

Università degli Studi di Camerino

Scuola di Architettura e Design "Eduardo Vittoria", Ascoli Piceno a.a. 2014/2015

Laboratorio di Orientamento_Progettazione Urbanistica

Prof. Massimo Sargolini_Tutor: Arch. Ilenia Pierantoni –Arch. Roberta Caprodossi

Stud.ssa: Serena Bordoni

Workshop: Civitanovissima_La città della connettività. GREEN MOVE_La nuova continuità ambientale

Ci troviamo nella regione Marche, esattamente nella zona di Civitanova Marche. Possiamo distinguere due nuclei abitati: Civitanova Alta e Civitanova Bassa.

La prima è una città medievale che poggia su un terreno collinare, il quale scende dolcemente verso il mare, la seconda, invece, è una città balneare. Quest'ultima è sviluppata lungo la costa adriatica, dalla Valle del Chienti a Sud, fino ad oltrepassare il fiume Castellaro.

La città si trova in una posizione strategica, grazie ai buoni collegamenti con i territori limitrofi, attraverso i diversi livelli di viabilità: è attraversata dalla Strada Statale 16 e dall'Autostrada A14, che si sviluppano lungo l'asse parallelo alla costa, dispone di una stazione, che si trova in posizione centrale, e di un porto, risorsa economica e lavorativa.

