

INFRASTRUTTURE DI SERVIZIO

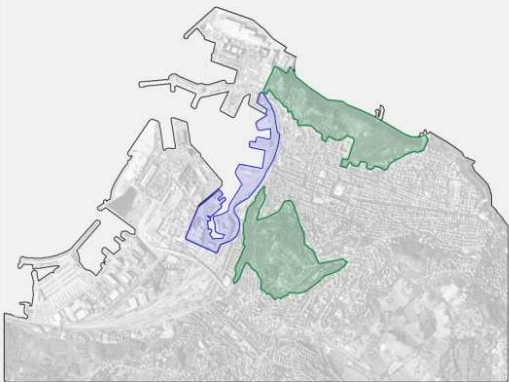


**FERROVIA:** PERCORRE IL PRIMO TRATTO DI LUNGOMARE PER SERVIRE LA STAZIONE DI ANCONA MARITTIMA CONGESTIONANDO L'AREA E ISOLANDO LA MOLE VANVITELLIANA.

**ASSE STRADALE:** IL NUOVO ASSE ATTREZZATO ARRIVA A RIDOSSO DEL PORTO STORICO SENZA TUTTAVIA MIGLIORARNE LA VIABILITÀ.

**ASSE CENTRO STORICO:** L'ASSE CARDODDECUMANICO DEL CENTRO STORICO ARRIVA FINO AL PORTO.

SISTEMA DEL VERDE



LE AREE VERDI SONO CONFINATE NEI PROMONTORI LÀ DOVE L'URBANIZZAZIONE RISULTAVA DIFFICILE. PER L'AREA PORTUALE LE AREE VERDI PRESENTI IN REALTÀ SONO SPAZI DI RISULTA.

EMERGENZE STORICHE



GLI EDIFICI DI CARATTERE STORICO CONCENTRATI NELLA ZONA DEL PORTO RESTANO ISOLATI E SENZA UNA CONGRUENZA PROGETTUALE CHE LI ACCOMUNI.

INQUADRAMENTO PORTUALE



IL PORTO DI ANCONA SI INSERISCE NEL SISTEMA PORTUALE DELLE MARCHE COME IL PIÙ IMPORTANTE. L'IMPORTANZA E LA COMPLESSITÀ DEL SUO SISTEMA DERIVANO DALLA PRESENZA DI SCALI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI.

INQUADRAMENTO GENERALE

SCALA 1:5000



**AREA CUSCINETTO CITTÀ/PORTO:** SIA IL CENTRO STORICO CHE IL PORTO DI ANCONA SI SONO SVILUPPATI IN MODO COMPLETAMENTE AUTONOMO ED INDIPENDENTE. RESTANDO DUE ENTITÀ DISTINTE E SEPARATE NEL CORSO DEGLI ANNI SI SONO CREATE VERE E PROPRIE BARRIERE CHE HANNO ACCENTUATO L'IMPOSSIBILITÀ DI INTERAZIONE FRA IL CENTRO STORICO E IL MARE E LA CREAZIONE DI UN'AREA INTERSTIZIALE (AREA CUSCINETTO) FRAPPOSTA FRA IL LIMITE DOGANALE E IL CENTRO STORICO, DEDICATA AD USO ESCLUSIVO DEL TRAFFICO PORTUALE.

IMPIANTI DOGANALI



L'IMPIANTO DOGANALE SI ESTENDE PER L'INTERA LUNGHEZZA DELL'ARCO PORTUALE TOGLIENDO ALLA CITTÀ DI ANCONA L'IDENTITÀ DI CITTÀ MARITTIMA.

CRITICITÀ:

- LA DOGANA CREA UNA VERA E PROPRIA BARRIERA FRA IL CENTRO STORICO E LA BANCHINA.
- I TRE ACCESSI DOGANALI PRESENTI LUNGO L'ARCO PORTUALE SONO SERVITI DA UN UNICO ACCESSO CHE PASSA SOTTO L'ARCO TRAIANO.
- I CINQUE EDIFICI OCCUPATI DAL MINISTERO DELLE DOGANE, ALLO STATO ATTUALE DEI FATTI RISULTANO ESSERE FATISCENTI E MAL SFRUTTATI. INOLTRE L'UTILIZZO DEGLI STESSI MANCA DI UNA LOGICA DI INSIEME CHE FRAMMENTIZZA LA FUNZIONE DOGANALE.

MONUMENTI STORICI



L'ARCO PORTUALE È STATO IL CENTRO DI SVILUPPO DELLA PRIMA ANCONA ED È QUINDI PIENO DI EMERGENZE STORICHE SCONNESSE FRA LORO.

CRITICITÀ:

- MANCANZA DI INTEGRAZIONE TRA LA CITTÀ DEI PALAZZI, DELLE STRADE, DEI MONUMENTI, E ARCO PORTUALE.
- LO SPESSORE DELLO SPAZIO DI CONFINE TRA CITTÀ E DOGANA È TROPPO PICCOLO.
- LA COESISTENZA DI DUE MATERIE COSTRUTTIVE, DIVERSE IN DIMENSIONI, DURATA, E QUALITÀ (QUELLE URBANE, SOLIDE, PERENNI E DI MEDIE DIMENSIONI; E QUELLE DELLA FABBRICA PORTUALE, EFFIMERE, LABILI, E DI GRANDI DIMENSIONI).
- GLI ELEMENTI STORICI MONUMENTALI SONO STATI INGIOTTITI DALLA MACCHINA PORTUALE.

