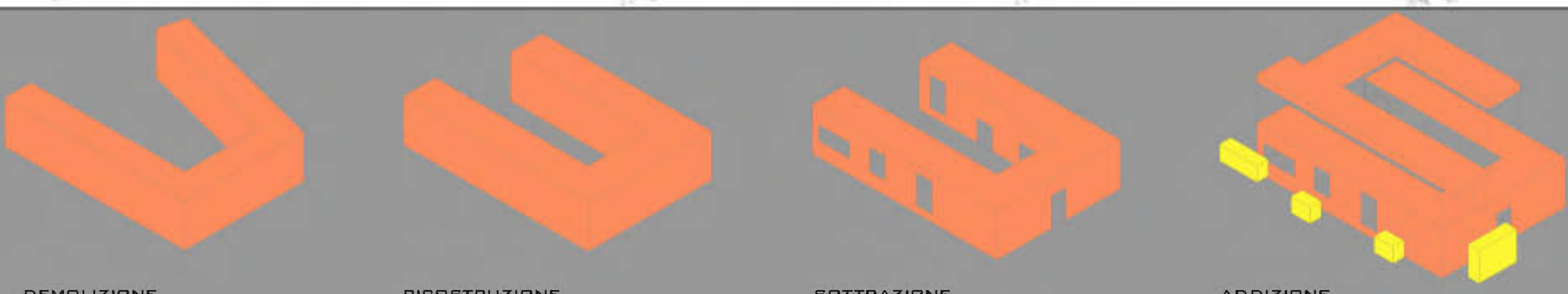


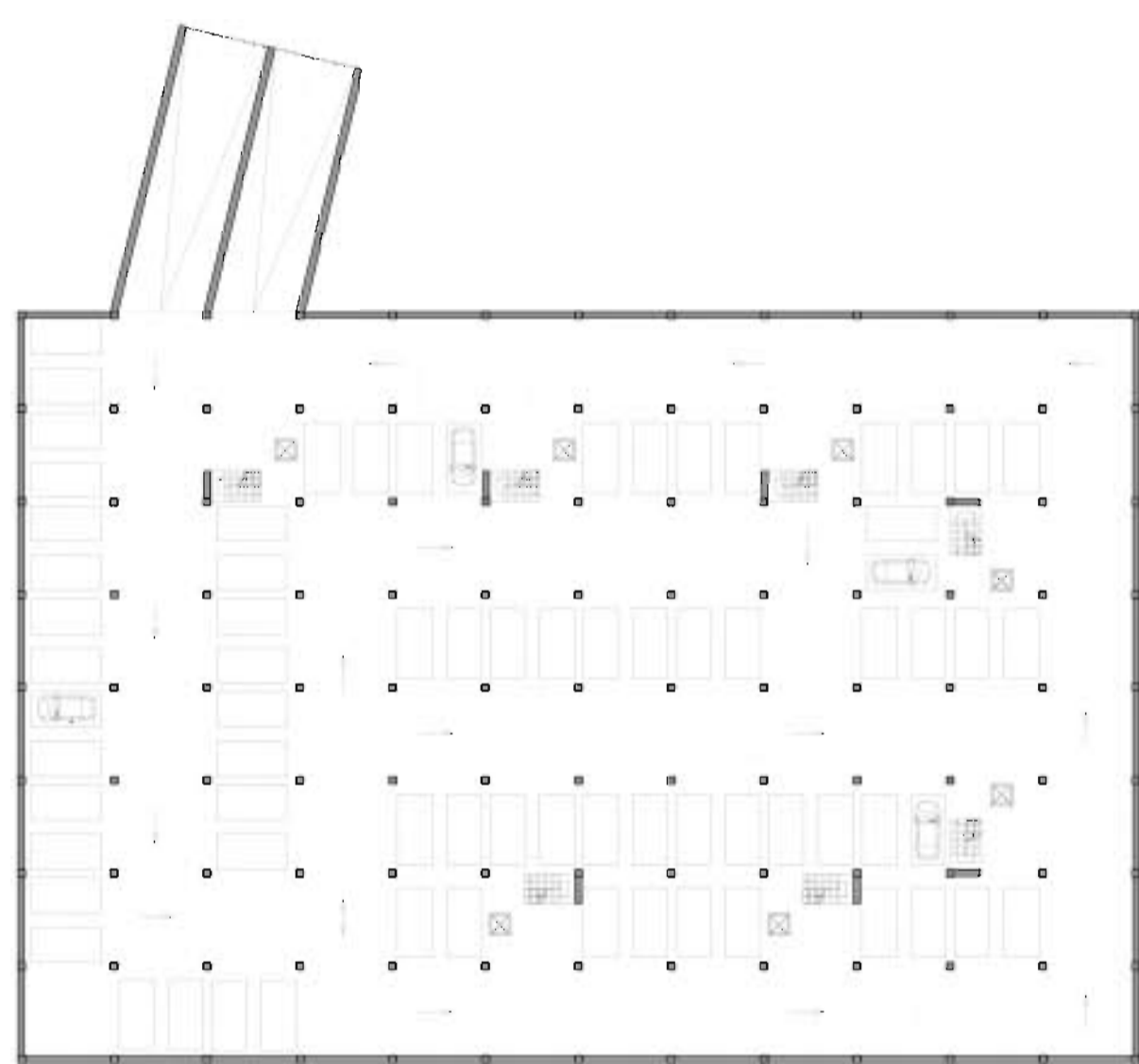
■ ZONA GIORNO  
■ CAMERE DA LETTO  
■ WC  
■ SPAZI COMMERCIALI

