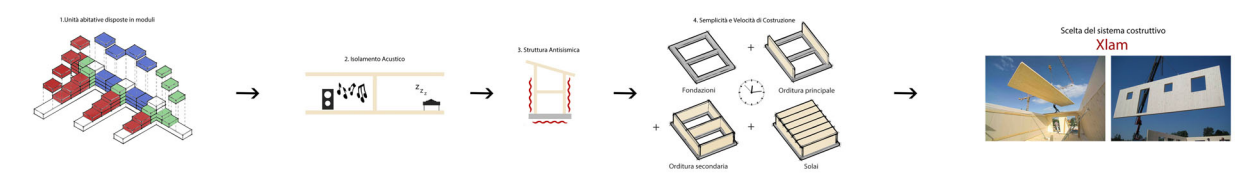
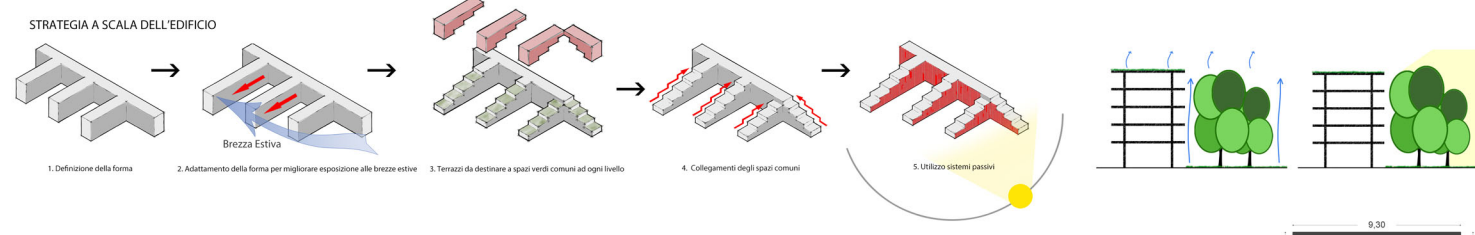
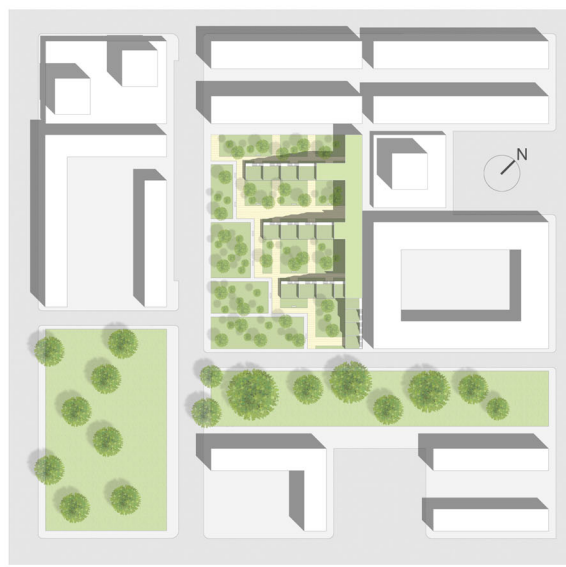


Tavola curriculare

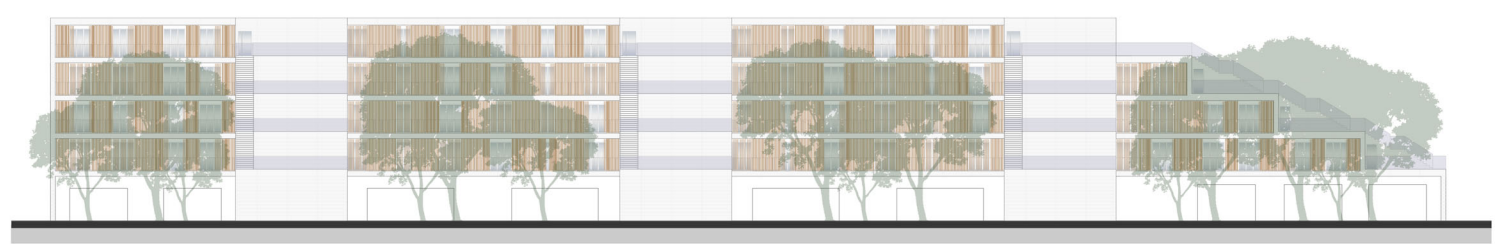
Laboratorio di costruzioni dell'architettura _ Prof. Arch. Massimo Perriccioli, Prof.ssa Roberta Cocci Grifoni



Prospetto Nord-Est



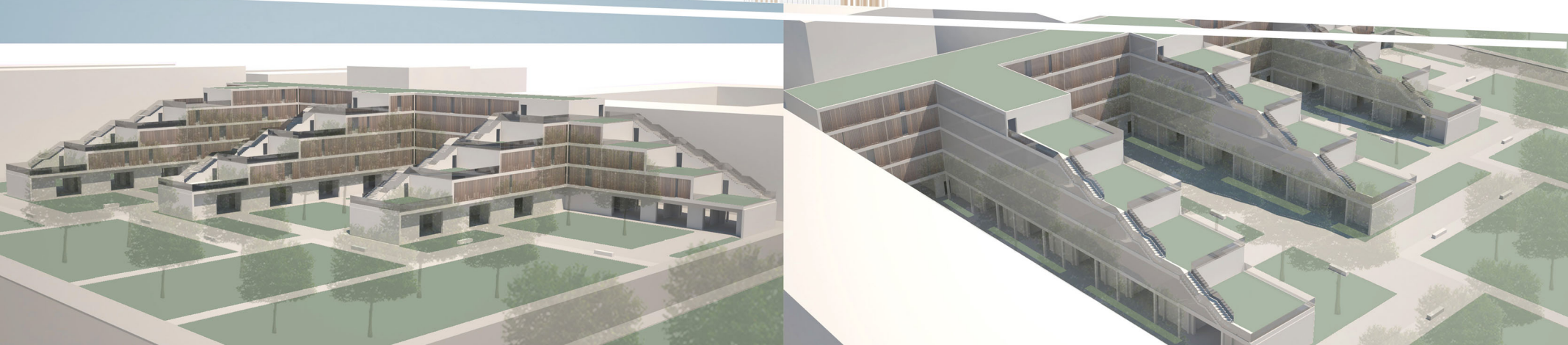
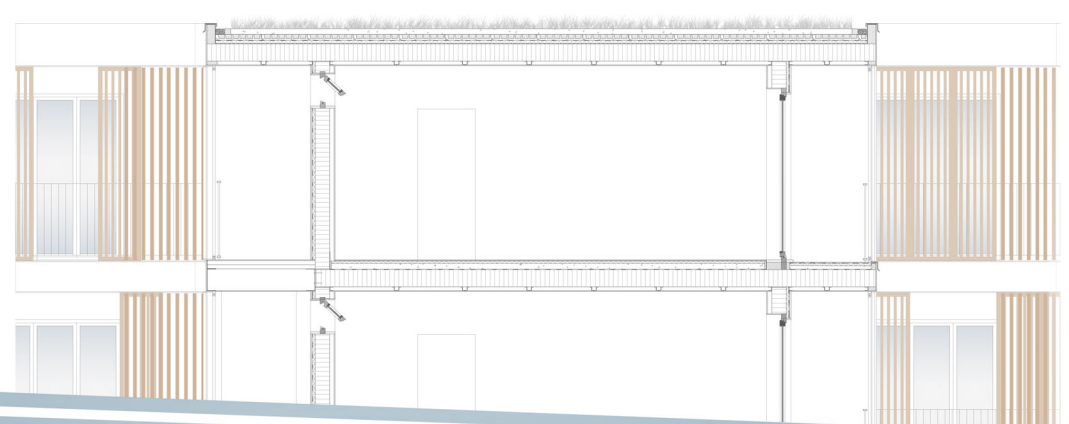
Prospetto Nord-Ovest