POTENZIALITÀ:

- I CARATTERI MORFOLOGICI E MONUMENTALI DEL LUOGO OFFRONO MOLTI SPUNTI PROGETTUALI SUI POSSIBILI MODI DI INTERSEZIONE TRA CITTÀ E PORTO.
- POSSIBILITÀ DI IMPOSTARE UN LAVORO PROGETTUALE SULLA FRAMMENTARIETÀ, CON ATTENZIONE ALLA SPECIFICITÀ E ALLE RELAZIONI PIUTTOSTO CHE AD UN'IPOTESI UNITARIA DI INTERVENTO.

PUNTO DI INTERCONNESSIONE



LA LINGUA DI TERRA COMPRESA FRA LA PORTA PIA E LA MOLE VANVITELLIANA È IL PUNTO NEVRALGICO DI CONNESSIONE FRA LA CITTÀ E TUTTE LE ATTIVITÀ PORTUALI.

CRITICITÀ:

- TUTTO IL TRAFFICO DOGANALE, AUTO-ARTICOLATO DIRETTO AI CANTIERI NAVALI, FERROVIARIO E VEICOLARE DEVE PASSARE IN QUESTO PARTICOLARE PUNTO CHE PER MORFOLOGIA E CONFORMAZIONE CREA DISAGIO A TUTTA L'AREA PORTUALE.
- LA CONGESTIONE CREATA DAL TRAFFICO IN QUEL PARTICOLARE PUNTO ISOLA COMPLETAMENTE LA MOLE DEL VANVITELLI CHE RIMANE COSÌ UN MONUMENTO DEL TUTTO AFONDO E PRIVO DI INTERAZIONI COL RESTO DELLA CITTÀ.

POTENZIALITÀ:

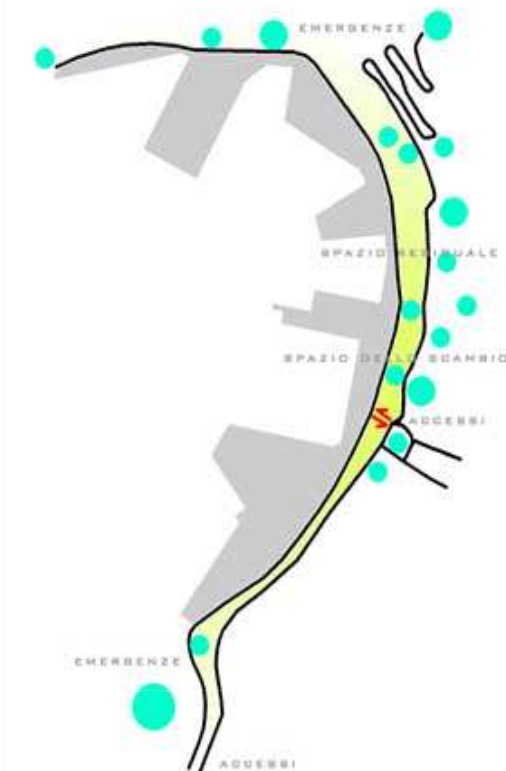
- IL FORTE DISLIVELLO FRA LA QUOTA DELLA BANCHINA E LA QUOTA DELL'ARCO TRAIANO OFFRE SPUNTI PROGETTUALI E SOLUZIONI PER INTEGRARE AL MEGLIO IL TRAFFICO FERROVIARIO CREANDO UN COLLEGAMENTO SOPRAELEVATO PER REINTEGRARE LA MOLE NELLA CITTÀ.



## SCHEMI DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI

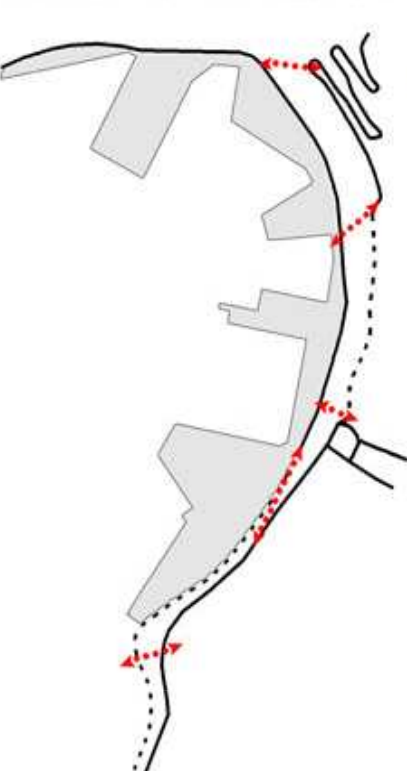
### SCHEMA FUNZIONALE DELLO STATO ATTUALE

LA SITUAZIONE ATTUALE VEDE IL DISLOCAMENTO DELLE EMERENZE STORICHE LUNGO L'ARCO PORTUALE, SIA ALL'INTERNO DELLE MURA STORICHE CHE ALL'INTERNO DELLO SPAZIO RESIDUALE.



