





- SISTEMI DI CONNESSIONE**
- ▬ Sistema di connessione di interesse regionale
  - ▬ Bacino del Misa
  - ▬ Stepping stones
- PAI**
- ▬ Aree a potenziale rischio idraulico ed idrogeologico
- PREVISIONI PTC REFERITE ALLA RETE ECOLOGICA**
- ▬ PTC-AN (fascia della continuità naturalistica)
- OPPORTUNITÀ**
- ⊕ Core disseminate
  - ⊖ Aree industriali disseminate
- MINACCE POTENZIALI**
- ⊕ Core atipiche
- NATURALE**
- ▬ Verde ripariale
  - ▬ Areei subalpini
  - ▬ Boschi e macchie di bosco
  - ▬ Residuale
- RETE IDROGRAFICA**
- ▬ Corsi d'acqua
  - ▬ Laghi e stagni d'irrigazione
- AGRICOLA**
- ▬ Seminativo
  - ▬ Oliveti
  - ▬ Frutteti
  - ▬ Ceti
  - ▬ Vigneti
  - ▬ Estrattivo
  - ▬ Incalzo
  - ▬ In abbandono
  - ⋯ Filari abitativi principali
- ANTROPICO**
- ▬ Verde pubblico
  - ▬ Verde sportivo
  - ▬ Verde privato
  - ▬ Viali e verde
- RISCHI EVINCIBILI**
- ▬ Frane (PAI)
  - ▬ Esondazioni (PAI)
  - ▬ Ambienti di tutela dei corsi d'acqua (PPAR)

**CRITICITÀ INSEDIATIVE**

- Aree senza destinazione**  
Siti di aree esondative che non hanno ancora un nuovo ruolo all'interno della città e che sono potenzialmente a rischio speculazione edilizia per l'alto valore di mercato. (Ex talamoni [1]) è in pieno centro città, sul mare e presso il porto turistico.
- NUBE urbana di origine**  
Lungo le linee di crinale delle principali aree della cintura agricola perurbana, negli ultimi vent'anni si sono depositate delle "polvere" di città. Questa dispersione di villette causa numerosi problemi logistici e di servizio, oltre ad un'infrastruttura urbanistica in aree ancora libere di elevato valore paesaggistico. Inoltre, questi gruppi di edifici non partecipano al paesaggio agrario essendo autoconferenti e privi di funzione agricola.
- Frangenti urbani**  
Le varie frazioni e borghi suburbani della città costituiscono frammenti isolati, spesso non adeguatamente serviti e contribuiscono ad aumentare il traffico veicolare sulle principali strade. Sono ambienti costruiti che soffrono la perdita di collegamento diretto a mobilità lenta con il centro città, l'unico modo per spostarsi è usare il mezzo privato. Questi frammenti potrebbero essere rivisitati in gioco con una nuova infrastruttura verde.
- Disaffezione del fronte**  
La linea di costa della città è quasi completamente occupata da strutture ricettive e abitazioni che hanno cancellato l'originale ambiente naturale costiero. La dinamica insediativa, tipica della città è, come ad occupare il più possibile spazio tra la linea ferroviaria e la spiaggia, estendendosi ben al di là del centro abitato, saldandosi con i centri vicini. Lungo la fascia si hanno ben pochi spazi aperti, soprattutto di verde privato o spazi di risulta non ancora edificati. È possibile però mettere mano ad alcuni edifici dismessi per tentare di far respirare la città ricreando una certa naturalità dell'ambiente costiero.
- Verde pubblico di cattiva qualità o assente**  
Il verde pubblico in città non è sempre ben mantenuto o ben attrezzato e molto spesso si tratta di aiuole o ritagli verdi nelle isole di traffico delle maggiori strade. Le aree più ampie e grandi si trovano soprattutto a ridosso del centro, mentre la periferia si limita ad avere isole verdi circondate da una densa costruita.
- Aree edificare in pericolo esondazione**  
Le aree in questione hanno la possibilità di essere spostate e riconfigurate in luoghi più consoni le in trasformazione della città, così da essere anche momento di ricambio del tessuto urbano e di decentramento delle funzioni nelle periferie, a tratti monofunzionali.

**INFRASTRUTTURALI**

- Interruzioni dei percorsi a mobilità lenta**  
Le infrastrutture leggere (percorsi pedonali e ciclabili) sono completi e continui solo sul lungomare, mentre all'interno dell'ambiente costruito sono spesso frammentari e non collegati tra loro o costituiscono una rete di comunicazione continua e alternativa.
- Argini cementificati e obbligati**  
Gli argini del Misa e dei torrenti minori sono stati antropizzati con aumento del rischio esondazione e di velocità delle acque in fase di piena. Tali argini non permettono nemmeno accesso al fiume in centro città. Allontanamento dei cittadini dallo storico rapporto con l'acqua del fiume e dei canali.
- Canali tombati**  
L'inclusione in una bara di cemento di alcuni tratti di torrenti aumenta il rischio di esondazione in fase di piena. L'area rimane una zona grigia e dimenticata della città e tende al degrado.
- Aree marginali**  
Le aree sono spazi aperti di risulta della veloce espansione infrastrutturale e insediativa. Si tratta di aree disinvestite e prive di funzione o destinazione urbanistica chiara ed efficace, essendo spesso legate ad una vincolistica ambientale (come gli spazi prospicienti il corso del Misa) o a zone di rispetto (le aree laterali all'autostrada). A volte, nelle zone più estese, si ritrovano dei piccoli appezzamenti circondati da incolti, coltivati ad orto dai vicini abitativi. Queste zone, prive di definizione, possono diventare le "città" per una nuova rete urbanistica, prevalentemente verde, che dia loro valore e significato.
- Aree a rischio esondazione**  
Le città ricche di verde pubblico e i parchi urbani possono essere messi a sistema con una più ampia rete verde che li colleghi.
- Elementi di aggancio verde**  
I frammenti di verde pubblico e i parchi urbani possono essere messi a sistema con una più ampia rete verde che li colleghi.

**INFRASTRUTTURALI**

- ▬ Infrastrutture di collegamento esterno
- ▬ Presenza di strade di interesse regionale e nazionale (Autostrada A14, ferrovia, Strada Statale 16 e provinciali) ben collegate con la rete cittadina e con i centri limitrofi della valle e della costa.
- ▬ Complesse
- ▬ La strada di recente realizzazione (2015) risulta di primaria importanza per l'alleggerimento del traffico in centro.
- ▬ Collegamenti ciclopedonali
- ▬ Presenza di infrastrutture di mobilità dolce lungo tutto il lungomare in città, che sono un buon inizio di una possibile rete.