PIANTA PIANO TIPO SCALA 1:200

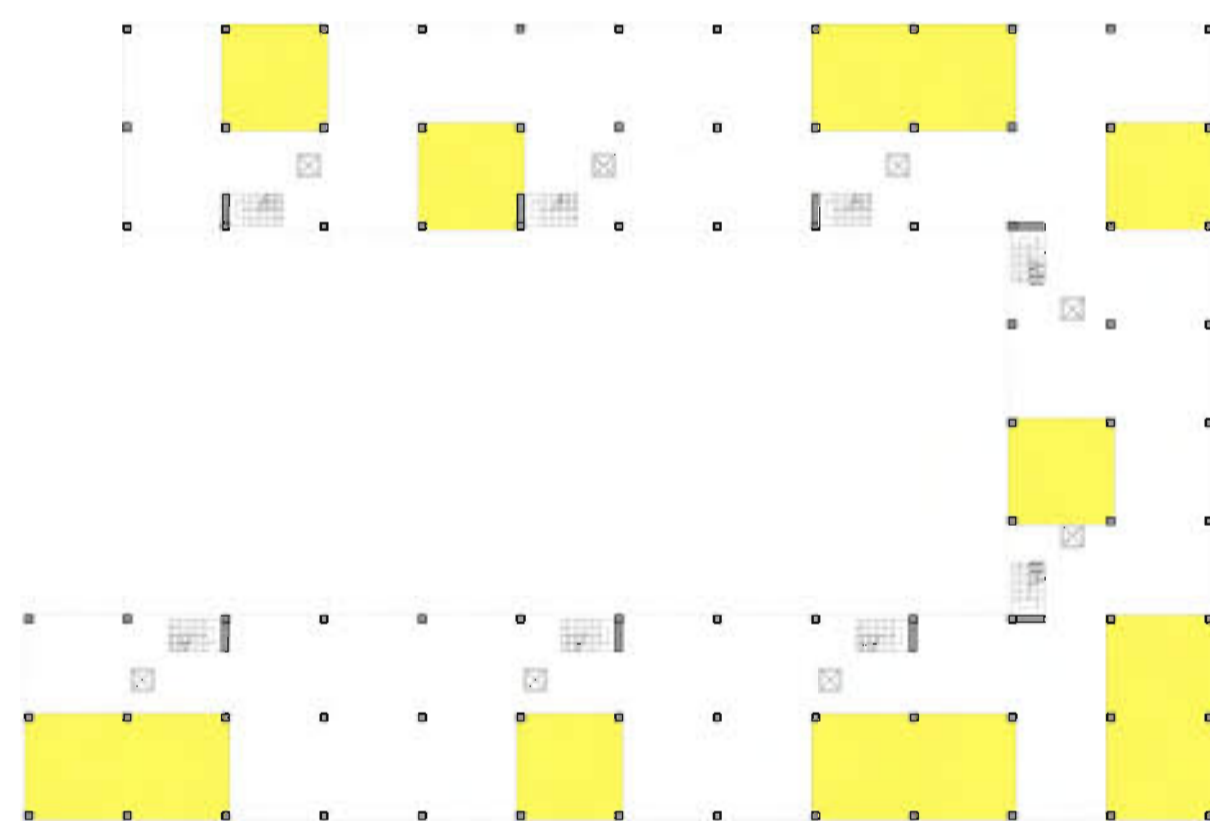


■ DEMOLIZIONE     
 ■ RICOSTRUZIONE     
 ■ SOTTRAZIONE     
 ■ ADDIZIONE

IL PROGETTO PREVEDE LA TOTALE DEMOLIZIONE DELL'APPARATO ESISTENTE, PER LASCIARE SPAZIO AD UNA NUOVA STRUTTURA, REALIZZATA CON UNA MAGLIA STRUTTURALE DI 6X6M, CHE CREA UN VOLUME DAL QUALE VENGONO TOLTI DEI VOLUMI PIÙ PICCOLI CHE VENGONO POI USATI COME ESTRUSIONI DI ALTRI APPARTAMENTI IN ALTRE PARTI DELL'EDIFICIO. COME ULTIMO PASSAGGIO SI AGGIUNGE UN LIVELLO CARATTERIZZATO DALLA PRESENZA DI ATTICI E DI UN SERVIZIO DI RISTORAZIONE.