Prospetto Sud-Ovest



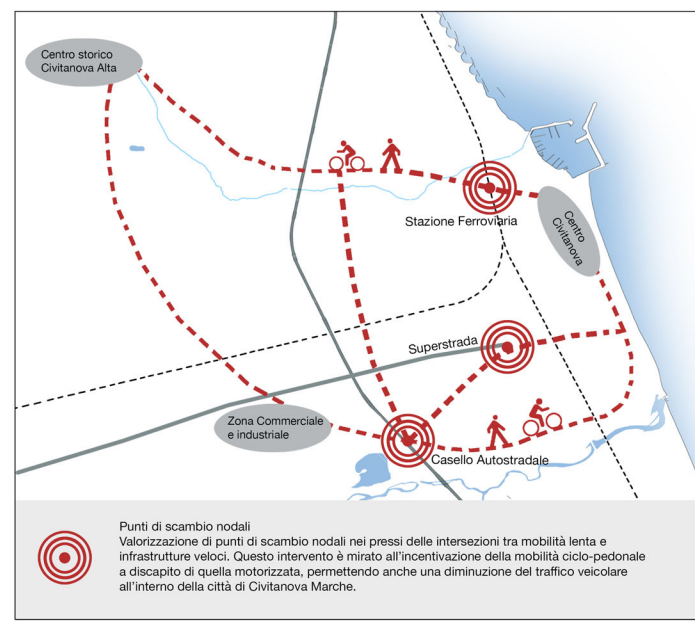
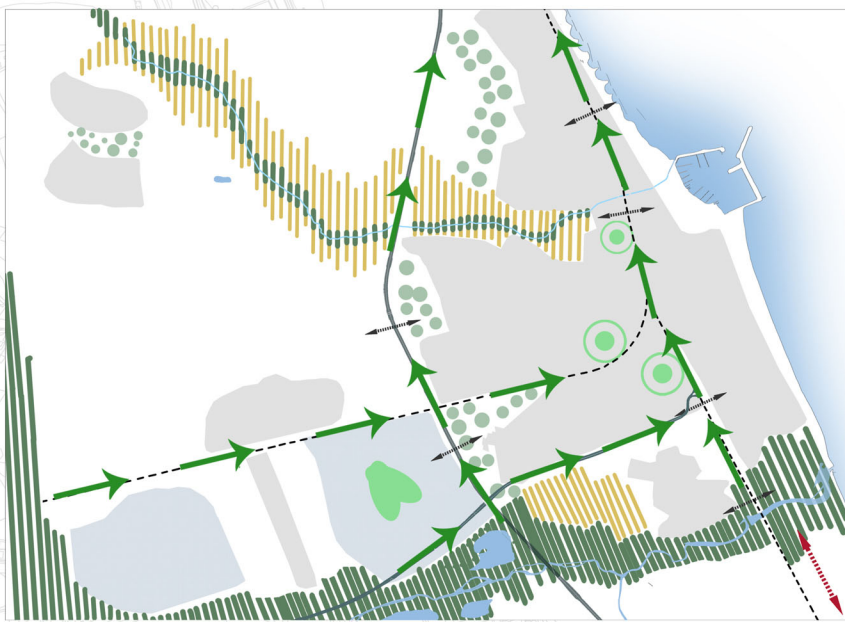
Prospetto Sud-Est



CONCEPT PLAN

Obiettivi di progetto

- Creazione, attraverso l'utilizzo delle infrastrutture, di un rete ambientale di connessione all'interno di Civitanova Marche e nel contempo mitigare il loro impatto sulla città.
- Riqualificazione del verde naturale del fiume Chienti e del torrente Castellaro.
- Valorizzare il patrimonio paesaggistico e culturale della città, nonché le attività turistiche/sociali ad esso correlate.
- Potenziare i sistemi di connessione con le città limitrofe.
- Ridurre l'impatto ambientale all'interno delle zone industriali.
- Miglioramento della rete di collegamento, tramite il superamento di barriere come l'autostrada e la ferrovia.
- Limitare il consumo di suolo limitando l'espansione ai margini della città.
- Attuazione di una politica di rigenerazione ambientale creando aree verdi di aggregazione all'interno della città.



