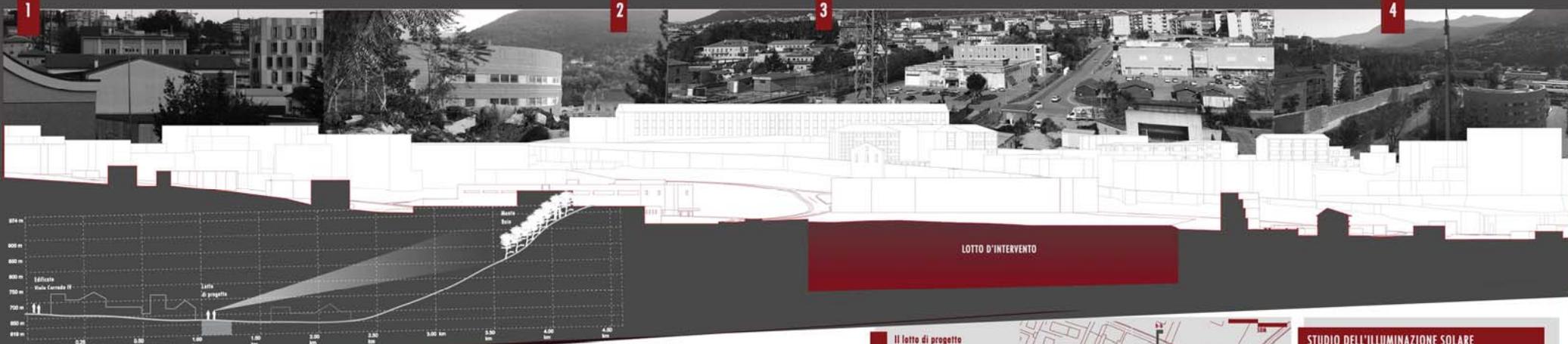


SENSI DI MARCIA

Il lotto si trova in una zona con due circolatori a senso unico, l'unica criticità riscontrata riguardo ai sensi di marcia è la strada che costeggia il lotto ad Ovest. Infatti pur avendo una larghezza ridotta rispetto a Via Rocco Carabba e a Viale XXV Aprile, rimane ugualmente una strada a doppio senso di circolazione, che la sua è costretto a fare inversione di marcia nel parcheggio del Centro di Cinematografia posto alla sua fine.

ANALISI DELLA MOBILITA'





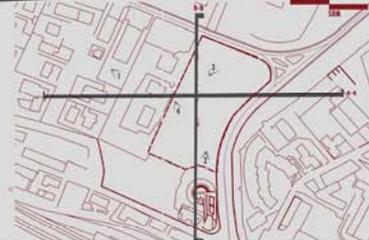
MODELLO TRIDIMENSIONALE AREA DI PROGETTO - IL RAPPORTO CON L'INTORNO

Ad ovest il lotto segue più o meno la stessa pendenza della strada che costeggia gli uffici comunali con un dislivello che non supera mai i 2 m. Al momento il rapporto diretto è impedito da cumuli di detriti e materiali di scarto. A nord il lotto risulta complanare con Via Rocco Carabba per circa metà della sua larghezza permettendo da qui anche l'accesso diretto all'autoparco comunale ed ad un edicola posta a bordo strada. Solo nella parte finale del lotto viene a crearsi un leggero dislivello con la strada.

Il lotto di progetto non presenta pendenze importanti, ad Est si rapporta con lievi dislivelli con Viale XXV Aprile fino ad arrivare a quota nella parte finale del lotto. A sud invece il rapporto con il parcheggio della Corte d'Appello è impedito da uno scarpato che parte ad una quota di -12m rispetto la quota 0 del lotto. Il dislivello massimo della morfologia del lotto è tra l'estremo nord est e quello a sud est per un totale di 8m.