PIANTA PARCHEGGIO; -3.15M



PIANTA PIANO COMMERCIALE; +0.00M



PIANTA PIANO PRIMO; +3.15M



PIANTA PIANO TERZO; +9.45M

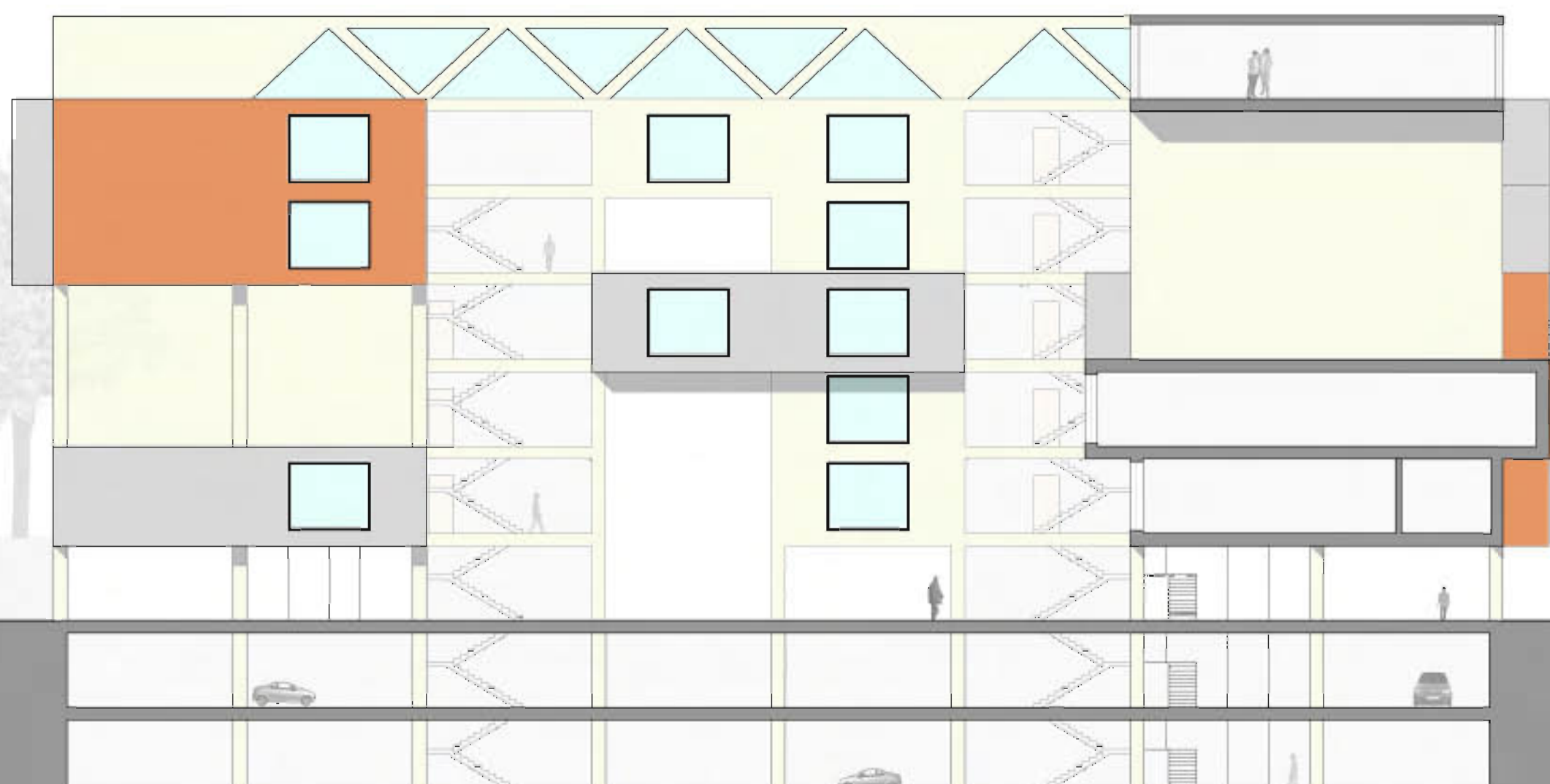
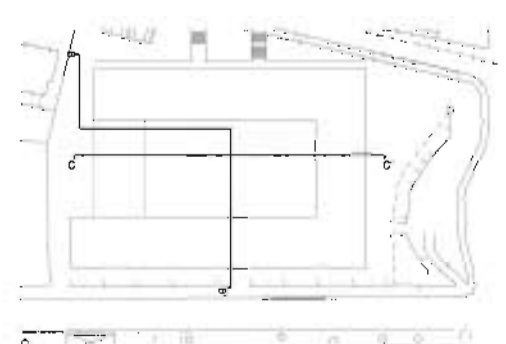


PIANTA PIANO QUINTO; +15.75M



PIANTA PIANO SESTO; +18.9M

PIANTE EDIFICIO SCALA 1:200

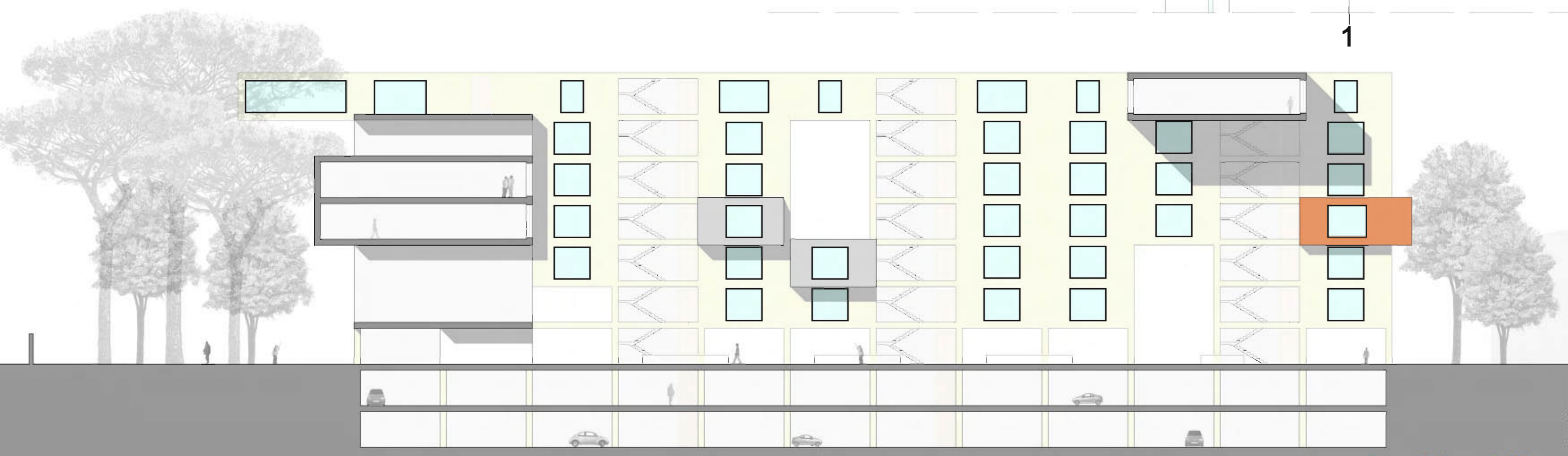
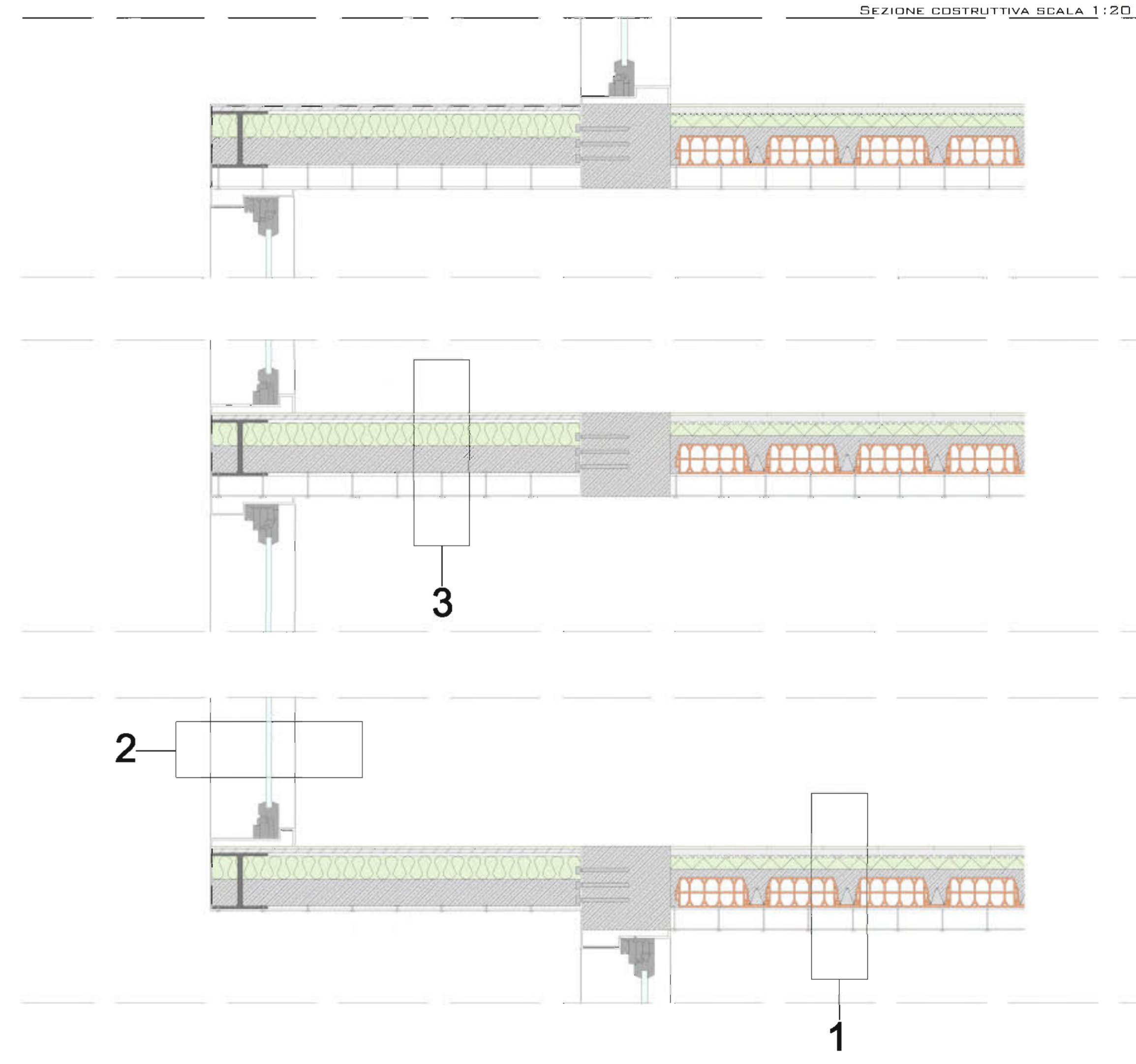