LEGENDA MASTERPLAN

- | | | | | | | |
|---|--|---|---|--|---------------------------|-----------------------|
| Parco agricolo
Istituzione di parchi agricoli per la valorizzazione e la fruizione del paesaggio rurale di Civitanova Marche. | Depuratore
Realizzazione di un area buffer in modo da creare una barriera per il tessuto urbano vicino. | Sottopassi
Realizzazione in corrispondenza di piste ciclo-pedonali, di nuovi sottopassi e/o potenziamento di quelli esistenti, in modo da facilitare l'attraversamento delle infrastrutture. | Centro polifunzionale.
Creazione di un centro polifunzionale riqualificando l'ex fornace sita in zona Ceccoti, in modo da rigenerare la zona e trasformarla in un punto di ritrovo sociale. | Punti vendita prodotti "Km 0"
Creazione di punti vendita di prodotti agricoli, in modo da incentivare il consumo di prodotti "Km 0" e valorizzare la produzione agricola di Civitanova Marche. | 1 Parco pubblico | Pista ciclo-pedonale |
| Riqualificazione infrastrutturale
Inserimento di opere di mitigazione delle infrastrutture in modo da limitare l'impatto sulla città e creare una rete ambientale di connessione. | Foce del fiume Chienti
Riqualificazione della foce del fiume Chienti. | Punti di scambio nodali
Creazione di servizi quali bike sharing, punti di ristoro, parcheggi, servizi igienici etc. nei pressi delle intersezioni tra mobilità lenta e infrastrutture veloci. | Nodo stradale
Riorganizzazione dei nodi stradali critici soprattutto in corrispondenza di intersezioni tra strade di rango diverso. | Ponte
Realizzazione ponti in legno per il collegamento delle piste ciclo-pedonali esistenti e di progetto di Civitanova Marche e Porto S. Egidio. | 2 Orto urbano | Residenziale |
| Centro storico
Creazione di una area boschiva in modo da ridurre l'impatto della zona industriale sottostante con il centro storico. | Filari alberati
Realizzazione di filari alberati in modo da creare corridoi verdi all'interno della città. | | | | 3 Verde sportivo | Commerciale |
| | | | | | 4 Piazza pubblica | Servizi |
| | | | | | 5 Vivaio | Parcheggio multipiano |
| | | | | | 6 Teatro all'aperto | Parcheggio |
| | | | | | 7 Zone miste prati/alberi | Nuova viabilità |
| | | | | | 8 Area picnic | |

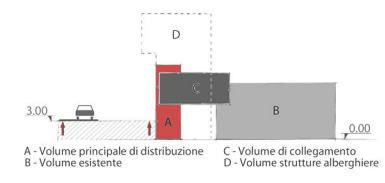
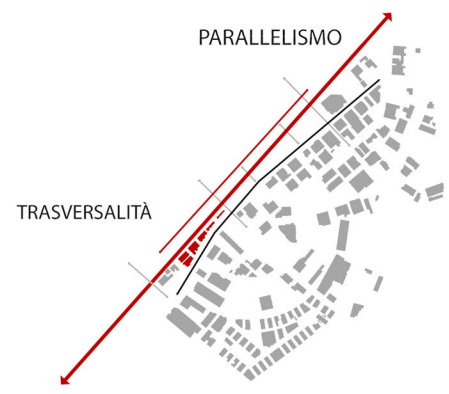
MASTERPLAN



