

## **PARTE 1.**

Camminare può diventare un'azione estetica.

Il nostro intento progettuale è dilatare il tempo di fruizione dell'area trasformandolo in tempo di comprensione del luogo.

Rileggere è l'azione che sottende al progetto.

### **RILETTURA DELLE TRACCE**

Tracce di un sistema fatto di porzioni di percorsi, alcuni progettati, altri creati dai passi di chi frequenta quei luoghi, di spazi vocati a divenire belvedere e altri generati da un'attrattiva, come la palestra di roccia.

La nostra azione progettuale è stata mettere a sistema queste tracce.

### **RILETTURA DELLA TOPOGRAFIA**

Topografia che diventa operativa nel momento in cui decidiamo integrare i parcheggi nel luogo. Colonizziamo così una depressione la cui vegetazione scherma la vista del parcheggio dalla strada. Attestandoci su una strada bianca esistente, colleghiamo quest'area a quella adiacente in cui il terreno si modella in un sistema di terrazze/parcheggio.

### **RILETTURA DEI MATERIALI**

Materiali che osserviamo sul luogo, dai quali ci lasciamo suggestionare e che costituiscono l'abaco di soluzioni che possiamo reinterpretare nel progetto.

## **PARTE 2.**

### **PERCORSI**

Il percorso in progetto ha l'obbiettivo di collegare gli ambiti di interesse dell'area della frana tra loro e con il parcheggio, nonché dare continuità a un sistema di percorsi latenti presenti sul territorio. Nel primo tratto sfrutta una strada esistente che passa vicino all'area ristoro rendendola più visibile. Da questa posizione rialzata si vede la superficie di distacco della frana. In prossimità della palestra di roccia la conformazione del luogo crea una sorta di cannocchiale visivo sull'intera estensione della parete rocciosa. A questo punto il percorso si divide secondo due direzioni di cui una, seguendo la parete di roccia, conduce ad un ambito che appare semiprivato dei rocciatori, l'altra porta al primo belvedere. L'interesse per questo luogo è dato dalla vista frontale sulla diga e si percepisce in primo piano la sezione della montagna crollata, in secondo piano il profilo originario della valle corrispondente a quello dietro alla diga. Sempre da qui si vedono Casso e la scuola. Per questo motivo abbiamo deciso di posizionare qui il punto informazioni. L'ipotetica guida ha a disposizione tutti gli elementi per far capire le dinamiche della frana e mostrare i punti dai quali è meglio osservarla. Da qui si prosegue in direzione diga con un tratto di percorso in parte a sbalzo, garantendo così la sicurezza dei pedoni nell'unico punto in cui la sede attuale della strada statale non permette l'affiancamento di un percorso in appoggio. Il tracciato, a intervalli regolari, si allarga per costituire le aree di sosta, opportunamente attrezzate con panche.

### **PARCHEGGI**

Allontanare l'area di parcheggio dalla diga significa obbligare il visitatore ad attraversare il luogo lentamente, dilatandone il tempo di fruizione e ampliando la possibilità di conoscere un territorio così particolare e complesso.

Si sfrutta la topografia attuale per realizzare un parcheggio mimetico, di facile realizzazione e manutenzione, che legge e reinterpreta gli elementi del territorio circostante.

*Area parcheggio A:* collocato nella naturale depressione che la valle propone, il parcheggio sfrutta il tracciato della strada sterrata già esistente per distribuire circa 85 posti auto dislocati su due livelli. Un primo alla medesima quota della strada, di 50 posti auto, e un secondo a -2,00m, di 47 posti auto, questa volta coperti da una struttura leggera in metallo e legno. La depressione non viene colmata interamente e dove rimane libera, ossia sul lato adiacente alla Strada Statale, prevediamo di lasciare terreno permeabile alla base e di ripiantumare specie autoctone ad alto fusto.

*Area parcheggio B:* il parcheggio si sviluppa seguendo il declivio della montagna, creando terrazzamenti di 1,00m di altezza, il cui terreno viene contenuto attraverso il sistema tipico dei muri a secco di questi luoghi, naturalmente colonizzato da piante e arbusti autoctoni. I terrazzamenti

prevedono un numero variabile dei posti auto, a seconda della loro estensione, per un totale di 100 posti auto.

