



Fondo di Sviluppo e Coesione 2007-2013

Accordo di Programma Quadro "BAR1 - Piano
di sviluppo e coesione della Città di Potenza" I
Atto integrativo Delibera CIPE 88/2012

LA NUOVA STAZIONE CENTRALE

RIQUALIFICAZIONE PIAZZA E AMBITI LIMITROFI

Progetto preliminare

☒ Progetto definitivo

☒ Progetto esecutivo

Elaborato

N. 1

Titolo

**Relazione tecnico illustrativa generale e
Quadro economico**

Scala

Data

ottobre 2015

Responsabile **Unico del Procedimento**

ing. Stefano Viggiano

Progettisti:

arch. Giancarlo Grano
arch. Valeria D'Urso
geom. Angelo De Carlo

Assistenza al RUP
ing. Donatella Zotta

Prestazioni Specialistiche

Strutture: ing. Domenico Di Lorenzo
Illuminotecnica: ing. Giuseppe Giacomino
Rilievi e computi: geom. Giuseppe Iacovera
Geologia: geol. Vita Locantore
Geologia: geol. Vito Sarli



FONDO DI SVILUPPO E COESIONE 2007-2013

**Accordo di Programma Quadro
“BAR1 – Piano di sviluppo e coesione della Città di Potenza”**

LA NUOVA STAZIONE CENTRALE

Riqualificazione piazza e ambiti limitrofi

RELAZIONE

1. PREMESSA

Obiettivo del presente progetto è la valorizzazione dello snodo ferroviario di Potenza, ubicato nella zona più a valle della città, a poche decine di metri dal fiume Basento, mediante la riqualificazione del suo piazzale esterno e degli ambiti ad esso limitrofi.

La precedente denominazione della Stazione era quella di Potenza Inferiore, facendo riferimento alla minore quota sul livello del mare, rispetto all'altro scalo ferroviario potentino chiamato Potenza Superiore, situato in località S. Maria.

Dal 10 dicembre 2006, su richiesta dell'Amministrazione comunale, il nome di Potenza Inferiore è stato modificato in Potenza Centrale, alludendo in tal modo alla sua importante funzione a livello urbano e alla sua notevole importanza anche nel sistema di trasporto regionale.

Potenza Centrale è oggi, infatti, il principale nodo di scambio non solo del capoluogo, ma anche della intera Regione Basilicata, rappresentando il terminale dei convogli diretti sia verso la Campania (e l'asse ferroviario tirrenico), verso la Puglia orientale (e l'asse adriatico), e la Puglia meridionale (e l'asse ionico).

Nonostante continui ridimensionamenti e razionalizzazioni dei flussi ferroviari disposti a livello centrale, la Stazione di Potenza Centrale continua tuttora ad assicurare un discreto movimento merci e un notevole traffico di viaggiatori (circa 950.000 passeggeri all'anno).

La Stazione fu inaugurata il 29 agosto 1880 insieme alla linea ferroviaria che collegava Potenza con Napoli, contribuendo ad attenuare l'atavico isolamento della città in cui versava il capoluogo lucano, e determinando le condizioni per importanti innovazioni anche sull'organizzazione del territorio comunale.

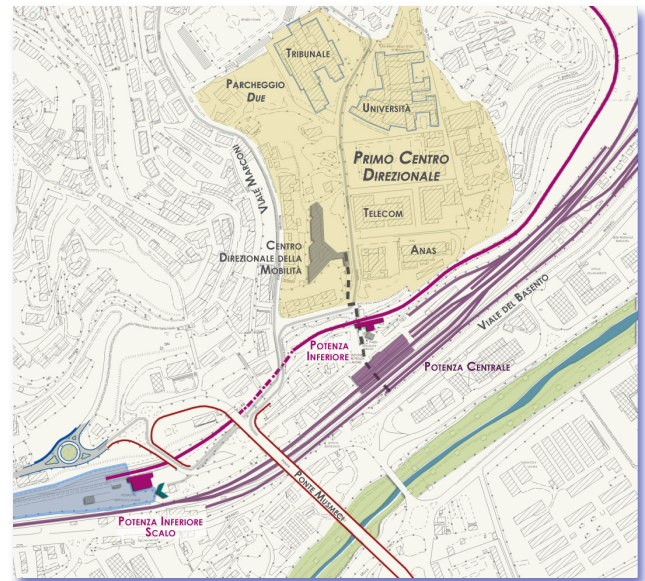
Risalgono, infatti, al periodo immediatamente successivo nuovi programmi edilizi che hanno spostato l'interesse costruttivo verso valle, a partire dal Piano del 1883, redatto dall'ingegnere Rosi (peraltro rimasto in parte inattuato).

L'arrivo della ferrovia rappresentò quindi un forte elemento catalizzatore, capace di segnare l'espansione della città, interessando gradualmente tutte le aree rurali esposte a mezzogiorno, comprese tra il nucleo antico e la nuova Stazione.

