

COMUNE DI L'AQUILA

Piano di Ricostruzione dei centri storici del Comune di L'Aquila
Ambito C - Aree "frontiera" -
Progetto strategico "spazi pubblici e rete viaria"



PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO DELL'AREA "VIALE DELLA CROCE ROSSA"

Del. G.C. n.476 del 09.10.2013 - Del. G.C. n.209 del 13.05.2014



Il Sindaco
Massimo Gialente

L'Assessore alla Ricostruzione, Urbanistica e Pianificazione
Pietro Di Stefano

Il Dirigente del Settore Pianificazione
Arch. Chiara Santoro



PROGETTO
Ing. Francesco Giancola, Ing. Alessia Rossi

ELABORATO			DATA	NOME	FIRMA
RELAZIONE ILLUSTRATIVA			REDATTO		
			VERIFICATO		
			APPROVATO		
			DATA	TAVOLA	
REVISIONE	DATA	AGGIORNAMENTI	SCALA	RI	
			CODICE FILE		
			CR_GEN_CAT_1000		

SOMMARIO

1. PREMESSA	1
2. CENNI STORICI	2
3. LO STATO ATTUALE DELL'AREA DI INTERVENTO	3
4. L'INTERVENTO DI RECUPERO URBANO	6
5. IL PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.....	9
5.1. STRATEGIA GENERALE	9
5.1.1. LAYER 1 –il sistema del verde	9
5.1.2. LAYER 2 –il sistema dei percorsi pedonali.....	10
5.1.3. LAYER 3 –il sistema dei percorsi ciclabili	11
5.1.4. LAYER 4 – carreggiata secondaria a servizio delle attività commerciali.....	12
5.1.5. LAYER 5 – il sistema dei parcheggi, la risalita meccanizzata	13
5.1.6. LAYER 6 – il sistema commerciale	15
7. IL SISTEMA COMMERCIALE	16
7.1. LA RIORGANIZZAZIONE PLANIVOLUMETRICA DEI VOLUMI PRESENTI.....	16
8. STRALCIO DEL PIANO PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO	17
9. LE FINALITA' DEL PIANO	17

1. PREMESSA

Il presente programma di recupero urbano della zona definita come "Viale della Croce Rossa", delimitata a nord dal viale stesso ed a sud dalle mura cittadine, si iscrive all'interno delle procedure tecnico-amministrative per la definizione planivolumetrica e dell'assetto urbanistico dell'area ricadente nel Piano di Ricostruzione ambito B e C *"interventi di riqualificazione urbana delle aree ricomprese nel Piano di Ricostruzione Area Viale della Croce Rossa"*.

L'area è assoggettata a vincolo di cui agli art 134 lett.a e 136 del D.lgs. 142/2004 e, recentemente, al DDR n. 18 del 20.10.2014 per la tutela delle mura urbane interessate dal Progetto Mura.

La posizione privilegiata di tale area, frontiera tra il limitrofo centro storico e i quartieri residenziali a nord del viale, e la centrale importanza che essa riveste anche ai fini del miglioramento della qualità di vita degli ambiti che la circondano, ne rende imprescindibile la valorizzazione in termini ambientali, urbanistici e sociali, ed è pertanto inserita nello stralcio dei progetti strategici di iniziativa pubblica.



Figura 1 - stralcio dei progetti strategici di iniziativa pubblica 6. Viale della Croce Rossa

Il programma che si propone rispetta e condivide le finalità descritte nel documento di stralcio dei progetti strategici, interpretandone gli obiettivi attraverso l'analisi accurata del contesto sia da un punto di vista urbanistico-ambientale che socio-economico.

Le soluzioni adottate, che si descrivono nei paragrafi che seguono, compatibilmente con il vincolo paesaggistico che grava sull'area ai sensi dell'art. 136 e 157 del D.lgs 42/2004 emesso con decreto 08/10/1932, perseguono un'ottica di rarefazione e accorpamento delle attività preesistenti- con l'unica eccezione dei contratti di quartiere oggetto di precedenti autorizzazioni da parte dell'Amministrazione - per consentire la configurazione di un parco cittadino che sia anche percorso di attraversamento e godimento della cinta muraria, e collegamento tra città nuova e città antica.

2. CENNI STORICI

Il tracciato originario del Viale della Croce Rossa nasce come naturale collegamento del nucleo della città storica di L'Aquila con Paganica.