**ANALISI SWOT**

- Opportunità**  
Sviluppo e valorizzazione turistica  
Le strutture ricettive della città sono in numero sufficiente per non spazzare la città in tessuti separati lungo i principali collegamenti.
- Ampliamento del porto**  
Il porto è stato ampliato da pochi anni ristrutturato.
- Stazione ferroviaria e porto**  
Stazione di interesse sulla rete ferroviaria nazionale e porto turistico e commerciale di grande importanza.
- Ambientali**  
Spiaggia  
La grande risorsa a livello turistico è la cosiddetta "Spiaggia di Velino" l'esteso arenile di sabbia fine, rasoio e l'altissima maggiore a livello turistico.
- Verde ripariale**  
Il verde lungo il fiume presso la città è uno dei pochi residui presenti nella vallata.
- Torrenti**  
I corsi dei torrenti di fondovalle possono costituire un elemento di connessione alternativa alle strade canalizzate tra città e campagna e occasione di rigenerazione.
- Paesaggio agrario storico**  
Gran parte del paesaggio agrario è tutelato e costituisce un valore paesaggistico importante per la città e per il territorio circostante, compresi gli altri centri vicini.
- Produzioni locali**  
La cintura agricola è caratterizzata da molti oliveti e molti filari di ulivi e alcuni vigneti. Il paesaggio agricolo può essere una risorsa alternativa alternativa di turismo di massa estivo e stagionale.





**CONCEPT PLAN\_OBIETTIVI**  
**RIGENERARE** la proposta di rigenerazione si attua in diversi modi, costituendo l'intenzione portante del progetto. Nella città si va ad operare con interventi mirati, cercando di recuperare alla città anche i piccoli spazi dimenticati tra il tessuto più denso del centro, cercando di apportare minime modifiche per poter connettere questi spazi al resto della rete, che ha come spina portante il fiume e la foce.

**RIGUALFICARE** l'altro intento principale è quello di rigualficare gli spazi verdi pubblici presenti, riportarli all'interno di un'infrastruttura verde che li colleghi e dia loro un maggiore significato e importanza, al di là del loro presente carattere monofunzionale o di semplice verde di quartiere. Sono attuati alcuni interventi sulle aree in abbandono o in attesa di trasformazione, come l'area della ex-Socelli al porto.

**RIALLOCARE** è necessario spostare e ridare ordine a dei brani di città sparsi e dimenticati, risultato di scelte passate sbagliate o inopportune. La riallocazione di alcuni volumi si propone come soluzione alla confusoria rete urbana che circonda la prima cintura di campagna della città. Ancora di più si libera e si riallocano volumi intorno alle sponde del fiume e presso la foce, dove possibile.

**MITIGARE** la mitigazione è uno degli altri obiettivi del progetto, per far sì che la città e soprattutto l'ambiente fluviale e di foce, per quel che rimane o è possibile recuperare siano restituiti in parte alla loro naturalità e salvaguardati dal presente tessuto urbano e infrastrutturale che li assedia e che ha tentato di cancellarli nel passato più recente. Si prende in considerazione di mitigare l'impatto infrastrutturale delle grandi arterie viarie che sommontano

**AUMENTARE LA RESILIENZA** lo scopo è quello di impedire o quantomeno limitare il rischio e le difficoltà che attraversano la città nei momenti di piogge intense, vieti anche eventi molto recenti di alluvione, cogliendo l'occasione per avvicinare ancora di più la città al suo fiume e alla sua foce, un rapporto un tempo molto più stretto e diretto, come era stato fino a mezzo secolo fa.

**CONCEPT PLAN\_AZIONI**

**FILAMENTI VERDI DI CONNESSIONE**  
 Organizzazione e revisione delle sezioni stradali di alcuni viali della città come boulevard verdi, che spingono alla connessione ecologica tra le maggiori aree verdi, gli spazi minori e l'ambiente fluviale e della foce in un'unica rete verde continua.

**SPOSTAMENTO DELLE AREE A RISCHIO**  
 Le aree edificate esposte al rischio idrogeologico vengono spostate e ridistribuite all'interno della città, per poter aprire un maggiore spazio di divagazione fluviale che viene sistemato a parco.

**AREE CENTRALI DELLA RETE**  
 Tali spazi di natura varia, sia edificati, sia seminaturali, vengono ad essere il centro della rete infrastrutturale verde e della "spina" verde del fiume, sono insieme inizio e coda del progetto, attrattori che generano tutti gli interventi.

**AREE PUNTUALI DI ESPANSIONE**  
 Queste aree sono in prevalenza verdi pubblici esistenti, mentre altre sono state ricavate attuando dei piccoli interventi di redistribuzione o sistemazione volumetrica degli edifici esistenti. Costituiscono l'espansione e l'aggancio in città del fiume.

**AREE DI RECUPERO AMBIENTALE E DI RIALLOCAZIONE**  
 Le aree sono in prevalenza marginali o dimenticate e sono recuperate al fiume e alla città o costituite la sottolimitura della spina fluviale e il suo rimpolpamento naturale e di attrazione per la rete verde.

**FILAMENTI BUI**  
 Accanto ai filamenti verdi, i boulevard, sono così realizzati dai filamenti blu, viali in cui a lato della carreggiata e lungo i camminamenti pedonali, l'acqua piovana di scolo può scorrere libera e a vista fino al fiume stesso o direttamente al mare, come nel caso dei due canali.

**RICONNESSIONE DEI PERCORSI CICLOPEDONALI E LORO POTENZIAMENTO**  
 Accanto ai filamenti verdi, i boulevard, sono così realizzati dai filamenti blu, viali in cui a lato della carreggiata e lungo i camminamenti pedonali, l'acqua piovana di scolo può scorrere libera e a vista fino al fiume stesso o direttamente al mare, come nel caso dei due canali.

**MASTERPLAN\_INTENTIVI**

**CASI NATURALI PROTETTI DELL'EX-CAVA SAN GAUDENZIO**  
 L'area è una delle "vertebrali" della spina fluviale e dell'intervento. Le operazioni che sono compiute in questa area sono la sistemazione e la messa in sicurezza dell'area intera dal punto di vista del rischio di frana e dei percorsi già tracciati esistenti e che si intersecano sui pendii sovrastanti. La protezione e l'istituzione di un'area protetta di più alto profilo istituzionale e la cura del verde che si è impiantato spontaneamente. La realizzazione di piccoli edifici per i servizi di ricezione e informazione, di parcheggio [1] e di laboratori didattici negli edifici prospicienti [2], così come la costruzione di piccoli vilaggi per l'osservazione avifaunistica [3].

**PARCO URBANO DI CONNESSIONE E DI LAMINAZIONE PER IL FIUME**  
 Il parco si propone come risarcimento spaziale al fiume e contemporaneamente come elemento verde di grande attrazione cittadina e di attrazione tra i vari frammenti urbani che circondano la città. I percorsi ciclopedonali si articolano e si intersecano creando gli agganci migliori e più veloci per i fruitori. I momenti di pausa di forma circolare permettono una visione del parco da un livello superiore, così come i percorsi stessi che sono rialzati dal livello terreno per permettere una fruizione anche in caso di allagamento del parco sottostante.

**CENTRO STORICO**  
 Gli interventi nell'area del centro storico della città si limitano alle sistemazioni dei viali già esistenti e alla realizzazione dei filamenti verdi di connessione così come della sistemazione dei piccoli corsi d'acqua allineati ai limiti delle strade. Lo spazio intorno alla rocca viene completamente rivisto e si attuano degli interventi di demolizione di edifici in stato di abbandono o poco decorosi e la riapertura della vista della rocca almeno al centro. Nella spazio aperto che la circonda si è realizzato un'area verde di svago e di passaggio, migliorandone la cura e arricchendo il verde.

