

COMUNE DI COLOGNO AL SERIO (BG)

RIFACIMENTO PAVIMENTAZIONE CENTRO STORICO VIA ROCCA E PIAZZA AGLIARDI
CIG: ZD91FA3532

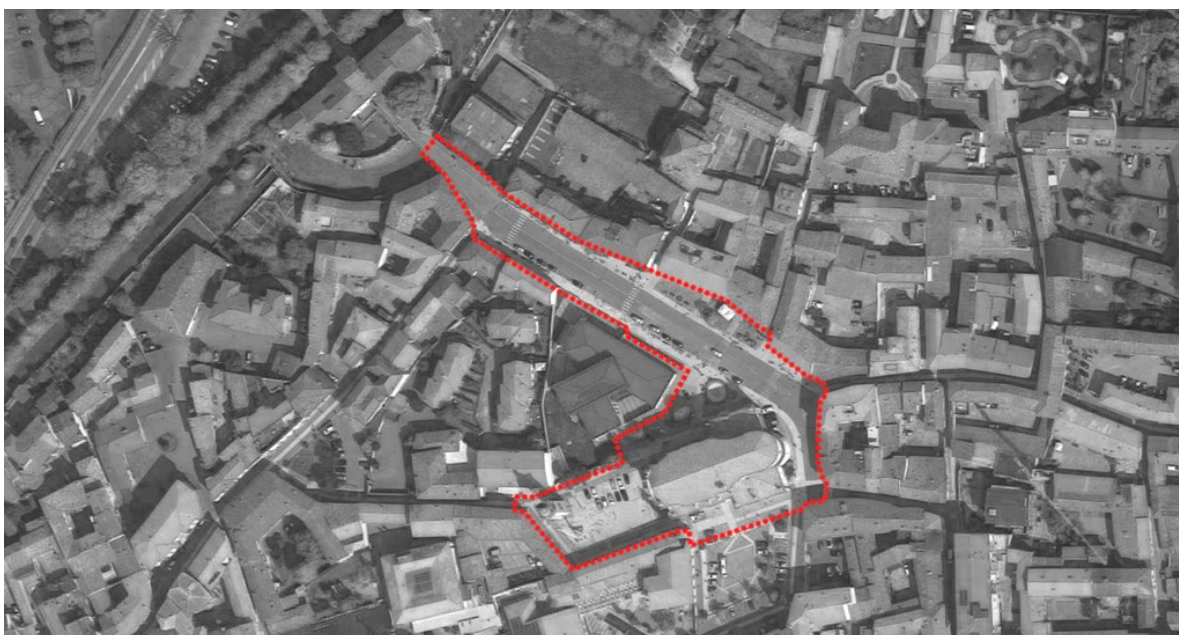
Progetto di fattibilità tecnica ed economica

(ai sensi art. 23 D. Lgs 50/2016, comma 5-6)

RELAZIONE ILLUSTRATIVA ai sensi art. 17, DPR 207/2010, comma 1, punto a,
RELAZIONE TECNICA ai sensi art. 17, DPR 207/2010, comma 1, punto b,
STUDI NECESSARI per un'adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera
ai sensi art. 17, DPR 207/2010, comma 1, punto d,
(raccolte in unico documento)

Premessa

La presente relazione fonde in unico documento gli aspetti tecnici e illustrativi dei criteri di intervento adottati per il progetto di fattibilità tecnica ed economica (ex progetto preliminare), di *rifacimento della pavimentazione di via Rocca e piazza Agliardi nell'ambito del centro storico di Cologno al Serio* nonché gli studi relativi al contesto e quanto necessario al corretto sviluppo del progetto, in conformità all'art. 17 del DPR 207/2010, comma 1, punti a-b-d.



Il quadro di insieme architettonico-urbanistico di via Rocca e piazza Agliardi

Il contesto urbanistico e architettonico del nucleo storico di Cologno al Serio negli ambiti di via Rocca e piazza Agliardi, si riferisce a uno dei pochi centri storici di epoca medievale a conservare tuttora il fossato perimetrale e le porte di accesso, tra cui appunto porta Rocca.

Il centro storico ha subito nel corso dei secoli una serie trasformazioni, alcune delle quali interessano proprio gli ambiti oggetto di intervento. Si riscontra infatti la presenza di alcuni edifici lungo via Rocca frutto di evidenti interventi di sostituzione edilizia a partire dal secondo dopoguerra, e anche di recente realizzazione, come per esempio la nuova sede della Banca Bergamasca e Orobica.

È interessante tuttavia il fatto che l'impianto e le giaciture degli edifici non sono stati sostanzialmente modificati, permanendo il fronte rettilineo sul lato meridionale e quello incurvato sul lato settentrionale e conservando quindi almeno in parte i rapporti di confine tra spazi privati e pubblici.

L'elemento che caratterizza chiaramente questa porzione del centro storico è l'imponente volume della settecentesca chiesa parrocchiale che funge quasi da fulcro e da elemento ordinatore, separando l'ambito di piazza Agliardi dalla più trafficata via Rocca e imponendo, tramite il volume dell'abside, l'andamento curvo della via stessa. Con la sua giacitura inoltre la chiesa in un certo senso indica come particolarmente significativo un ambito, quello dove si trova la fontana, che costituisce uno spazio pubblico interessante in grado di raccordare la strada e la vicina piazza Agliardi.