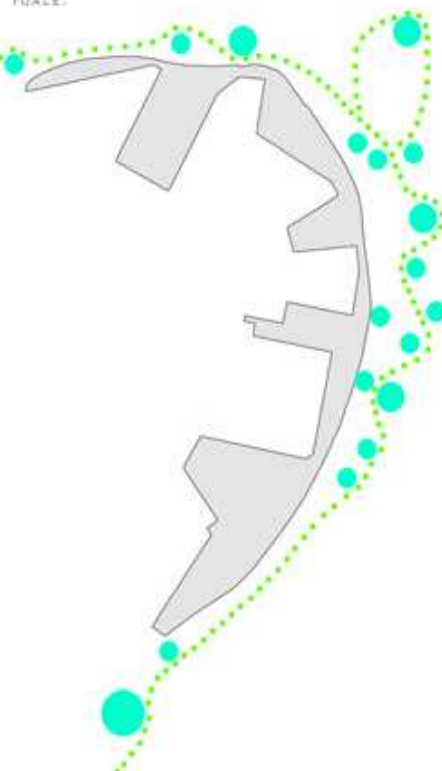
### RIFUNZIONALIZZARE I PERCORSI

IL PRIMO INTENTO PROGETTUALE È QUELLO DI RIFUNZIONALIZZARE I PERCORSI ATTRAVERSO L'ADEGUAMENTO DI QUELLI GIÀ ESISTENTI E LA CREAZIONE DI NUOVI NODI DI COLLEGAMENTO.



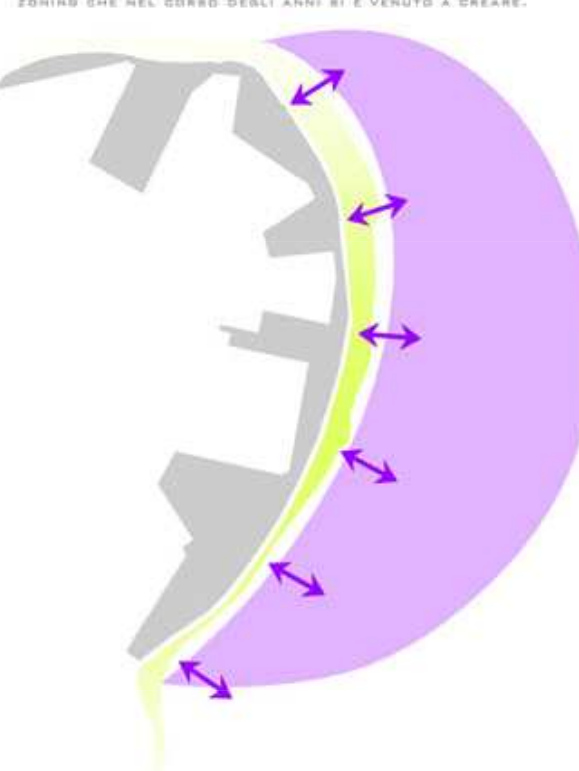
### VALORIZZARE GLI SPAZI

IL PROGETTO HA COME OBIETTIVO LA VALORIZZAZIONE DELL'AREA COMPRESA NELLA ZONA RESIDUALE DANDO UNA LOGICA D'INSIEME ALLE VARIE EMERENZE STORICHE PRESENTI IN TUTTO L'ARCO PORTUALE.



### CONNETTERE I TESSUTI

IL PROGETTO DI RICONNESSIONE URBANA SI OCCUPA SIA DELL'INTERAZIONE FRA IL PORTO E IL CENTRO STORICO MA ANCHE FRA IL PORTO E LE AREE DI INTERESSE STORICO-CULTURALE COME LA DITTADELLA E SAN GIORGIO, ELIMINANDO LO ZONING CHE NEL CORSO DEGLI ANNI SI È VENUTO A CREARE.



## RIFERIMENTI PROGETTUALI



WESTE PARQUE LINEAL DE MANZANARES 2006  
MADRID  
SPAIN



WESTE GROENE LOPER-A2 MAASTRICHT 2009  
MAASTRICHT  
THE NETHERLANDS

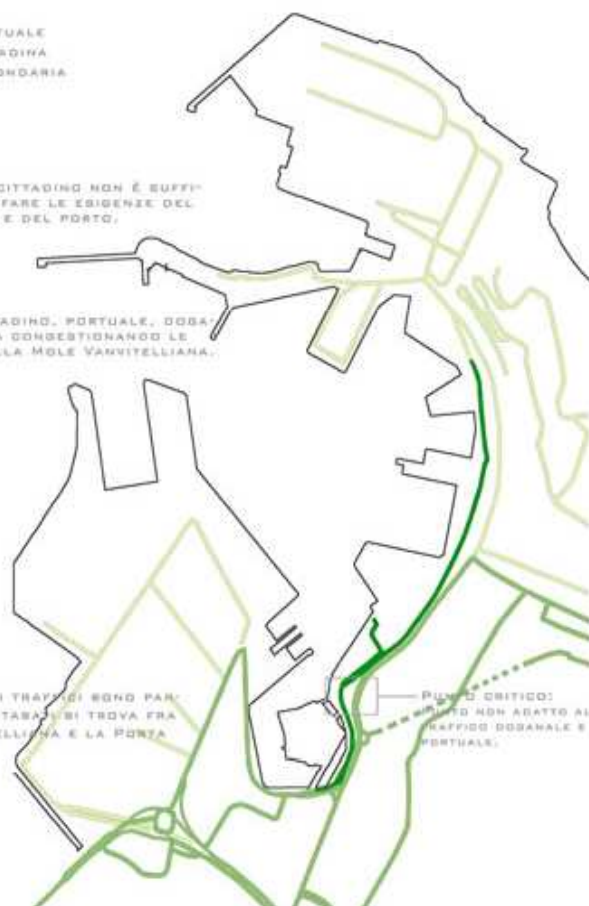
## STATO ATTUALE DELLA VIABILITÀ URBANA

- VIABILITÀ PORTUALE
- VIABILITÀ CITTADINA
- VIABILITÀ SECONDARIA

SISTEMA VIARIO CITTADINO NON È SUFFICIENTE A SODDISFARE LE ESIGENZE DEL CENTRO STORICO E DEL PORTO.