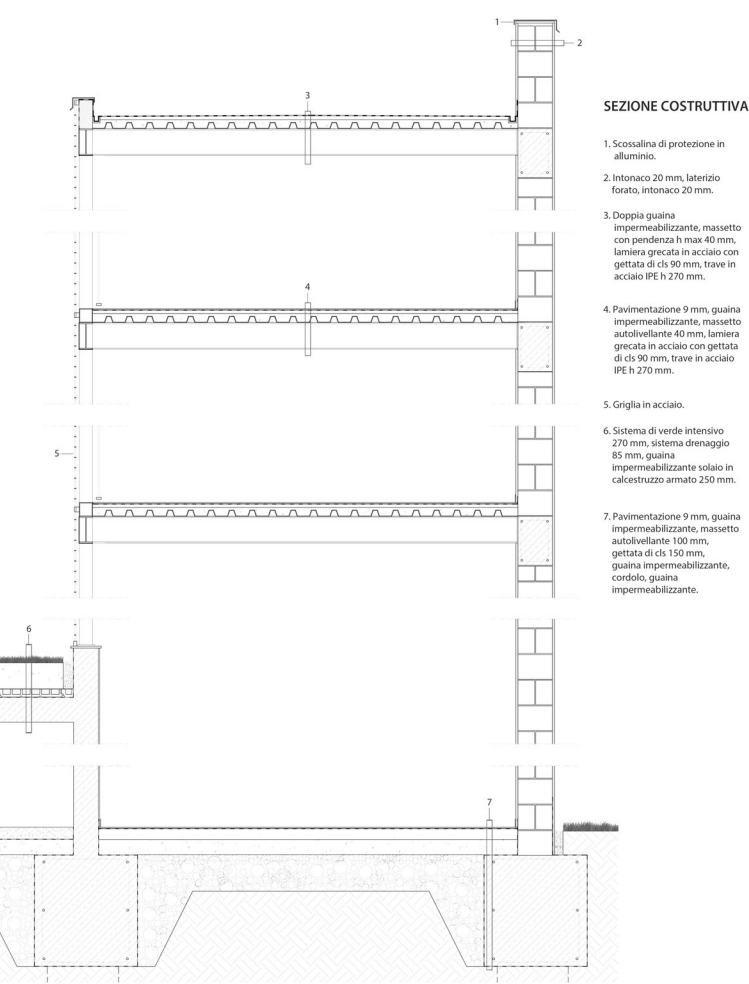
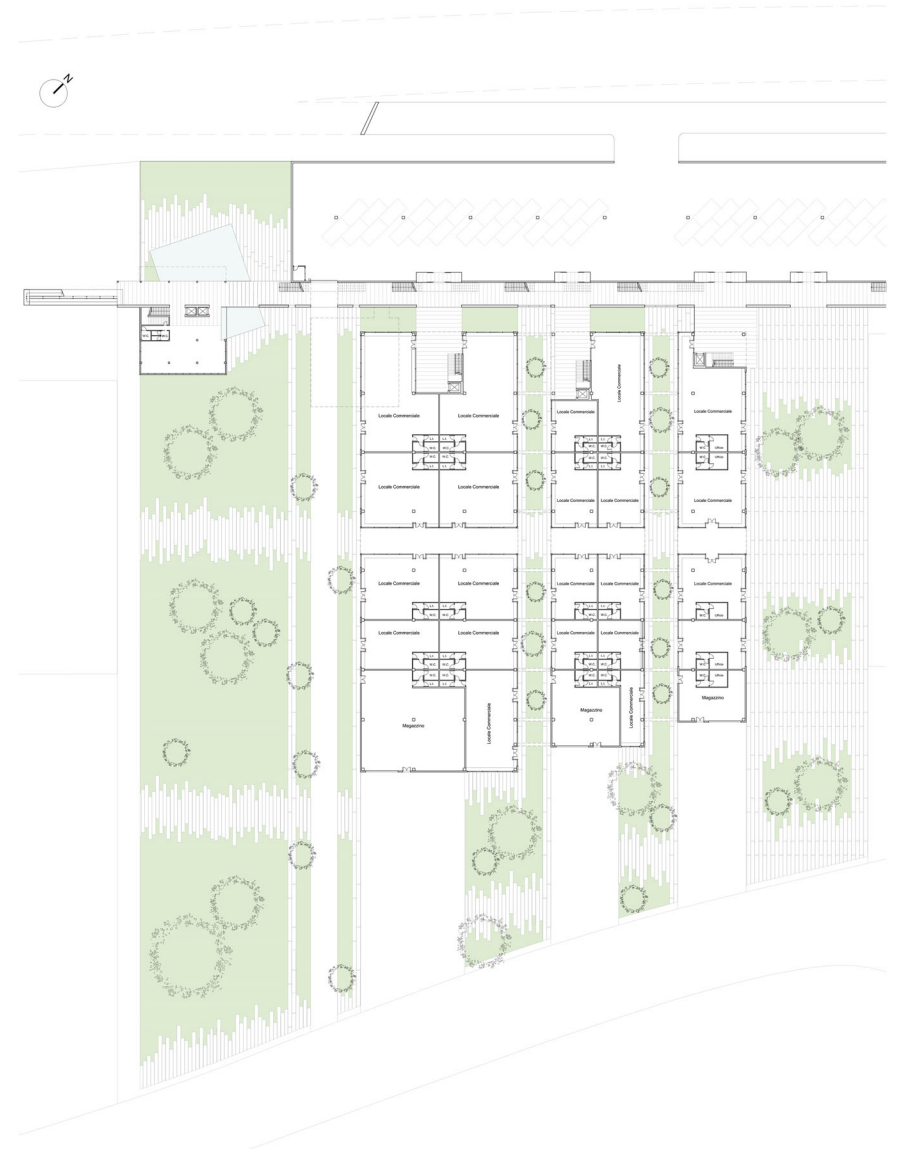
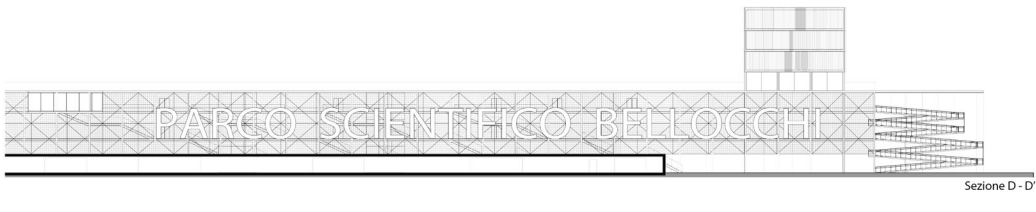
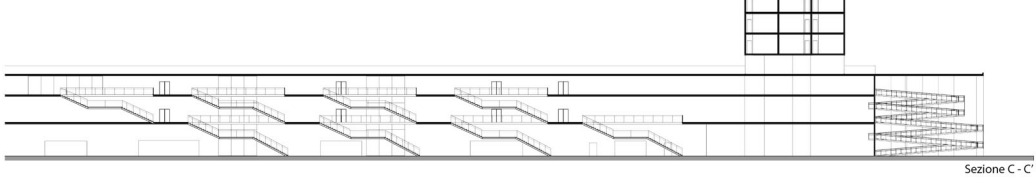
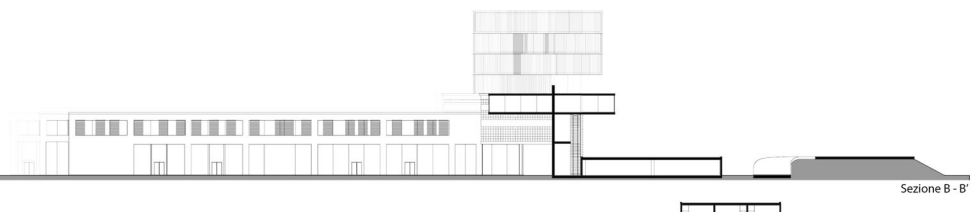
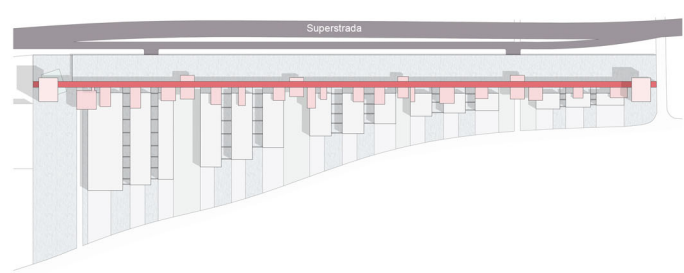
Tavola curriculare

Laboratorio di progettazione dell'architettura _ Prof. Arch. Marco D'Annunzi, Prof.ssa Michela Cioverchia

CONCEPT



Riferimenti progettuali
Kilometro Rosso - Jean Nouvel

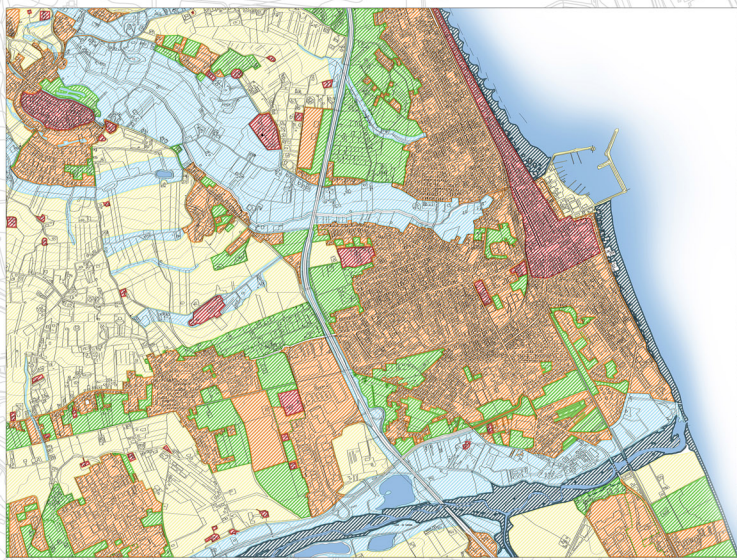


SEZIONE COSTRUTTIVA

1. Scossalina di protezione in alluminio.
2. Intonaco 20 mm, laterizio forato, intonaco 20 mm.
3. Doppia guaina impermeabilizzante, massetto con pendenza h max 40 mm, lamiera grecata in acciaio con gettata di cls 90 mm, trave in acciaio IPE h 270 mm.
4. Pavimentazione 9 mm, guaina impermeabilizzante, massetto autolivellante 40 mm, lamiera grecata in acciaio con gettata di cls 90 mm, trave in acciaio IPE h 270 mm.
5. Griglia in acciaio.
6. Sistema di verde intensivo 270 mm, sistema drenaggio 85 mm, guaina impermeabilizzante soloio in calcestruzzo armato 250 mm.
7. Pavimentazione 9 mm, guaina impermeabilizzante, massetto autolivellante 100 mm, gettata di cls 150 mm, guaina impermeabilizzante, cordolo, guaina impermeabilizzante.