SEZIONI E VISUALI

Il lotto di progetto si trova ad un'altitudine che varia dai 631 ai 639 metri sul livello del mare. Le coordinate geografiche sono:
 42° 21' 13.14" N
 13° 23' 04.20" E

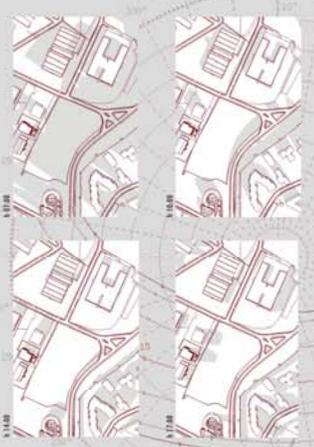


STUDIO DELL'ILLUMINAZIONE SOLARE

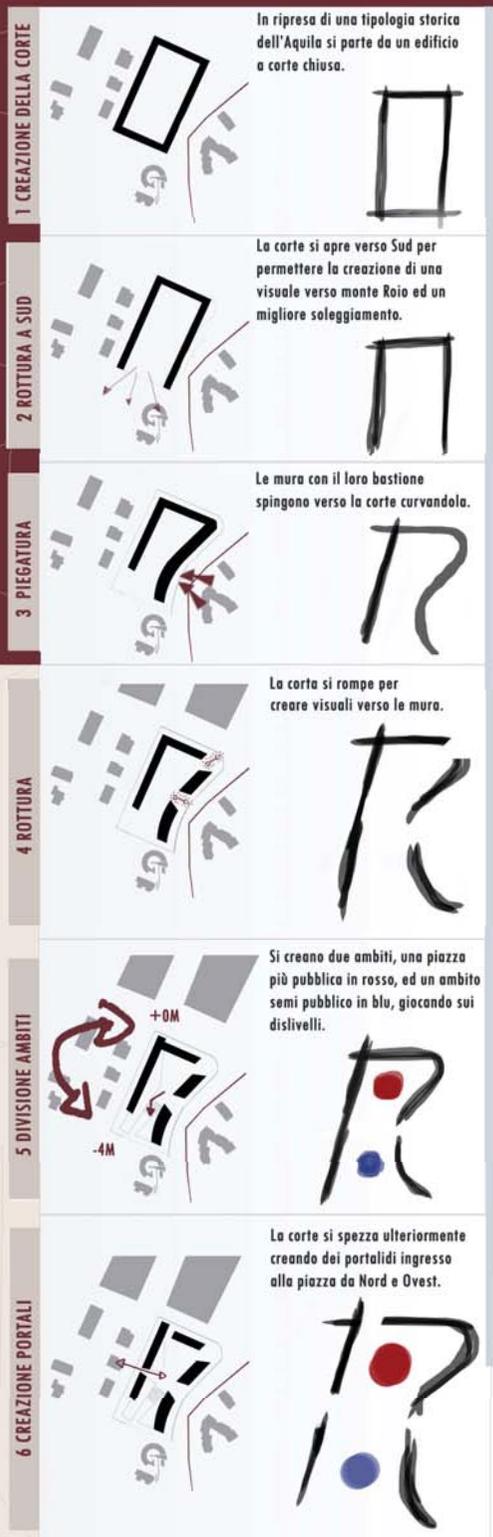
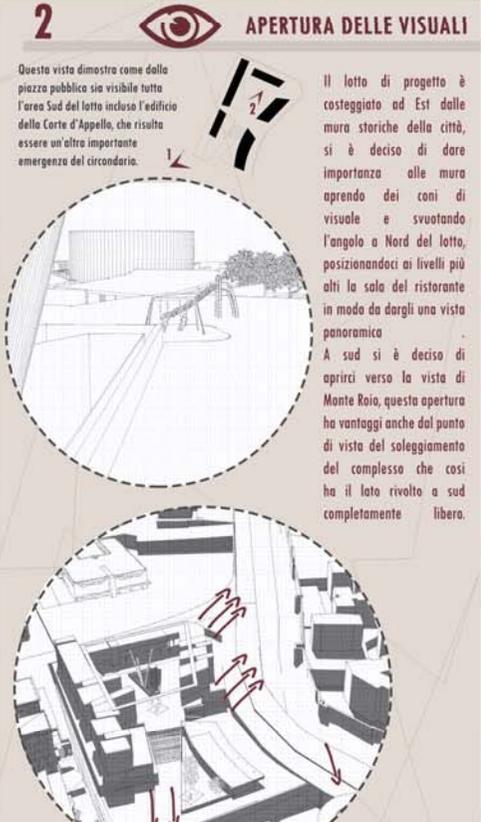
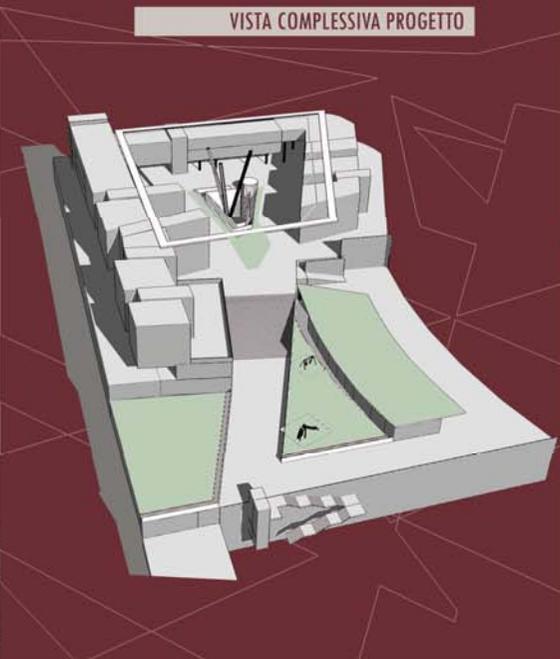
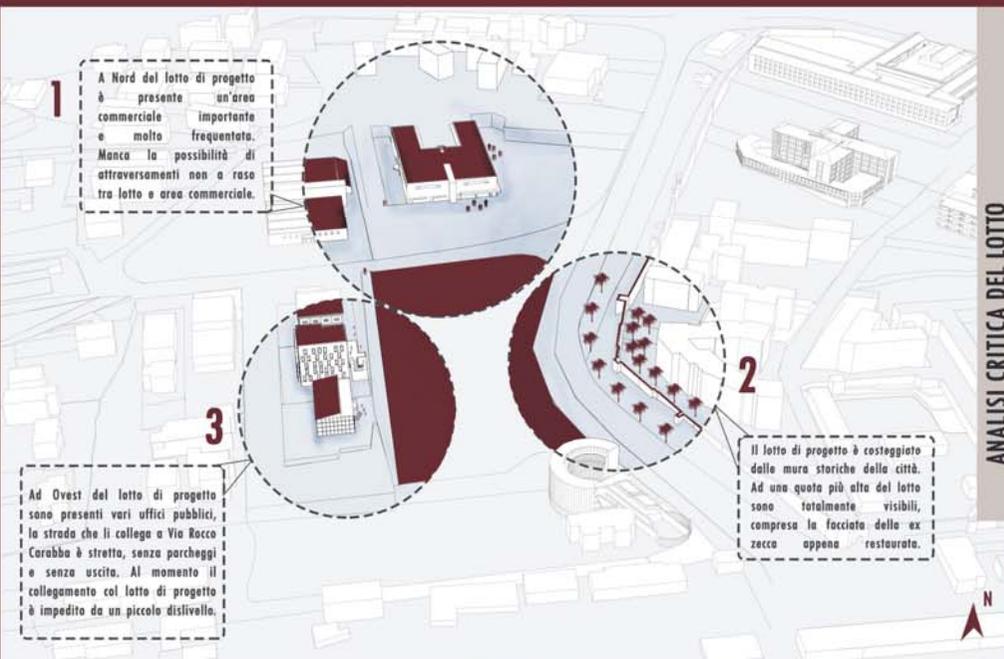