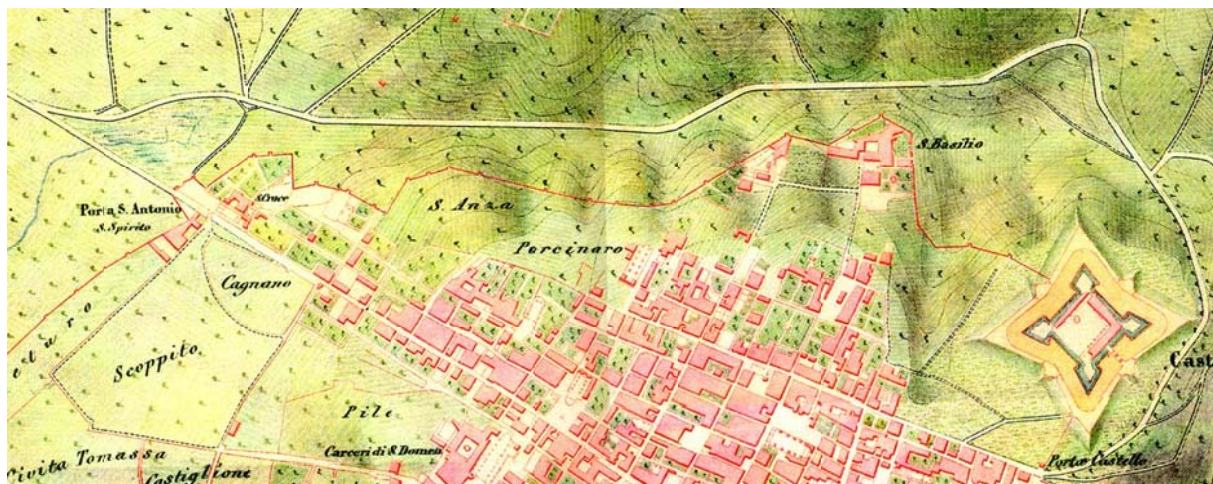


Figura 2 - planimetria riproduzione della città nel 1800

L'importanza che tale viale assumerà nelle trasformazioni urbanistiche della città è immediatamente evidente già a partire dal 1931, con la creazione della Piazza Battaglione degli Alpini (attuale Fontana Luminosa) ed il collegamento della rete viaria urbana con il Viale della Croce Rossa (Strada Statale 17 bis). Tale collegamento si rendeva necessario per la crescita di nuovi insediamenti abitativi al di fuori delle mura storiche, in particolare con il quartiere attualmente conosciuto come "Torrione" e, nel 1941, con gli insediamenti previsti per il villaggio IFACP a Valle Pretara.



Figura 3 - stralcio della planimetria del Piano Regolare Generale della città, redatto nel 1962 dagli arch. Piccinato e Majoli

E' interessante rilevare che, dal censimento effettuato nel 1971, la sezione n. 25 - che fa capo a S.Basilio ed include i terreni che all'esterno delle mura arrivano fino al viale per una superficie di circa 65600 mq- risulta prevalentemente utilizzata come zona artigianale con un'incidenza molto bassa di edilizia residenziale.

3. LO STATO ATTUALE DELL'AREA DI INTERVENTO

Negli anni successivi al 1970, le attività artigianali presenti hanno via via consolidato le proprie sedi, dando avvio a richieste di condono mai portate a termine nella maggioranza dei casi. Ciascuna di queste attività ha "personalizzato" lo spazio a disposizione in maniera del tutto spontanea e caotica, senza preoccupazione per il contesto né per le preesistenti storiche – così come avrebbe invece richiesto il vincolo paesaggistico in vigore – e ambientali. Ne è derivata un'immagine di questa porzione di città – anticamera del centro storico - disordinata e disgregata, un luogo inospitale e alieno a causa della trascuratezza del suo paesaggio e delle difficoltà per il cittadino di poterlo effettivamente *abitare*.



Figura 4 - vista aerea dell'area del 2008

All'interno di questo contesto è opportuno evidenziare alcuni casi eccezionali che seppur inseriti nell'area oggetto di intervento si caratterizzano per una progettazione consapevole:

- Il complesso progettato dai tecnici Buccella e Properzi, in particolar modo il fabbricato noto come "Gabbioni";
- Il distributore di benzina dell'AGIP.

Infine si segnala l'esistenza delle seguenti autorizzazioni rilasciate dal Comune di L'Aquila ed attualmente in corso di validità:

- variante al PRG approvata con Delibera Comunale n°74 del 27/03/2007, per la localizzazione nell'area in esame di un parcheggio ad uso pubblico a sud del quartiere di Valle Pretara;
- programma innovativo in ambito urbano denominato "contratto di quartiere" Leipeca Ciammetti per la costruzione di un fabbricato con destinazione d'uso commerciale nei terreni di proprietà Leipeca e Ciammetti, autorizzato con Delibera Comunale n°75 del 26/04/2007;
- programma innovativo in ambito urbano denominato "contratto di quartiere" Angelantoni Giovanna per la costruzione di un fabbricato con destinazione d'uso commerciale nei terreni di proprietà Angelantoni Giovanna, autorizzato con Delibera Comunale n°75 del 26/04/2007;
- programma innovativo in ambito urbano denominato "contratto di quartiere" Banches et Tables per la costruzione di un fabbricato con destinazione d'uso commerciale nei terreni di proprietà della società Banches et Tables, autorizzato con Delibera Comunale n°75 del 26/04/2007.