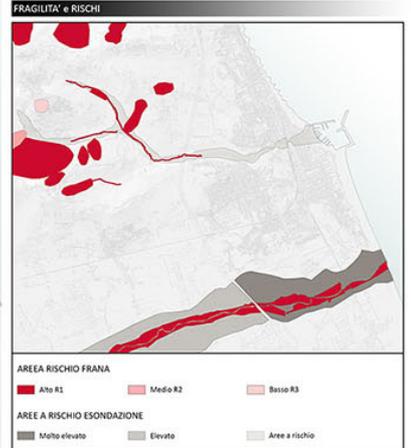
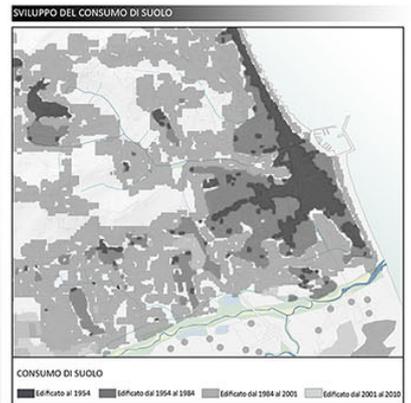
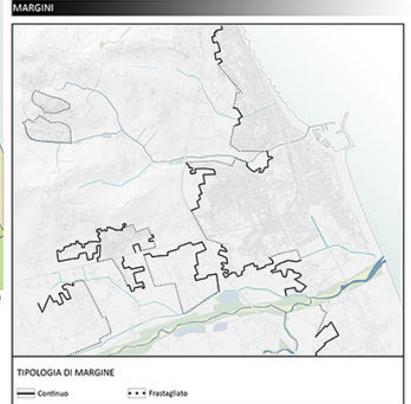
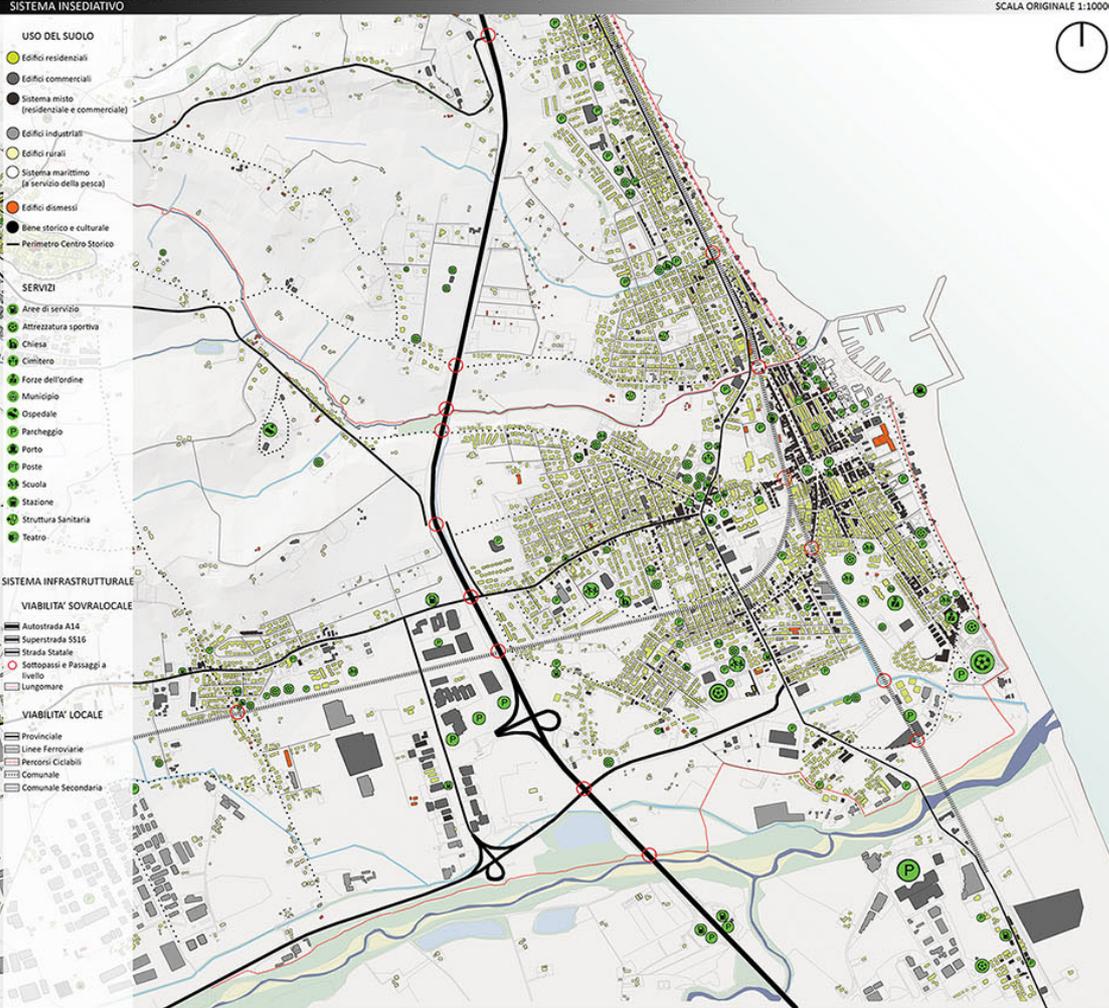
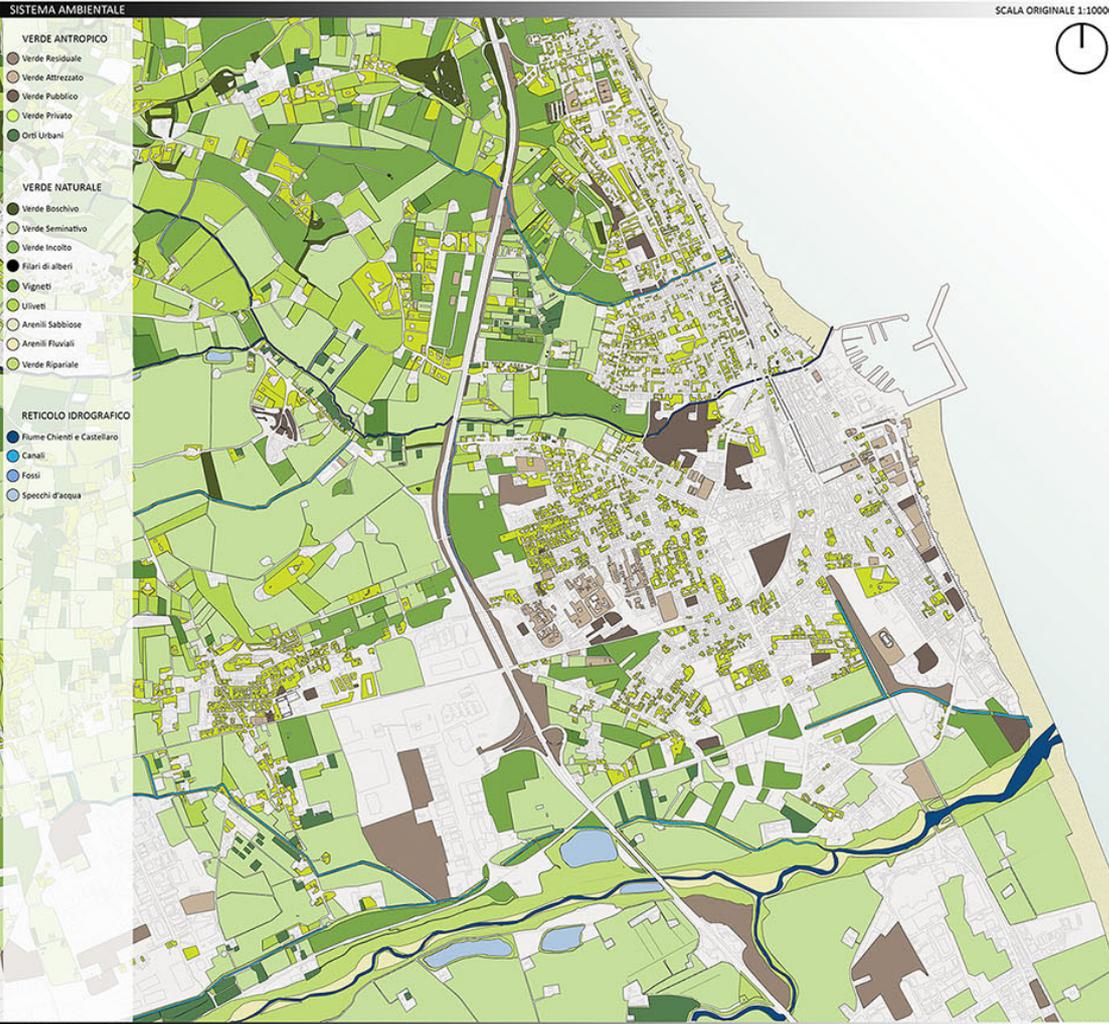
La città presenta notevoli punti di forza, non solo da un punto di vista infrastrutturale, ma anche per quanto riguarda l'ambiente. La presenza delle aree residuali e incolte sono una risorsa per ampliare il verde pubblico e attrezzato ai margini della città; gli uliveti e i vigneti elevano il valore ambientale e paesaggistico delle aree agricole. Inoltre, gli abitanti possono godere delle aree naturali presenti, grazie alle piste ciclopedonali che si estendono lungo i fiumi.