- 1. AREE AD USO AGRICOLA
- 2. ZONA DI PERTINENZA AGENZIA DELLE ENTRATE
- 3. ZONA DI PERTINENZA VERDE + PARCHEGGI SCUOLA MEDIA HAZZINI
- 4. VERDE PUBBLICO - PERCORSO DELLE MURA
- 5. FIUME ATERNO
- 6. VUOTO URBANO

ANALISI DEL VERDE: INDIVIDUAZIONE E CLASSIFICAZIONE ZONE VERDI



Gli edifici che circondano il lotto non proiettano ombra significativa su di esso se non in tardo pomeriggio. Il soleggiamento non risulta dei migliori soltanto la mattina presto, quando le mura, in posizione rialzata rispetto al lotto, lo mettono in ombra quasi per intero.



BLOCCO A

PIANO -2 (-8M) PARCHEGGI
 PIANO -1 (-4M) RESIDENZE IN LINEA + CANTINE
 PIANO +0 (0M) COMMERCIALE + RESIDENZE IN LINEA
 PIANO +1 (+4M) UFFICI + CENTRO ANZIANI + RESIDENZE IN LINEA
 PIANO +2 (+7.5M) E +3 (+11M) RESIDENZE IN LINEA

BLOCCO B

PIANO -2 (-8M) PARCHEGGI
 PIANO -1 (-4M) CANTINE
 PIANO +0 (0M) PIANO PILOTIS
 PIANO +1 (+4M) RESIDENZE A BALLATOIO
 PIANO +2 (+7.5M) RESIDENZE A BALLATOIO

BLOCCO C

PIANO -2 (-8M) PARCHEGGI
 PIANO +2 (+7.5M) RISTORANTE

ORGANIZZAZIONE PROGETTO

BLOCCO E

PIANO -2 (-8M) PARCHEGGI
 PIANO -1 (-4M) ASILO NIDO
 PIANO +0 (0M) COPERTURA VERDE CALPESTABILE

BLOCCO D

PIANO -2 (-8M) PARCHEGGI
 PIANO -1 (-4M) CANTINE
 PIANO +0 (0M) COMMERCIALE
 PIANO +1 (+4M) RESIDENZE IN LINEA
 PIANO +2 (+7.5M) RESIDENZE IN LINEA

Al fine di creare un punto di incontro in un'area in cui non ce ne sono, si è pensato a questa piazza coperta che ospiti sia un piccolo parco urbano, sia una parte pavimentata che permetta l'accesso ai negozi ed i servizi.

La piazza è direttamente collegata direttamente ai parcheggi interrati mediante una scala ed un ascensore. Da essa è inoltre possibile accedere sia a tutte le abitazioni che all'asilo e al centro anziani. E' coperta da una struttura diagrid in vetro e acciaio sostenuta da strutture a fungo.