Piazza Agliardi ha un impianto trapezoidale ed è dominata dalla facciata barocca della chiesa parrocchiale. Su due lati è cinta da una cortina edilizia continua che poi risvolta su via Manzoni, mentre sul restante si trova un muro perimetrale lungo il quale è stato organizzato un filare d'alberi con delle sedute e la statua di don Cirillo Pizio. In un angolo della piazza opposta rispetto alla chiesa si trova la torre civica che determina un bivio all'ingresso della piazza da via Manzoni.



1 – Via Rocca – cortina edilizia curva 2 – Via Rocca – retro chiesa

Per quanto riguarda le pavimentazioni esse sono caratterizzate da un numero limitato di materiali. La carreggiata a partire dall'incrocio con via Drago è realizzata in autobloccanti mentre le aree pedonali sono realizzate in pietra della Lessinia, in alcuni punti piuttosto degradata, nonostante i ripetuti interventi di ripristino eseguiti negli anni. L'ambito intorno alla chiesa e la piazza stessa presentano una pavimentazione in acciottolato piuttosto ben conservata. L'acciottolato è presente anche in alcune porzioni dello slargo a nord di via Rocca.

Infine la zona dell'imbocco di porta Rocca è caratterizzata da una pavimentazione diversa in cubetti di granito per quanto riguarda la carreggiata e in lastre di granito a spacco per le porzioni pedonali.

Analisi dell'assetto viario e delle dotazioni funzionali di via Rocca e piazza Agliardi

L'area di intervento che comprende quasi l'intero sviluppo di via Rocca e piazza Agliardi, costituisce il cuore del centro storico di Cologno al Serio, un'area ricca di attività commerciali e funzioni pubbliche e per questo di grande importanza per la vita del paese.

Via Rocca costituisce il principale asse di penetrazione all'interno del tessuto storico di Cologno provenendo da Bergamo, e risulta anche per dimensioni la principale arteria dell'antico borgo, prolungamento dell'antica strada proveniente da Bergamo all'interno del nucleo murato.

Il tracciato di via Rocca ha inizio in corrispondenza della Porta Rocca, che prende il nome dall'edificio medievale oggi sede del Municipio. L'accesso al centro storico, percorribile in entrambi i sensi di marcia, è caratterizzato da una strettoia in corrispondenza della porta che è fonte di disagi sia per il traffico veicolare sia soprattutto per pedoni e ciclisti.

Terminato l'imbuto in corrispondenza dell'incrocio con via Monsignor Drago, il sedime attuale di scorrimento di via Rocca si amplia notevolmente fino a raggiungere i 12 metri di larghezza e assume un andamento rettilineo, fino all'area dell'incrocio con via San Martino. Questi fattori dimensionali e geometrici inducono spesso gli automobilisti a percorrere questo a velocità elevate, a tutto scapito della sicurezza dei cittadini.

È stato proprio l'incremento dell'utilizzo dell'automobile negli anni a modificare l'assetto di questo tratto di centro storico e lo scenario sociale che lo caratterizza. Come si vede dalla fotografia storica sottostante via Rocca era uno spazio indifferenziato, una piazza dove il transito avveniva principalmente a piedi o in bicicletta e per questo era un luogo di incontro e di gioco, al contrario di quanto si verifica attualmente a causa del sovradimensionamento dello spazio dedicato all'automobile.



Lungo i lati della carreggiata in masselli autobloccanti si sviluppano due ampi marciapiedi pavimentati in pietra della Lessinia. Il marciapiede meridionale ha una larghezza per lo più costante di circa m 4, mentre quello meridionale si dilata notevolmente seguendo il filo dell'edificato arrivando a m 14 nel punto più ampio.

Il tracciato di via Rocca piega poi alle spalle dell'abside della chiesa parrocchiale subendo una netta riduzione della larghezza che arriva ad un minimo di 7 metri per poi raccordarsi mediante un plateau in pietra della Lessinia a piazza Cavour.

Via Rocca è percorribile in tutta la sua lunghezza in entrambi i sensi di marcia ed è dotata di parcheggi in linea lungo il lato meridionale, compresi due posteggi per disabili e uno per adibito a carico e scarico.

Lungo il suo sviluppo via Rocca incrocia 5 altre strade carrabili: sul lato sud via Drago, a doppio senso; sul lato nord vicolo Mazzini e vicolo Ospedale e a doppio senso; nell'area alle spalle dell'abside via San Martino e via Umberto I a senso unico in entrata da via Rocca.



1 - Vista di via Rocca verso la porta 2 - Vista di via Rocca verso la chiesa

Piazza Agliardi si trova di fronte alla facciata della chiesa parrocchiale di Cologno e risulta essere un ambito particolarmente importante in quanto oltre alla presenza della chiesa parrocchiale, dell'antica torre civica, degli uffici parrocchiali, di alcune attività commerciali e della scuola materna Don Cirillo Pizio (con l'accesso principale su piazza Cavour), ospita un gran numero di stalli per le automobili che di fatto la caratterizzano quasi come un parcheggio.