**NUOVI ARGINI DEL MISA**  
 Gli argini del fiume in centro vengono rimodulati e ricostruiti in un'ottica di maggior resilienza del fiume e di rafforzamento della spina verde in città. I vecchi argini in calcestruzzo ornato sono demoliti per fare spazio ad argini che accompagnano il dilavello più dolcemente e permettono una frequentazione diretta da parte dei cittadini del fiume.

**MERCATO AGRICOLO A KM0**  
 Per favorire il developmento della città ed il suo territorio si realizza un nuovo mercato in un'area della città in cui c'è scarsità di aree commerciali. Il piccolo mercato si costituisce di piccole bancarelle fisse dove i produttori agricoli circostanti possono vendere in certi giorni della settimana i propri prodotti. Il mercato diventa anche una dei nuovi spazi pubblici pavimentati che si articolano lungo la nuova rete ciclopedonale.

**NUOVI QUARTIERI**  
 La riallocazione di volumetrie e di edifici per permettere l'avvicinamento del fiume alla città attraverso i filamenti verdi e la rete ciclopedonale, ha permesso la sistemazione di nuovi quartieri verdi misti residenziali e commerciali, per evitare e stemperare i quartieri monofunzionali della periferia della città e per non concentrare tutte le attività commerciali al centro, sottraendola. I nuovi quartieri sono sparsi in tutta la città, come risultato di operazioni minuziose e l'abbondanza delle volumetrie non è mai superiore ai tre piani di edificato per evitare la ulteriore densificazione della città e aprire il paesaggio cittadino esteso al mare e, quindi alla foce. Tutti i quartieri sono percorsi dalla rete infrastrutturale e verde, fornendo l'occasione per altri agganci del verde fluviale in città.

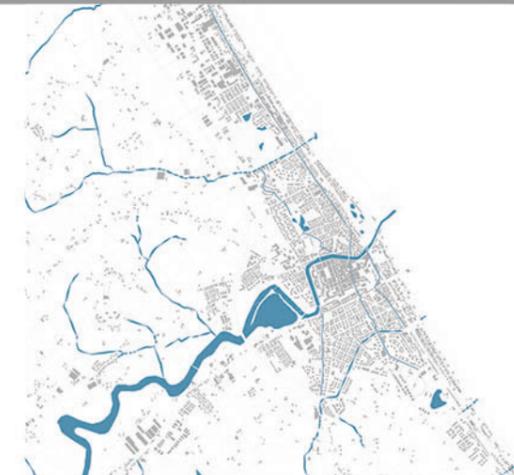
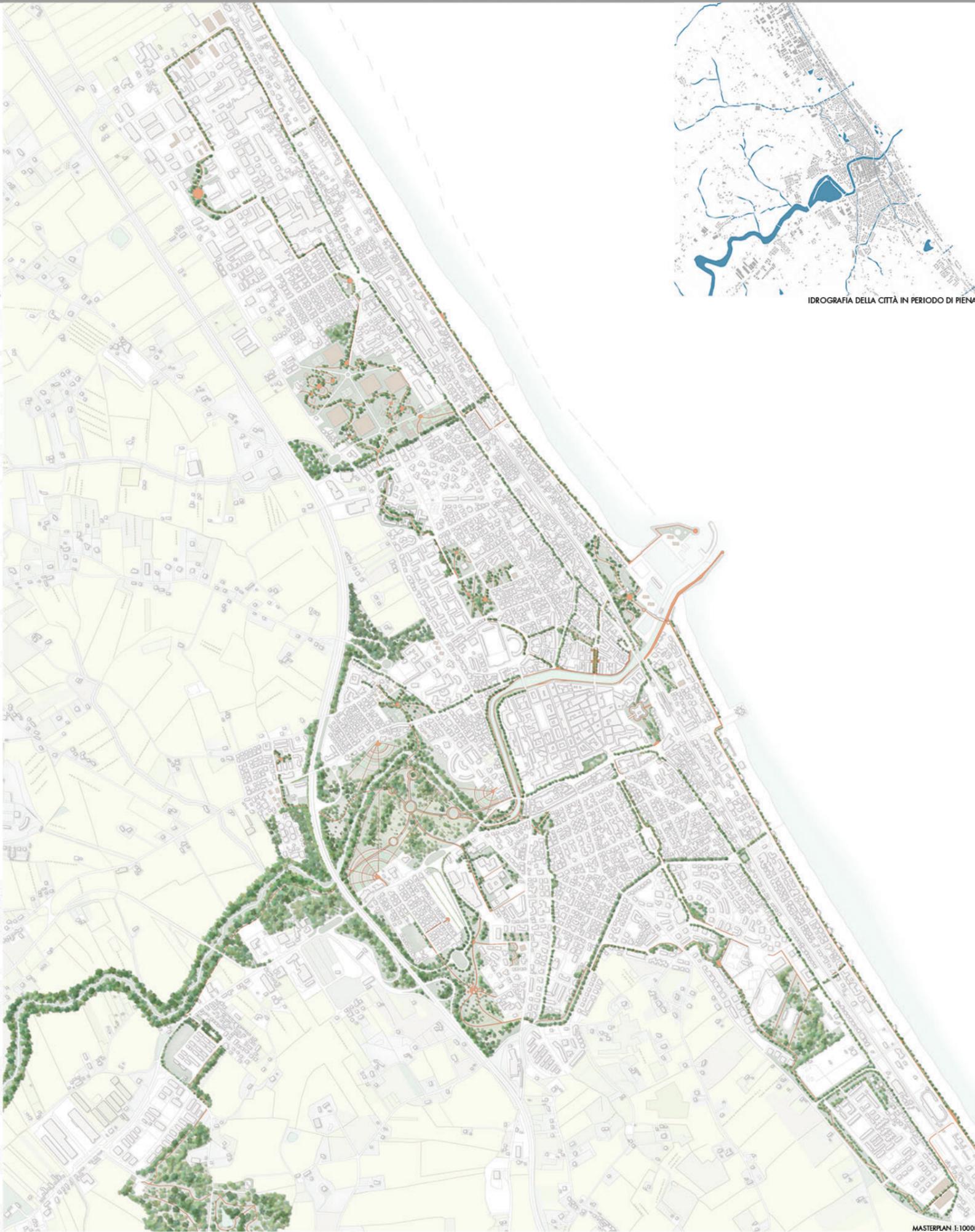
**ORTI URBANI**  
 La realizzazione di orti urbani permette la riorganizzazione di un uso del suolo delle aree marginali in città già esistenti che si incontra di frequente. L'intervento prevede la realizzazione di percorsi e di approdi che catalizzino l'attenzione dei cittadini e fungano da spazio di movimentazione dei mezzi e delle persone. I percorsi si irradiano anche nel parco circostante.

**PIAZZE PUBBLICHE**  
 Le occasioni di pausa lungo la rete ciclopedonale diventano piazze pubbliche o servizio dei quartieri della città, che hanno così modo di collegarsi alla rete verde in prospettiva del fiume e aumentare le loro possibilità di relazione interna.