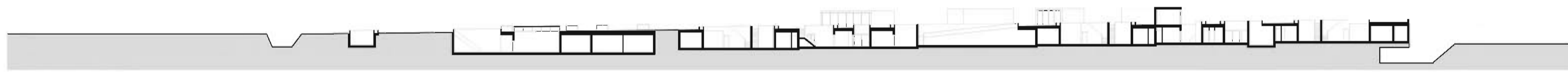
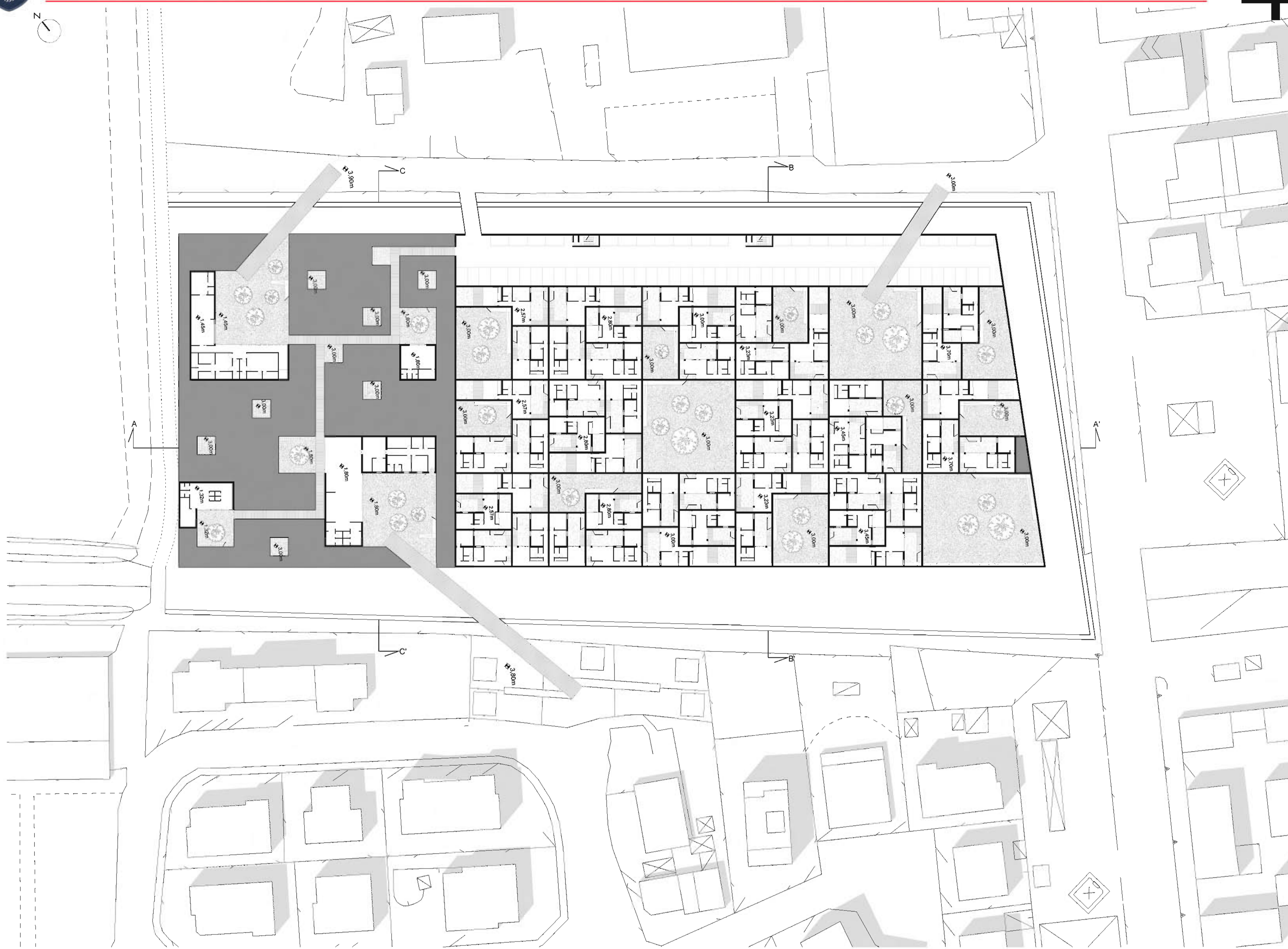
SEZIONE COSTRUTTIVA SCALA 1:20