IL TRAFFICO CITTADINO, PORTUALE, DOGANALE SI MESCOLA CONGESTIONANDO LE AREE INTORNO ALLA MOLE VANVITELLIANA.

IL PUNTO IN CUI I TRAFFICI SONO PARTICOLARMENTE INTASATI SI TROVA FRA LA MOLE VANVITELLIANA E LA PORTA PIA.



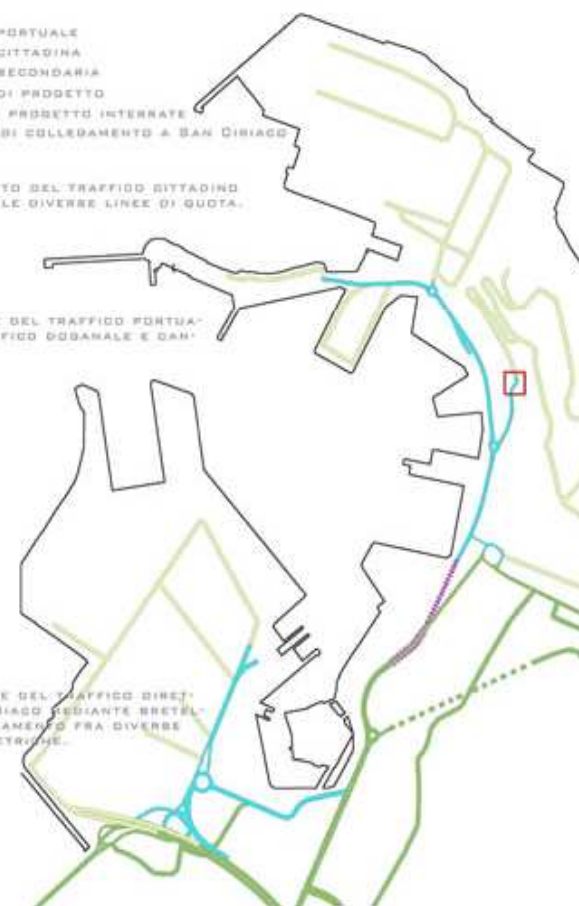
## PROGETTO DEL NUOVO ASSETTO VIARIO

- VIABILITÀ PORTUALE
- VIABILITÀ CITTADINA
- VIABILITÀ SECONDARIA
- VIABILITÀ DI PROGETTO
- STRADE DI PROGETTO INTERRATE
- BRETELLA DI COLLEGAMENTO A SAN GIORGIO

MIGLIORAMENTO DEL TRAFFICO CITTADINO SFRUTTANDO LE DIVERSE LINEE DI QUOTA.

SEPARAZIONE DEL TRAFFICO PORTUALE DAL TRAFFICO DOGANALE E DAN-  
TIERISTICO.

PRESELEZIONE DEL TRAFFICO DIRETTO A SAN GIORGIO MEDIANTE BRETELLE DI COLLEGAMENTO FRA DIVERSE QUOTE ALTIMETRICHE.



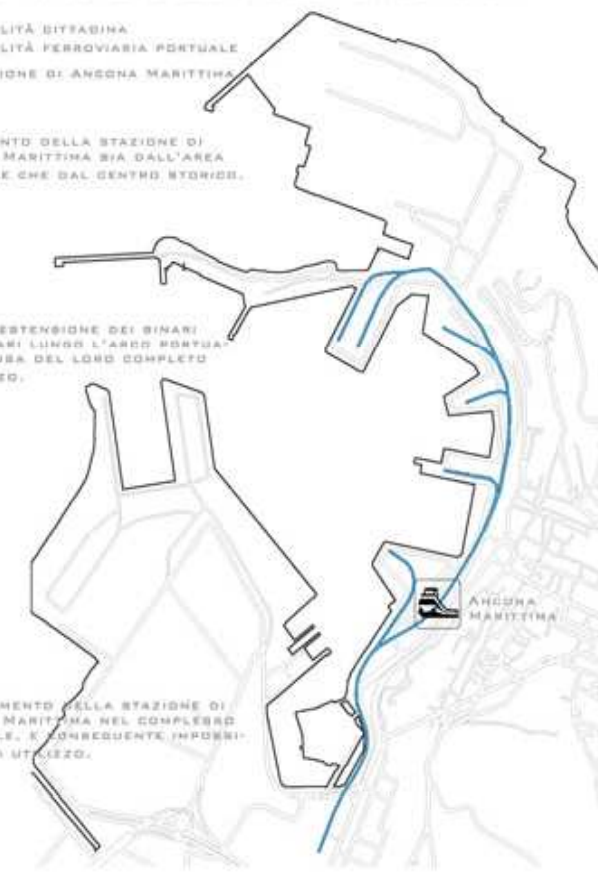
## STATO ATTUALE DELLA RETE FERROVIARIA

- VIABILITÀ CITTADINA
- VIABILITÀ FERROVIARIA PORTUALE
- STAZIONE DI ANCONA MARITTIMA

ISOLAMENTO DELLA STAZIONE DI ANCONA MARITTIMA SIA DALL'AREA PORTUALE CHE DAL CENTRO STORICO.