La piazza è accessibile alle automobili da via Rocca grazie allo spazio di risulta compreso tra la chiesa e l'edificio la banca di recente realizzazione, percorso dalle automobili in entrambe le direzioni. Le altre uscite della piazza, infatti, sono percorribili solo dai pedoni (via Manzoni è percorribile, infatti, solo dai residenti e per un tratto limitato).

I posteggi all'interno della piazza sono disposti su tre file separate da uno spazio libero al centro e la circolazione delle automobili avviene ad anello lungo il perimetro e lungo l'asse centrale.

Infine, è importante segnalare la presenza di posteggi non regolamentati anche tra gli alberi di fronte alla banca, nello spazio tra essa e la chiesa parrocchiale, con situazioni in cui l'automobile è posizionata fin sopra le aree a ghiaietto a contorno della banca.



1 - Piazza Agliardi – fronte chiesa 2 – Piazza Agliardi – fronte opposto 3 – Piazza Agliardi - degrado

Una riflessione di natura generale:

Traffic calming e riequilibrio dei poteri degli utenti della strada.

Due parole sui presupposti delle discipline legate alla moderazione del traffico (*traffic calming*): il primo obiettivo è conseguire la sicurezza riequilibrando i pesi di potere dei vari utenti della strada.

In altre parole si è dimostrato che la convivenza pacifica tra le utenze “deboli” (pedoni e ciclisti) e le utenze “forti” (veicoli a motore), diventa possibile soltanto attraverso quegli accorgimenti architettonici e tecnici in grado di conferire un carattere “domestico” allo spazio urbano.

Diverse città italiane soprattutto del nord, hanno da alcuni anni intrapreso la scelta positiva di lavorare sulla riduzione della sezione stradale e sulla organizzazione di ambiti a traffico moderato. Questa esperienza di successo sul piano meramente funzionale, ora ha bisogno di accrescere le sue potenzialità anche da un punto di vista della qualità architettonica.



La moderazione del traffico (in città) non è una politica «anti» auto, ma una politica favorevole per tutti i modi di trasporto.

Moderazione del traffico non significa banalmente far andare più piano le auto.

Significa invece affrontare la suggestiva sfida della qualità degli spazi pubblici urbani ora compromessi dall'automobile, e quindi porsi in primo luogo l'obiettivo della loro

riqualificazione per incentivarne usi più virtuosi, con l'obiettivo della "pacifica" convivenza tra i suoi utilizzatori.

E infine "moderazione del traffico" non significa mettere limiti di velocità e basta, lasciando immutata la strada così come era concepita prima per conservare il massimo potere delle auto, ma significa invece:

- Saper leggere la città che sta attorno alla strada,
- Riconoscere le diverse funzioni presenti ed i diversi attori coinvolti,
- Comprenderne e misurarne i comportamenti, diagnosticando le criticità esistenti;
- Immaginare e valutare le diverse possibili strategie di intervento adatte a rimuovere tali criticità;
- Ridisegnare un nuovo equilibrio di uso degli spazi per favorire un nuovo comportamento dei diversi attori con l'obiettivo di elevare la qualità urbana e la sicurezza dei cittadini

Grazie all'introduzione articolata e ragionata nell'ottica della riqualifica, delle varie tecniche di traffic calming, si determina un nuovo assetto dello spazio stradale che porta a una dimensione urbana più "domestica" inducendo a un atteggiamento più "rispettoso", favorendo la riduzione della velocità.

Quindi, ribadiamo quanto sia fondamentale che il criterio per la riqualifica urbana in ottica di traffic calming, non sia un puro intervento tecnicista di ingegneria stradale, ma al contrario esso si fonda su una visione di insieme attenta alla qualità urbana e ambientale, e che si concretizza in un intervento articolato delle varie tecniche a disposizione.

Di seguito, in breve sintesi, una panoramica delle tecniche di traffic calming, oramai divenute pressoché familiari ai cittadini della penisola:

- Restringimento fisico della carreggiata
- Restringimento ottico della carreggiata
- Minirotatorie
- Attraversamenti in quota
- Percorsi poco definiti rispetto alla prassi abituale
- *Chicanes*
- *Places traversantes* rialzate
- Riduzione delle prospettive visuali
- Segnaletica con forte impatto grafico e visivo
- Uso accentuato del verde
- Illuminazione non stradale

Richieste dell'Amministrazione Comunale e presupposti normativi.

La premessa di cui al paragrafo precedente ha preso lo spunto dalla richiesta dell'Amministrazione Comunale di Cologno al Serio, volta a chiedere la migliore soluzione in merito al rifacimento della pavimentazione di via Rocca e piazza Agliardi. L'esigenza dell'Amministrazione, non è quindi soltanto quella di ottenere una soluzione in merito alla sostituzione della pietra degradata, ma anche quella di riqualificare il cuore del centro storico del paese, ripensando la mobilità dell'area secondo criteri di maggiore sicurezza e fruibilità pedonale di miglioramento della vivibilità degli spazi gravitanti attorno a via Rocca e piazza Agliardi.