Purtroppo queste aree verdi sono disconnesse tra loro, a causa delle numerose infrastrutture che provocano una frammentazione della continuità ambientale e paesaggistica. C'è una netta separazione tra la parte insediativa e il fiume Chienti ed inoltre le aree industriali, che si trovano ai margini della città, sono aree monofunzionali. Nelle periferie urbane non ci sono abbastanza servizi e troviamo una scarsa presenza di parcheggi nella zona centrale. La ferrovia, oltre ad avere un ingresso nascosto rispetto alla strada principale, rappresenta una cesura all'interno del centro urbano: ci sono numerosi passaggi a livello e sottopassi che generano traffico, specialmente nelle ore di punta. Manca un collegamento tra la pista ciclopedonale Sud (che si interrompe nel verde) e la zona di Porto Sant'Elpidio.

Una volta analizzati i vari punti di forza e di debolezza della città di Civitanova Marche, andiamo a collegare l'insediamento urbano con i principali fiumi e ricucire il tessuto con dei corridoi verdi ciclo-pedonali che aiutino a superare le barriere infrastrutturali. Per rendere l'insediamento omogeneo, si è cercato inoltre di riqualificare quelle zone dismesse come la zona industriale e le aree marginali, facendo penetrare un sistema verde con delle aree attrezzate, interventi di mitigazione e aree di seminativo arborato.