Fu così avviato il superamento dei limiti fisici della Città fortificata di impianto medievale e cominciarono a delinearsi le future linee di sviluppo che hanno favorito il ritorno della città verso il fiume Basento, sulle cui rive era sorta

l'originario impianto urbano di fondazione romana.

La Stazione di Potenza Centrale si inserisce oggi in un contesto ove si concentrano sistemi diversi di mobilità, che comprende il servizio di trasporto extraurbano ferrato o su gomma di RFI, e i servizi ferroviari che fanno capo alla limitrofa stazione delle FAL da dove partono linee di connessione con numerosi centri dell'hinterland regionale ed inter-regionale.



In questo stesso luogo viene assicurato un efficace servizio di collegamento cittadino grazie al servizio pubblico di trasporto su autobus, alla metropolitana leggera (che coincide con la tratta urbana delle FAL) e al terminale delle scale mobili che collegano la Stazione Centrale con il cosiddetto 1° Centro Direzionale, il *Mobility Center*, e il Centro Storico cittadino.

Lo snodo della Stazione Centrale di Potenza è stato poi, da poco, implementato con la realizzazione in viale del Basento (zona a valle della Stazione agevolmente raggiungibile tramite il sottopasso ferroviario) del terminal di scambio per le linee di compagnie private che offrono servizi di collegamento prevalentemente extra-urbani.

Purtroppo alla rilevanza strategica del sito in esame e dei servizi di trasporto intermodale che ivi convergono, non fa riscontro una adeguata qualità, accessibilità e riconoscibilità dei luoghi urbani che afferiscono alla Stazione di Potenza Centrale. Per questo motivo l'Amministrazione comunale ha deciso di porre mano finalmente alla riqualificazione del piazzale e degli ambiti ad esso limitrofi, facendo ricorso ai fondi di cui all'Accordo di Programma Quadro "BAR1 – Piano di sviluppo e coesione della Città di Potenza", Fondo di sviluppo e coesione 2007-2013 (Delibera CIPE 88/2012).



STAZIONE CENTRALE



ACCESSO ALLE SCALE MOBILI (SCALA MOBILE BASENTO)

2. ANALISI DEL CONTESTO

L'oggetto principale della proposta in esame, che si prefigge di valorizzare il ruolo e la funzione della Stazione di Potenza Centrale è, dunque, il suo piazzale (*intervento 1*), cui si aggiungono anche gli assi di accesso (*intervento 2*) e l'area di sosta spontaneamente formatasi nei pressi del viadotto Musmeci (*intervento 3*).



L'ANONIMO SLARGO ANTISTANTE LA STAZIONE

Il piazzale, i cui margini non appaiono chiaramente definiti, è dominato dall'edificio in muratura della Stazione; una costruzione i cui caratteri architettonici e la cui tipologia rispecchiano quelli di tutte le stazioni ferroviarie costruite tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo.

L'edificio appare simmetrico rispetto al suo asse centrale, che coincide con l'ingresso principale alla Stazione, ed è caratterizzato da tre distinti volumi, di cui quello centrale è a due piani, mentre quelli laterali (anch'essi precedentemente a due piani) sono stati di recente ridotti a un solo livello, probabilmente rispecchiando l'originario disegno dell'edificio.

Il prospetto della Stazione si apre su quello che oggi appare come un confuso e

informe slargo, privo di chiara identità, formatosi in maniera residuale dal sommarsi di interventi successivi, senza un vero e proprio disegno organico.

Oggi tale slargo appare delimitato, oltre che dalla facciata della Stazione, da elementi disparati e incoerenti, di seguito descritti;

- dall'originario accesso laterale (costituito dall'innesto a due corsie proveniente dal tratto terminale di viale Marconi);
- da un fabbricato residenziale che ha di recente sostituito l'originario palazzo Bonitatibus coevo alla Stazione, e gravemente danneggiato dal sisma del 1980;
- da un secondo accesso a senso unico, di più recente realizzazione, proveniente dalla parte più a monte di Viale Marconi, in fondo del quale si effettua la sosta degli autobus di servizio extraurbano;
- da una imponente tettoia in legno, di giacitura sghemba rispetto al fronte della Stazione, la quale sovrasta l'ingresso alle scale mobili;
- dalla fermata FAL, posta a quota superiore e servita da una scala a due rampe, una della quali ostruita da una superfetazione addossata alla fermata stessa;
- da un'acclive area a verde incolto che è a confine tra il piazzale e l'area FAL;
- da un muro di separazione tra lo slargo pubblico e l'area di servizio interno della Stazione (zona deposito merci e parcheggio per i dipendenti).

Fortunatamente (ma solo da pochi mesi) e grazie alla ferma volontà del Comune di riqualificare i luoghi è stato possibile eliminare i prefabbricati che sorgevano all'interno del piazzale fin dal tempo del terremoto che ha colpito la Città nel 1980.