Progettazione partecipata

Organizzazione della serata partecipata del 27/10/17

In data 27 ottobre 2017 è stata effettuata nella sala consiliare del Municipio di Cologno al Serio seduta pubblica partecipata con l'obiettivo di raccogliere le segnalazioni dei cittadini in merito alle criticità dell'area di intervento, e al contempo raccogliere il loro contributo e sondare sui desiderata della popolazione.

La riunione pubblica, è stata organizzata nel seguente modo:

- 1) Presentazione delle teorie di base della riqualifica urbana abbinata alle tecniche di traffic calming;
- 2) Dimostrazione delle varie tecniche applicate con successo illustrando esempi virtuosi in ambito europeo e italiano;
- 3) Presentazioni di alcuni progetti in ambito locale realizzati dal nostro studio in partnership con altri studi professionali, illustrando con immagini sia lo stato preesistente, sia le migliorie introdotte a seguito della realizzazione dei progetti.
- 4) Presentazione ragionata di alcune slides in merito all'area di progetto e apertura dibattito con i cittadini in ordine all'evidenziazione degli aspetti critici e delle loro aspettative. Il dibattito, guidato dal progettista incaricato, sviluppatosi per quasi due ore ha conseguito anche la raccolta di preziosi contributi e suggerimenti.
- 5) Diffusione di un questionario in cui si chiedeva ai cittadini di rispondere ad alcuni quesiti, tra i quali le loro soggettive priorità in merito a sicurezza stradale e qualità degli spazi di relazione pubblica.

Risultati della seduta pubblica partecipata ed esito del questionario

L'esito della serata si sintetizza nel seguente schema:

	Poco interessante	Abbastanza interessante	Molto interessante	Oltre le aspettative	
Come valuta la serata nel suo complesso?	6%	3%	47%	26%	18%
È stato soddisfatto di come sono stati trattati i temi relativi alla riqualifica urbana?	0%	12%	29%	44%	15%
Come valuta l'idea di rendere partecipi i cittadini?	0%	0%	19%	34%	47%
Come valuta l'idea di applicare queste scelte al Comune di Cologno al Serio?	13%	3%	22%	41%	22%

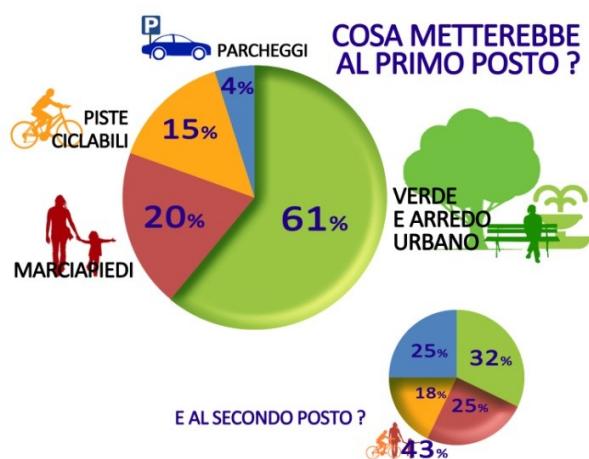


Pensando a come rendere migliori le strade di Cologno al Serio, lei cosa metterebbe al primo posto?

verde e arredo urbano	60%
Marciapiedi più sicuri	19%
piste ciclabili	14%
parcheggi	7%

E al secondo posto?

verde e arredo urbano	35%
marciapiedi	24%
piste ciclabili	17%
parcheggi	24%



Tale risultato veniva trasmesso all'amministrazione comunale e all'ufficio tecnico con posta elettronica in data 02-11-2017

Indicazioni normative e scelte progettuali

Il Nuovo Codice degli Appalti di cui al D.Lgs 50.2106, ha introdotto nella prima fase di progettazione, in luogo del *progetto preliminare*, il *progetto di fattibilità tecnica ed economica*.

A tal riguardo l'art. 23 comma 5-6, recita che Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Il progetto di fattibilità comprende tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1, nonché schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali (...).

In linea con i dettami del nuovo Codice, e in merito allo specifico progetto, abbiamo percorso due possibili strade, estrapolando due soluzioni che sono state preliminarmente discusse con l'Amministrazione Comunale.

Prima di introdurre la descrizione, anticipiamo che l'elemento di novità che accomuna le due ipotesi, riguarda la scelta materica in merito all'adozione di un materiale alternativo agli attuali masselli autobloccanti e alle lastre in pietra della Lessinia. Come anticipato nella relazione metodologica allegata alla documentazione di gara, proponiamo, in considerazione del contesto storico modificato e della necessità di contenere i costi di realizzazione e manutenzione, il ricorso agli asfalti impressi e colorati con resinatura. Tale tecnica, assai diffusa nel centro-nord europeo, soprattutto in Olanda, in particolare nel centro storico di Amsterdam, ha finalmente preso piede anche in Italia. Si registrano infatti a oggi una serie di realizzazioni in ambito storico, che hanno dato esiti convincenti, e che indicano questa soluzione perfettamente idonea per il rinnovo di una buona percentuale dell'intervento in oggetto.