TRASFORMABILITÀ (Riferimenti P.R.G., P.A.I.)



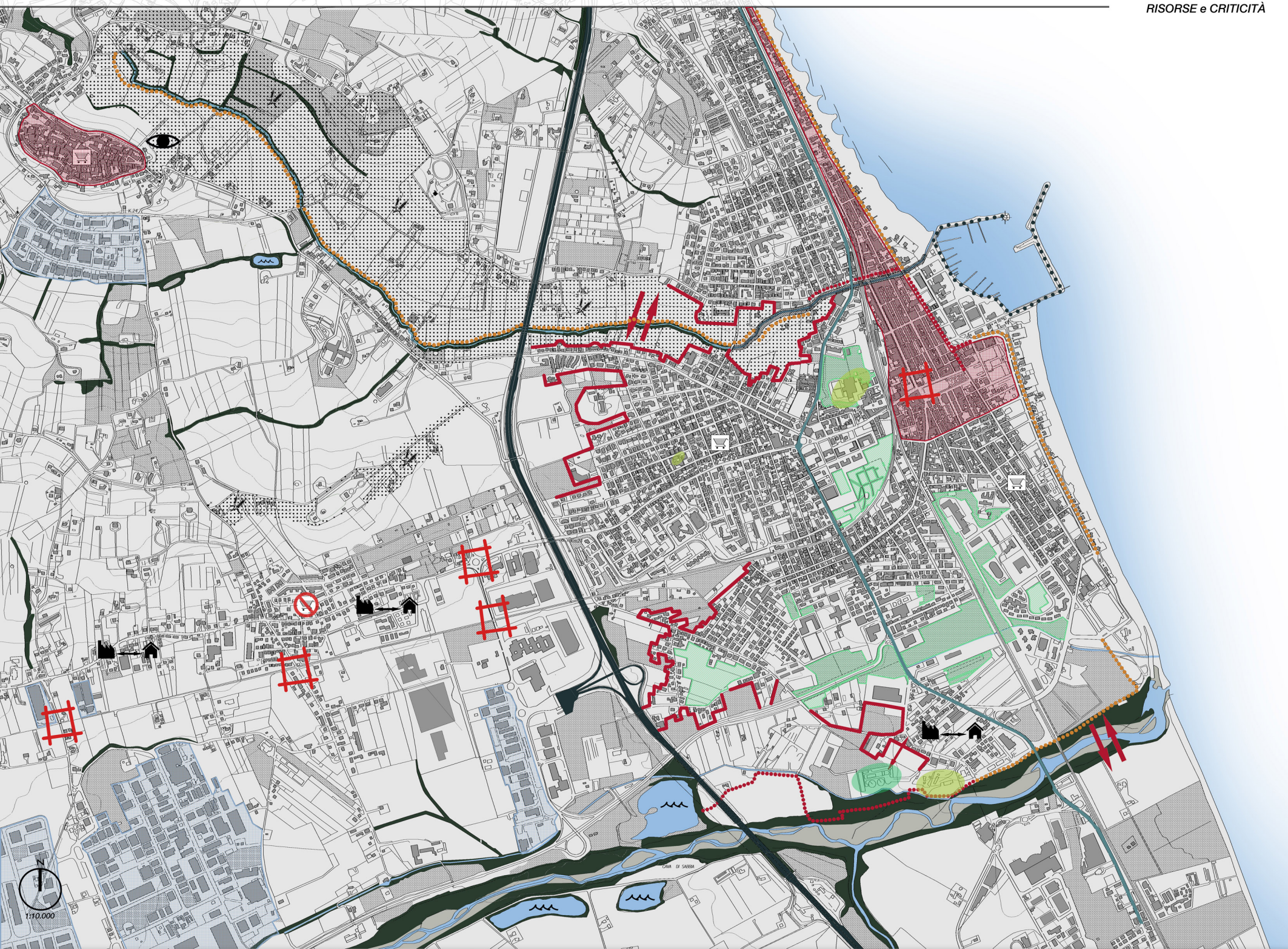
- Trasformabilità nulla**
area caratterizzata dalla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio, delle risorse dell'ambiente e del territorio.
- Trasformabilità bassa Ambientale**
area caratterizzata dalla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio, delle risorse dell'ambiente e del territorio, con la possibilità di inserimento di livelli di trasformabilità che garantiscono comunque il permanere dei caratteri costitutivi ivi individuati.
- Trasformabilità bassa Insediativo**
area caratterizzata da una saturazione urbana rilevante e/o da vincoli di carattere storico; sono consentite operazioni mirate al restauro conservativo ma non di espansione.
- Trasformabilità media**
area caratterizzata da ambiti particolari (zone industriali e/o residenziali con edifici o aree in degrado), in cui è anche possibile procedere con isolati interventi di demolizione e successiva riqualificazione urbana.
- Trasformabilità alta**
area caratterizzata da un tessuto di frangia o marginale nelle quali è prevista l'espansione di aree urbane con nuovi edifici e nuove opere di urbanizzazione.
- Trasformabilità mirata**
area caratterizzata da ambiti critici e particolarmente vulnerabili (beni naturali, storico-culturali, agricoli e geologici) con conseguente subordinazione a specifiche valutazioni degli effetti legati all'inserimento dell'oggetto della trasformazione (sia urbanistica che edilizia).