Si trattava di manufatti installati a titolo "provvisorio" al fine di garantire alcuni servizi (attività commerciali e Ufficio Postale) resi inagibili dall'evento sismico, ma che per oltre trent'anni hanno contribuito ad alimentare il progressivo scadimento in cui è ricaduto l'ambito in esame.



PREFABBRICATI CHE INVADEVANO IL PIAZZALE



VISTE DEGLI ACCESSI AL PIAZZALE DELLA STAZIONE

Accanto al problema prioritario della riqualificazione del piazzale, si è preso in esame anche la questione dell'attuale, insufficiente sistema di accesso veicolare e pedonale alla Stazione, garantito da due assi di penetrazione: il primo formato dall'ultimo tratto di viale Guglielmo Marconi, e l'altro costituito da un raccordo viario di più recente realizzazione, che ha origine da una curva dello stesso viale Marconi, e si inserisce all'incirca al centro del piazzale della Stazione.

L'ultimo tratto di viale Marconi, che forma l'asse principale di arrivo alla Stazione, e si innesta a lato del piazzale, è formato da una carreggiata a doppio senso di marcia, con parcheggi "in linea" lungo tutto il lato destro, e parcheggi "a pettine" nella parte alta del lato opposto.

L'attuale sezione trasversale di tale strada non garantisce, comunque, un agevole transito veicolare, nel caso non infrequente in cui si incontrino due autobus del servizio urbano, o di trasporto extra-urbano provenienti in senso opposto.

Il percorso pedonale laterale a destra di viale Marconi appare poi caratterizzato da un inadeguato sistema di illuminazione, a motivo di pali di altezza eccessiva, la cui luminosità oltretutto è limitata dalla chioma degli alberi sottostanti; il percorso pedonale di sinistra invece si configura, per la sua larghezza, più come un mero "salvagente" che come un vero e proprio marciapiede.

Anche il raccordo secondario che porta al piazzale della Stazione, il quale ha origine dalla parte a monte di viale Marconi, appare come una strada stretta e scoscesa, a senso unico ed estremamente pericolosa, in quanto priva di marciapiede per lo svolgimento del transito pedonale in sicurezza.

Essa pone infatti seri problemi di percorribilità ai mezzi del trasporto pubblico urbano e di quelli destinati al collegamento extra-urban, a motivo della sua pendenza, dell'angusto innesto da viale Marconi, e delle sue curve, il cui raggio è appena sufficiente alla manovra dei pullman di dimensioni maggiori.

Anche tale accesso necessita quindi di interventi che possano ristabilire le condizioni minime di sicurezza e migliorare le modalità di accesso alla piazza della Stazione.

L'ultima questione, ma non la meno importante, analizzata dal progetto in esame, è quella della riqualificazione dell'area dalla quale è possibile accedere alle suggestive e originalissime strutture portanti del viadotto Musmeci, di recente dichiarato "monumento nazionale".



L'AREA PROSSIMA AL VIADOTTO MUSMECI

Tale zona, di proprietà di Poste Italiane, è stata di fatto abbandonata a se stessa, e oggi appare invasa ai suoi margini da vegetazione incolta.

Attualmente, nelle ore diurne essa è usata come un parcheggio all'aperto di tipo spontaneo, mentre nelle ore notturne l'area stessa diventa sede di comportamenti sociali ancor più incivili.

L'assoluta mancanza di recinzioni e la sua posizione alquanto appartata, favorisce l'accesso indiscriminato alle strutture portanti del viadotto da parte di visitatori improvvisati, o gruppi di giovani, con evidenti rischi per la pubblica e privata incolumità dal momento che il viadotto sovrappassa le linee ferroviarie ad altezza considerevole.

La situazione in cui attualmente versa questa zona la caratterizza come un evidente e macroscopico “detrattore” visivo e funzionale rispetto alla corretta fruizione e gestione del viadotto Musmeci, rendendola come elemento di forte contrasto rispetto alla qualità architettonica e l'importanza ingegneristica di un bene culturale noto in tutto il mondo.

3. IL PROGETTO DEFINITIVO/ESECUTIVO

Il progetto denominato “La nuova Stazione Centrale” si prefigge dunque la riqualificazione della piazza antistante la Stazione e degli ambiti ad essa limitrofi, deputati all'accesso veicolare e pedonali, allo scambio intermodale e alla sosta degli autoveicoli.