LEGENDA:

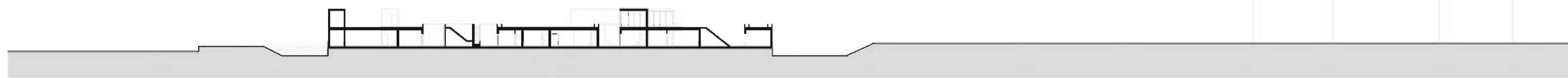
1. PAVIMENTO IN GRES PORCELLANATO, MESSO IN OPERA CON COLLA, 15 MM;  
 MASSETTO IN CLS ARMATO CON RETE ELETTROSALDATA, 35 MM;  
 ISOLANTE PER RISCALDAMENTO A PAVIMENTO, 45 MM;  
 SOLAIO IN LATEROCEMENTO, 200 MM;  
 CONTROSOFFITTO, 120MM;  
 INTONACO INTRADOSSO IN MALTA CEMENTIZIA, 10 MM;
2. INFISSO IN ALLUMINIO A UN'ANTA CON DOPPIO VETRO, 3 MM;
3. PAVIMENTO IN RESINA, 12 MM;  
 MASSETTO AUTOLIVELLANTE, 25 MM;  
 ISOLANTE TERMICO, 100 MM;  
 TRAVE HE300, FISSATA PER MEZZO DI TASSELLI E PIASTRA;  
 GETTO DI CLS ARMATO, CON RETE ELETTROSALDATA, 150 MM;  
 .CONTROSOFFITTO CON RIVESTIMENTO IN LAMIERA, 120 MM.



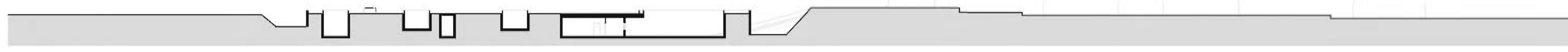
SEZIONE D-D' SCALA 1:200



SEZIONE A-A'

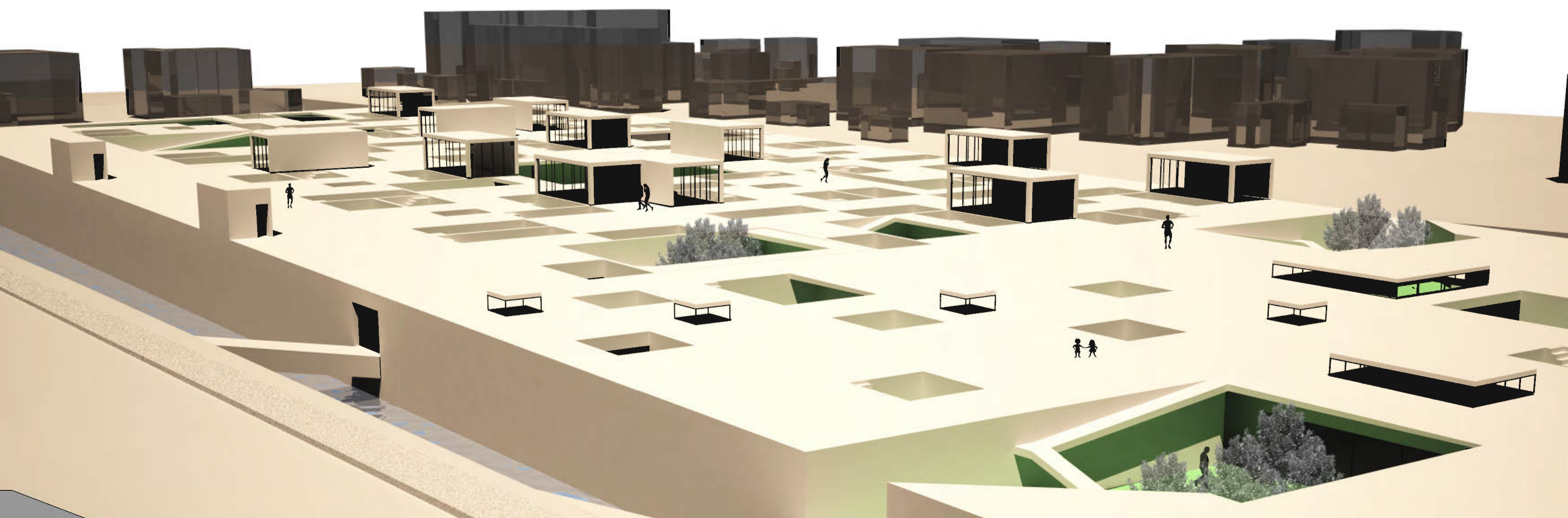


SEZIONE B-B'