INUTILE ESTENSIONE DEI BINARI FERROVIARI LUNGO L'ARCO PORTUALE A CAUSA DEL LORO COMPLETO INUTILIZZO.

INDEBOLIMENTO DELLA STAZIONE DI ANCONA MARITTIMA NEL COMPLESSO DOGANALE, E CONSEGUENTE IMPOSSIBILITÀ DI UTILIZZO.



## PROGETTO DEL NUOVO ASSETTO FERROVIARIO

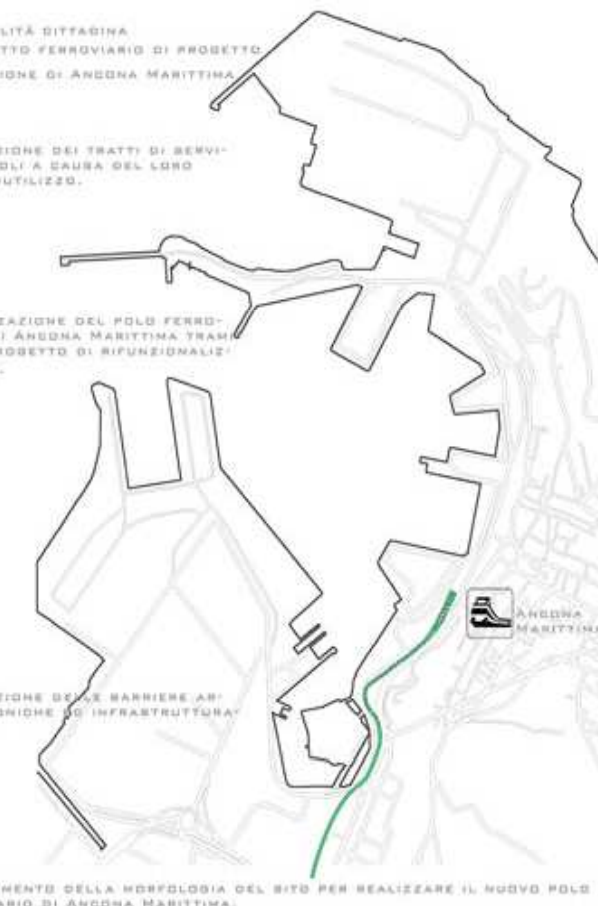
- VIABILITÀ CITTADINA
- ASSETTO FERROVIARIO DI PROGETTO
- STAZIONE DI ANCONA MARITTIMA

ELIMINAZIONE DEI TRATTI DI SERVIZIO AI MOLI A CAUSA DEL LORO REALE INUTILIZZO.

VALORIZZAZIONE DEL POLO FERROVIARIO DI ANCONA MARITTIMA TRAMITE UN PROGETTO DI RIFUNZIONALIZZAZIONE.

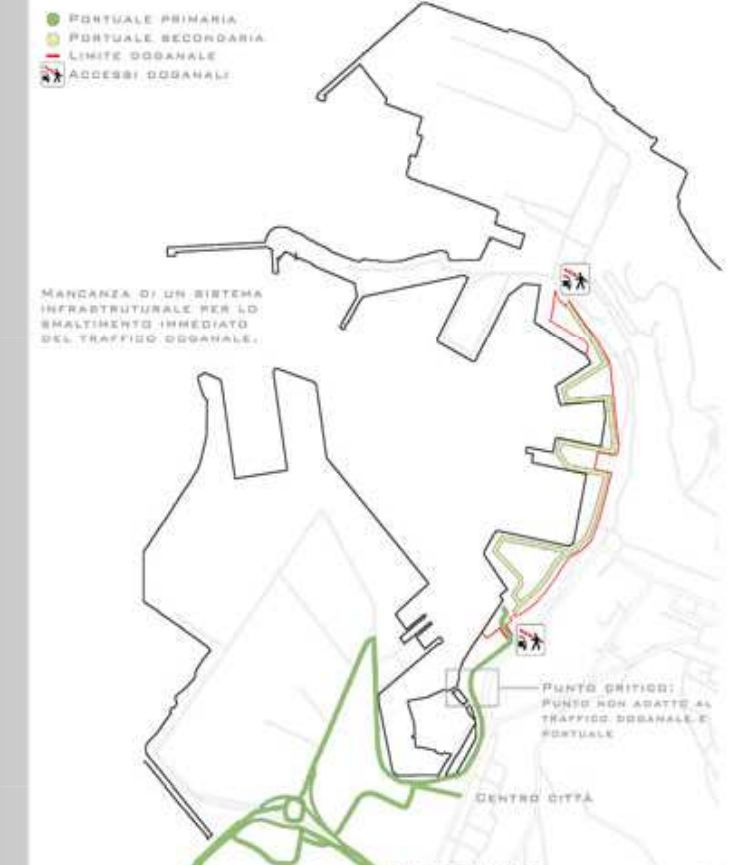
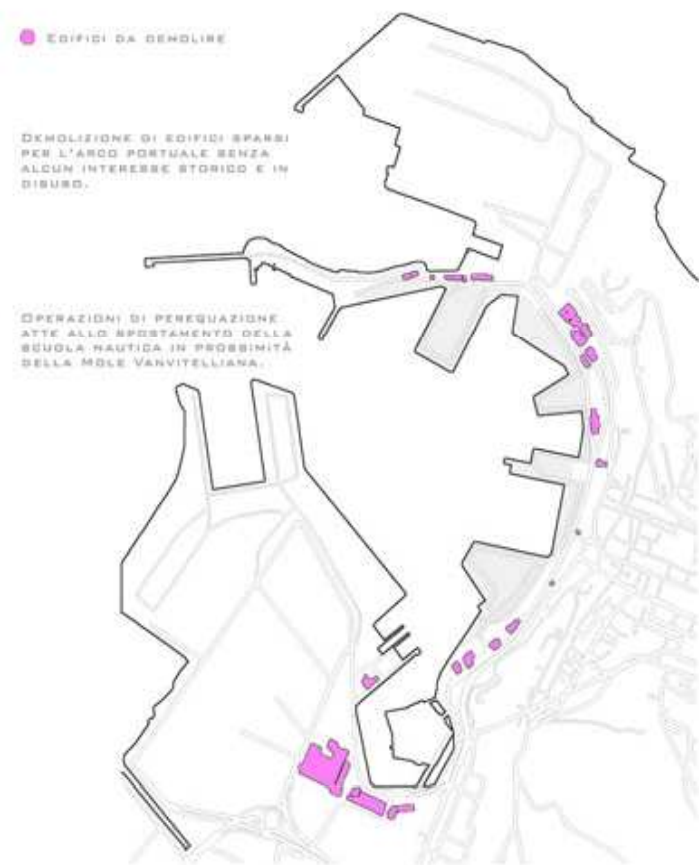
ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE ED INFRASTRUTTURELLI.