Entrambe le soluzioni progettuali hanno come obiettivo primario quello di restituire lo spazio del centro storico al cittadino, sottraendo spazio al transito dell'automobile e invertendo quel processo che ha portato via Rocca da luogo di incontro a luogo quasi esclusivo di transito. La sfida del progetto consiste quindi nell'individuare un assetto e delle forme atte a restituire una dimensione di vivibilità allo spazio pubblico storico.

1) Conservazione e aggiornamento dell'impianto viario esistente.

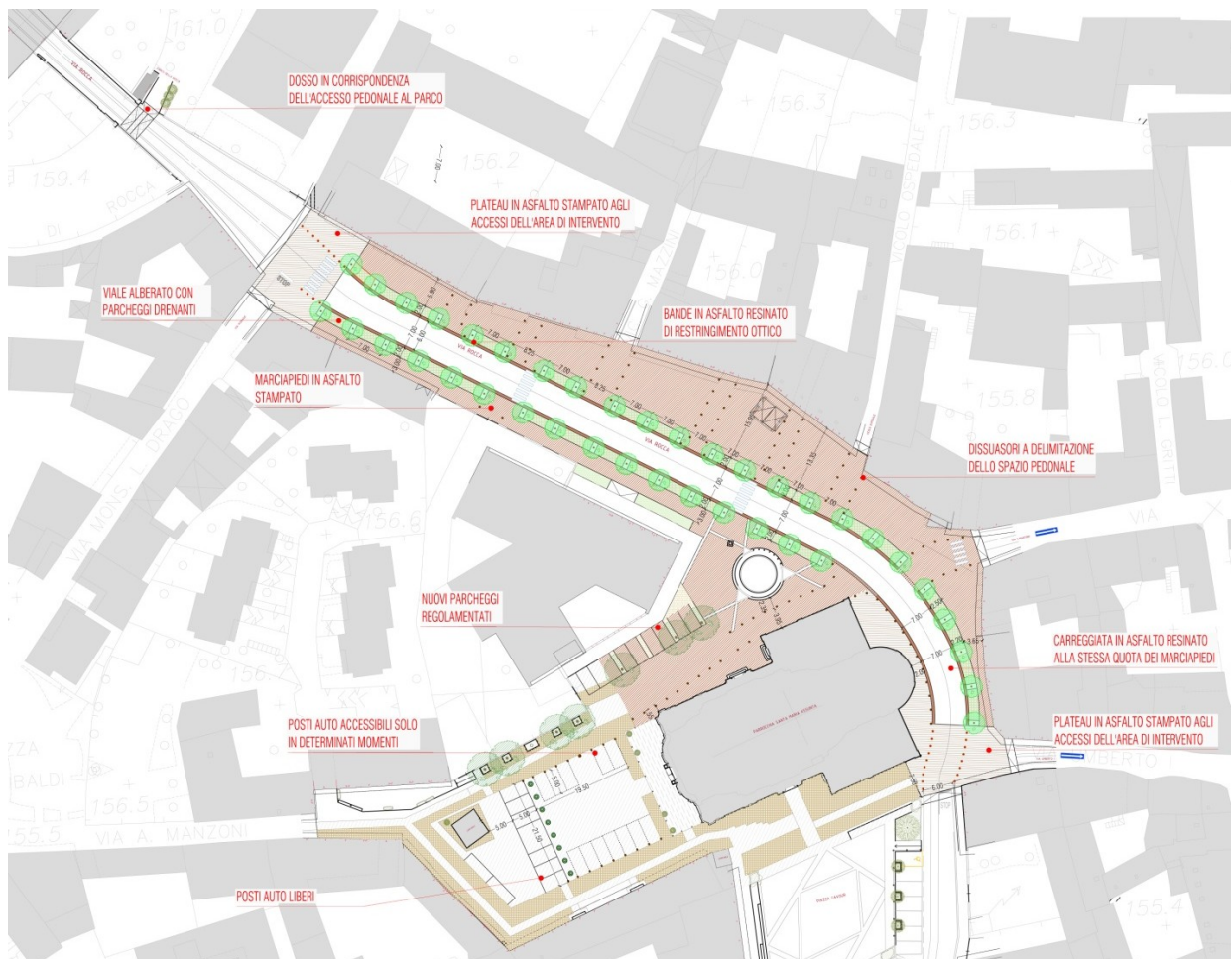
Questa soluzione non prevede la modifica dell'impianto attuale di via Rocca, confermando il suo andamento rettilineo, ma opera un significativo aggiornamento delle caratteristiche della strada in base alle già richiamate tecniche di *traffic-calming*, al fine di riequilibrare i poteri dei diversi utenti sulla strada, rendendo possibile la convivenza di automobili e pedoni con l'obiettivo di rendere maggiormente vivibile il centro storico.