PIAZZA COPERTA

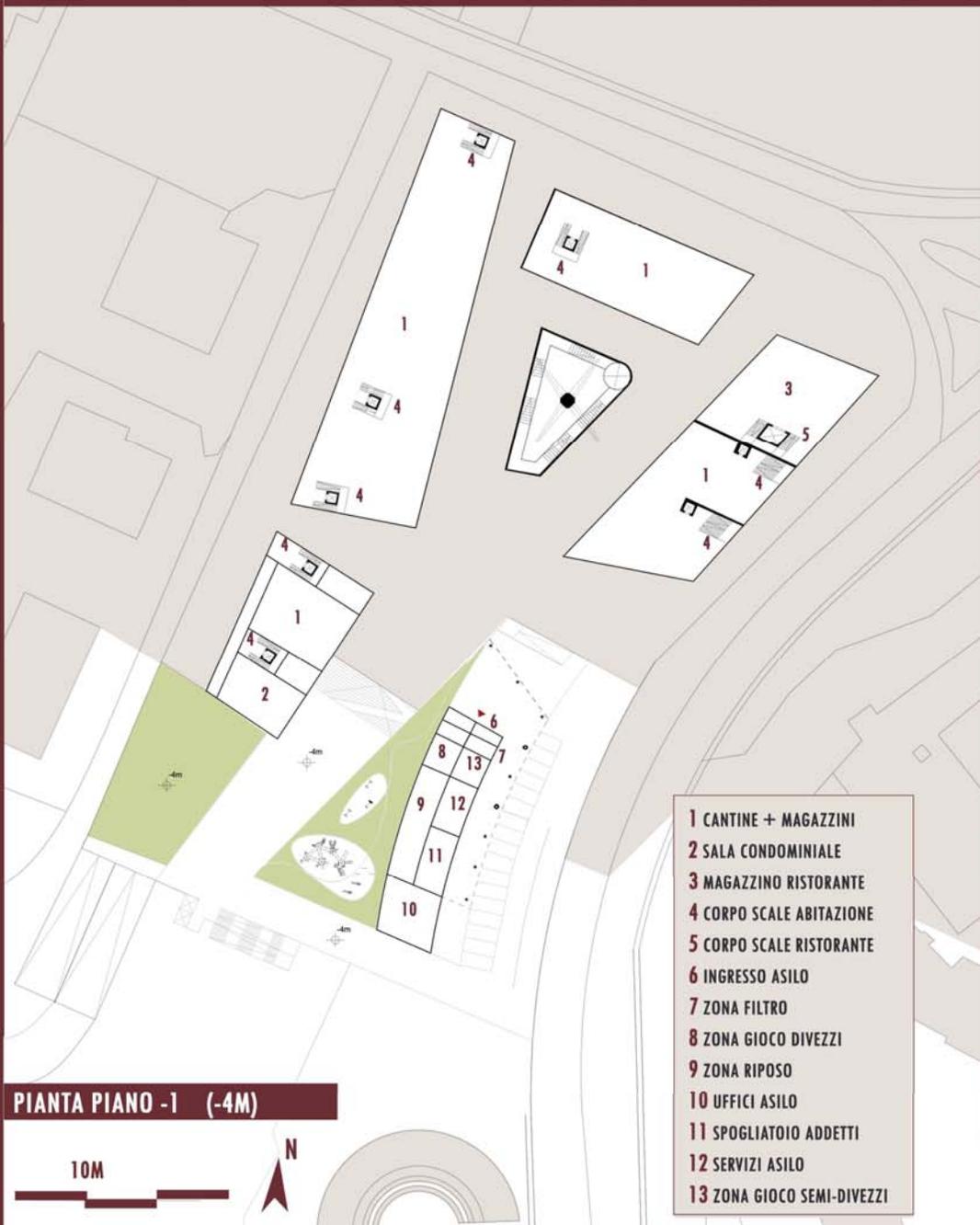
PERCORSI PEDONALI

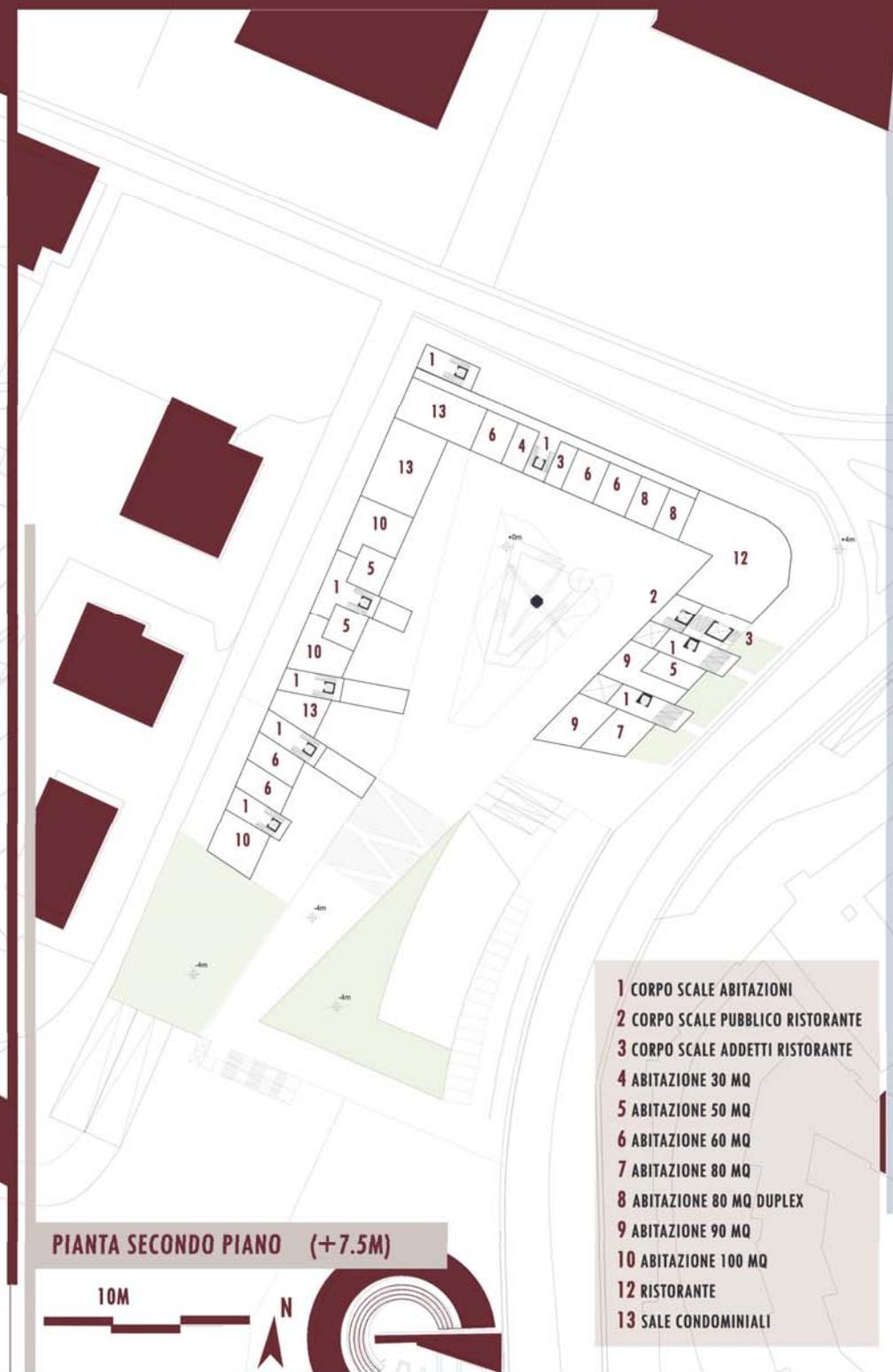
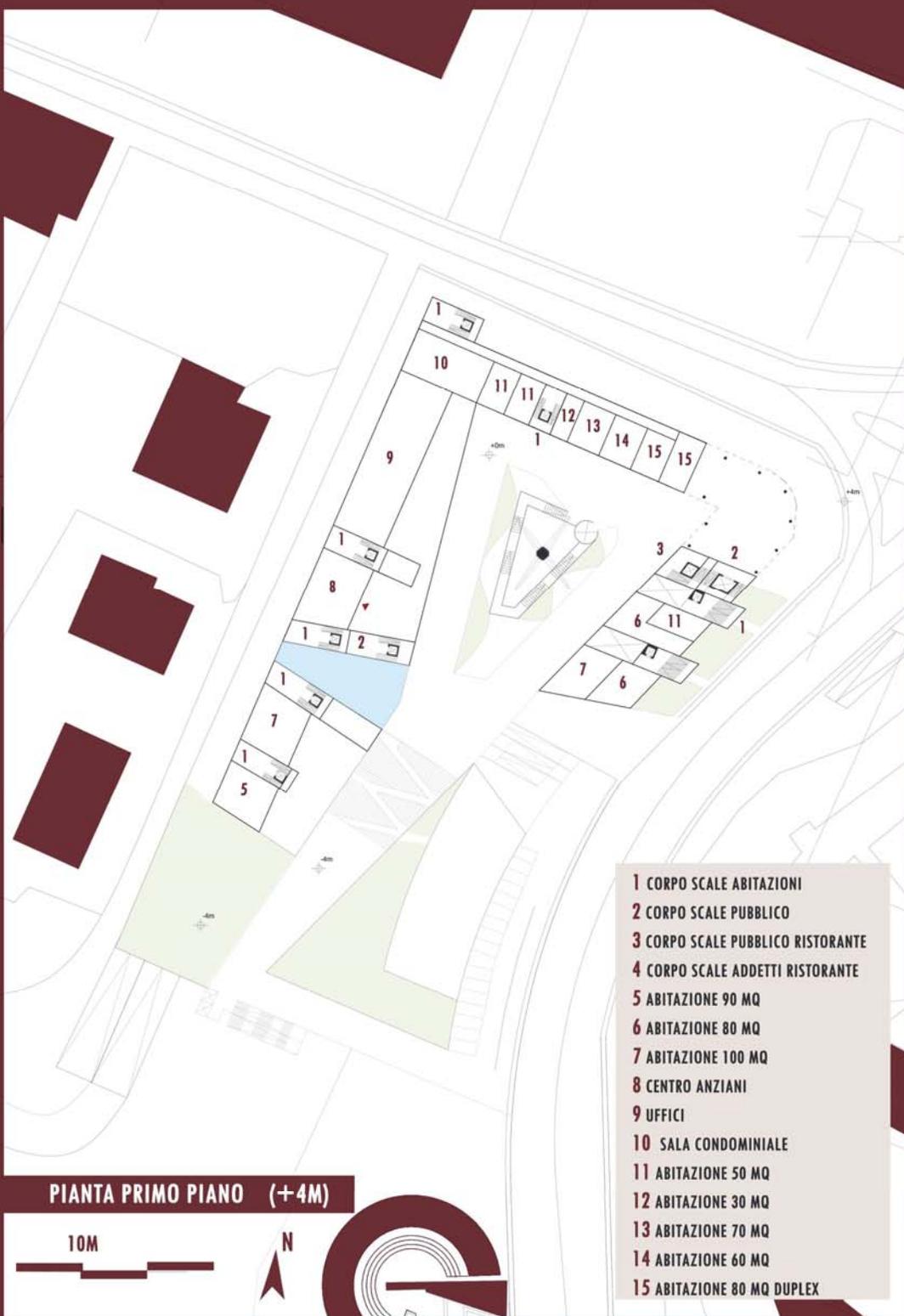
Si è provveduto a creare una continuità dei percorsi pedonali che permettesse di dirigersi in qualsivoglia direzione senza dover attraversare la strada. Inoltre è stata garantita la completa accessibilità pedonale anche ai portatori di handicap con rampe sostitutive delle scale.