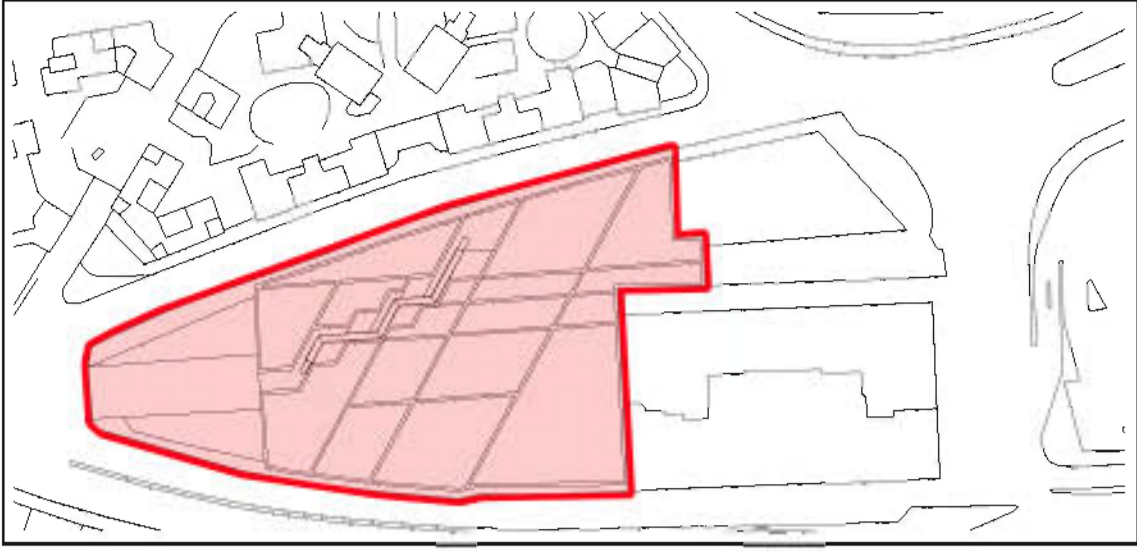
SEZIONE C-C'