SFRUTTAMENTO DELLA MORFOLOGIA DEL SITO PER REALIZZARE IL NUOVO POLO FERROVIARIO DI ANCONA MARITTIMA. UNA PARTE CONSIDERABILE DEL TRACCIATO FERROVIARIO VERRÀ REALIZZATO IN TERRATO PER OTTENERE UNA CONTINUITÀ DI SPAZI E DI SERVIZI URBANI.

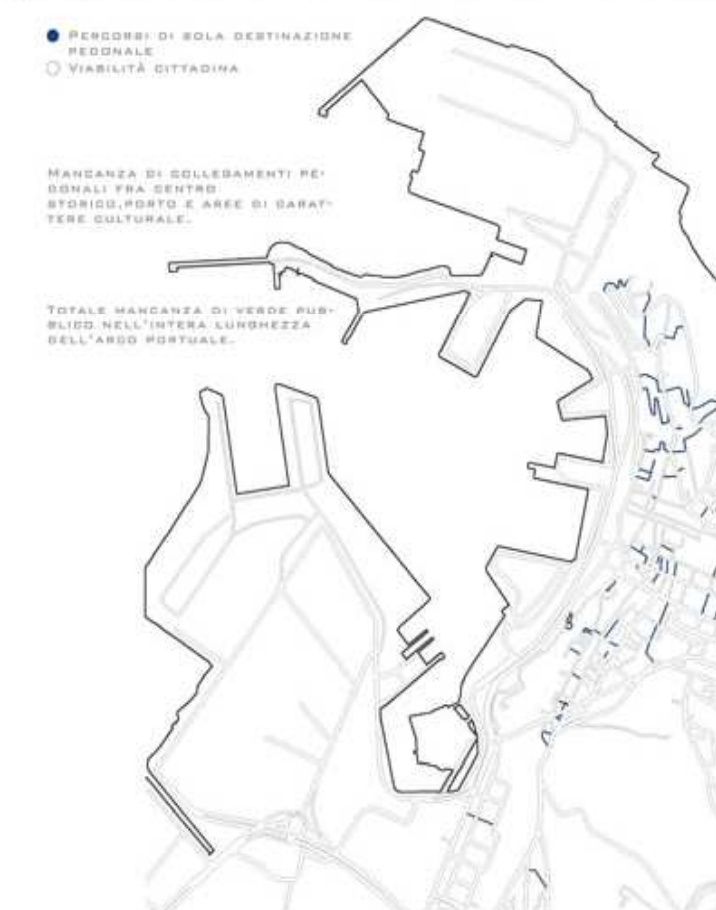




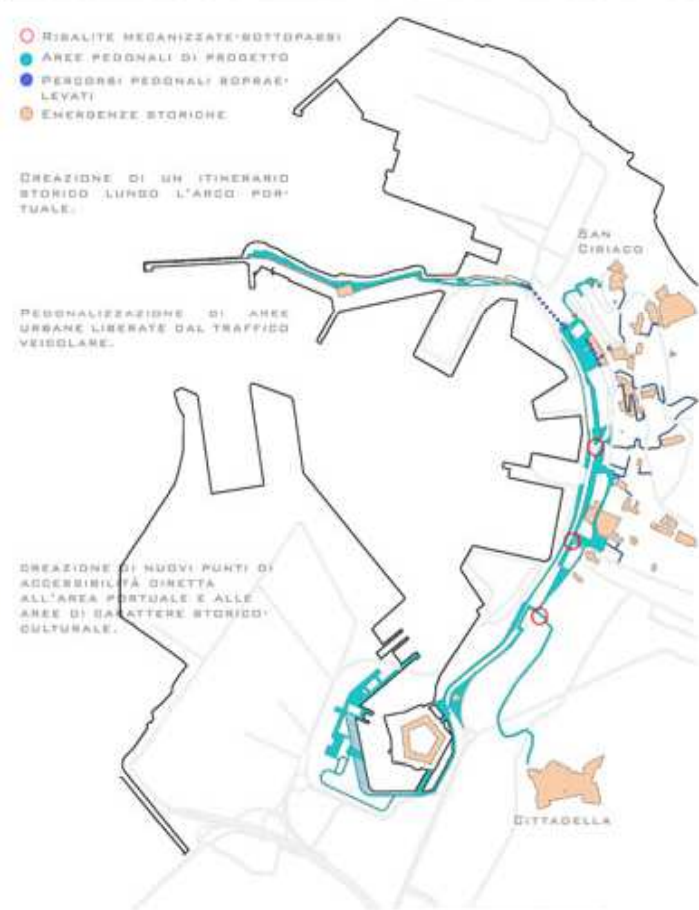
ZONING CARTA DELLE DEMOLIZIONI RIFERIMENTI PROGETTUALI STATO ATTUALE DELLA VIABILITA' DOGANALE