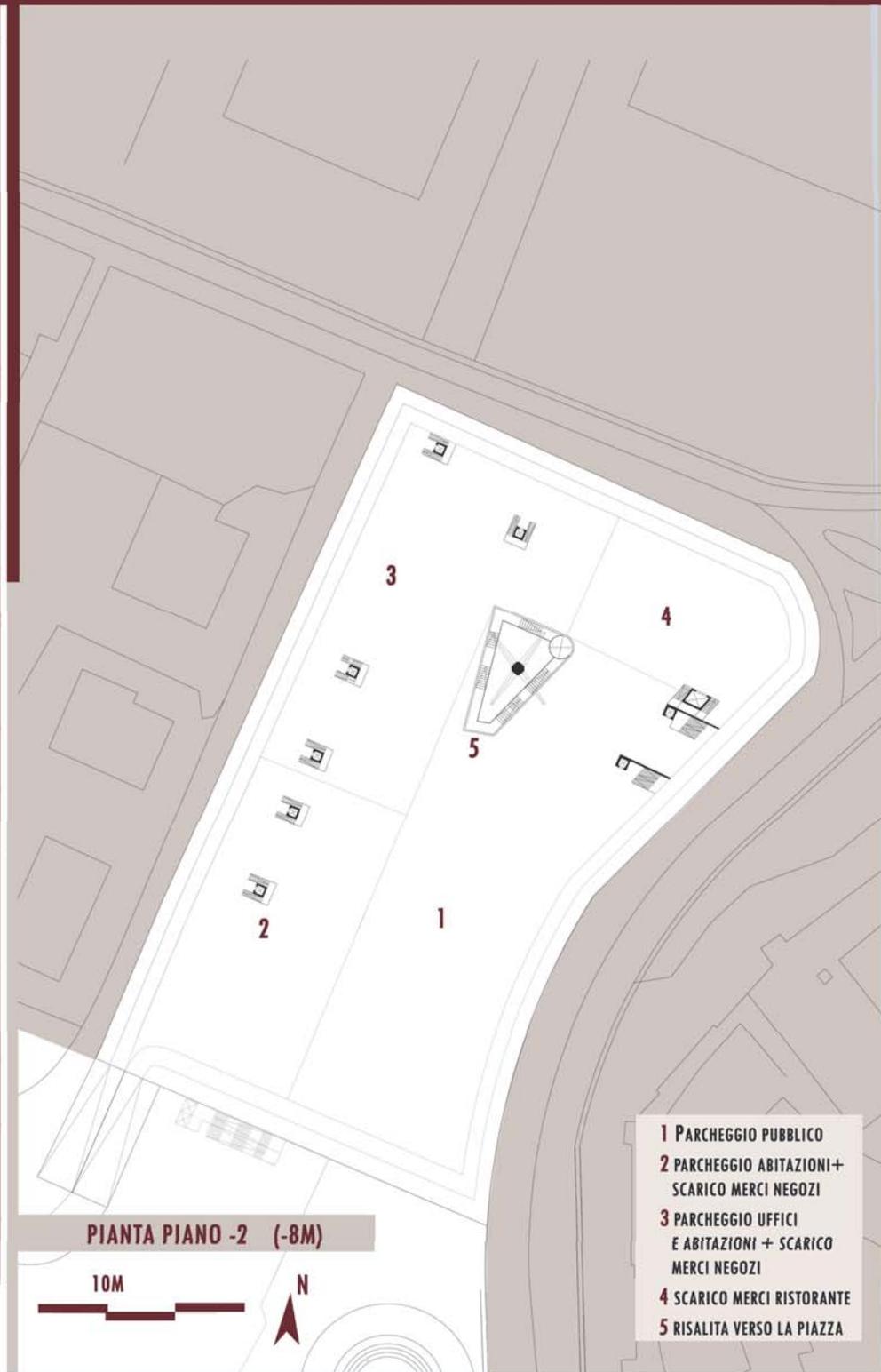
PLANIVOLUMETRICO AREA

N
 50M

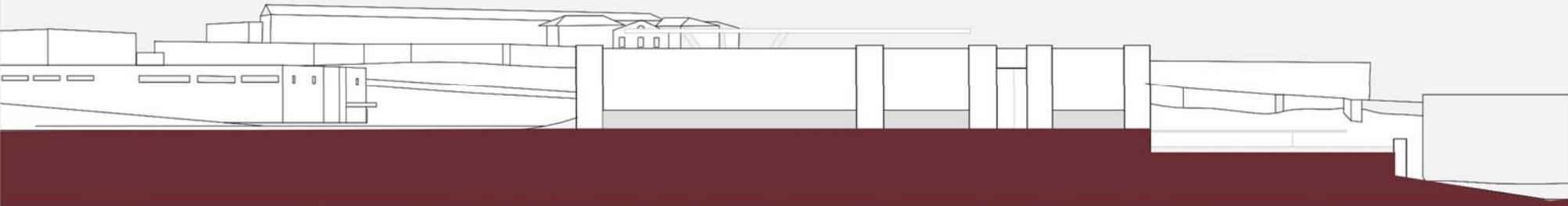




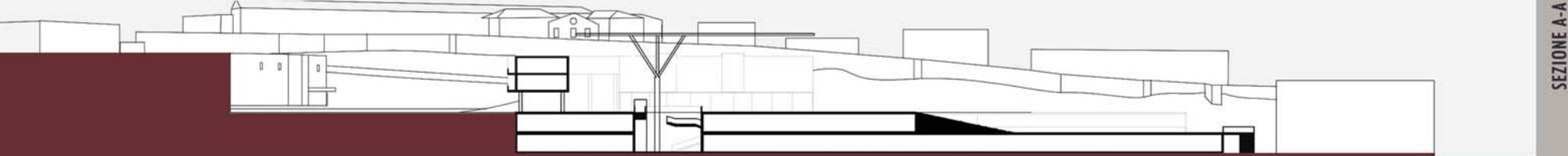




PROSPETTO OVEST

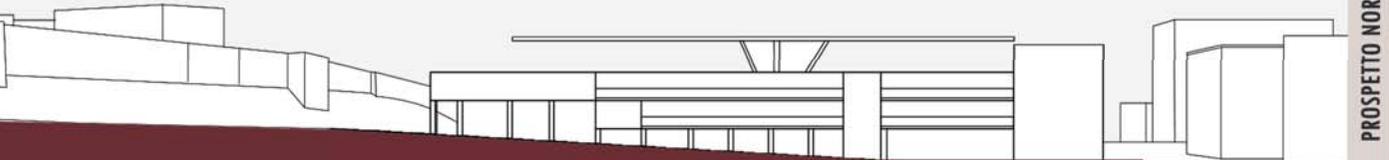