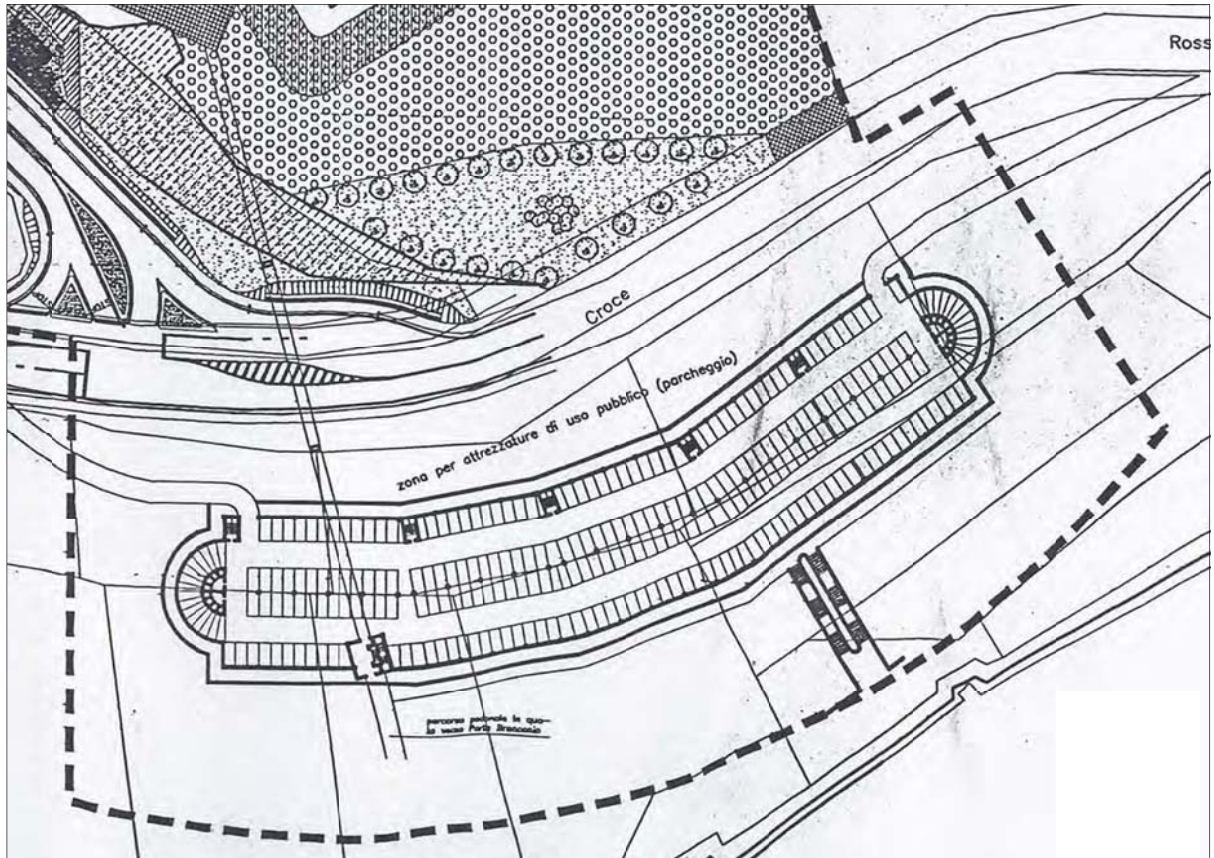


Figura 5 -- variante al PRG con individuazione di un parcheggio ad uso pubblico

A seguito dello sciame sismico dell'aprile 2009 quest'area ha subito una rapida involuzione. Una delle conseguenze più drammatiche della distruzione causata dal sisma è stato il graduale deperimento dei rapporti sociali che nella città, in particolare nelle suo nucleo storico, si intessevano. L'inaccessibilità dei luoghi pubblici, delle piazze cittadine e degli stretti vicoli fatti per l'abitante, ha depauperato la città dell'habitat consolidato per le relazioni umane. Dall'altra parte la periferia ha manifestato immediatamente l'incapacità di sopperire a questi luoghi in modo convincente, e nel corso di questi anni si è assistito alla crescita di centri commerciali e della relativa viabilità carrabile, ed ad un peggioramento della qualità di vita dell'abitante.

In questo contesto l'area del viale della Croce Rossa diventa frontiera tra il centro storico ed la periferia connotata da scarsa qualità architettonica e urbanistica, priva di una consapevolezza dell'abitare umano.

In questi anni molti commercianti scelgono quest'area come zona per il ricollocamento temporaneo della propria attività: bar, negozi di abbigliamento, ristoranti. L'area si infittisce di attività nuove e dunque di nuovi fabbricati *temporanei* che rafforzano l'immagine disgregata dello skyline a valle della cinta muraria, aumenta il numero delle autovetture e diminuiscono gli spazi destinati al pedone. Il viale diventa più che nel passato una trafficata arteria cittadina, con tutto ciò che ne consegue: rumore, inquinamento, senso di alienazione.



Figura 6 - foto aerea del viale dopo il collocamento delle attività temporanee successivamente al 2009

Ci sono però anche degli aspetti positivi di cui tener conto: dall'altra parte delle mura storiche si inaugura la nuova facoltà di lettere nell'area dell'ex ospedale S. Salvatore, a sud dell'area di intervento. L'università e le funzioni che in essa si svolgono restituiscono nuova vita alle strade del centro, che però appaiono carenti delle opportune infrastrutture in termini di accoglienza degli studenti, di parcheggi, di luoghi di sosta.

4. L'INTERVENTO DI RECUPERO URBANO

Gli indirizzi e le finalità degli interventi che qui si propongono, in linea con quanto previsto dal Piano di Ricostruzione e dalla relazione di stralcio dei progetti strategici, non appaiono diverse da quanto ha dato origine ad audaci interventi di riqualificazione urbanistica in aree dismesse o degradate di città come New York o Madrid, solo per citarne alcune.

La High Line di New York degli architetti Diller Scofidio + Renfro – un parco lineare che letteralmente attraversa la centralissima downtown neworkese - o la riqualificazione della zona urbana creatasi a seguito del sotterramento della M-30 a Madrid con il suo sistema di parchi e infrastrutture, dimostrano che la riqualificazione di aree urbane attraverso l'inserimento di sistemi di verde e di percorsi, non solo migliora la qualità della vita, ma diventa motore economico e dinamizzatore sociale .