La prima ipotesi prevede la modifica delle dimensioni della carreggiata, avente oggi una larghezza di circa 12 metri, **mediante un suo restringimento fisico** che la porti ad avere una larghezza pari a 7 metri (ml 3,50 per corsia), traslando il sedime della nuova sezione stradale, il più possibile a ridosso del marciapiede sul lato meridionale, ossia quello dove si trovano la banca e la chiesa.

Lungo la carreggiata si prevede di realizzare un filare alberato su ogni lato della carreggiata con essenze posizionate con interasse di 7 metri, sulla scia della tradizione delle alberature ornamentali a filtro tra l'asse viario e gli edifici, al fine di migliorare la qualità dello spazio pedonale e della strada, rendendo l'ambiente maggiormente fruibile e domestico.

In questo modo è possibile inserire tra gli alberi dei parcheggi a cassetta lunghi 6 metri e profondi 2 metri. Il marciapiede ha una larghezza minima di 3 metri per poi ampliarsi, come avviene ora, sul lato settentrionale di fronte agli esercizi commerciali.

Mentre sul lato meridionale il filare alberato si interromperà in corrispondenza dell'accesso a piazza Agliardi, che viene mantenuto nei pressi della fontana, sul lato nord esso proseguirà fino alle spalle della chiesa.



Mediante questa organizzazione e tenendo conto degli accessi carrali alle abitazioni e ai vicoli Mazzini, Ospedale e San Martino è possibile realizzare su via Rocca un totale di 28 stalli.

Lungo l'intero sviluppo di via Rocca la carreggiata **viene rialzata alla quota degli attuali marciapiedi (circa +10/12 cm) realizzando un plateau asfaltato dove il pedone può muoversi in piano eliminando così ogni forma di barriera architettonica.** Il dislivello creato viene risolto in corrispondenza degli incroci con le altre vie mediante la realizzazione di rampe con pendenza adeguata.

L'intervento proposto prevede l'utilizzo del **materiale asfalto, ma nella sua varietà "sottoposta a imprimitura" o "stampata tramite matrice"**, che permette di realizzare campi caratterizzati da colori o texture diversificati in base alle diverse esigenze ed utenze.

Le corsie percorribili dall'automobile, alla velocità peraltro ridotta (in virtù della nuova conformazione a vera e propria "zona 30"), saranno caratterizzate da una colorazione più scura rispetto a quelle pedonali, le quali saranno stampate in modo da identificarle chiaramente rispetto agli spazi dell'automobile. La corsia sarà, inoltre, delimitata mediante l'utilizzo di bande sonore in asfalto resinato utili a indirizzare l'automobilista e realizzare un restringimento ottico della carreggiata, in modo da far percepire la carreggiata ancor più stretta e indurre una moderazione della velocità veicolare.

Nelle aree destinate ai pedoni gli spazi carrabili (necessari per raggiungere le abitazioni private o i vicoli già citati) saranno delimitati da dissuasori lignei, utili a impedire alle automobili di invadere gli spazi pedonali.

Per quanto riguarda piazza Agliardi il progetto prevede la revisione del sistema della sosta e il rifacimento della pavimentazione in pietra degradata, che verrà sostituita con materiale lapideo idoneo al transito veicolare e all'esposizione costante agli agenti atmosferici.

I posteggi permanenti verranno organizzati nella parte della piazza più lontana dalla facciata, realizzando un passaggio di 5 metri di larghezza a partire dalla torre civica e disponendo gli stalli perpendicolarmente rispetto a tale passaggio. In questo modo si realizzano 8 parcheggi permanenti.

La restante area della piazza fino al sagrato vero e proprio della chiesa viene adibito a parcheggio temporaneo, fruibile solo in determinate ore del giorno o in occasioni di eventi particolari. L'area sarà contornata da dissuasori ed accessibile mediante un pilomat. Gli stalli, 12 in totale, saranno organizzati lungo i lati maggiori.

Nell'ambito compreso tra la banca e la chiesa verranno organizzati 9 nuovi parcheggi disposti perpendicolarmente rispetto al fronte del nuovo edificio.

L'accesso a piazza Agliardi sarà garantito da un passaggio di 3,2 metri di larghezza parallelo alla chiesa e delimitato da dissuasori lignei, mentre il deflusso sarà possibile da piazza Cavour, rimuovendo i dissuasori che ora impediscono il transito alle automobili tra i due ambiti. In questo modo è possibile realizzare un anello intorno alla piazza e diminuire i disagi ad automobilisti e pedoni per l'accesso alla piazza.

2) Modifica dell'andamento di via Rocca.

La seconda soluzione nasce da una lettura dell'ambito di intervento volta a individuare uno spazio in grado di costituire una vera e propria nuova piazza, un luogo di aggregazione per la cittadinanza aperto a vari usi, fruibile durante tutto l'arco dell'anno, così come emerso durante la serata di partecipazione svoltasi presso la sala consiliare del Comune di Cologno al Serio in data 27 novembre 2017.