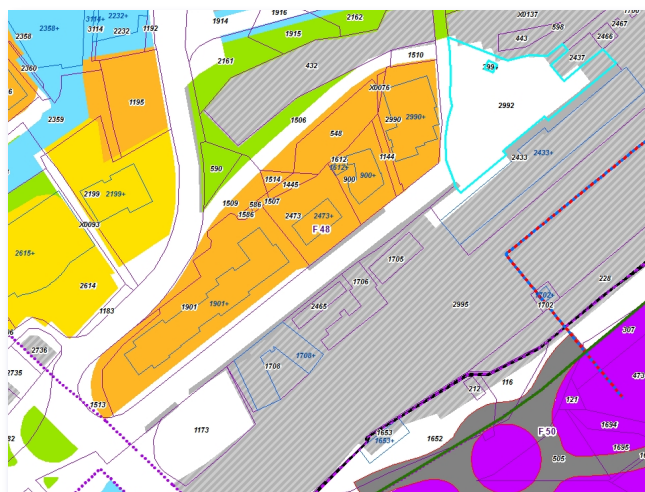
Esso è stato articolato nei seguenti tre macro-interventi: la riqualificazione della piazza come “nuova porta della Città”, la sistemazione degli accessi da viale Marconi e la fruibilità dell'area prossima al viadotto Musmeci.

Prima di descrivere dettagliatamente le tipologie di intervento e le scelte riguardanti i materiali da utilizzare, si rende necessario illustrare le tre parti in cui si articola il progetto, il percorso progettuale adottato e le scelte che lo hanno caratterizzato.

La riqualificazione della piazza

Ovviamente la prima attenzione è stata posta sulla riqualificazione della piazza, partendo dalla constatazione dell'assoluta situazione di anonimato in cui essa oggi versa.

Il piazzale ricade prevalentemente nei “Suoli Riservati all'Armatura Urbana” (SRAU), dal vigente Regolamento Urbanistico. L'area della piazza è distinta nel Catasto Terreni al Foglio n. 48, particella n. 2992, non sottoposta a vincoli di carattere idrogeologico, né a vincoli di carattere paesaggistico.



STRALCIO DEL REGOLAMENTO URBANISTICO VIGENTE

Come già osservato in precedenza, l'edificio della Stazione fronteggia elementi, che al di là del loro valore architettonico, risultano del tutto eterogenei, sia perché tra loro reciprocamente indifferenti, sia per la casualità della loro giacitura plano-altimetrica.

Questa è dunque la situazione attuale del piazzale della Stazione, come si è presentata ai progettisti dell'intervento in esame, i quali si sono posti dunque il problema di una complessiva riprogettazione del sito, nel tentativo di ricucire organicamente tutti gli elementi preesistenti in un nuovo disegno organico, e di conferire all'attuale, anonimo "slargo" la dignità di una "piazza", sia pur di modeste dimensioni, ma comunque capace di costituire una ideale "porta" di accesso alla nostra Città.



RENDER DELLA PIAZZA "NUOVA PORTA DELLA CITTÀ"

Al fine di superare il senso di spaesamento e di disordine che si avverte arrivando da qualsiasi lato nel piazzale, ma soprattutto uscendo dalla porta centrale della Stazione, si è reso indispensabile individuare, quale elemento focale del progetto, un punto posto esattamente sull'asse trasversale che ha origine dal centro della facciata della Stazione; (ovvero a partire dal suo ingresso principale); tale punto

nodale sarà caratterizzato dalla installazione di una significativa opera d'arte, che rappresenti in qualche modo la Città capoluogo e che sarà realizzata in economia diretta.

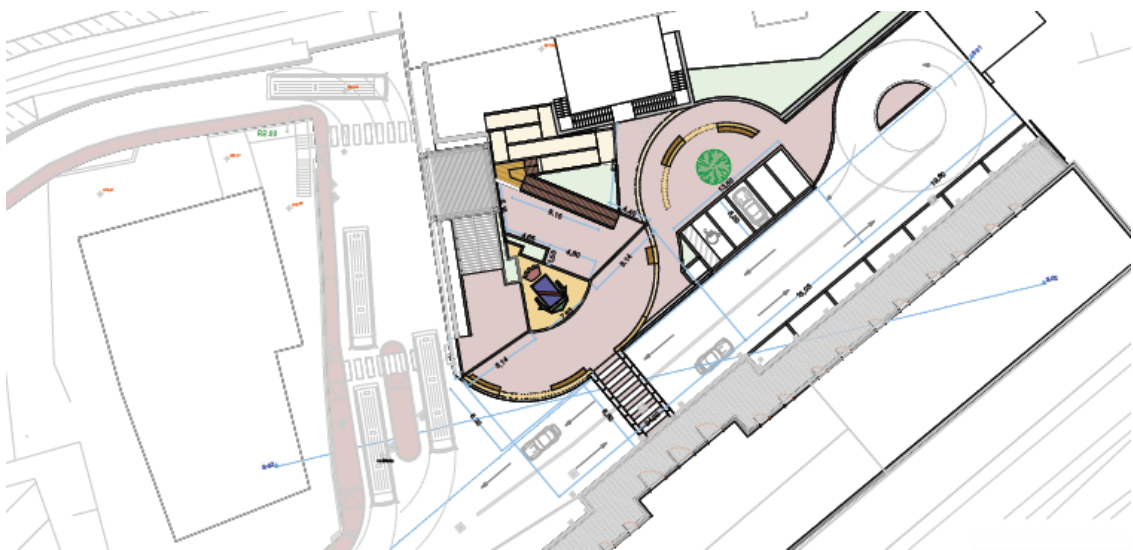
A partire dalla sistemazione dell'opera d'arte, vero fulcro semantico e baricentro geometrico della piazza, è stata disegnata una piazza che a livello planimetrico assume la forma di una "goccia", la quale è delimitata da un lato dal preesistente percorso che conduce alle scale mobili, e dall'altro da una nuova rampa che collegherà la piazza con il livello superiore della fermata delle FAL.