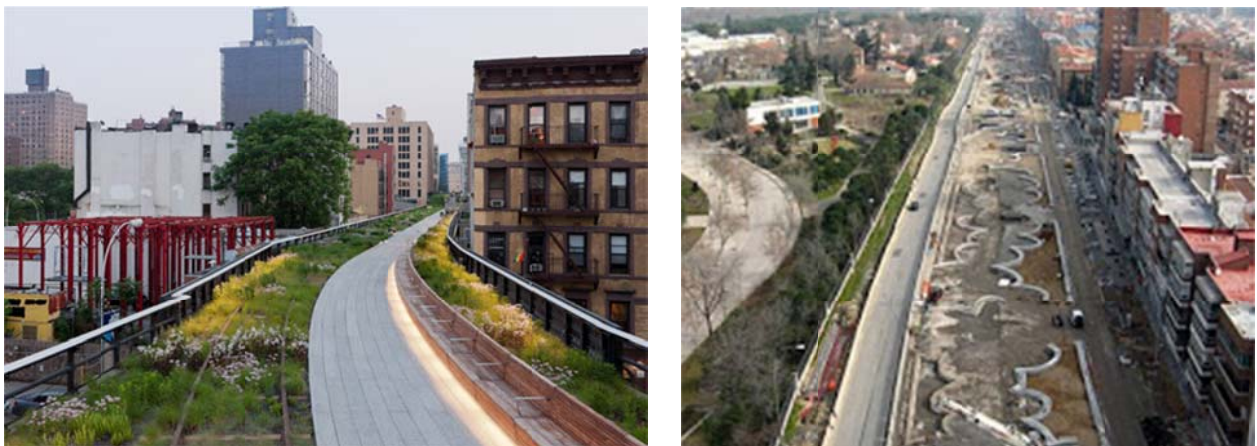


Figura 7 - A sinistra: uno scorcio della High Line di New York; a destra: vista aerea del parco in via di costruzione sulla M30 a Madrid

Le moderne ricerche su tematiche come *natura*, *paesaggio*, e lo stesso concetto di *abitare*, impongono una riflessione che deve precedere ogni gesto progettuale, ogni programma urbanistico. Valga per tutti l'affermazione di Martin Heidegger nella famosa conferenza di Darmstadt nel 1951, in occasione della ricostruzione nella Germania del post-guerra: "*All'abitare, così pare, arriviamo prima attraverso il costruire. Quest'ultimo, il costruire, ha come fine il primo, l'abitare.*"

Le trasformazioni proposte che interessano l'area in esame, ed in generale l'intera città, rese urgenti a causa dell'evento calamitoso dell'aprile 2009 ma necessarie anche prima del suo verificarsi, hanno come fine ultimo quello, appunto, di *abitare*.

L'inaccessibilità del centro storico e dei suoi spazi pubblici denunciata in precedenza rende urgente la creazione di spazi *credibili extra moenia* adeguati alle esigenze sociali della popolazione, quali luoghi di scambio culturale, di comunicazione e di relazione in genere. Si vuole invitare l'abitante a recuperare le relazioni di vicinato con i propri concittadini, verso una ricomposizione – o ricostruzione - delle pratiche sociali ed individuali proprie dell'essere umano.

In questo senso la fascia verde – *green belt* - del Viale della Croce Rossa, possiede potenzialità strategiche per la conservazione del centro storico quale nucleo abitato e quale fonte di diversità e di dinamismo sociale. In altri termini la creazione del parco darà luogo ad interazioni *trasversali* tra *ecosistemi* – quello naturale e quello umano- ristabilendo e rinnovando i dimenticati rapporti tra cittadino e cittadino, cittadino e natura, natura e infrastrutture.

PLANIVOLUMETRICO DI PROGETTO



Figura 8 - Masterplan

5. IL PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

5.1. STRATEGIA GENERALE

Lo stato attuale dei luoghi restituisce un'area suddivisa in due fasce: la fascia sud è connotata da una folta vegetazione e dalla presenza delle mura storiche; la fascia nord è caratterizzata da una sequenza discontinua di costruzioni a carattere artigianale i cui innumerevoli accessi si aprono direttamente sul caotico Viale della Croce Rossa.

Alla complessità del patrimonio immobiliare presente si aggiunge un altrettanto complessa situazione catastale e topografica.

Il primo decisivo segno che si traccia è pertanto una linea curva che idealmente suddivide l'area in due fasce. Tale linea non è mero costrutto geometrico ma si presenta planimetricamente come simmetrica del Viale Duca degli Abruzzi rispetto al tracciato delle mura storiche.

Questo segno, che nel progetto assumerà diversi significati e funzioni, consente di affrontare e risolvere due problematiche:

1. Rendere indipendente nella futura fase realizzativa il parco prospiciente le mura dalla fascia nord sede delle attività commerciali ed artigianali, semplificando le complesse procedure di esproprio che necessariamente dovranno essere messe in atto;
2. Crea una zona di totale inedificabilità al fianco della cinta muraria, garantendo e rafforzando il rispetto del vincolo paesaggistico.

In un complesso procedimento di layering al primo segno si sovrappongono nuovi elementi e funzioni, che nascono dall'analisi del contesto con precise finalità progettuali:

5.1.1. LAYER 1 -il sistema del verde

Il progetto di recupero intende mantenere la forte componente naturalistica presente nell'area, rendendola però accessibile e fruibile al pubblico. Nella zona situata più a sud il verde si presenta frondoso e rigoglioso, assecondando la topografia estremamente accidentata di questa prima fascia. Andando verso nord, e con il diminuire della pendenza del terreno, il sistema del verde da luogo a spazi pianeggianti dove ospitare attività all'aria aperta compatibili con il parco. Il parco costeggia perimetralmente il tracciato delle mura storiche e infine si apre verso la città nuova, proprio a sud del quartiere di Valle Pretara.