PROSPETTO NORD



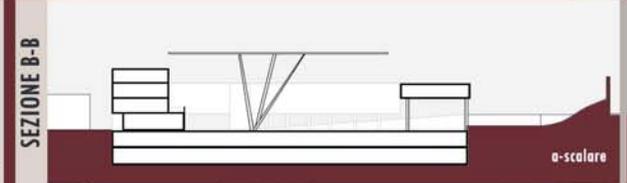
SEZIONE A-A

PROSPETTO SUD

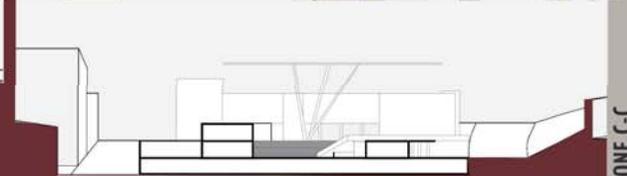
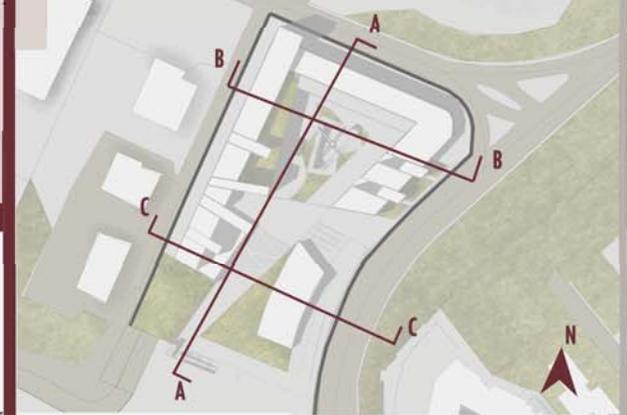


CANTINE PARCHEGGI

PROSPETTO NORD



SEZIONE B-B



SEZIONE C-C