**PERCORSI CICLOPEDONALI**  
 La rete infrastrutturale che regge quella verde dei filamenti e dei viali diventa una possibilità di spostamento per i cittadini alternativa alla rete viaria automobilistica, contribuendo alla diminuzione della congestione della città.

**VIALI**  
 I viali verdi vengono realizzati lungo le vie cittadine di sezione maggiore, riducendo in parte la carreggiata per permettere la messa in sicurezza dei marciapiedi, la piantumazione di essenze e la realizzazione dei canali di scolo che l'acqua piovana in superficie.

**AREA DI FOCE E IL PORTO**  
**1. AREE DI LAMINAZIONE**  
 Gli spazi sono allagati in fase di piena o di piogge intense per aumentare la resilienza dell'area di foce. L'acqua rimane per massimo due giorni dalla cessazione delle precipitazioni e è poi fatta defluire nel mare. Nei periodi di secca, sono piazze gradinate o ai di ambiente utilizzabili per eventi cittadini.  
**2. EDIFICIO PORTUALE**  
 Il porto è potenziato aumentando le strutture di servizio per i natanti e per i fruitori, quali depositi e piccoli spazi commerciali.  
**3. LABORATORIO DIDATTICO-NATURALISTICO**  
 L'edificio superstite dell'ex-Socelli è ristrutturato e rifunzionalizzato come laboratorio didattico sulla natura della foce e dell'ambiente umido adiacente.  
**4. PIAZZA DI COLLEGAMENTO**  
 L'area si pone come area di sosta e pausa all'interno della rete ciclopedonale ed è circondata da sedute. È anche pausa al centro del grande parco di foce che si pone come stazione faunistica per le specie di foce.



IDROGRAFIA DELLA CITTÀ IN PERIODO DI PIENA

MASTERPLAN 1:1000



VISTA DEGLI ARGINI DEL FIUME



VISTA DEGLI ARGINI DEL FIUME



VISTA DEGLI ARGINI DEL FIUME



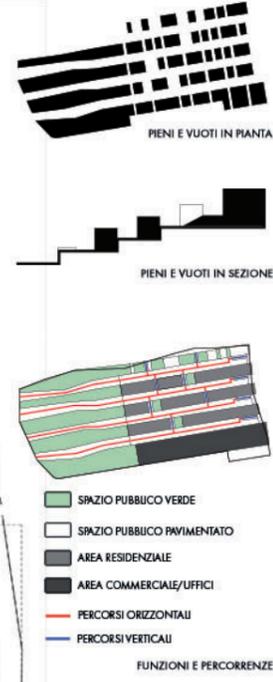
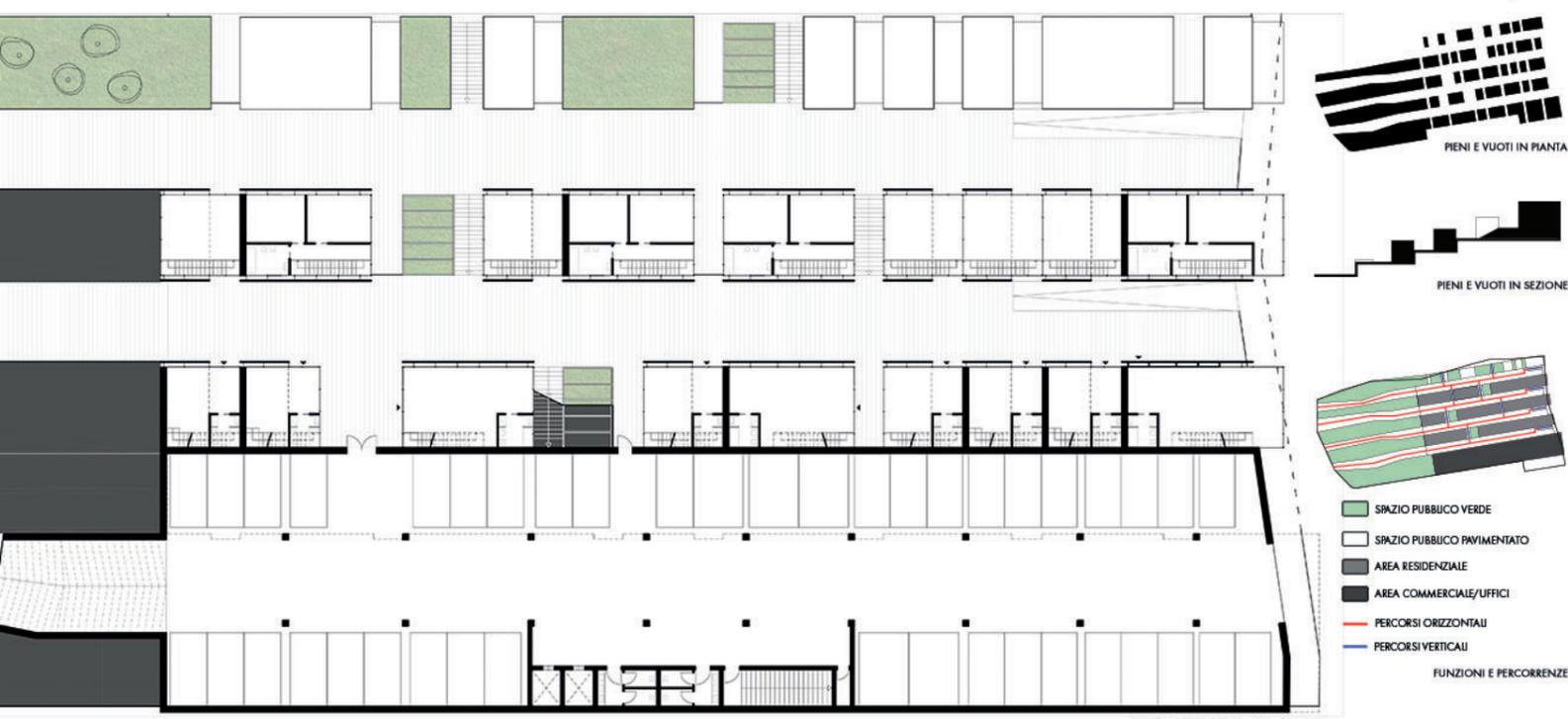
AREA DI FOCE E IL PORTO Scala originale 1:2000

CANALI DI SCOLO DELL'ACQUA PIOVANA

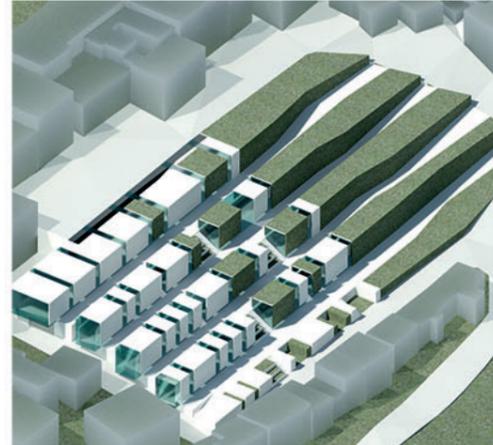
LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANA A PROF. LUDOVICO ROMAGNI, MARCO D'ANNUNTIIS A.A. 2014/2015 LOCALITÀ: FERMO