Questa soluzione prevede la modifica sostanziale dell'andamento di via Rocca che viene ad assumere un tracciato curvilineo coerente con cortina edilizia a nord. Il nuovo andamento proposto da questa seconda soluzione, segue e sottolinea, perciò, la morfologia della cortina storica spostando in questo modo lo spazio della piazza vera e propria nella porzione opposta, ossia vicino alla fontana e alla chiesa parrocchiale e lasciando comunque sul lato settentrionale un ampio marciapiede di larghezza minima di 3,5 metri.

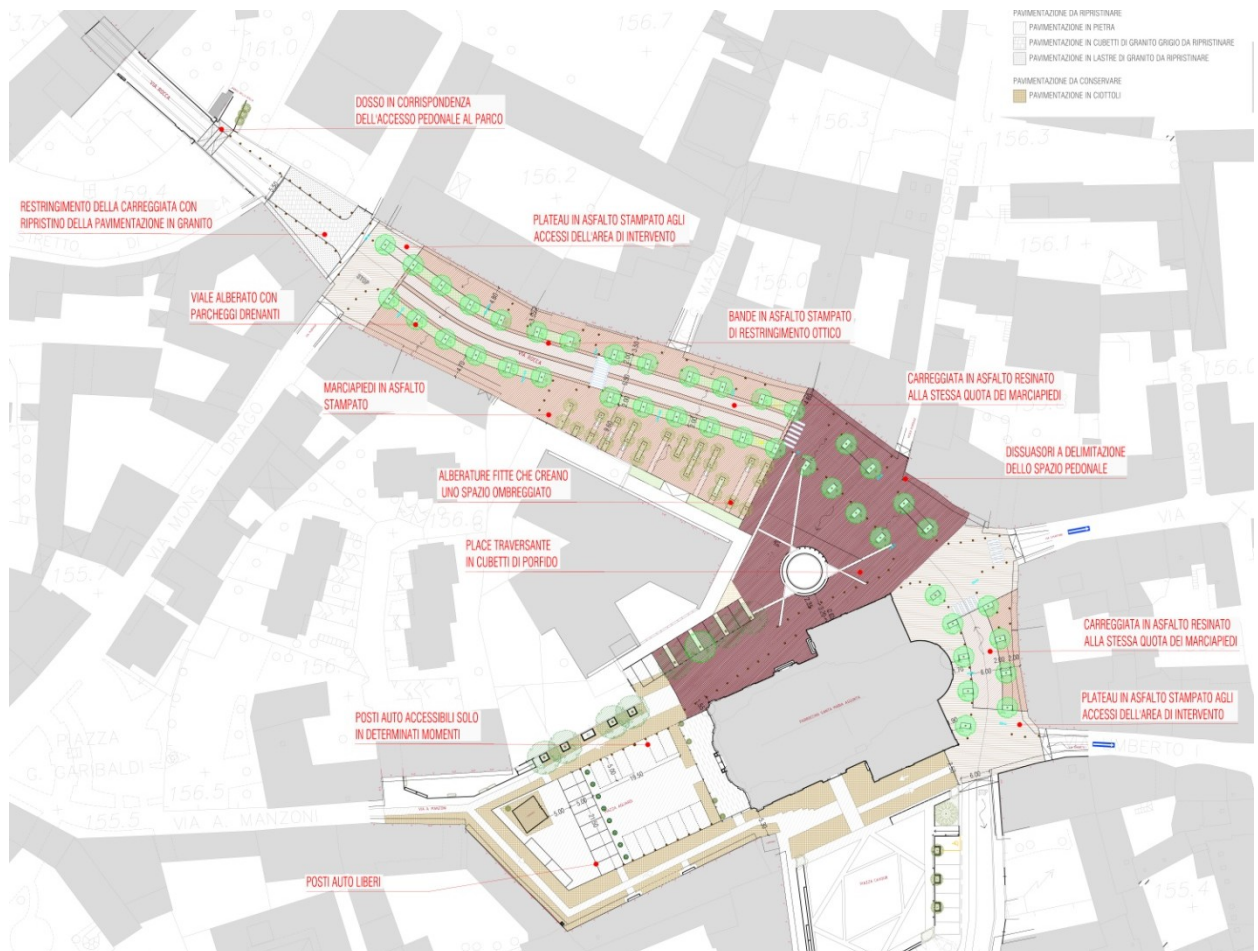
Anche in questa soluzione si prevede la modifica delle dimensioni della carreggiata **mediante un suo restringimento fisico** che la porti ad avere una larghezza che varia da 6,5 metri nel tratto di via Rocca a 6 metri alle spalle della chiesa.

Lungo la carreggiata si prevede di realizzare un filare alberato su ogni lato della carreggiata con essenze posizionate con interasse di 7 metri, sulla scia della tradizione delle alberature ornamentali a filtro tra l'asse viario e gli edifici, al fine di migliorare la qualità dello spazio pedonale e della strada, rendendo l'ambiente maggiormente fruibile e domestico.

In questo modo è possibile inserire tra gli alberi dei parcheggi longitudinali lunghi 6 metri e profondi 2 metri, compatibilmente con le uscite carrali presenti.

Mediante questa organizzazione e tenendo conto degli accessi carrali alle abitazioni e ai vicoli Mazzini, Ospedale e San Martino è possibile realizzare su via Rocca un totale di 22 stalli.