PIANTA E SEZIONI  
SCALA 1:500

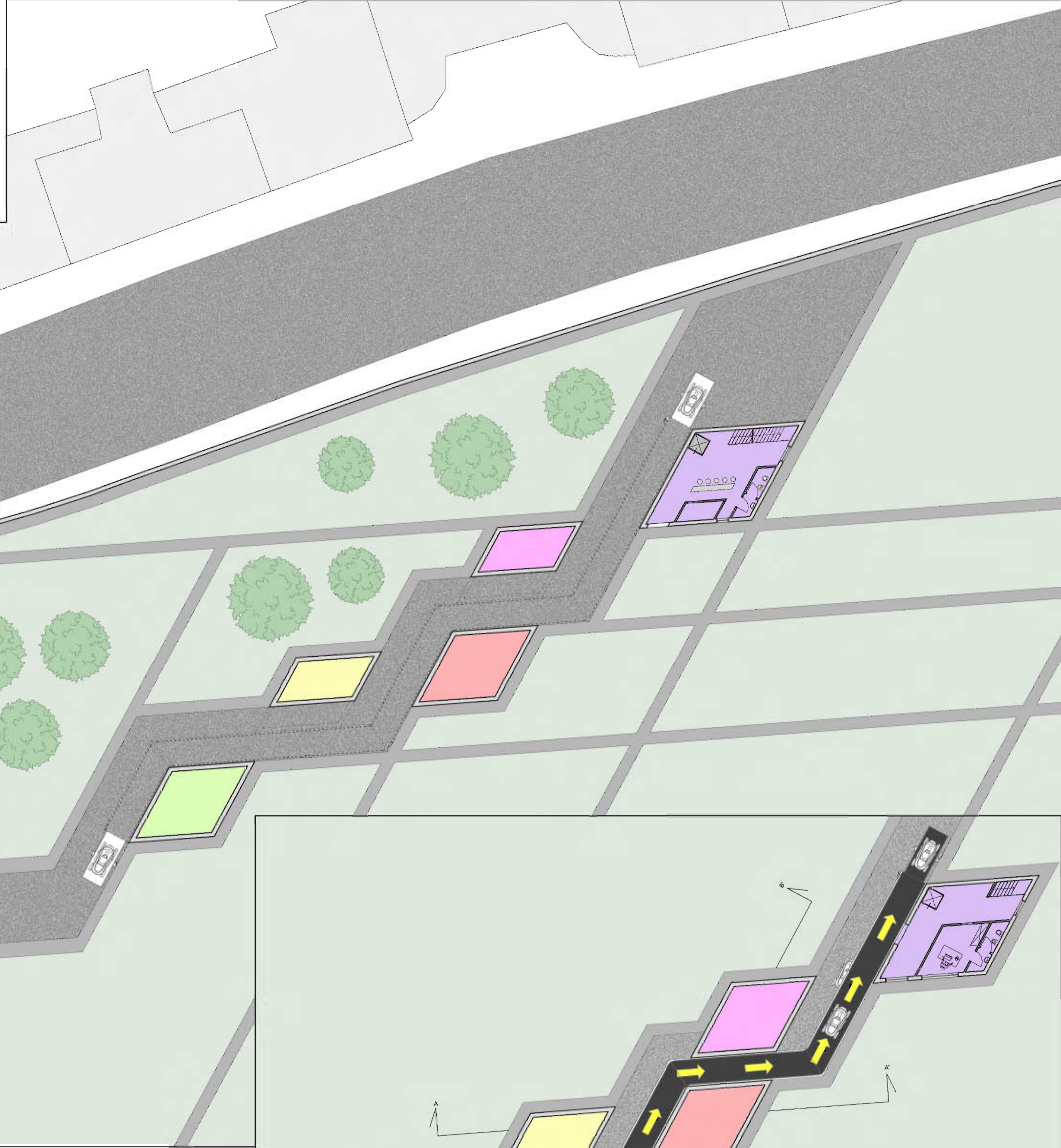


DI PROTAGONISMO A RENDICONTI. IL QUADRO DELLA STRUTTURA ABITATIVA, IL TEMA SVILUPPATO È STATO QUELLO DI CREARE UN'AREA MARGINALE RISPETTO ALLA CITTÀ VERA E PROPRIA. L'AREA DI PROGETTO PRESENTAVA ORIGINARIAMENTE UN LIVELLO DI SICUREZZA METEOROLOGICA. IL PROGETTO PRESENTA INVECE RIVALTA LA SITUAZIONE, PORTANDO LA QUOTA PIÙ ALTA VERSO EST E LA PIÙ BASSA VERSO OVEST. PIUTTOSTO CHE LAVORARE PER ESTERNO, SI LAVORA PER INTERNO. IL COMPLESSO DIVENTA L'AREA DI UNA SPORTE COMMERCIALE E UNA ABITATIVA. SI È INSERITA UNA LINEA DI SCELTA IN CUI HA CONTRIBUTITO A DEFINIRE LO SPAZIO IN MOLTO PRECISO. PER OGNI ABITAZIONE È STATO PREVISTO UNO SPAZIO VERDE. INFINE SONO STATI PREVISTI SPAZI DESTINATI AL VERDE ATTRAZZATI PER L'INTERA COMUNITÀ CHE VIVE IL LUOGO E SPAZI DI VERDE PUBBLICO PER OGNI USUFRUO DEI SERVIZI PRESENTI NELL'AREA STERNA.

INQUADRAMENTO AREA SCALA 1:2000



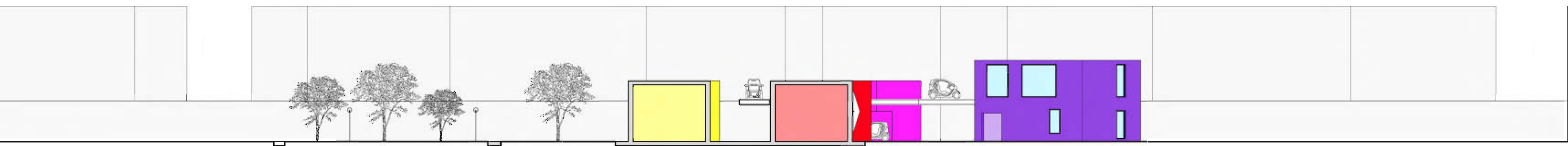
PIANTA ATTACCO A TERRA SCALA 1:200



PIANTA PIANO PRIMO  
 SCALA 1:200



SEZIONE B-B'  
 SCALA 1:200



SEZIONE A-A'  
 SCALA 1:200





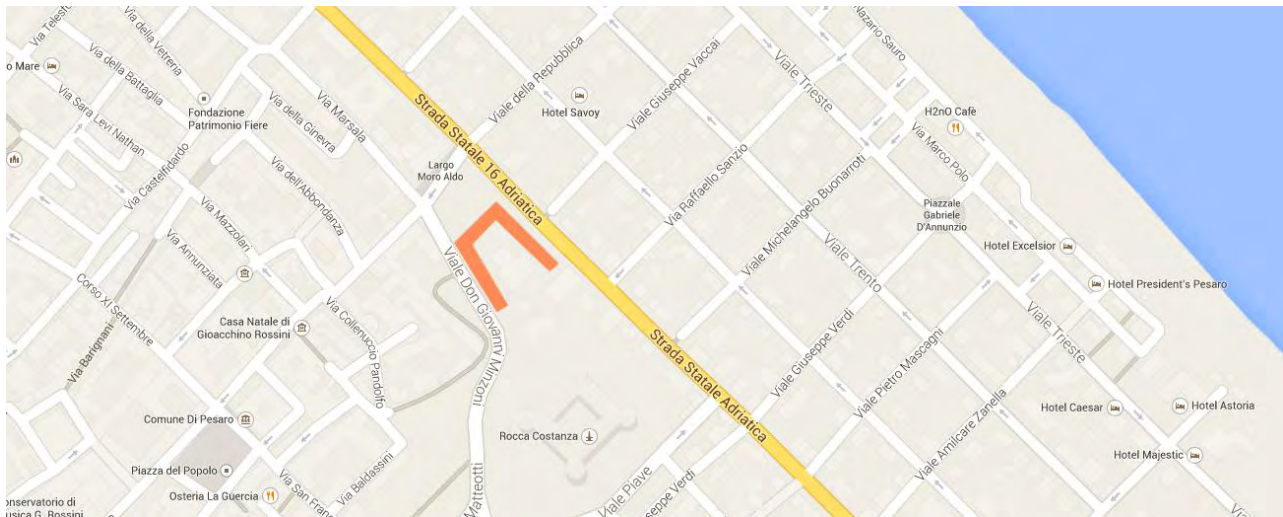
# **Università degli studi di Camerino – Facoltà di Architettura e Design “Eduardo Vittoria” – Corso di laurea in Scienze dell’Architettura**

## **Relazione Tesi**

Ci troviamo a **Pesaro**, capoluogo insieme ad Urbino della provincia di Pesaro e Urbino nelle Marche. È il 2° comune per popolazione della regione, subito dopo Ancona, e il 51° a livello nazionale.

La città, si affaccia sul mare ed è attraversata dal fiume Foglia. Pesaro è un centro balneare e industriale situato tra due colline costiere: il San Bartolo e l’Ardizio; il suo centro storico è ricco di monumenti, soprattutto appartenenti al periodo rinascimentale.

La nostra area di progetto si trova al limite tra il centro storico e la città nuova, tra Largo Aldo Moro e la rocca Costanza (uno dei punti d’interesse storico/archeologico più forti dell’intera città), ed è costeggiato dalla Strada Statale Adriatica, creando fin da subito uno stacco netto, forte e preciso tra le tipologie abitative del passato e quelle di più moderna e recente costruzione.