MASTERPLAN Scala originale 1:500



PIANTA LIVELLO 3 Scala originale 1:200



ARCHITETTURA DELL'ADATTAMENTO

LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA A PROF. MASSIMO SARGOLINI, GIULIANA QUATTRONE A.A. 2014/2015 LOCALITÀ: ASCOLI PICENO

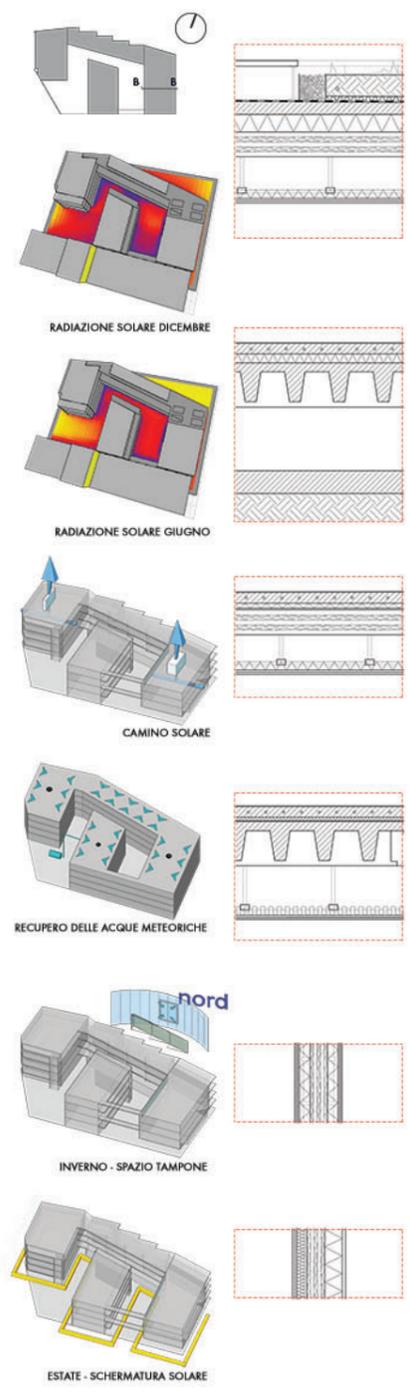
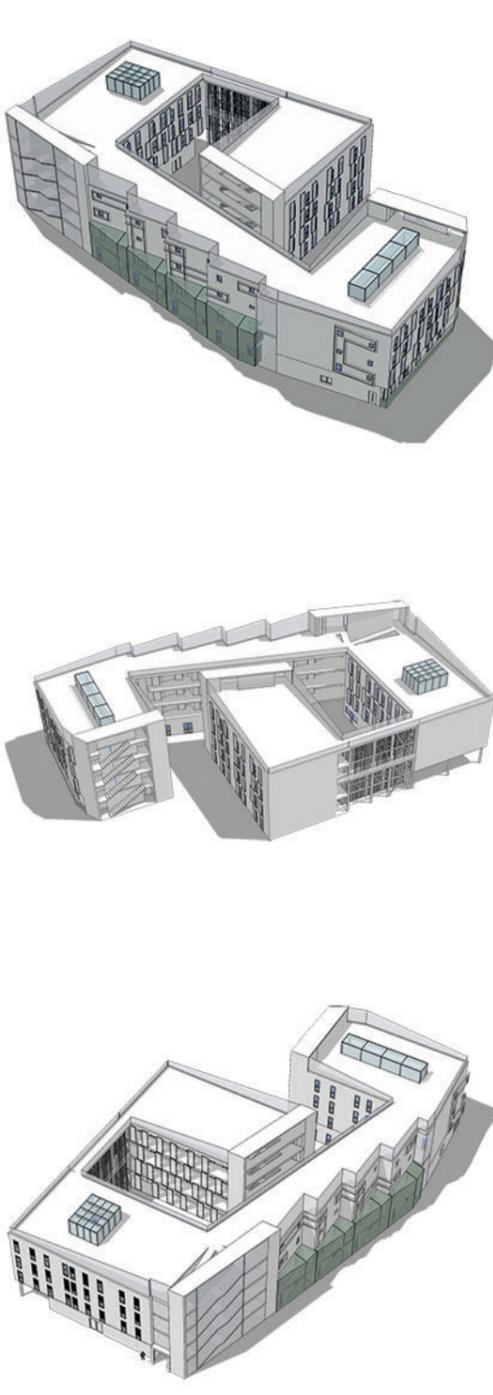