Sono stati progettati tre importanti interventi all'interno del centro di Civitanova Bassa:

- la Piazza XX Settembre, un'area ad uso parcheggio, ora è una zona pedonale facilmente accessibile grazie al collegamento della pista ciclo-pedonale e alle nuove aree destinate a parcheggio nelle zone circostanti.
- nella zona della Stazione si è cercato di ampliare l'ingresso, inserendo dei posti auto, così da avere un diretto collegamento con la viabilità lenta e veloce. Nella parte retrostante la stazione, invece, si è ampliato il parcheggio esistente e si è prevista una zona con nuovi servizi e aree verdi attrezzate con l'intento di favorire una connessione di verde con l'area lungo il Fiume Castellaro.
- infine, nella zona dello Stadio, in corrispondenza dell'area a verde attrezzata esistente, è stato progettato un parco fluviale che si estende nel parcheggio preesistente e costeggia il lungo fiume. Per mantenere comunque il servizio, l'area utilizzata come parcheggio è stata progettata nell'area retrostante la zona residenziale, dove prosegue il collegamento della pista ciclo-pedonale dal lungo fiume al centro della città.

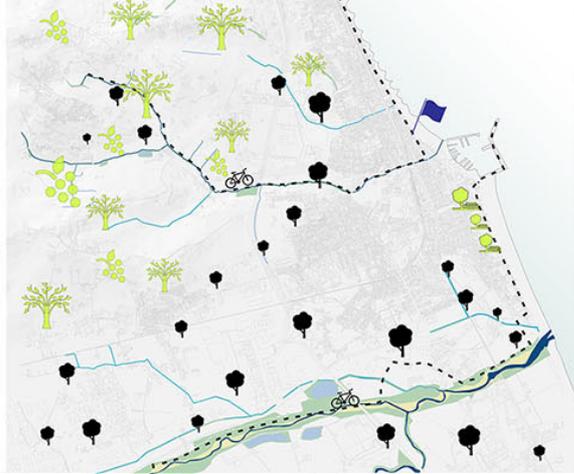


ANALISI SWOT

POTENZIALITA'

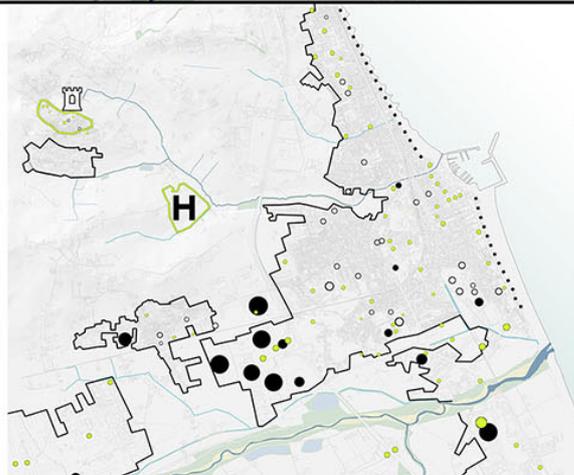
SISTEMA AMBIENTALE

- Presenza delle aree residuali e incolte per ampliare il verde pubblico e attrezzato ai margini della città
- Presenza di aree a verde pubblico attrezzato nel lungomare Sud
- Elevato valore ambientale e paesaggistico delle aree agricole, caratterizzate anche dalla presenza di vigneti e uliveti
- I due fiumi sono una risorsa per la città per il loro valore ecologico ambientale e paesaggistico
- Le qualità di questi ambienti e la presenza di piste ciclopodali, permette agli abitanti di fluire e godere delle aree naturali presenti
- Qualità dell'acqua e dei servizi per il turismo balneare (assegnazione del riconoscimento della bandiera blu 2015)



SISTEMA INSEDIATIVO

- Città volta al turismo balneare con presenza di attività turistiche ricettive
- Elevato valore storico culturale del centro storico di Civitanova Alta
- Presenza di servizi primari sovrastrutturali (scuole, stazione, vigili del fuoco, carabinieri, ospedali)
- Presenza dell'ospedale, distaccato dal centro abitato favorisce maggiore spazio per i parcheggi e per eventuali emergenze. Ben collegato con le principali infrastrutture
- Eccessiva frammentazione insediativa nelle aree di più recente edificazione
- Presenza di industrie calzaturiere e centri commerciali ai margini della città
- Presenza di parcheggi nella zona costiera che permettono di raggiungere facilmente il centro di Civitanova Bassa