In definitiva quindi i due percorsi pedonali (quello esistente che conduce a livello sotterraneo e quello di nuova realizzazione che conduce al livello rialzato) ricuciti in un unico disegno coerente e tendenzialmente unitario, saranno tali da assorbire l'anomalia plano-altimetrica costituita dalla tettoia che copre l'ingresso alle scale mobili.

Questa scelta è stata poi sviluppata nell'ulteriore disegno della piazza, caratterizzato da un sistema in travertino che attraverso muretti muniti da sedute, o semplici cordoli di delimitazione, segneranno il limite tra le zone pedonali e quelle di transito veicolare.

Al fine di assicurare la migliore accessibilità da parte degli automezzi pubblici o privati, è stato confermato il percorso veicolare che lambisce il fronte della Stazione, prevedendo altresì un agevole percorso di ritorno attraverso la rotonda posta sul lato estremo della piazza.

Particolare attenzione è stata posta nel disegnare percorsi privi di barriere architettoniche, rendendo accessibile e fruibile a tutti ogni ambito della piazza.



PLANIMETRIA DI PROGETTO

Questa parte del progetto è stata elaborata anche come occasione per predisporre una nuova e più funzionale organizzazione del sistema della circolazione viaria e del cinematismo locale.

A tal proposito si è pensato di privilegiare per le autovetture private l'accesso dal tratto di via Marconi (che sottopassa il viadotto Musmeci e giunge lateralmente al piazzale della Stazione), e di confermare la rampa che proviene dalla parte più a monte di via Marconi quale via di penetrazione a senso unico per gli autobus urbani e i pullman del servizio ferroviario sostitutivo.

Per quanto riguarda il primo dei due citati accessi, si provvederà ad una revisione della sezione stradale, con una lieve riduzione della larghezza del marciapiede di destra e la eliminazione sullo stesso lato della attuale serie di parcheggi "in linea".

Questa scelta consentirà finalmente di fluidificare il transito nei due sensi di marcia, evitando qualsiasi interferenza, anche nel caso in cui dovessero incrociarsi due autobus o due pullman extra-urbani.

L'illuminazione della strada sarà assicurata da una nuova serie di pali con luci a Led, e al fine di garantire condizioni di luminosità non più condizionate dallo sviluppo delle chiome arboree, si prevede una sostituzione delle essenze esistenti mediante nuovi alberature con portamento "colonnare".

Ovviamente la proposta progettuale è tale da garantire la massima flessibilità, anche in caso di futura modifica del descritto sistema di mobilità; qualora, infatti, si volesse destinare anche questo tratto di strada a un senso unico di marcia in uscita (ovviamente dopo aver migliorato e allargato l'altro raccordo viario destinato) sarà possibile ripristinare i parcheggi "in linea" che al momento non vengono confermati.

Per il secondo accesso alla piazza, formato da raccordo a un solo senso di marcia, si è potuto prevedere (a motivo delle risorse concretamente disponibili) solo la realizzazione di un marciapiede pedonale (oggi mancante) di almeno mt. 1,30 e semplici ma efficaci "smussature" degli elementi angolari di ostacolo posti sul lato interno delle curve, al fine di facilitare le manovre dei mezzi più voluminosi. In corrispondenza della parte terminale del raccordo stradale saranno inoltre disegnati due stalli per i pullman, serviti da un isola salvagente lievemente rialzata destinata all'attesa dei viaggiatori.

Inoltre, frontalmente ai due suddetti stalli, in corrispondenza della zona antistante

la Stazione, è stato previsto (anche a seguito di rapporti intercorsi con RFI) un terzo stallo che fungerà da capolinea di sosta per i pullman del servizio ferroviario sostitutivo.

La fruibilità dell'area prossima al viadotto Musmeci

Il passo successivo è stato quello di progettare l'ambito oggi in abbandono, posto in prossimità del viadotto Musmeci.

La prevista riqualificazione del sito farà seguito alla presa in possesso, previo esproprio, da parte dell'Amministrazione comunale di un'area che attualmente rientra tra le proprietà di Poste Italiane, distinta nel Catasto Terreni al Foglio n. 48, particella n. 1173.

L'intervento è stato pensato in una duplice direzione funzionale.