PIANTA LIVELLO 3 Scala originale 1:200

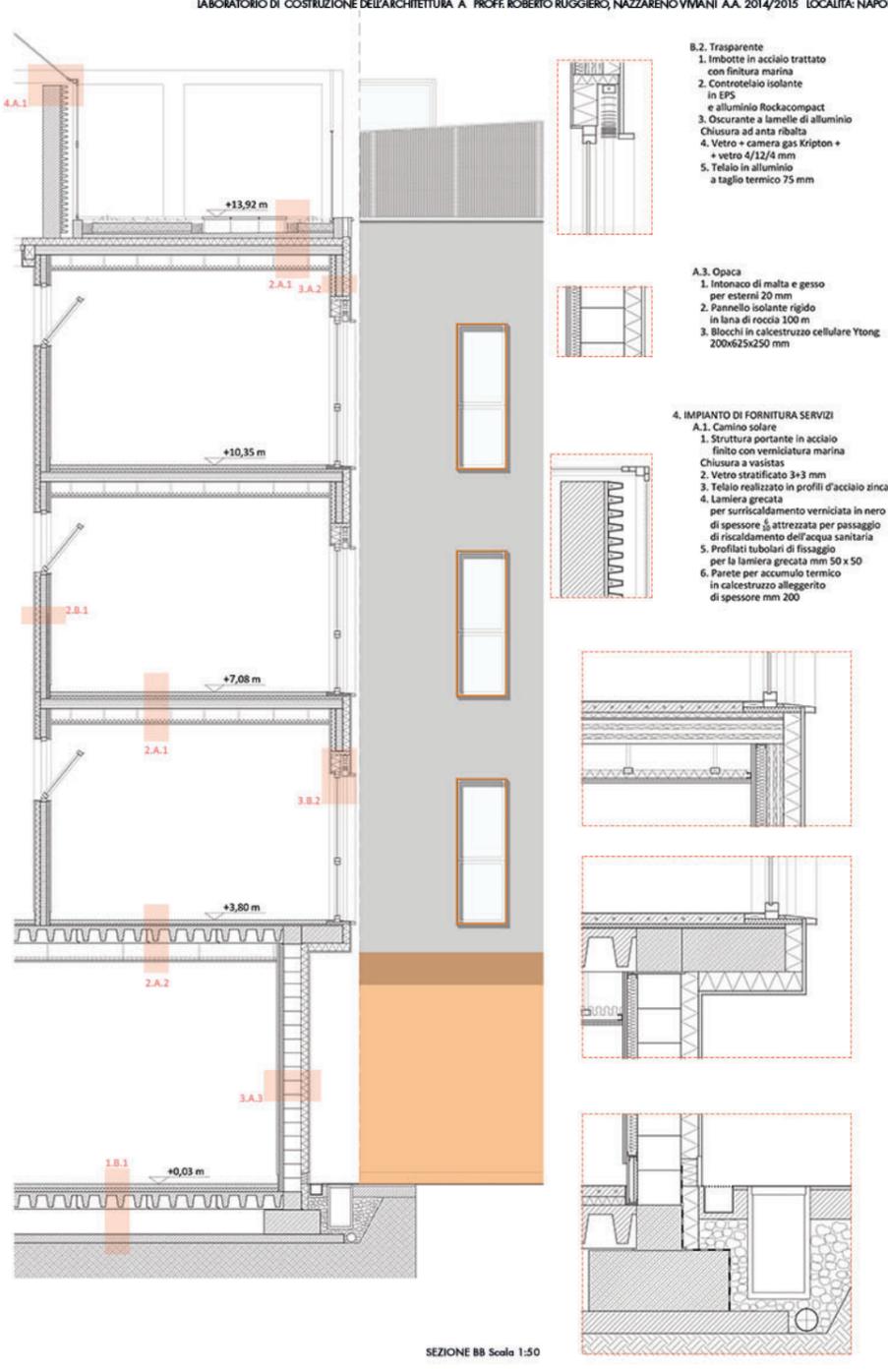


- Stazione**  
La stazione verrà anticipata per permettere al parco di entrare nella città inserendola in un'area ora in stato di abbandono.
- Zona residenziale da riqualificare**  
I residenti verranno spostati nella zona di riqualificazione n. 2.
- Edificio espropriato e demolito**  
Per permettere la creazione di un giardino urbano verrà demolito un edificio dalle caratteristiche estetiche non consono al centro storico cittadino. Le famiglie espropriate verranno spostate nell'area n. 2.
- Area A21**  
L'area 21 è un'area ora in stato di abbandono. Esisteva il cinema SGL Carbon, si estende per vari ettari nella prima periferia del centro cittadino. L'area, una volta bonificata, potrà essere adibita a parco. Il progetto è formato da percorsi ciclopedonali sviluppati a raggiera e da prati. La grande area verde crea così un grande polmone verde cittadino, richiamando i grandi parchi urbani americani e australiani, che si inserisce direttamente nella città. La presenza di un eventuale parcheggio interrato nella zona incentiverà ancor più l'utilizzo di mezzi pubblici o a lenta mobilità.
- Anfiteatro romano**  
L'anfiteatro sarà oggetto di progetto di riqualificazione per permettere un suo eventuale utilizzo e comunque un ruolo di centralità nella monumentalistica ascolana.
- Fortezza Pia**  
Saranno sorte, come per l'anfiteatro, la fortezza sarà oggetto di progetto di riqualificazione.
- Cartiera Papale**  
Eventuale organizzazione di eventi per richiamare persone nella zona della cartiera papale.
- Carriera Papale**  
Il luogo permette un accesso diretto al fiume e grazie a piccole lingue di spiaggia e di zone per la sosta e lettura un luogo che utilizzato per fini ludici. La zona necessiterebbe comunque di interventi di rigenerazione e forse di riprogettazione dei luoghi, per mantenendo la sua amenità e naturalità. L'inserimento di percorsi ciclopedonali e di strutture temporanee permette anche un accesso migliore all'area e forse anche un ulteriore input all'utilizzo di essa.
- S. Pietro in Castello**  
Luogo ora non accessibile perché ad uso privato, l'area sottostante la chiesa di S. Pietro in Castello presenta grandi possibilità progettuali. La creazione di una ludoteca, con spazi per la lettura, il cinema, il gioco e lo spettacolo potrebbe suscitare interesse nell'utilizzo da parte del pubblico. L'ulteriore progettazione esterna con orti urbani e la piantumazione di fiori e nuove specie arboree, nonché la creazione di uno spazio pavimentato per l'osservazione creano un luogo adatto per vari utilizzi, soddisfacendo interessi di persone di diverse fasce di età.

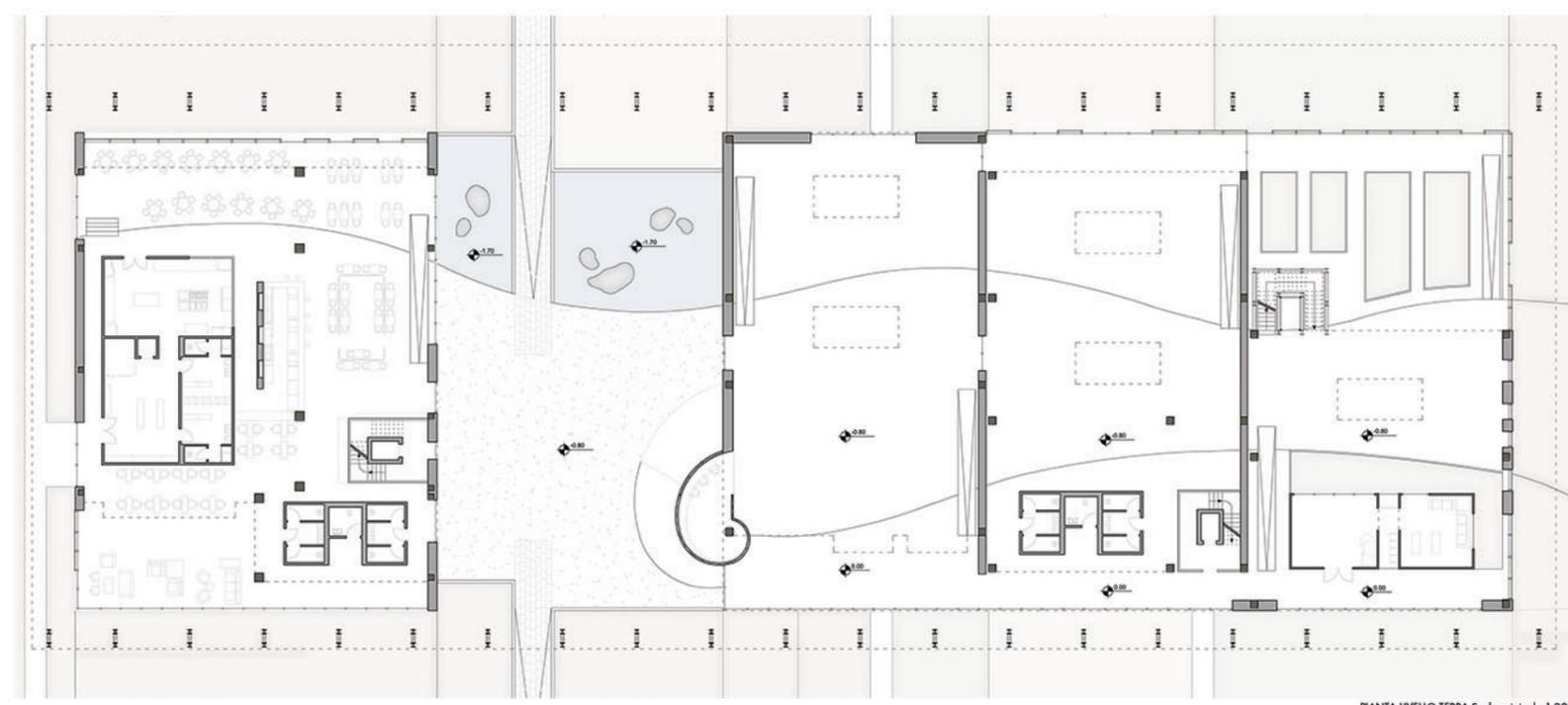
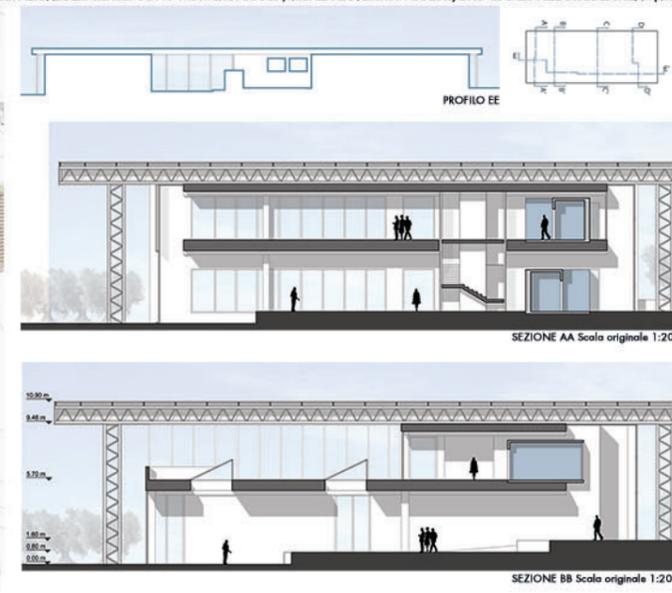