Il nostro compito era quello di recuperare la struttura esistente, ma visti i costi che si sarebbero dovuti affrontare per tutte le modifiche necessarie per attuare tutte le manovre del caso, si è deciso di demolire totalmente l’intera costruzione per poter ricostruire tutto con nuove tecniche che potessero portare a costi di gestione più bassi rispetto agli attuali e che potessero poi permettere di sfruttare la struttura al pieno delle possibilità.

L’area di progetto presenta un dislivello di circa 3 m sia intorno alla costruzione (quindi tra le due strade che costeggiano l’edificio) , sia all’interno, tra le diverse ali della costruzione stessa. Nella nuova fase progettuale si è deciso di portare tutto alla quota più bassa, cioè quella presente all’altezza della Statale Adriatica e quindi di realizzare una serie di scale che possano far raggiungere la quota più elevata presente in Viale don Giovanni Manzoni.

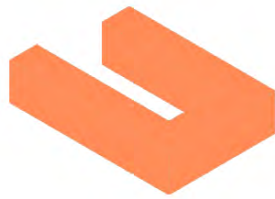
Inoltre è stata progettata una rampa di accesso e una di uscita che permette appunto l’entrata e l’uscita dai due piani di parcheggio previsti in fase di progettazione.

Di seguito vi sono gli schemi delle fasi affrontate:

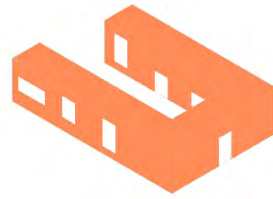
1



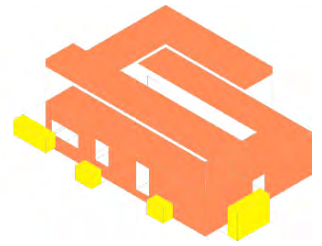
2



3



4



1. **Demolizione** della struttura già esistente;
2. **Ricostruzione** della struttura, sulla falsa riga della precedente in termini di forme, ma in modi totalmente differenti se si fa riferimento alla struttura in sé;
3. Si passa poi ad una **sottrazione** di volumi dall'impianto di base ricostruito;
4. I volumi sottratti vengono riutilizzati in forma di volumi "**aggiunti**" alla struttura. Oltre questi volumi estrusi dalla facciata di base viene aggiunto un piano superiore avente funzione di attico, dove vanno a prendere posto servizi per la comunità pesarese da una parte, e dall'altra vanno a prendere spazio invece appartamenti destinati ad una clientela più facoltosa.

Il complesso è diviso in più parti, come possiamo vedere dalle piante presenti in Tavola 2:

- Il seminterrato è stato destinato ai parcheggi, poiché Pesaro, come tante altre città di mare, presenta problematiche importanti riguardanti la sosta di autoveicoli di tutte le dimensioni, che siano motocicli o autovetture. Si prevedono quindi due piani di parcheggi interrati, destinati in primis ai residenti degli appartamenti progettati e in secundis a coloro che usufruiranno dei servizi presenti nel complesso. Sono previsti impianti ascensore e blocchi scala per la risalita o la discesa all'interno dei parcheggi; inoltre sono stati previsti dei lucernai per permettere ai parcheggi di ricevere luce.
- Il piano terra è stato destinato alle attività commerciali. Non è stato specificato quali poiché chiunque volesse, potrebbe occupare la metratura della quale ha bisogno visto che la struttura adottata per la costruzione dell'edificio definisce una divisione modulare costante (6x6 m).
- Salendo troviamo 5 piani che sono stati destinati alla costruzione di appartamenti di diverse metrature. Si parte infatti da una metratura minima di 48 mq<sup>2</sup> fino ad una metratura massima di 135 mq<sup>2</sup>, passando comunque per diverse metrature intermedie che possono accogliere diverse tipologie di utenze, dalla singola persona alle famiglie più numerose.
- All'ultimo piano abbiamo una sorta di ibrido tipologico, che prevede una parte dell'attico adibita ad appartamenti ed una parte destinata a servizio di ristorazione. Gli appartamenti sono tra i 155 mq<sup>2</sup> e i 160 mq<sup>2</sup>. Il servizio di ristorazione ha a disposizione una metratura importante in quanto la misura destinata al ristorante è di 400 mq<sup>2</sup> e fa sì che si possano servire il discreto numero di persone presenti anche all'interno dell'intera costruzione.

Scendendo nel dettaglio della costruzione, si è provveduto a realizzare una struttura a griglia regolare di 6x6 m per mantenere il controllo della divisione degli spazi interni e per dare linearità al progetto.

Si è deciso poi di adottare una struttura ibrida che prevedesse l'uso del **calcestruzzo armato** per gran parte della costruzione, affiancato ad un più rado uso di alcune strutture in **acciaio**.

In particolare si è usato l'acciaio per creare le estrusioni che si trovano all'esterno della struttura, facendo in modo che siano il più leggere possibile. Successivamente poi è stato adottato l'acciaio anche per la struttura reticolare che è stata inserita per creare il **ponte** che si trova tra le due ali parallele alla strada, evitando così di dover usare sostegni più importanti, quali l'utilizzo di colonne che reggessero la struttura, facendo sì dunque che la struttura risulti essere più leggera sia a livello visivo che a livello strutturale vero e proprio.

Possiamo vedere quanto detto nella sezione presente in Tavola 2, mentre nella terza ed ultima tavola possiamo vedere come queste due tipologie di strutture interagiscano tra loro e quindi possiamo anche vedere come queste strutture siano tra di loro collegate.

Oltre alla diversità di materiali utilizzati per la realizzazione della struttura, possiamo vedere la differenziazione di "colori" nelle estrusioni della struttura.

Questo perché sono stati utilizzati materiali diversi per la tamponatura delle strutture leggere aggiunte; sono stati utilizzati infatti:

- Rivestimento in lamiera zincata;
- Rivestimento in lamina di rame;
- Rivestimento in pannelli di CLS prefabbricati.