SISTEMA INFRASTRUTTURALE

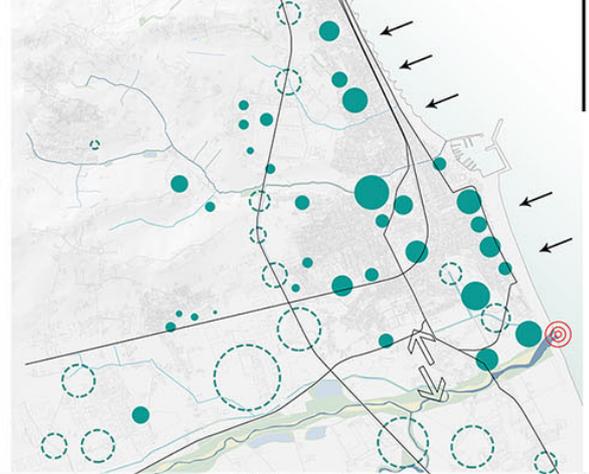
- Buoni collegamenti con i territori limitrofi attraverso i diversi livelli di viabilità
- Il casello autostradale di Civitanova Marche della A14 Bologna-Taranto, garantisce un ottimo collegamento a scorrimento veloce
- La stazione si trova in una posizione centrale della città
- La pista ciclopodale lungo il fiume Castellano collega Civitanova a Civitanova Alta
- Il porto è una risorsa economica e lavorativa



CRITICITA'

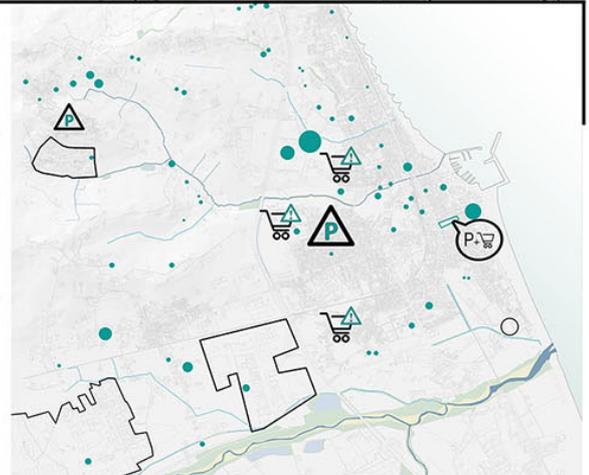
SISTEMA AMBIENTALE

- Assenza di una rete di una rete connettiva tra le aree verdi pubbliche e attrezzate nelle zone industriali e nel tessuto urbanizzato
- Presenza di aree residuali, soprattutto lungo fiume e zone industriali e le principali infrastrutture
- Mancanza di collegamenti tra la parte insediativa e il fiume Chienti
- Inquinamento delle falde acquifere del fiume Chienti
- Erosione della costa
- Frammentazione della continuità ambientale e paesaggistica dovuta alle numerose infrastrutture



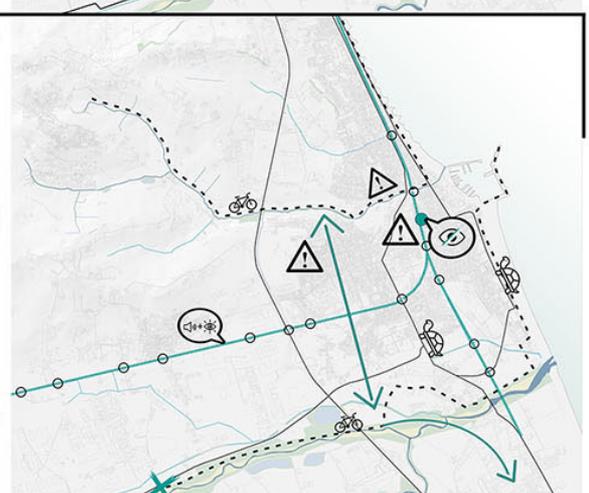
SISTEMA INSEDIATIVO

- Edifici abbandonati versano condizioni di degrado
- Le zone industriali ai margini della città sono aree monofunzionali
- Scarsa presenza di servizi nelle nuove zone residenziali più periferiche rispetto al centro urbano
- Scarsa presenza di parcheggi nelle aree retrostanti la linea ferroviaria
- Scarsità di parcheggi nel centro storico di Civitanova Alta
- Piazza XX Settembre è utilizzata come parcheggio e come spazio per mercato temporaneo
- Il parcheggio vicino allo Stadio non ha un ruolo riconosciuto a livello urbano