- LEGENDA**
- 1. CHIUSURE ORIZZONTALI**
- A.1. Superiore**
1. Piastrelle in ceramica per pavimento galleggiante
  2. Sostegno in acciaio zincato per pavimento galleggiante
  3. Fascia drenante in ghiaio
  4. Profilato di contenimento della fascia di drenaggio in alluminio
  5. Vegetazione estensiva
  6. Substrato per inverdimenti estensivi con spessore di 130 mm
  7. Filtro di filtraggio in PP
  8. Strato di areazione e drenaggio dell'acqua piovana 25 mm
  9. Qualità bituminosa impermeabilizzante e di protezione antiradice 4 mm
  10. Massetto di ripartizione carichi in calcestruzzo alleggerito
  11. Pannello isolante rigido in lana di roccia ad alta densità 100 mm
  12. Pannello isolante in silicati di calcio 80 mm
  13. Telo per freno al vapore PP 0,6 mm
  14. Doppia lastra in cartongesso montato su sottostruttura metallica 12,5x12,5x200 mm
- B.1. Inferiore**
1. Strato di finitura in opera in resina 5 mm
  2. Massetto di livellamento e ripartizione carichi attrezzato per impianto termico in calcestruzzo alleggerito 60 mm
  3. Telo per freno al vapore in PP 0,6 mm
  4. Pannello isolante rigido in lana di roccia ad alta densità 100 mm
  5. Pannelli autoportanti in EPS e c.a. in opera mista AIRFLOOR 50x200 mm
  6. Strato di areazione e isolamento dall'acqua di risalita 360 mm
  7. Strato di sottofondazione in calcestruzzo alleggerito 120 mm
- 2. PARTIZIONI INTERNE**
- A.1. Orizzontale**
1. Strato di finitura in opera in resina 5 mm
  2. Massetto di livellamento e ripartizione carichi attrezzato per impianto termico in calcestruzzo alleggerito 60 mm
  3. Pannello isolante semirigido in lana di roccia 30 mm
  4. Tappetino anticalpestio in PE reticolato 7 mm
  5. Pannello in legno stratificato (KLAM) 5 strati 140 mm
  6. Pannello semirigido in lana di roccia 50 mm
  7. Doppia lastra in cartongesso montato su sottostruttura metallica 12,5x12,5x200 mm
- A.2. Orizzontale**
1. Strato di finitura in opera in resina 5 mm
  2. Massetto di livellamento e ripartizione carichi attrezzato per impianto termico in calcestruzzo alleggerito 60 mm
  3. Pannello isolante semirigido in lana di roccia 30 mm
  4. Pannelli autoportanti in EPS e c.a. in opera mista AIRFLOOR 50x200 mm
  5. Pannello semirigido in lana di roccia 50 mm
  6. Doppia lastra in cartongesso montato su sottostruttura metallica 12,5x12,5x250 mm
- B.1. Verticale**
1. Doppia lastra in cartongesso montato su sottostruttura metallica 12,5x12,5x60 mm
  2. Pannello isolante in lana di roccia 40 mm
  3. Pannello in legno stratificato (KLAM) 5 strati 120 mm
  4. Pannello isolante in lana di roccia 40 mm
  5. Doppia lastra in cartongesso montato su sottostruttura metallica 12,5x12,5x60 mm
- 3. CHIUSURE VERTICALI**
- A.2. Opaca**
1. Intonaco di malta e gesso per esterni 20 mm
  2. Pannello isolante rigido in lana di roccia 100 mm
  3. Pannello di legno stratificato portante (KLAM) 5 strati 120 mm
  4. Pannello in lana di legno 50 mm
  5. Doppia lastra in cartongesso montato su sottostruttura metallica 12,5x12,5x60 mm