Anzitutto esso intende realizzare una zona di parcheggio, capace di una trentina di posti-auto, mediante i quali saranno integrate le scarse disponibilità della piazza della Stazione Centrale e saranno sostituiti gli stalli da eliminare lungo viale Marconi, al fine di raggiungere una sezione stradale conforme alle norme e consentire, come detto, la piena fluidificazione del traffico locale nei due sensi di marcia. In secondo luogo l'intervento si prefigge di valorizzare questo luogo come un ambito privilegiato per una inedita visione e una corretta fruizione delle suggestive strutture a membrana di cemento armato modellate dall'ing. Musmeci, le cui quattro arcate contigue a sella d'asino ben potrebbero oggi essere assunte



come uno dei nuovi simboli della nostra Città. In altri termini il nuovo parcheggio servirà non solo per le esigenze primarie connesse con lo scambiatore inter-modale della Stazione Centrale, ma anche come luogo di sosta per i visitatori del viadotto Musmeci.

FOTO DELL'AREA DOVE SI REALIZZERA' IL PARCHEGGIO

A tale scopo è stato prevista una lunga balconata laterale appositamente sagomata per favorire la vista del viadotto, mentre la delimitazione finale dell'area, munita di cancello metallico, consentirà al soggetto che dovrà gestire un eventuale futuro utilizzo del viadotto, di regolare il flusso di visitatori e turisti, di filtrarne l'accesso, garantendo a tutti gli interessati una visita in piena tranquillità e sicurezza.

4. OBIETTIVI PROGETTUALI

In sintesi gli obiettivi della caratterizzazione della piazza della Stazione Centrale di Potenza come una nuova “porta della Città” e della rifunzionalizzazione degli ambiti ad essa limitrofi, sono stati articolati, come segue, in tre distinti interventi.

Intervento 1.

- Collocazione nel punto focale della piazza, fronteggiante l'ingresso alla Stazione, di un'opera di valore artistico, rappresentativa della Città di Potenza (mosaico con lo stemma cittadino, o auspicabilmente il Leone Rampante di bronzo già in possesso dell'Amministrazione).



RENDER DELLA PIAZZA “La nuova Porta della città”

- Sviluppo di tutte le altre scelte funzionali e spaziali riguardanti la piazza, in coerenza con l'offerta del suddetto punto di riferimento percettivo.
- Creazione di una rampa di collegamento con il livello della fermata delle FAL, simmetrica al percorso di accesso alle scale mobili (assumendo quale asse centrale la linea che congiunge il centro della Stazione e l'opera d'arte).
- Attraversamento pedonale tra il fronte della Stazione e la piazza a “goccia”

lievemente rialzato, sia per motivi di sicurezza, sia per accentuare la giacitura della linea baricentrica che formerà il nuovo asse di simmetria della piazza.



FOTOINSERIMENTO DELLA PIAZZA “La nuova Porta della città”

- Dotazione, all’interno delle zone pedonali della piazza, di elementi utili per sosta e riposo (sedute e aree a verde).
- Coerente ridisegno della porzione restante della piazza, mediante un sistema in travertino di linee semicircolari, attrezzate con muretti di delimitazione, sedute e cordolature.
- Attenzione scrupolosa alla fruibilità sia veicolare che pedonale della piazza, consentendo la sosta breve degli autoveicoli privati nei pressi dell’ingresso alla Stazione, il loro rapido rientro, e l’integrale rispetto delle norme per il superamento delle barriere architettoniche.

Intervento 2.

- Revisione della sezione stradale e del marciapiedi dell’ultimo tratto di viale Marconi (che dal viadotto Musmeci conduce alla Stazione) con spostamento delle

aree di sosta lungo il lato destro di viale Marconi nell'area prossima al viadotto Musmeci, al fine di ampliare la sezione stradale ed evitare qualsiasi interferenza nel caso di pullman che procedano in senso opposto.



FOTO DI VIA GUGLIELMO MARCONI DAL VIADOTTO MUSMECI

- Ottimizzazione dei marciapiedi esistenti, con nuovo e più conveniente sistema di illuminazione, e sostituzione dell'attuale invasivo filare arboreo.
- Fruibilità pedonale anche della rampa stradale che forma il raccordo secondario che conduce a senso unico verso la piazza.
- Miglioramento della percorribilità del raccordo secondario a senso unico, mediante modesti interventi che di fatto amplieranno i raggi di curvatura;
- Realizzazione di idonei stalli per la sosta breve e di medio periodo dei mezzi extra-urbani.

Intervento 3.

- Realizzazione di un nuovo parcheggio ad integrazione della dotazione di stalli a servizio della piazza e del servizio ferroviario.
- Predisposizione di un luogo tranquillo (balconata aggettante verso valle) quale luogo per una inedita percezione del viadotto Musmeci.
- Delimitazione dell'area di accesso alle strutture del viadotto Musmeci, al fine di evitare un accesso indiscriminato, incontrollato e potenzialmente pericoloso.