L'ultima fascia di verde, quella che separa la pista ciclabile dalle carreggiate, ha il compito di schermare le attività commerciali presenti lungo il viale, filtrando rumori e inquinamento provenienti dal traffico veicolare riducendone l'impatto verso il parco.



Figura 9 - vista del parco verso Porta Pizzoli

5.1.2. LAYER 2 -il sistema dei percorsi pedonali

Lo studio dei flussi pedonali che tuttora attraversano l'area, nelle diverse fasce orarie e con diverse densità, ci mostrano un complesso andirivieni di lavoratori, studenti, utenti che dalla periferia attraversano in vari punti l'area del viale per raggiungere le loro destinazioni, siano esse le attività commerciali, l'università o il centro storico, le fermate dei mezzi di trasporto pubblico. La possibilità di raggiungere delle destinazioni camminando, per città delle dimensioni dell'Aquila, è un privilegio che va a beneficio della salute fisica e psichica degli abitanti così delle condizioni ambientali della città stessa.

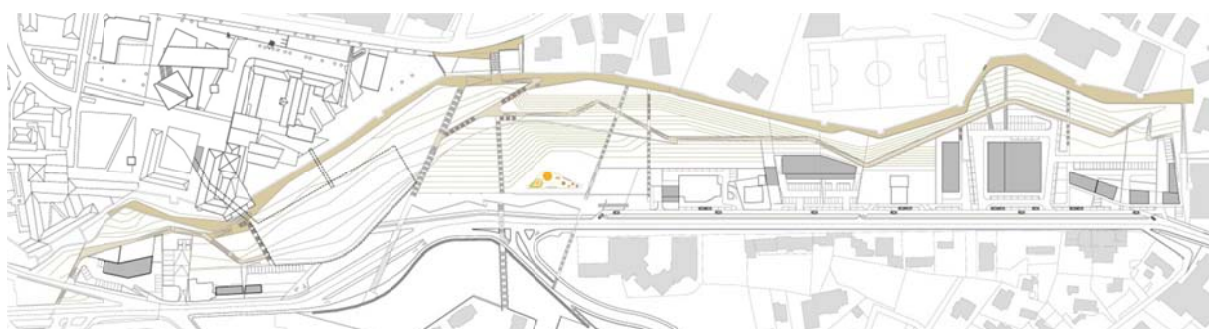


Figura 10 - I percorsi

I PERCORSI LONGITUDINALI

In primo luogo si prevedono dei marciapiedi della larghezza di min. 2m lungo entrambi i lati del Viale della Croce Rossa.

L'evidente geometrizzazione dei marciapiedi si contrappone all'andamento sinuoso e paesaggistico del percorso che attraversa longitudinalmente l'intero parco.

Analogamente si configura un camminamento a valle delle mura storiche che, partendo da Viale Ovidio attraversa tutta l'area fino a collegarla con il quartiere di Santa Croce. Questo camminamento, abbastanza ampio da essere allo stesso tempo luogo di sosta e di contemplazione, è collegato in più punti al parco e alla città nuova attraverso una rete di percorsi trasversali.

I PERCORSI TRASVERSALI

Il tracciato di questi percorsi mette rapidamente in comunicazione i tre percorsi longitudinali precedentemente descritti e le fasce funzionali dell'intervento:

- la città nuova con il suo sistema di attività commerciali/artigianali;
- il parco con le sue attività all'aria aperta;
- il percorso/belvedere della cinta muraria permeabile al tessuto storico in corrispondenza di Porta Branconio;
- il parcheggio pubblico con l'ascensore ubicato a monte della cinta muraria.

5.1.3. LAYER 3 –il sistema dei percorsi ciclabili

Parallelamente al tracciato del Viale della Croce Rossa, schermato dalla fascia verde che lo separa dal traffico veicolare, si prevede un percorso ciclabile che scorre pressoché privo di attraversamenti da est ad ovest. Il percorso ciclabile si iscrive nella previsione dell'Amministrazione di fornire la città di un servizio di *Bike Sharing*. Due sono infatti nel progetto i punti di accesso a tale servizio, uno a valle delle mura, in prossimità del parcheggio pubblico interrato, ed un secondo a monte delle mura, in prossimità dell'ascensore vicino a Porta Branconio.