ARCHITETTURA DELL'ADATTAMENTO





## Relazione dell'intervento progettuale di tesi

Studente: David Coppari matr. 090461

L'intervento oggetto di tesi si instaura nel solco del tema di workshop di progettazione urbanistica di laurea triennale che ha coinvolto gli studenti dell'anno accademico 15/16, cioè la costruzione di reti "verdi e blu" a partire dai corsi d'acqua e dalle risorse naturali esistenti, per la qualità della città e la sua rigenerazione. L'intento progettuale è partito in questo caso da questa e altre considerazioni di base ottenute attraverso lo studio del territorio e del paesaggio che caratterizzano la città di Senigallia, in provincia di Ancona. Soprattutto ci si è mossi nell'ambito della ricerca storica e ambientale del territorio, inteso come il circondario che ha stretta connessione con la città e con il fiume che la attraversa, il Misa. Una porzione di territorio che si estende dalla pedemontana appenninica di Arcevia e Sassoferrato fino al mare, considerando tutti i centri urbani minori di valle e di crinale quali Corinaldo o Ostra Vetere. In particolare si è cercato di estrarre dal territorio tutte le qualità e tutto ciò che poteva offrire dal punto di vista dei beni culturali e naturali, delle infrastrutture e delle possibilità d'attività manifatturiera e industriale già installate su di esso. Considerazioni preliminari che andavano fatte per meglio comprendere l'analisi che ci si apprestava a fare sulla città e sul suo fiume, per meglio capire le possibili potenzialità inesprese della città e le sue possibili connessioni e relazioni da valorizzare con il suo circondario. Perciò si è continuata un'indagine storica e insediativa dell'agglomerato urbano, ponendo l'accento anche sulla ricerca di documentazione storico-archivistica e fotografica scoprendo così che la città ha avuto sempre e finanche agli ultimi settant'anni una forte vocazione di città acquatica nonché di porto peschereccio (basti pensare al canale Penna che circondava il lato sud della città) che poi è andata arretrando dagli anni trenta in poi a favore di un'industria più votata alle grandi imprese e al turismo di massa, attività questa fiorente ormai, grazie al lungo e largo litorale sabbioso e da una buona ricettività. La città ha dunque subito importanti modificazioni dopo il terremoto del 1930 e soprattutto dopo i danni della seconda guerra e l'industrializzazione massiccia degli anni sessanta, risultando in un'esplosione urbana dell'edificato e l'abbandono progressivo della tradizione marinara di pesca in favore di quella turistica, generando così una città stesa tra le già incanalate sponde del fiume (dove sorgeva il porto antico) e i litorali, che hanno perso quel carattere di naturalità residuo che la foce non possedeva già da secoli, comportando l'allontanamento degli abitanti dal loro stretto e storico rapporto con l'acqua e con il circondario, poiché i grandi flussi di traffico si erano già spostati sull'asse adriatico autostradale e ferroviario. Tuttavia, al di là della prima cintura urbana, si riconosce ancora tra la polvere urbana, il classico paesaggio agrario e naturale del territorio marchigiano che la valle del Misa ha conservato piuttosto bene con la sola eccezione appunto, di Senigallia. Se l'ambiente naturale fluviale è arretrato in luogo di quello agricolo e antropico, esso conserva ancora un certo spessore e una sua funzionalità al paesaggio agrario che si è ben conservato, portando ad

un insieme d'interesse paesaggistico da tutelare, comprensivo di alcuni manufatti storici puntuali (Convento delle Grazie, case coloniche, centri di frazione) che meritano anch'essi particolare attenzione e sono degni di conservazione come tassello indispensabile di quel paesaggio, con valore anche di belvedere, che si può chiamare "delle colline di Senigallia". In città la questione degli spazi residuali e di verde pubblico è molto sentita, anche dopo la dismissione di grandi fabbriche come l'Italcementi che insisteva proprio sull'area di foce del fiume. Poiché la città è cresciuta molto velocemente, ha incluso al suo interno anche spazi agricoli residui, sia abbandonati che non, dando origine ad aree di margine spesso occupate da orti urbani improvvisati dagli abitanti prospicienti. Scarsa attenzione è stata poi adottata per l'allocatione di alcune attività estrattive del fiume ormai abbandonate (cava di San Gaudenzio, che ha dato origine ad una rinaturalizzazione di alto valore naturalistico ed è ora oasi) e depositi industriali così come di attività commerciali e edifici residenziali in pericolo di esondazione o di frana o allagamento, problemi con i quali i cittadini si sono trovati recentemente a combattere. Come in tutta la cosiddetta città adriatica, il tessuto compatto e spesso disordinato non ha consentito la progettazione di aree urbane verdi di qualità ed il fiume è stato lasciato a se stesso, senza valore e senza possibilità ricreative per gli abitanti. Poiché il tema era proprio un diverso e nuovo significato alla foce del fiume, l'operazione progettuale è partita dal ragionamento sul fiume e sulla foce, avendo acquisito una conoscenza buona della situazione in città attraverso le analisi. Sostanzialmente si è iniziato dal considerare i forti legami insistenti sul territorio tra città e campagna, scegliendo così gli elementi acquatici lineari (fiume Misa e fossi) come spina dorsale dell'intervento di un nuovo "scheletro" da adottare in città, costituendo una rete di trasporto alternativa e leggera come la pista ciclabile, sfruttando frammenti già esistenti e la riduzione delle carreggiate più larghe per venire incontro all'esigenza di riduzione di traffico automobilistico e di trasporto da nord a sud della città, anche per i turisti che non si limitano più alla pista sul lungomare. Innestate su questa rete ci sono una serie di ragionamenti più areali, soprattutto presso il fiume quali la cava di San Gaudenzio, anch'essa connessa con la rete ciclabile e pedonale, l'ansa del fiume presso il centro città che diventa un parco di laminazione per il fiume e costituisce una stazione naturalistica tra mare e l'ex-cava. Il centro stesso viene rivalorizzato e rimesso in gioco attraverso la rimodulazione degli argini del fiume, che diventano più fruibili e portano ad un contatto diretto tra cittadini e fiume, oltre a costituire un parziale risarcimento dell'ambiente fluviale scomparso. La terza area lungo il fiume è proprio l'area di foce e il porto che viene rivisto nelle sue strutture portuali e nell'organizzazione per consentire una migliore fruizione dello stesso e l'area ex-Italcementi, che diventa la seconda oasi di risarcimento fluviale naturale, sistemata a parco per i cittadini e con strutture che permettano l'incontro e la riunione pubblici; l'area diventa così un'altra stazione naturalistica in piena città riallacciandosi anche alla Rete Ecologica delle Marche dandogli una più ampia significazione che va al di là dei confini cittadini. Ovviamente si è cercato di ricomprendere e mettere a sistema tutti quegli spazi "d'attesa" e di verde pubblico a volte dandogli significato di piccoli mercati coperti su aree pavimentate, in altri come spazi di transito lasciati alla natura per migliorare la qualità di vita del quartiere. Alcune delle aree sono state poi occupate da alcuni nuovi volumi e quartieri, spostati dalle aree di rischio idrogeologico e ridistribuiti all'interno della città, compattando alcuni margini aperti e privi di destinazione. Quartieri questi con ampi spazi aperti e progettati in modo da diminuire l'afflusso automobilistico. Perciò nel progetto ci si è anche occupati di ridefinire margini anche attraverso operazioni di chirurgica demolizione e ristrutturazione urbana delle infrastrutture minori, sempre nell'ottica di questa nuova rete che costituisce la sostanza del progetto stesso. I viali risistemati e oggetto d'intervento per la realizzazione della pista ciclopedonale diventano, assieme alla grande area di laminazione e altre depressioni sul terreno articolate nei diversi e nuovi spazi verdi della città, diventano occasione d'aumento della resilienza alle alluvioni a cui la città è particolarmente sensibile; infatti i lunghi viali verdi della pista accompagnano dei filari verdi a mo' di aiuole che in occasione di piogge intense possono convogliare le acque piovane, purificarle aumentando il loro riassorbimento al terreno, così come le depressioni nei grandi parchi urbani che possono trasformarsi da aree per la sosta e la ricreazione a laghi di laminazione per le acque piovane. L'intervento ha dunque cercato di mitigare e migliorare e anche adattare la città alle condizioni esistenti e al rischio a cui è esposta, prendendo atto della situazione esistente e con piccoli e

locali interventi, migliorare la città attraverso il suo fiume, le sue risorse naturali e infrastrutturali, senza rinunciare a ciò che è prima fonte di reddito per la città e cioè il turismo, possibilmente aumentando invece l'attrattività senza dimenticare i cittadini stessi.