5. LA QUALITÀ ARCHITETTONICA DELLA PIAZZA

Dopo aver descritto le idee fondanti poste a base della progettazione e gli obiettivi da perseguire con i tre interventi in esame, si passa ora a descrivere le scelte di dettaglio e quelle relative ai materiali adottati che caratterizzano il progetto dell'opera maggiormente qualificante dell'intervento: la piazza "nuova porta della Città".



L'opera d'arte. L'opera d'arte potrà essere costituita da un mosaico rialzato e inclinato verso l'ingresso della Stazione riproducendo lo stemma di Potenza.



FOTOINSERIMENTO DELLA PIAZZA "L'opera d'Arte"

Un'altra soluzione, maggiormente auspicabile, è quella di ubicare in questo stesso

punto la pregevole e imponente statua bronzea raffigurante il Leone Rampante, simbolo della Città, opera dell'artista potentino Omar Giacummo, già acquisita dall'Amministrazione, ma priva al momento di degna collocazione.

La piazza a “goccia”. Il Punto focale del progetto è stato posto esattamente di fronte all'asse baricentrico della facciata della Stazione Centrale, di fronte al suo ingresso principale.

Partendo da quel punto, fulcro e luogo dove sarà installata l'opera d'arte, s'individua il baricentro geometrico e semantico della piazza, l'individuazione di tale polo genera la necessità di individuare una forma che contenga in se il fulcro, l'opera d'arte, da qui nasce la “goccia” che è delimitata da un lato dal preesistente percorso di accesso alle scale mobili e dall'altro da una nuova rampa che conduce al livello della stazione FAL.



RENDER DELLA PIAZZA “La nuova Porta della città”

La Goccia delinea e definisce dei chiari connotati architettonici alla Piazza, delimitando il nuovo spazio di Piazza, zona protetta dal traffico veicolare grazie al sistema in travertino, ideato per creare una barriera sia fisica che concettuale;

Gli elementi a corredo della piazza e la pavimentazione. Il travertino da schienale delle panchine si trasforma degradando sino a diventare una delimitazione/protezione che invita gli utenti, che vorranno entrare o uscire dalla

piazza, all'attraversamento esclusivamente nei tratti corredati da corretta segnaletica pedonale.

Da qui il travertino risale fino a diventare di nuovo schienale della panchina per poi degradare di nuovo e diventare parte della pavimentazione inserendosi come un intarsio che accompagna la pavimentazione in cubetti di porfido, tipologia che sarà utilizzata per tutta la piazza, ad esclusione della zona in cui sarà collocato il monumento, scelta che nasce dalla volontà di creare una continuità con la pavimentazione utilizzata per lo spazio antistante la scala mobile, di recente realizzazione.



FOTOINSERIMENTO DELLA PIAZZA "Il sistema in travertino"

Le panchine nascono lungo questo gioco in travertino, travertino che diventa il loro schienale al quale viene agganciata una struttura di acciaio sulla quale alloggeranno dei listelli di legno tipo teak a costituire la seduta della panchina.

La struttura della seduta come poco prima descritto sarà realizzata in acciaio corten, materiale scelto proprio per la sua elevata resistenza meccanica che consente di utilizzare apprezzabili riduzioni di spessore e conseguenti diminuzioni di peso, ma cosa ancora più interessante e significativa è la sua resistenza alla corrosione che comporta una riduzione importante alle periodiche operazioni di manutenzioni.

La rampa verso la Fermata FAL. La rampa viene progettata per offrire un collegamento diretto con la fermata FAL, oggi possibile solo dalle ripide scale poste a valle del manufatto oppure da un tratto di via Guglielmo Marconi privo di marciapiede con dimensioni idonee al passaggio dei disabili.