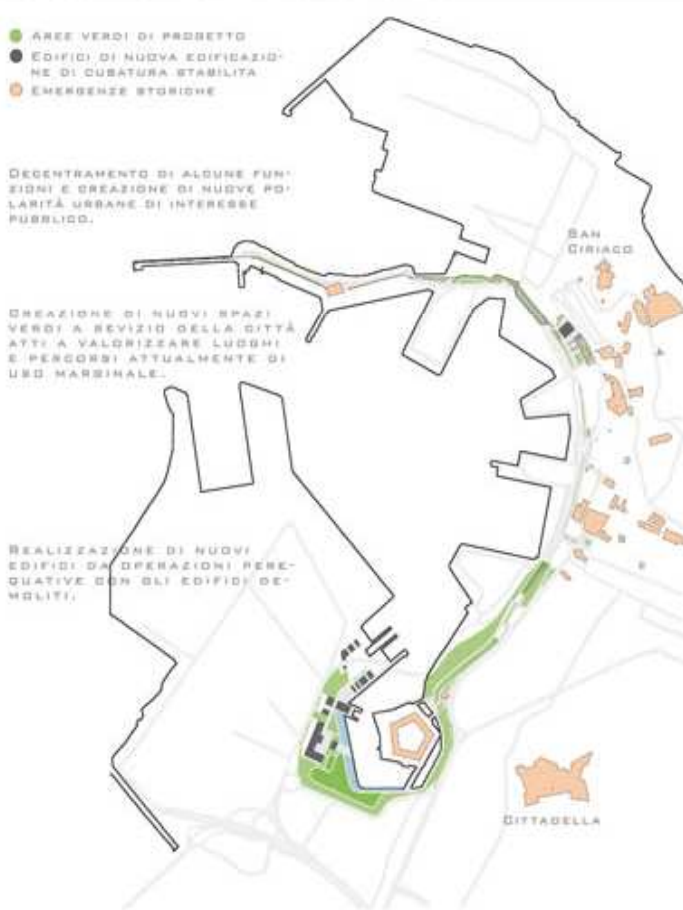
STATO ATTUALE DELLA VIABILITA' PEDONALE



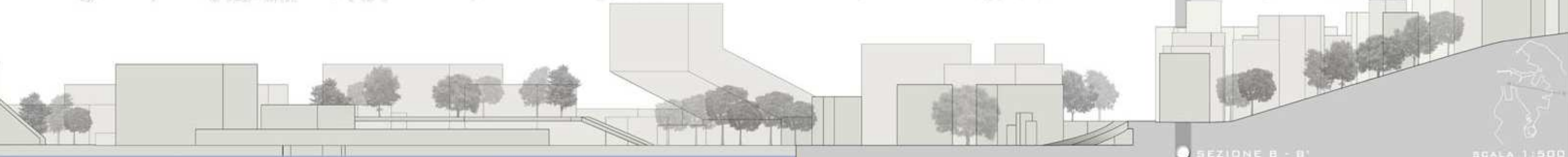
PROGETTO DELLA NUOVA VIABILITA' PEDONALE