Legenda RISORSE

- Sistema ambientale**
 - Aree permeabili
Presenza di aree permeabili all'interno del tessuto urbano.
 - Aree naturali
Presenza di aree naturali di rilevanza soprattutto in corrispondenza del fiume Chienti e del torrente Castellaro.
 - Aree agricole
Presenza di aree agricole di interesse storico-culturale in zona collinare.
 - Panoramicità
Zona ad elevata panoramicità in corrispondenza di Civitanova Alta.
 - Laghi
Presenza di laghi che rappresentano una risorsa per il territorio sia ambientale che insediativa a livello turistico.
- Sistema infrastrutturale**
 - Autostrada
Presenza dell'autostrada A14 e soprattutto del casello autostradale, che rende la città di Civitanova Marche facilmente raggiungibile.
 - Superstrada
Presenza della superstrada SS77 che collega Civitanova alle zone industriali e alle città dell'entroterra.
 - Linea Ferroviaria
Presenza della stazione ferroviaria di Civitanova Marche nonché dello snodo ferroviario verso l'entroterra.
 - Piste Ciclo-pedonali
Presenza di piste ciclo-pedonali sul territorio come ad esempio quella che costeggia il torrente Castellaro.
 - Porto
Presenza del Porto di Civitanova Marche.
- Sistema insediativo**
 - Centro storico
Presenza del centro storico di Civitanova e Civitanova alta, nonché ville di rilevanza storica come Villa Conti.
 - Depuratore
Presenza del depuratore che assicura l'immissione di acqua pulita nel mare.
 - Margini della città
Presenza di margini porosi, che permettono al sistema ambientale di penetrare all'interno della città.
 - Servizi
Presenza di servizi principali, come ospedale, scuole, Università, uffici postali, etc. soprattutto in prossimità del centro urbano.

Legenda CRITICITÀ

- Sistema ambientale**
 - Canali cementificati
Presenza di un canale cementificato nel tratto urbano del torrente Castellaro.
 - Aree incolte
Presenza di molte aree incolte con potenzialità non sfruttata.
 - Aree vincolate
Presenza di aree naturali vincolate dal P.A.I. o dal p.r.g. che per questo motivo sono soggette a degrado e poca manutenzione.
- Sistema infrastrutturale**
 - Piste ciclo-pedonali
Le piste ciclo-pedonali del lungomare Sud e Nord risultano interrotte all'altezza del Porto, mentre quella che costeggia il fiume Chienti è incompleta.
 - Collegamenti mancanti.
Mancanza di collegamento ciclo-pedonale tra la città di Porto Sant'Elpidio e Civitanova Marche nonché nella zona del torrente Castellaro tra le aree urbane che lo costeggiano.
 - Incroci caotici
Incroci caotici caratterizzati da un traffico veicolare intenso soprattutto nelle vicinanze del Municipio di Civitanova. Inoltre le intersezioni tra strade principali e ferrovia sono caratterizzate dalla presenza di passaggi a livello che rallentano il traffico stradale.
 - Statale
Presenza della Statale adriatica che taglia il tessuto urbano rendendo difficile la connessione delle zone periferiche con il centro.
 - Linea Ferroviaria
Linea Ferroviaria che taglia il tessuto urbano rendendo difficile la connessione delle zone periferiche con il centro.
- Sistema insediativo**
 - Zone con diverse funzioni insediative
Zone caratterizzate dalla presenza di edifici con destinazioni d'uso diverse in particolare industriale e residenziale.
 - Servizi
Mancanza o scarsa presenza di servizi in zone di frangia della città.
 - Edifici in degrado
Presenza nel centro abitato di edifici in degrado come l'ex fornace Ceccotti.
 - Margini della città
Aree marginali caratterizzate da un edificato irregolare, tipica di sovrapposizioni non pianificate.
 - Depuratore
Presenza del depuratore nelle vicinanze di aggregati urbani.
 - Tessuto Industriale
Presenza sul territorio di Civitanova di un tessuto industriale frammentato. Sono presenti industrie sparse per tutto il territorio e in tre aree principali.
 - Aree vincolate
Presenza di edifici in zone soggette a vincoli dettati dal P.A.I.



RISORSE e CRITICITÀ

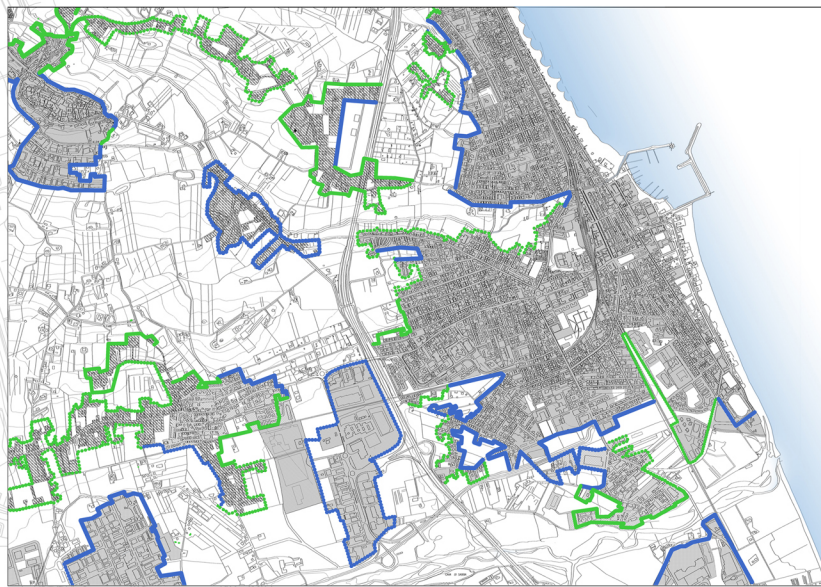
Sistema Ambientale_Aree Agricole e Panoramiche (Risorsa) Sistema Infrastrutturale_Superstrada e Autostrada (Risorsa) Sistema Insediativo_Centro Storico (Risorsa) S. Ambientale_Torri Cementificate e Aree incolte (Criticità) Sistema Infrastrutturale_Ferrovia e Incroci Caotici (Criticità) Sistema Insediativo_Edifici in Degradato (Criticità)



CONSUMO DEL SUOLO



MARGINI URBANI



	Margine continuo compatto		Tessuto compatto regolare
	Margine frastagliato poroso		Tessuto compatto irregolare
	Margine continuo poroso		Tessuto di frangia
	Margine frastagliato compatto		Tessuto lineare
	Tessuto compatto regolare		
	Tessuto compatto irregolare		
	Tessuto di frangia		
	Tessuto lineare		