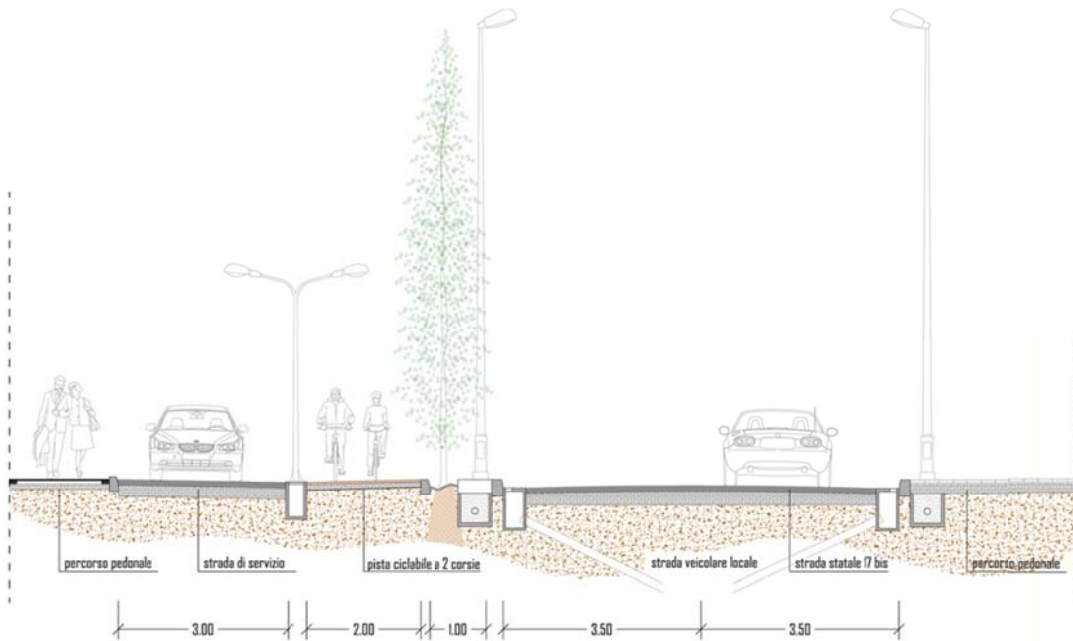


Figura 11 - Sezione del nuovo viale della Croce Rossa

5.1.4. LAYER 4 – carreggiata secondaria a servizio delle attività commerciali

Uno dei maggiori problemi del Viale, causa non solo di traffico ma anche simbolo di degrado e disordine, sono i numerosi accessi che negli anno le attività commerciali hanno aperto lungo la carreggiata. Per evitare questo problema, il progetto di recupero prevede la realizzazione di una careggiata di servizio parallela al viale della Croce rossa e ad esso collegato in tre punti strategici.

5.1.5. LAYER 5 - il sistema dei parcheggi, la risalita meccanizzata

Compatibilmente con la variante del PRG, approvata con Delibera CC n.74 del 27/03/2007, il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio interrato per circa 390 posti auto a nord del polo universitario.

Un sistema meccanizzato di risalita, garantisce il collegamento pedonale dell'area in progetto con la zona interna alle mura della città in prossimità di Piazza Natali.



Figura 12 - LIVELLO 0

PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO AREA "VIALE DELLA CROCE ROSSA"