Lungo l'intero sviluppo di via Rocca la carreggiata **viene rialzata alla quota degli attuali marciapiedi (circa +10/12 cm) realizzando un plateau asfaltato dove il pedone può muoversi in piano, eliminando così ogni forma di barriera architettonica**. Il dislivello creato viene risolto in corrispondenza degli incroci con le altre vie mediante la realizzazione di rampe con pendenza adeguata.



L'intervento proposto prevede l'utilizzo del **materiale asfalto, ma nella sua varietà "sottoposta a imprimitura" o "stampata tramite matrice"**, che permette di realizzare campi caratterizzati da colori o texture diversificati in base alle diverse esigenze ed utenze.

Le corsie percorribili dall'automobile, alla velocità peraltro ridotta (in virtù della nuova conformazione a vera e propria "zona 30"), saranno caratterizzate da una colorazione più scura rispetto a quelle pedonali, le quali saranno stampate in modo da identificarle chiaramente rispetto agli spazi dell'automobile. La corsia sarà, inoltre, delimitata mediante l'utilizzo di bande sonore in asfalto stampato utili ad indirizzare l'automobilista e realizzare un restringimento ottico della carreggiata, in modo da far percepire la carreggiata ancor più stretta e indurre una moderazione della velocità veicolare.

La zona all'incrocio con via Drago e quella alle spalle della chiesa compresa tra via San Martino e via Umberto I saranno caratterizzate da un plateau monomaterico in asfalto stampato.

Nelle aree destinate ai pedoni gli spazi carrabili (necessari per raggiungere le abitazioni

private o i vicoli già citati) saranno delimitati da dissuasori lignei, utili ad impedire alle automobili di invadere gli spazi pedonali.

Con la modifica dell'andamento di via Rocca si determina l'ampliamento dello spazio di forma quasi triangolare compreso tra la chiesa e la banca, che viene come detto ad assumere le caratteristiche di un piazza vera e propria. Per questo motivo il progetto prevede per questo ambito una pavimentazione diversa dall'asfalto stampato, ossia in cubetti di porfido, in grado di nobilitare questo spazio e permettere di percepirlo come unitario.

Questo ambito viene perciò trattato come una **place traversante, ossia come superficie monomaterica, monocromatica e alla stessa quota, creando l'immagine non più di una strada affiancata da un marciapiede, bensì di una vera e propria piazza sicura e fruibile**. Tale pavimentazione si estende, infatti, sulla carreggiata fino alla cortina edilizia settentrionale.

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un'area alberata, una sorta di piccolo *bosco urbano*, provvista di arredo e illuminazione, dove poter incontrarsi, giocare e riposarsi all'ombra degli alberi, rendendo la piazza ancor più vivibile soprattutto in estate. Esso è collocato nella porzione di fronte alla facciata principale della banca nei pressi dell'area pavimentata in porfido.

La modifica della sezione stradale di via Rocca mediante il suo restringimento determina la necessità di un suo raccordo con l'imbuto all'imbocco di porta Rocca, area per la quale si prevede una modifica del tracciato consistente nella riduzione della sezione con conseguente rifacimento della pavimentazione e inserimento di dissuasori ai bordi della carreggiata. Per il rifacimento della pavimentazione il progetto prevede comunque il ripristino con gli stessi materiali.

Per quanto riguarda piazza Agliardi la soluzione in esame non prevede modifiche rispetto alla precedente. L'intervento consisterà pertanto nel rifacimento della pavimentazione in pietra e nella revisione del sistema della sosta sulla piazza e di fronte alla banca.



PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



Conclusioni.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di *rifacimento della pavimentazione di via Rocca e piazza Agliardi nell'ambito del centro storico di Cologno al Serio*, ha coinvolto in contemporanea vari aspetti della progettazione urbana: sezioni stradali, percorsi pedonali e veicolari, messa in sicurezza attraverso le tecniche di moderazione del traffico, geometria e dialoghi materici, ecc. Il progetto si propone di ripensare lo spazio in funzione della presenza non solo dell'automobile, ma soprattutto dell'uomo, facendo propri gli obiettivi della sicurezza e della fruibilità. Lo scopo del progetto è quello di restituire una dimensione di vivibilità all'area del centro storico oggetto dell'intervento, recuperando una caratteristica propria del luogo e che è andata perduta con il tempo.

Il progetto rispetta le aspettative di richiesta di una nuova qualità dello spazio urbano, in un contesto delicato che coinvolge la presenza anche di utenze varie, dai bambini agli anziani, esprimendo una chiara strategia moderna di riqualificazione urbana che fa ricorso alle nuove tecnologie e alle nuove tecniche di moderazione del traffico.

Il progetto si inserisce in un contesto storico per sua natura fulcro della vita del paese e si propone come obiettivo la valorizzazione di tale ambito e la sua riqualificazione in uno spazio realmente a servizio della comunità di Cologno al Serio.

Bergamo, dicembre 2017

In fede
Il Progettista Coordinatore
Arch. Mario Bonicelli