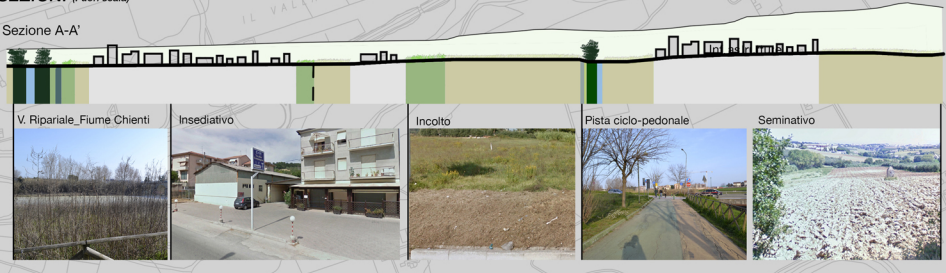
LEGENDA ANALISI AMBIENTALE e INSEDIATIVO

<p>Infrastrutture</p> <ul style="list-style-type: none"> Autostrada Superstrada Strada di Interesse Primario Ferrovia Strada Lungomare Strada per Civitanova Alta Porto Pista Ciclabile Intersezioni di Particolare Interesse 	<p>Aree Agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> Seminativo Uliveto Vigneto Incolto Frutteto Orti Serra/vivaio Filari Alberati 	<p>Verde Urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> Verde Pubblico Verde Sportivo In Trasformazione Degrado <p>Verde Naturale ed Ecosistemi</p> <ul style="list-style-type: none"> Verde Boschivo Verde Ripariale Spiegia Letto del Fiume 	<p>PAI</p> <ul style="list-style-type: none"> Rischio Frane Corsi d'Acqua Tutela Costiera Alto Rischio Esondazione Medio Rischio Esondazione Basso Rischio Esondazione 	<p>Tessuto</p> <ul style="list-style-type: none"> Compatto Regolare Compatto Irregolare Di Frangia Lineare 	<p>Destinazione d'uso</p> <ul style="list-style-type: none"> Residenziale Industriale Commerciale Turistico Servizi 	<ul style="list-style-type: none"> Stazione Ferroviaria Luoghi di Culto Scuole Parcheggi Ospedale Poste Università Forze dell'ordine Attrezzature Sportive
---	--	--	---	---	---	---

ANALISI AMBIENTALE e INSEDIATIVO



SEZIONI (Fuori scala)





UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI CAMERINO
SCUOLA DI ARCHITETTURA E DESIGN "EDUARDO VITTORIA"
Corso di Laurea in Scienze dell'Architettura

Infrastrutture per la connessione ambientale
anno accademico 2014/2015

Relatore Prof. Massimo Sargolini
Tutor arch. Ilenia Pierantoni e arch. Roberta Caprodossi
Studente Matteo DI Berardino
Matricola 077739

INFORMAZIONI GENERALI CIVITANOVA MARCHE

Civitanova Marche è un comune del centro Italia che si affaccia sul mar Adriatico. Il suo territorio si sviluppa su 45,80 kmq, in cui la città, composta dai quartieri del centro, Fontespina e San Gabriele, poggia sulla piana alluvionale del fiume Chienti, fiume che ne delimita, a Sud, il confine con la città di Porto S. Elpidio. La parte storica, ossia Civitanova Alta invece, poggia sulla parte collinare ad un'altezza massima di 223 m s.l.m. ed è toccata dal torrente Castellaro, che attraversa la collina Marchiggiana, penetrando la città di Civitanova fino ad arrivare all'Adriatico.

A nord la città confina con Porto Potenza Picena.

Il comune di Civitanova ha 41.484 abitanti, di cui 19.781 maschi e 21.703 donne, con una grande percentuale di questi con età compresa tra i 30 e 60 anni.

I censimenti della popolazione hanno avuto cadenza decennale a partire dal 1861, con 8.896 residenti rilevati, ad oggi, con l'eccezione del censimento del 1936 che si tenne dopo soli cinque anni per regio decreto n.1503/1930. Inoltre, non furono effettuati i censimenti del 1891 e del 1941 per difficoltà finanziarie il primo e per cause belliche il secondo.

ANALISI AMBIANTALI E INSEDIATIVE

Tavola 1

Il sistema ambientale (*rif. analisi ambientale e insediativa in tavola*) è caratterizzato da un territorio composto da verde ripariale, verde boschivo, verde pubblico, sportivo etc. ma soprattutto aree agricole di grande valore, con prevalenza di seminativi e uliveti. Questo è visibile maggiormente in zona collinare, dove l'approvvigionamento idrico è buono grazie al torrente Castellaro e sue piccole ramificazioni. Anche il P.R.G. Vigente tutela la valenza culturale di queste aree, applicando vincoli di *paesaggio agrario di interesse storico culturale* (art. 3.1.2.1, 3.1.2.4 delle NTA)

Di rilievo è la presenza di grandi collegamenti *infrastrutturali* (*rif. analisi ambientale e insediativa in tavola*), quali l'autostrada A14, la superstrada ss 77, la linea ferroviaria con la stazione ferroviaria, nonché la nazionale adriatica e alcune vie principali come la strada provinciale 485. Questo rende la città ben collegata con i comuni limitrofi e non, oltre ad essere facilmente raggiungibile.

Analizzando lo sviluppo insediativo del territorio di Civitanova Marche, con maggiore attenzione per il consumo del suolo (*rif. Consumo del suolo in tavola*), possiamo notare come il maggior sviluppo ci sia stato tra il 1954, in cui l'edificato della città comprendeva Civitanova Alta e Civitanova centro, e il 2001, con una maggior espansione tra gli anni '60 e '80. Questa crescita ha contribuito a definire la maggior parte dei margini urbani della città, che risultano continui compatti e continui porosi. Meno presenti sono i margini frastagliati compatti e porosi, visibili soprattutto in corrispondenza di tessuti di frangia e lineari. Gli anni tra il 2001 ed oggi invece, sono caratterizzati da una crescita per lo più industriale e commerciale, che interessa le zone periferiche della città, soprattutto in vicinanza del casello autostradale.

Questo sviluppo ha comunque rispettato (in parte) i limiti dettati dai piani come il P.R.G. E il P.A.I., quest'ultimo che delimita le zone a rischio idrogeologico, Tutela Corsi d'Acqua e Aree ad Alto, Medio, Basso Rischio Esondazione (in corrispondenza del fiume Chienti e del torrente Castellaro) e quelle a rischio frane e smottamenti, Rischio Frane

(in corrispondenza dei pendii collinari di Civitanova Alta).