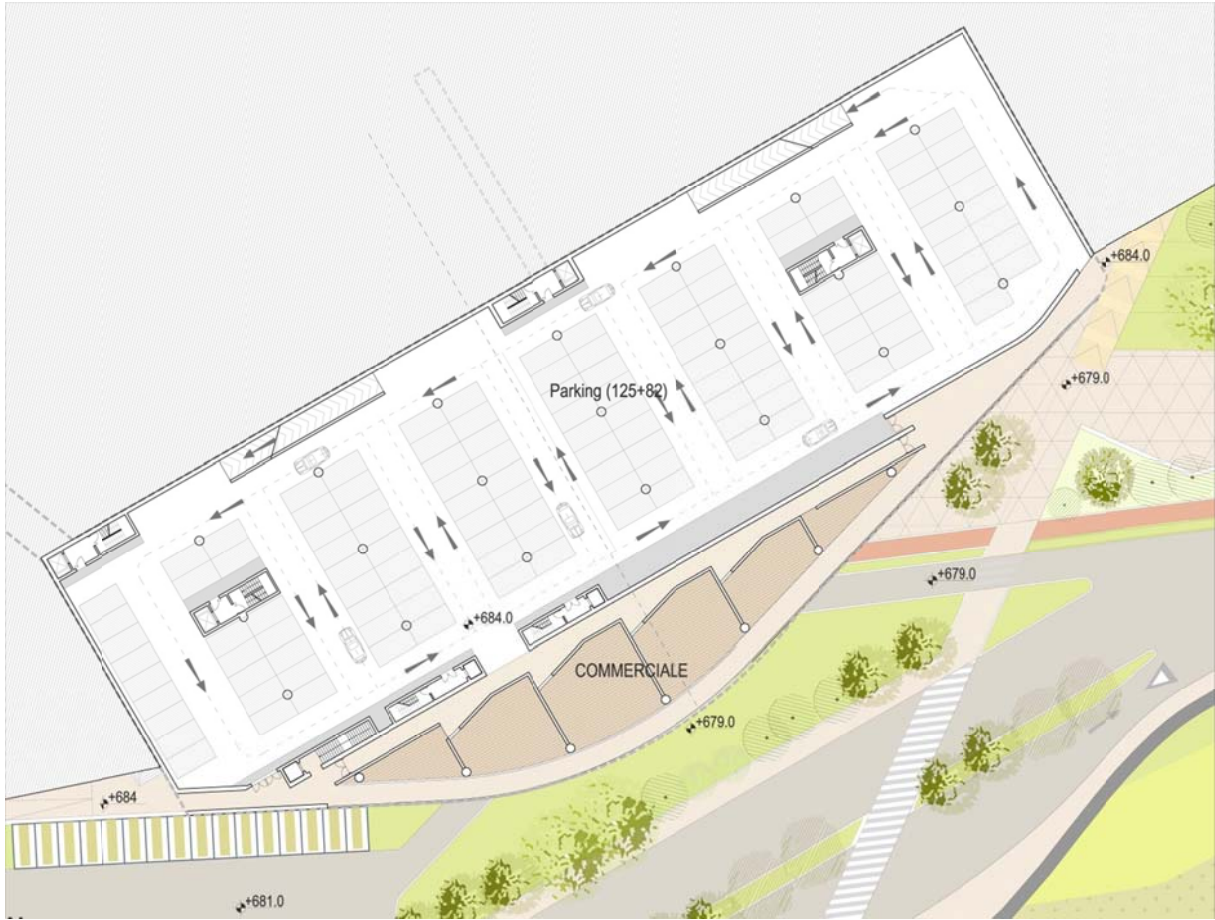


Figura 13 - LIVELLO 1

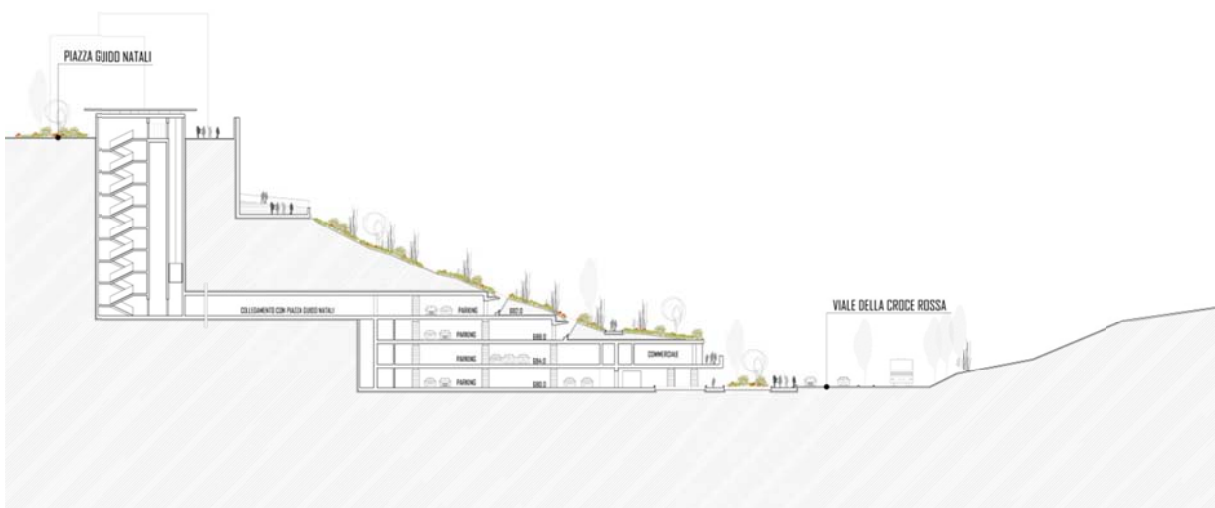


Figura 14 - SEZIONE

5.1.6. LAYER 6 – il sistema commerciale

In linea generale – nel successivo capitolo le specificità del sistema commerciale saranno trattate in maniera più approfondita – il programma di recupero prevede la riorganizzazione delle volumetrie esistenti o oggetto di precedenti autorizzazioni, senza pertanto aumentare il carico edificatorio dell'area.

Nell'ottica di agevolare le operazioni di esproprio e di riassegnazione dei terreni per le attività esistenti così come richiesto dagli uffici comunali, si è cercato di limitare gli spostamenti dei fabbricati lontano dalle originarie sedi. Gli sforzi progettuali si sono dunque concentrati nell'accorpate per zone le attività preesistenti modellandone sagome e profili a garanzia di un'immagine il più possibile unitaria ed armonica. Questo sforzo ha purtroppo avuto alcuni limiti nelle cosiddette "invarianti" individuate dall'amministrazione, quali la volumetria del fabbricato "Leipeca-Ciammetti" già oggetto di autorizzazione, e le preesistenze del distributore di Benzina, del fabbricato "Gabbioni", e delle due abitazioni che hanno usufruito del contributo ai sensi dell'OPCM 3790 nelle particelle castali n°4698 e 4820. Si evidenziano inoltre due attività produttive con destinazione non compatibili con le finalità del presente programma:

- attività di rivendita di materiali edili, individuata al foglio 80 allegato F, particella 962;
- attività di produzione e lavorazione di lastre in pietra, individuata al foglio 80 allegato F nella particella 683, 2289.

7. IL SISTEMA COMMERCIALE

7.1. LA RIORGANIZZAZIONE PLANIVOLUMETRICA DEI VOLUMI PRESENTI

La complessità della situazione territoriale richiede che tale programma assuma la valenza di variante urbanistica al vigente Piano Regolatore Generale, da conseguirsi con le forme e le procedure dell'accordo di programma di cui all'Art. 34 D.Lgs. 267/2000 e s.m.i. e degli Artt. 8 bis e ter e 30 ter della vigente L.R. 18/1983.

In particolare, l'intervento comporta trasferimenti di volumetria in altre aree all'interno del perimetro del programma di recupero, demolizione e ricostruzione di manufatti edilizi commerciali con premio di volumetria come incentivo ai privati alla riqualificazione, delocalizzazione di attività produttive incompatibili con la tutela dell'area, cessione gratuita di aree da destinare a parco pubblico urbano a fronte dell'esercizio dello jus aedificandi, previsione e localizzazione di comparti la cui attuazione richiede l'accordo con i proprietari, rilascio di permessi di costruire in sanatoria, apposizione di vincolo preordinato all'esproprio per pubblica utilità ai fini dell'acquisizione, previo indennizzo, di una superficie di terreno ineditato pari a mq. 42.224 circa per la costituzione di un unico compendio territoriale destinato a verde pubblico urbano, realizzazione di un parcheggio pubblico interrato e connessioni funzionali con la città.