La dimensione dei terrazzamenti e la collocazione delle strade di distribuzione tengono conto della presenza del sistema di scolo delle acque della montagna e lo mantengono integrandosi con esso. Data la confluenza di più flussi in prossimità del parcheggio A, ossia nel punto in cui dal parcheggio si imbecca sia il percorso sia la pista ciclabile che porta in frana, è stata inserita la zona di interscambio (noleggio mezzi leggeri, mountainbike, etc).

Il parcheggio presente nell'area industriale, funzionando alternativamente alle esigenze di ricezione turistica, potrebbe essere usato transitoriamente nelle fasi di cantiere, e successivamente come parcheggio autobus.

## **SEGNALETICA**

Rocce-segno. La proposta di segnaletica nasce dalla suggestione dell'utilizzo in montagna di pietre particolari per dimensione o colore poste in prossimità di punti di interesse per sottolinearne l'importanza.

La suggestione è riletta in chiave progettuale all'interno dell'intervento attraverso elementi costituiti da varie granulometrie di pietra calcarea rossa del luogo che, in base alle necessità, crea dei gabbioni e si rialza per mettere in sicurezza gli ambiti fruiti dai soli pedoni o semplicemente si spalma su superfici orizzontali o su scarpate in modo da evidenziare un ingresso o un punto importante per la fruizione del luogo.

L'idea di utilizzare pietre in breccia permette di coniugare l'esigenza di facile realizzazione a quella di economicità.

Alla base dei gabbioni saranno alloggiati i corpi illuminanti. In questo modo la funzione di segnaletica che durante il giorno viene svolta attraverso il colore, la sera è mantenuta attraverso la luce. Lo stesso sistema è inserito alla base delle sedute.

## **MATERIALI**

Campionatura dei materiali presenti nel luogo.

Soluzioni che possano rientrare rilette nel progetto. L'economicità e la confidenza con queste pratiche conferisce al progetto una prospettiva di fattibilità. I muretti a secco nella zona di Casso diventano i sistemi di sostegno dei terrazzamenti del parcheggio. La griglia metallica del percorso che conduce al coronamento della diga diventa la base dei percorsi a sbalzo. Le opere di messa in sicurezza dei versanti, gabbioni o reti metalliche, diventano le sedute e gli elementi di segnaletica. I piccoli edifici (punto info/prontosoccorso/servizi igienici, interscambio) sono in legno, così come la pensilina del parcheggio A.

## CALCOLO SOMMARIO DI FATTIBILITA' DELL'OPERA

ZONE DI INTERVENTO	MACROVOCI	COSTI
Parcheeggio A (2200mq)	scavi e reinterri opere di sostegno terrazzamenti pensilina a protezione del 2° ordine di Parcheeggi edificio di interscambio	€ 227.000
Parcheeggio B (2500mq)	scavi e reinterri opere di sostegno terrazzamenti segnaletica	€ 146.050
Belvedere (2000mq)	segnaletica edificio INFO/WC/PRONTO SOCCORSO (30mq) attrezzatura aree di sosta	€ 49.400
Percorso (450ml)	sistemazione dell'esistente (282ml) percorso a sbalzo (168ml) segnaletica attrezzatura aree di sosta	€ 63.390
<b>TOTALE intervento</b>		<b>€ 485.840</b>

---

### Primo lotto esecutivo (importo approssimativo 200000€)

Parcheeggio A (2200mq)	scavi e reinterri opere di sostegno terrazzamenti pensilina a protezione del 2° ordine di Parcheeggi edificio di interscambio	€ 157.000
Parcheeggio B (2500mq)	scavi e reinterri opere di sostegno terrazzamenti segnaletica	
Belvedere (2000mq)	segnaletica edificio INFO/WC/PRONTO SOCCORSO (30mq) attrezzatura aree di sosta	€ 49.400
Percorso (450ml)	sistemazione dell'esistente (282ml) percorso a sbalzo (168ml) segnaletica attrezzatura aree di sosta	
<b>TOTALE primo lotto</b>		<b>€ 206.400</b>