SISTEMA INFRASTRUTTURALE

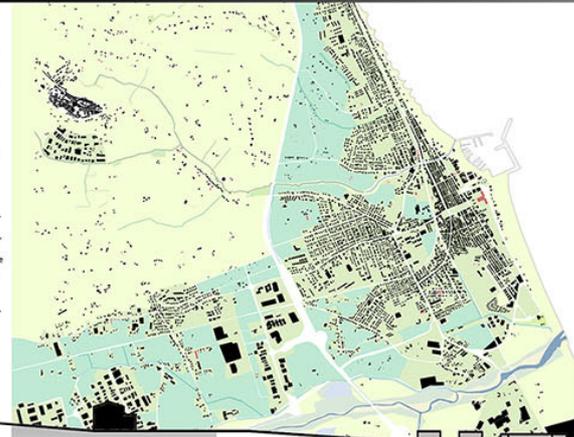
- La ferrovia rappresenta una cesura all'interno del centro urbano. I numerosi passaggi a livello e sottopassi generano traffico specialmente durante le ore di punta
- La ferrovia provoca un impatto acustico e visivo
- L'ingresso della stazione rimane nascosto rispetto la strada principale
- Le infrastrutture costituiscono una forte cesura tra gli ambienti, sia da un punto di vista paesaggistico, che sul piano ecologico
- Congestione della strada statale e lungomare, durante le ore di punta
- Scarsa accessibilità al parcheggio retrostante la stazione
- Difficoltà di accesso alla pista ciclopodale nord
- Difficoltà di accesso pedonale al centro di Civitanova, soprattutto dalle aree residenziali più ad est
- La pista ciclopodale sud si ferma nel verde
- Mancato collegamento ciclabile tra la pista ciclabile sud e la zona di Porto di S. Egidio e assenza di un



ANALISI PROGETTUALI

MAPPA DELLA TRASFORMABILITA'

- ALTO:** Aree rurali di alto valore paesaggistico e zone che prevedono una possibilità di demolizione, con ricostruzione o nuova edificazione, nelle aree marginali della città.
- MEDIO:** Aree che prevedono piccole operazioni di manutenzione straordinaria a livello costruttivo dell'edificio.
- BASSO:** Aree che prevedono operazioni di restauro edilizio più dettagliato, come nuove pavimentazioni, ricollocamento degliintonaci, ricostruzione delle facciate e nuova sistemazione dei margini fluviali.
- NULLO:** Zone in cui non si prevedono eventuali modifiche, sia a livello edilizio che morfologico.



CONCEPT DI PROGETTO

- PARCO FLUVIALE**
Situato lungo i due fiumi: Principalmente dal fiume Chienti fino alla zona commerciale
- VERDE ATTREZZATO**
Aree dedicate al relax e al tempo libero
- SEMINATIVO ARBORATO**
Posto ai margini delle aree industriali e commerciali. Crea una barriera naturale tra le zone industriali e le aree rurali di alto valore paesaggistico
- VERDE PUBBLICO**
Aree verdi adibite a prato con una costante manutenzione
- TESSUTO URBANO**
- PISTA CICLABILE**
- FIUMI PRINCIPALI**



OBIETTIVI PROGETTUALI

L'obiettivo del progetto è quello di collegare l'insediamento urbano con i principali fiumi e ricucire il tessuto con dei corridoi verdi ciclo-pedonali che superino le barriere infrastrutturali. Per rendere l'insediamento omogeneo si è cercato inoltre di riqualificare quelle zone dismesse come la zona industriale e le aree marginali facendo penetrare un sistema verde con delle aree attrezzate, interventi di mitigazione e aree di seminativo arborato.