PROGETTO DEL VERDE URBANO



PROGETTO DELLA NUOVA VIABILITA' DOGANALE











VISTA PROSPETTICA DEI PERCORSI SOPRAELEVATI



VISTA PROSPETTICA DEI PERCORSI PEDONALI FRA LA MOLE E PORTA PIA



VISTA PROSPETTICA DEL NUOVO POLO FERROVIARIO DI ANCONA MARITTIMA



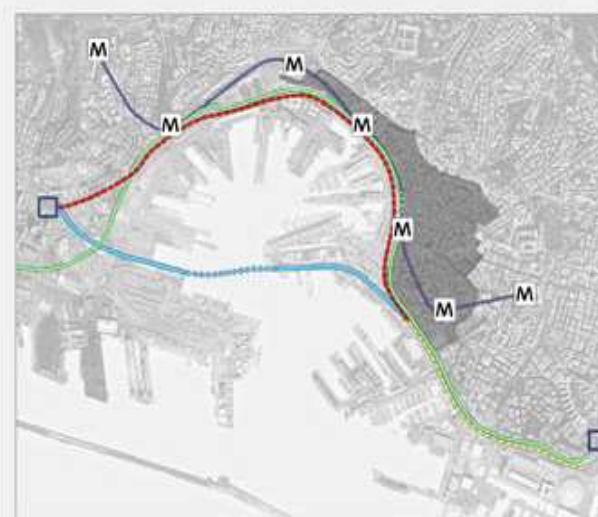




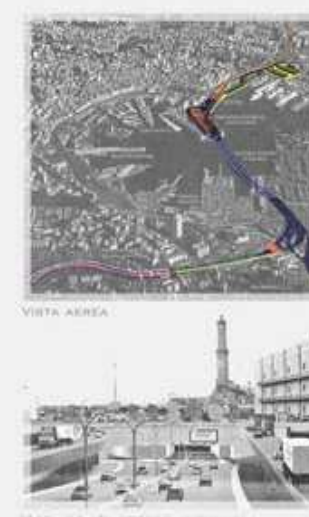
## INFRASTRUTTURE PRINCIPALI



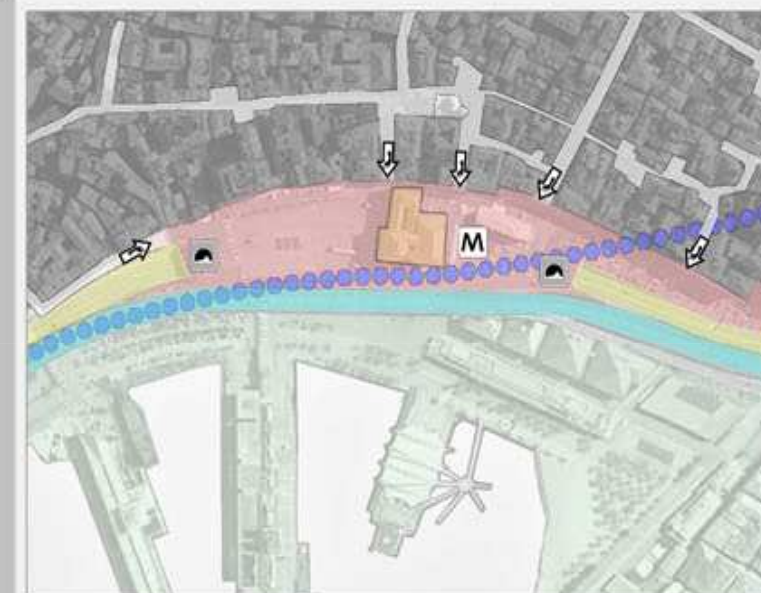
## PROGETTO DEL NUOVO TUNNEL



## FOTOINSERIMENTI



## PIAZZA CARICAMENTO - PALAZZO SAN GIORGIO



- LEGENDA:**
- GENOVA - CENTRO STORICO
  - M STAZIONE METROPOLITANA
  - ACCESSI PEDONALI
  - SOTTOPASSO CARICAMENTO
  - AREA DI CONNESSIONE
  - LUNGOMARE GRAMSCI
  - SOPRAELEVATA MORO
  - LINEA METROPOLITANA

PIAZZA CARICAMENTO CON IL SUO PALAZZO SAN GIORGIO RAPPRESENTANO IL VERO PUNTO DI CONTINUITA' FRA CENTRO STORICO E PORTO. LE INFRASTRUTTURE DI COMUNICAZIONE, IN PARTICOLARE LA METROPOLITANA E IL LUNGOMARE ANTONIO GRAMSCI, SONO STATE PROGETTATE SU DIVERSE QUOTE ALTIMETRICHE AFFINCHÉ NON VI SIANO BARRIERE FRA CITTA' E PORTO. GLI INTERVENTI REALIZZATI DALLE AMMINISTRAZIONI VISANTI HANNO FATTO SÌ CHE L'AREA TURISTICA DEL PORTO, SOGGETTO DI INTERVENTO DI NUMEROSI PROGETTISTI, HA STATA RIASSORBITA DALLA CITTA' COME PARTE INTEGRANTE E FUNZIONALE.

## SOPRAELEVATA ALDO MORO



LA SOPRAELEVATA, COSTRUITA ALLA FINE DEGLI ANNI '60, PERDEVA L'INTERA LUNGHEZZA DELL'AREA PORTUALE PASSANDO A RIDOTTO DEL PALAZZO SAN GIORGIO ED È UNA INFRASTRUTTURA A RICOVERIMENTO VELOCE DEDICATA AL TRAFFICO PORTUALE E DISANALE.

## LUNGOMARE ANTONIO GRAMSCI



IL LUNGOMARE ANTONIO GRAMSCI È LA VIA DI COMUNICAZIONE PRINCIPALE DEL PORTO DI GENOVA. IL SUO TRACCIATO È UNA BARRIERA CONTINUA E UN ELEMENTO DI DISCONTINUITA' FRA IL PORTO E IL CENTRO STORICO. LA COSTRUZIONE DEI SOTTOPASSI CARICAMENTO, AVVENUTA NEI PRIMI ANNI '90 E LA SUCCESSIVA REALIZZAZIONE DELLA METROPOLITANA, HA PERMESSO DI TRASFORMARE LA PIAZZA CARICAMENTO IN UNA ZONA DI CONNESSIONE PORTO-CENTRO STORICO.

## METROPOLITANA



LA LINEA METROPOLITANA VIAGGIA AD UNA QUOTA MEDIA DI 20 MT DAL LIVELLO DELLA BANCHINA E PASSA SOTTO PIAZZA CARICAMENTO AD UNA QUOTA INFERIORE RISPETTO AL TUNNEL DEL LUNGOMARE ANTONIO GRAMSCI. LA FERMATA SAN GIORGIO È PROPRIO A RIDOTTO DEL PALAZZO SAN GIORGIO, GARANTENDO LA FUNZIONALITÀ E LA FACILE RAGGIUNGIBILITÀ DELLA PIAZZA.