ANALISI RISORSE E CRITICITA'

Tavola 2

Lo studio approfondito della trasformabilità e delle risorse e criticità del territorio sono un punto fondamentale per l'individuazione degli interventi da eseguire per il conseguimento degli obiettivi di progetto.

Quindi con riferimento a diversi piani quali il P.R.G. e P.A.I. si è potuto elaborare l'analisi della trasformabilità del territorio (*Trasformabilità in tavola*), individuando in essa sei classi di trasformabilità:

-Trasformabilità nulla: area caratterizzata dalla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio, delle risorse dell'ambiente e del territorio;

-Trasformabilità bassa con riferimento all'ambito ambientale: area caratterizzata dalla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio, delle risorse dell'ambiente e del territorio, con la possibilità di inserimento di livelli di trasformabilità che garantiscano comunque il permanere dei caratteri costitutivi ivi individuati;

-Trasformabilità bassa con riferimento all'ambito insediativo: area caratterizzata da una saturazione urbana rilevante e/o da vincoli di carattere storico; sono consentite operazioni mirate al restauro conservativo ma non di espansione;

-Trasformabilità media: area caratterizzata da ambiti particolari (zone industriali e/o residenziali con edifici o aree degradate), in cui è anche possibile procedere a isolati interventi di demolizione e successiva riqualificazione urbana;

-Trasformabilità alta: area caratterizzata da un tessuto di frangia o marginale nelle quali è prevista l'espansione di aree urbane con nuovi edifici e nuove opere di urbanizzazione;

-Trasformabilità mirata: area caratterizzata da ambiti critici e particolarmente vulnerabili (beni naturali, storico-culturali, etc.) con conseguente subordinazione a specifiche valutazioni degli effetti legati all'inserimento dell'oggetto della trasformazione;

L'analisi delle risorse e criticità (*Risorse e criticità in tavola*) è stata fatta dividendo le osservazioni in Sistema ambientale, Sistema infrastrutturale e Sistema insediativo.

Per molte di queste sono state individuate delle criticità che possono essere allo stesso tempo delle potenzialità e viceversa.

Per il sistema *infrastrutturale* ad esempio, possiamo notare come la presenza della superstrada e della linea ferroviaria, sono sia una potenzialità, in quanto arterie fondamentali per la mobilità, ma anche criticità, in quanto tagliano il tessuto urbano rendendo difficile la connessione tra la periferia e il centro.

Anche nel sistema insediativo possiamo osservare quanto sopra esposto. Infatti i margini porosi permettono al sistema ambientale di relazionarsi con la città, ma sono anche lo specchio di sovrapposizioni non pianificate. Oppure il depuratore, benché assicuri acqua pulita nel mare, si trova troppo a ridosso degli aggregati urbani.

Per consultare tutte le risorse e criticità della città di Civitanova Marche si rimanda alla Tavola 2.

CONCEPT PLAN

Tavola 3

Mettere in relazione la rete ecologica con l'interno della città di Civitanova Marche, focalizzando l'interesse sul fiume Chienti e torrente Castellaro, è il tema principale del Workshop 2014/2015 di "pianificazione e progettazione del paesaggio".

Dalle analisi precedenti si nota, senza difficoltà, come le infrastrutture siano un elemento dominante per Civitanova. Esse non hanno nessuna caratteristica a livello ambientale,

anzi, ma occupano una posizione strategica, penetrando all'interno della città, andando a toccare il verde ripariale del Chienti e Castellaro, nonché la maggior parte delle aree permeabili nel tessuto urbano.

In relazione alle osservazioni sopra elencate, sono state ripensate le infrastrutture come **VETTORE PER IL VERDE AMBIENTALE**, che permette alla rete ecologica di relazionarsi con la città e i suoi spazi interni. Non solo, esse possono essere viste come dei sistemi di collegamento tra le varie aree verdi interne alla città.

L'attenzione è stata anche posta sul patrimonio agricolo di Civitanova Marche, quale risorsa fondamentale da valorizzare.

Altre osservazioni sono state fatte in merito alla limitazioni del consumo del suolo, al miglioramento della rete di collegamento, alla riqualificazione del verde naturale, al potenziamento delle connessioni con i comuni limitrofi e all'attuazione di politiche di rigenerazione ambientale.

MASTERPLAN

Tavola 3

Le scelte progettuali mirano alla riqualificazione "verde" dei margini delle principali infrastrutture di Civitanova Marche come l'autostrada, la superstrada e la linea ferroviaria, creando così un "corridoio verde" di collegamento tra la rete ecologica esterna e la città interna.

Inoltre le infrastrutture collegano tra di loro, anche gli spazi permeabili interni riqualificati. Un'altra scelta progettuale importante è la creazione di punti di scambio nodali, con relativo potenziamento della mobilità lenta, in modo da incentivare gli spostamenti ciclo-pedonali a discapito di quelli motorizzati, con relativa diminuzione del traffico veicolare.

Questo obiettivo è raggiunto mediante la creazione di servizi quali locali di ristoro, parcheggi etc nelle intersezioni tra infrastrutture veloci e lente, come ad esempio nei pressi del casello autostradale.

Può essere considerato un caso studio per questa scelta progettuale il *Passante Verde di Mestre*.

Segue la creazione di parchi agricoli, come passo fondamentale per la valorizzazione del patrimonio agricolo di Civitanova. Qui è stata anche introdotta una rete di punti di distribuzione di prodotti agricoli a "Km 0", che sono collocati in prossimità delle piste ciclo-pedonali.

Altri interventi sono:

-Realizzazione di un'area buffer in modo da creare una barriera tra il depuratore e il tessuto urbano vicino;

-Creazione di un'area boschiva tra centro storico e zona industriale in modo da ridurre l'impatto di quest'ultima;

-Riqualificazione della foce del fiume Chienti;

-Riorganizzazione dei nodi stradali critici, soprattutto in corrispondenza di intersezioni tra strade di rango diverso;

-Realizzazione di ponti per il collegamento tra Civitanova Marche e Porto S. Elpidio;

-Realizzazione di sottopassi per migliorare i collegamenti interni;

-Riqualificazione delle aree verdi interne della città, assegnando a queste varie destinazioni come ad esempio orti urbani, parchi pubblici, vivai etc.

-Riqualificazione della zona Ceccotti tramite la creazione di un centro polifunzionale;

Si rimanda alla Tavola 3 per la presa visione dell'intera legenda e progetto.