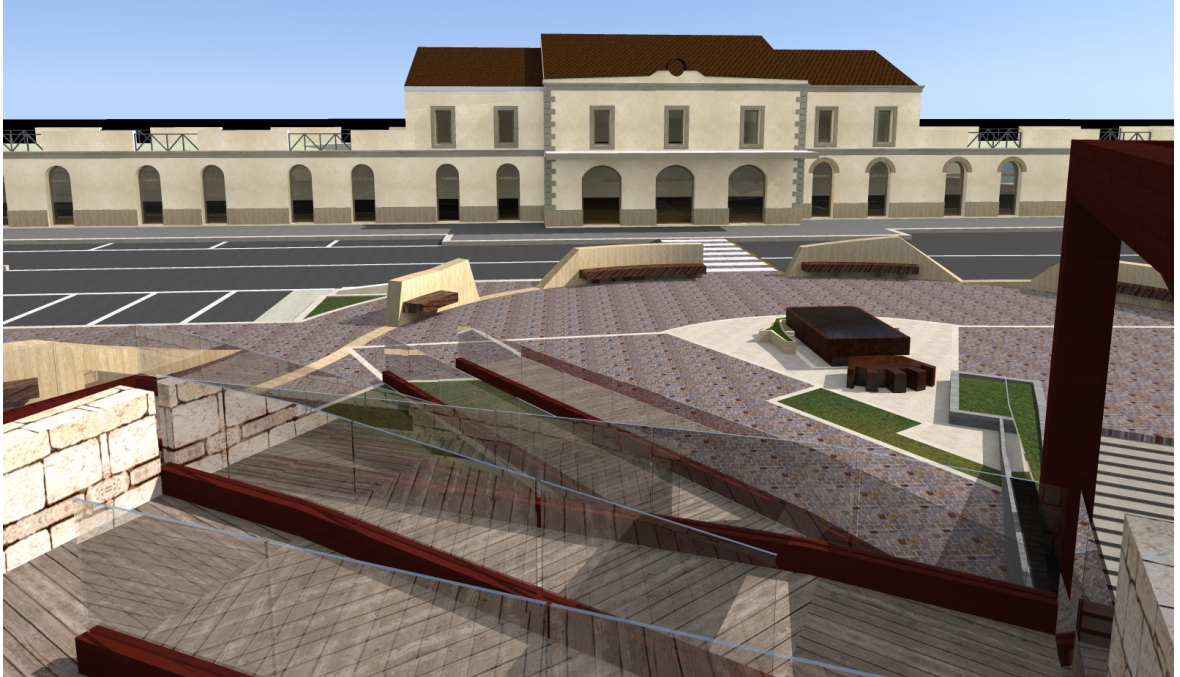
Per la realizzazione della rampa sarà utilizzata la pietra: come rivestimento dei tramezzi che delimitano la struttura della rampa è stata scelta una pietra simile a quella utilizzata per l'edificio della fermata delle FAL, così da creare una continuità visiva tra la rampa e la struttura preesistente, eliminando il rischio di imporsi come opera impattante.



FOTOINSERIMENTO DELLA PIAZZA "La Rampa"

Altro elemento architettonico a supporto della volontà d'inserimento armonico del nuovo elemento nel contesto, è il parapetto in vetro temperato, stratificato e

indurito, sorretto da un profilo in acciaio incastrato e affogato nella trave in legno lamellare, in sintonia con l'esistente struttura di legno lamellare che copre l'ingresso delle scale mobili. La trave è appoggiata sui muretti in pietra come basamento della balaustra in vetro.



FOTOINSERIMENTO DELLA PIAZZA "Il parapetto in vetro"

5. QUADRO ECONOMICO

Lo stanziamento a disposizione per la realizzazione dell'intervento è pari a € 1.000.000,00 a valere sui fondi F.S.C. 2007/2013. Il computo dei lavori del progetto definitivo/esecutivo ammonta a € 676.843,07 per lavori a misura e € 13.948,06 per oneri della sicurezza, per un totale di € 690.791,13 di lavori da appaltare.

Tra le somme a disposizione sono state previste, tra l'altro, le voci: "lavori in economia" per lo spostamento di cabine telefoniche e delle reti gas, enel, ecc.; "spese per opere artistiche" per la realizzazione dell'opera d'arte descritta nei capitoli precedenti; "espropriazioni di aree o immobili e pertinenti indennizzi" per l'acquisizione dell'area sottostante il ponte Musmeci.

Intervento F.S.C. 2007/2013 – BAR1-07 denominato “La nuova Stazione Centrale”

Quadro economico:

A - LAVORI	IMPORTO
1) Lavori a misura	€ 676.843,07
2) Oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	€ 13.948,06
Totale lavori da appaltare (1+2)	€ 690.791,13
B - SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE PER:	
1) Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto	€ 15.000,00
2) Spese per opere artistiche	€ 9.000,00
3) Imprevisti	€ 16.110,68
4) Spese per acquisizione di aree o immobili	€ 1.500,00
5) Espropriazione di aree o immobili e pertinenti indennizzi	€ 29.000,00
6) Spese per pubblicità e contributo ANAC	€ 3.000,00
7) Spese di carattere strumentale e per assicurazione dipendenti	€ 3.000,00
8) Spese connesse all'attuazione e gestione dell'appalto, di cui:	€ 64.099,80
a) Indagini geognostiche	€ 1.400,00
b) Spese tecniche relative alla progettazione, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, liquidazione e assistenza ai collaudi	€ 34.158,82
c) Fondo per la progettazione e l'innovazione di cui all'art. 92,	€ 14.618,04

comma 7-bis, del codice	
d) Spese per collaudi (collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici)	€ 5.000,00
e) I.V.A. sulle spese connesse all'attuazione e gestione dell'appalto	€ 8.922,94
9) I.V.A. sui lavori	€ 151.974,05
10) I.V.A. sulle altre voci delle somme a disposizione della stazione appaltante	€ 16.524,35
Totale "Somme a disposizione" (somma da 1 a 10)	€ 309.208,87
COSTO COMPLESSIVO PROGETTO (A + B)	€ 1.000.000,00