Sono state progettate tre importanti aree all'interno del centro di Civitanova Bassa: **Piazza XX Settembre**, area ad uso parcheggio, ora zona pedonale facilmente accessibile grazie al collegamento dalla pista ciclo-pedonale e alle nuove aree destinate a parcheggio a circoscrizioni. **Zona Stazione**, si è cercato di ampliare l'ingresso inserendo dei posti auto ed avere un diretto collegamento con la viabilità lenta e veloce. Nella parte restante la stazione, invece, si è ampliato il parcheggio esistente e si è prevista una zona con nuovi servizi e a verde attrezzato per avere una connessione di verde con l'area lungo il Fiume Castellaro. Infine, la **Zona dello Stadio**, nell'area a verde attrezzato esistente è stato progettato un parco fluviale che si estende dal parcheggio esistente e costeggia il lungo fiume. Per mantenere il servizio, l'area destinata ad utilizzata come parcheggio è stata progettata nell'area restante la zona residenziale dove prosegue il collegamento della pista ciclo-pedonale dal lungo fiume al centro della città.

LEGENDA

LEGENDA MASTERPLAN

- Verde pubblico
- Verde attrezzato
- Aree destinate alla coltivazione
- Seminativo arborato
- Interventi di mitigazione
- Parco fluviale
- Pista ciclo-pedonale
- Area pedonale
- Punti di scambio intermodale più strategici

LEGENDA INGRANDIMENTI

- Giardini tematici
- Verde attrezzato
- Verde a bosco
- Orti
- Verde adibito a prato
- Filari di alberi
- Pista ciclo-pedonale
- Viabilità veloce
- Parcheggi



INSERIMENTI PROGETUALI

MASTERPLAN SCALA 1:10000

PARCO FLUVIALE

Costituito da un grande prato in cui le persone possono sdraiarsi e leggere un libro o fare una camminata lungo il fiume o attraversando un'area attrezzata dove svolgere attività con un'area ciclo-pedonale che circonda tutto l'insediamento.



PISTA CICLO-PEDONALE

Rappresenta l'elemento di congiunzione tra le diverse parti della città creando un circuito che si riconnette con le piste ciclo-pedonali esistenti.



GIARDINI TEMATICI

Area suddivise in più giardini tematici. Giardini colorati con periodi di fioritura differenti che cambiano in base alle stagioni. Sono gli abitanti stessi che si occupano della manutenzione di queste aree, si favorisce la socializzazione.



MOBILITA' SOSTENIBILE

Servizi di biciclette e macchine pubbliche, come il "Bike Sharing" e il "Car Sharing". Sono uno degli strumenti di mobilità sostenibile a disposizione delle amministrazioni pubbliche. Si trovano nei punti di scambio più strategici, che permettono una maggiore mobilità all'interno della città.



ORTI SOCIALI

Zone verdi destinate alla coltivazione. Queste aree hanno lo scopo di favorire e stimolare l'impiego del tempo libero sia per la popolazione di età pensionabile che per quelle più giovani facendo attività ricreative volte a favorire la socializzazione e le pratiche rurali.



SOTTOPASSI E PONTI

Sia il fiume che la ferrovia rappresentano delle barriere infrastrutturali che attraverso piccoli ponti e passaggi ciclo pedonali ricongiungono tutto il tessuto urbano.



Verde adibito a prato
Verde attrezzato
Orti urbani
Verde trattato a bosco
Piazze con moduli trattati a verde
Oliveto
Filari alberati lungo i viali
Preesistenze mantenute ma con la riqualificazione dell'intorno.
Nuovo edificato
Pista ciclo-pedonale nuova
Giardini tematici

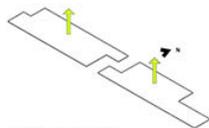
INTENZIONI PROGETTUALI

- Sistema ambientale
- Sistema insediativo
- Sistema infrastrutturale

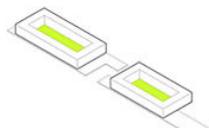
CONCEPT DI PROGETTO

CONCEPT DI PROGETTO

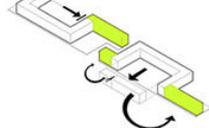
Individuazione lotti



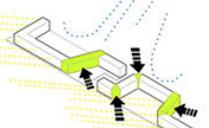
Edifici a corte



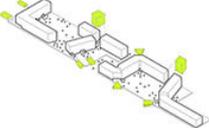
Affaccio edifici



Cambiamenti volumetrici



Permeabilità lotti



Prospetto Sud

Prospetto Nord