L'area in esame è suddivisa a seconda della modalità di attuazione degli interventi

1. **Zona a verde pubblico attrezzato "Parco di Porta Branconio".**
2. **Zona di recupero dell'abusivismo edilizio**
3. **Zona Commerciale (Contratto di Quartiere Valle Pretara)**
4. **Zona di rispetto dell'abitato**
5. **Zona di viabilità e parcheggio**



8. STRALCIO DEL PIANO PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO

Il progetto prevede l'esproprio delle particelle evidenziate nella tavola di progetto n.3

Per tale operazione si sono individuate tre fasce:

- La prima, in celeste, particelle ricadenti all'interno della fascia di rispetto stradale;
- La seconda, in verde, le particelle ricadenti all'interno della fascia di rispetto dei 12 metri individuata dal vincolo DDR n. 18 del 20.10.2014 per la tutela delle mura urbane;
- La terza, in rosso, le particelle ricadenti tra i due limiti



Di seguito le particelle che saranno oggetto di esproprio totale/parziale:

30, 35, 383, 384, 385, 386, 387, 392, 394, 399, 400, 402, 403, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 412, 413, 414, 418, 419, 523, 545, 546, 548, 550, 683, 692, 693, 696, 697, 698, 729, 737, 943, 1164, 1297, 1298, 1569, 1570, 1571, 1573, 1575, 2171, 2172, 2270, 2295, 2296, 2297, 2298, 2313, 2330, 2331, 2392, 2407, 4698, 4701, 4820

9. LE FINALITA' DEL PIANO

Il progetto infine si propone di esaltare il grande potenziale scultorico delle mura storiche, attraverso il graduale sfoltoimento delle fronde arboree del parco, e l'inserimento di un percorso esterno alle mura che non si configuri solo come un attraversamento ma anche come luogo di sosta, di contemplazione della città e dei suoi valori culturali. Gli spazi che si individuano tendono ad uno schema agerarchico in cui le componenti spaziali, ed i flussi cui si riferiscono, si intrecciano: ecco dunque che il parco unisce tutte le fasce di età consentendo a ciascuno di attraversarne e fruirne gli spazi di sosta e di relazione.

Oggetto del piano di recupero è la riqualificazione dell'area attraverso un sistema programmato di interventi volti alla riconfigurazione ed accessibilità degli spazi verdi, la configurazione di spazi pubblici, la creazione di percorsi longitudinali e trasversali al tracciato delle mura che mettano in relazione il parco con gli spazi pubblici che in esso si configurano, con la periferia e con il centro

storico. In questa ottica l'area della croce rossa non è più frattura ma al contrario appare come un deciso tentativo di unione tra il nucleo storico e l'espansione extra mura.

Tali interventi presentano molteplici effetti:

- la creazione di un parco cittadino prossimo alle mura storiche avvicina l'abitante sia alle mura storiche ed ai valori storico culturali che in essa si custodiscono sia ad una dimensione naturale più "umana". La prossimità e la condivisione di spazi verdi opportunamente progettati, arricchisce l'esperienza sensoriale di chi lo percorre. Miglioramento del sistema verde a ridosso dell'antica cinta muraria, finalizzato da una parte alla fruizione tanto visiva quanto fisica della cinta muraria, e dall'altra al miglioramento della qualità dell'abitare dei quartieri prossimi ad essa.

- L'area recupera la dimensione umana attraverso il potenziamento dei percorsi pedonali e ciclabili. Si vuole in questo modo restituire all'abitante l'abitudine al camminare, ridurre l'abitante ad evitare, ove possibile, l'utilizzo degli autoveicoli a favore di uno stile di vita più ecologico ma anche più sano e meno stressante. Gli spazi destinati al marciapiede, ai bordi della carreggiata, hanno una dimensione sensibilmente maggiore dell'attuale (sempre superiore ai 2m) e risultano separati da una fascia verde che è allo stesso tempo filtro e protezione dal traffico cittadino e dal rumore e inquinamento che ne deriva. La trama degli spazi pedonali e ciclabili raccoglie opportunamente i flussi provenienti dai quartieri limitrofi e li distribuisce mettendoli in comunicazione con il parco e le attività che in esso si trovano, con le mura cittadine, con il centro storico.

- Diversità biologica, diversità sociale è la configurazione del progetto, che prevede una ricca varietà di flora sia in termini cromatici che percettivi, ed una varietà di funzioni che possano raccogliere le esigenze e i desideri di diverse fasce di età, prevede un costante intreccio di percorsi che possano favorire la relazione umana: percorsi adattati per i portatori di handicap, percorsi paesaggistici, attraverso tracciati sinuosi alla riscoperta delle mura storiche con punti belvedere sulla città di L'Aquila, percorsi ciclabili, con un punto di utilizzo del bike sharing, percorsi per gli sportivi, percorsi "veloci", trasversali al parco per un immediato collegamento tra il centro storico, in vari punti tra cui strategici quelli di collegamento con le porte storiche e con il quartiere di Santa Croce, e i quartieri immediatamente a nord del Viale.

- Definizione dell'area quale frontiera del centro storico a traffico limitato. L'area situata alle porte della zona nord del centro storico, consente agli abitanti/studenti/visitatori spazi adeguati per il parcheggio delle autovetture e collegamenti con la città storica adatti alle esigenze e possibilità di tutti.

- l'accorpamento delle frammentate attività commerciali, la maggior parte costruite negli anni '70 ed oggetto di condono edilizio tuttora sospeso, limita da una parte i numerosi accessi veicolari su viale della Croce Rossa, riducendone dunque i punti critici, e dall'altra migliora l'impatto ambientale adottando volumetrie che interagiscono con il parco e con il verde. E' utile qui ricordare che tutta l'area in esame è oggetto di tutela con Decreto del Direttore Regionale n.18 del 2014.