



INQUADRAMENTO TERRITORIALE



ANALISI DEL TESSUTO URBANO

- Nucleo storico - tessuto compatto consolidato di matrice preottocentesca, a maglia regolare; caratterizzata dalla predominanza del pieno sul vuoto e dalla continuità del fronte urbano lungo la viabilità storica. Presenza di edifici di pregio storico-culturale.  
 TIPOLOGIA EDILIZIA PREVALENTE: edifici a corte aggregati in isolati
- Tessuto urbano consolidato a maglia regolare pianificata, della prima metà del Novecento.  
 TIPOLOGIA EDILIZIA PREVALENTE: villino, palazzina multifamiliare isolata su lotto, casa bifamiliare isolata su lotto, edifici puntuali
- Tessuto urbano consolidato a maglia regolare radiocentrica e pianificata, della seconda metà del Novecento.  
 TIPOLOGIA EDILIZIA PREVALENTE: edificio a blocco, edificio a torre
- Tessuto discontinuo a maglia irregolare riservato a grandi attività commerciali e ad istituti scolastici.  
 TIPOLOGIA EDILIZIA PREVALENTE: piastre commerciali ed edifici per l'istruzione; di grandi dimensioni e arretrati rispetto al filo stradale, con ampi spazi pertinenziali,
- Tessuto consolidato e continuo, a maglia regolare e a marcata caratterizzazione ricettiva, di tipo alberghiero.  
 TIPOLOGIA EDILIZIA PREVALENTE: villino, palazzina multifamiliare isolata su lotto, edificio a blocco multipiano



QUADRO CONOSCITIVO

SISTEMA NATURALE

- Mare Adriatico
- Arenile
- Fiume Misa
- Vegetazione ripariale

SISTEMA ANTROPICO

- SPAZIO APERTO
- Parchi e giardini pubblici
  - Aree verdi di pertinenza di edifici pubblici
  - Aree verdi private (giardini, cortili, etc.)
  - Aree pavimentate o asfaltate
  - Verde incolto
  - Aree agricole
  - Parcheggi
  - Filari alberati

EDIFICATO CON DESTINAZIONE D'USO

- Prevalentemente turistico-ricettivo
- Stabilimenti balneari
- Prevalentemente residenziale
- Commerciale-ricreativo

SERVIZI E ATTREZZATURE

- Ospedale
- Scuole
- Centri sportivi (palazzetto dello sport, palestra, etc.)
- Vigili del Fuoco
- Forze dell'ordine
- Pubblica Amministrazione
- Stazione ferroviaria
- Porto
- Edifici storici e luoghi d'interesse culturale
- Chiese
- Ponti

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- Ferrovia
- Autostrada (Adriatica A14)
- Strada Statale 16 (Statale Adriatica)
- Strada urbana principale
- Strada urbana secondaria
- Strada di distribuzione
- Pista ciclabile
- Sottopasso ferroviario ciclopeditoneo
- Sottopasso ferroviario carrabile



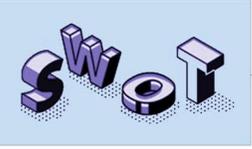


CRITICITA'

- Il porto risulta sconnesso, specialmente nelle sue parti a vocazione più turistica, dal resto della città, in particolare dal centro storico.
- Area di accesso al porto poco valorizzata: l'area dalla quale si accede al porto non si addice, nella sua attuale identità, a un porto di tale importanza; risulta messo in secondo piano dalla ferrovia e dagli immobili presenti in zona
- La fascia di vegetazione periferica è molto ristretta in periferia, e addirittura inesistente nel centro urbano; gli argini artificiali del fiume Misa costituiscono un limite che in particolari situazioni meteorologiche causano l'esondazione del fiume e l'allagamento delle aree urbane circostanti. Tutto ciò contribuisce all'aumento della portata di picco del Misa.
- Insufficienti spazi di sosta lungo la costa, in modo particolare nel periodo estivo
- Il depuratore delle acque è un elemento detrattore del paesaggio
- La ferrovia si configura come una barriera tra le due aree urbane che essa attraversa, ossia il litorale e il centro urbano
- Condizioni termiche disagiati nel centro urbano: l'intensa urbanizzazione nel corso dei decenni ha portato a ridurre drasticamente la permeabilità del terreno e a diradare il paesaggio vegetale
- Il fiume costituisce una importante risorsa paesaggistica per la città; si pone anche però come elemento di divisione tra le due aree urbane, specialmente in quei tratti dove non ci sono ponti di collegamento
- L'area dell'ex Sacelit-Italcementi si mostra come un potenziale punto di forza per migliorare le connessioni della città con il porto, quindi un'area dall'alto valore di trasformabilità, ma attualmente è priva di definizione funzionale e si trova in stato di abbandono; in particolare una porzione di quest'area viene utilizzata come parcheggio per le automobili.
- Rischio esondazione. Queste aree sono soggette a rischio esondazione R4: zone a rischio idraulico molto elevato e per questo salvaguardate dal P.A.I.

RISORSE

- I moli del porto costituiscono un valore per chi vive lo spazio della città; esso costituisce un luogo di passeggiate e incontri durante tutte le stagioni dell'anno.
- Vista panoramica verso il Mare Adriatico: la tradizionale passeggiata al porto, insieme alle attività ricreative che essa accoglie, si configura come una risorsa in un ambito paesaggistico e naturalistico che è quello del Mare Adriatico
- Diffusa attrattività turistica nell'area costiera: la spiaggia e il mare sono elementi naturali che costituiscono da sempre un'attrazione nel settore del turismo balneare
- L'area urbana del litorale si configura come uno spazio dove nel corso dei decenni si è potenziato sempre di più il settore terziario legato al turismo, si sono diffusi hotels, stabilimenti balneari e ristoranti.
- Lungomare Via Dante Alighieri e Goffredo Mameli; queste strade hanno un rapporto privilegiato con la spiaggia, e costituiscono per questo un susseguirsi di spazi piacevoli per la collettività dove trascorrere il tempo e organizzare attività
- Mercato settimanale di generi alimentari nei portici del Foro Annonario
- Beni di interesse storico e architettonico, di notevole importanza per la città
- Spazi di aggregazione e di ritrovo della collettività all'interno del tessuto urbano; essi sono punti di riferimento per la quotidianità delle persone
- Acqua di balneazione di qualità eccellente lungo il litorale, Bandiera Blu dal 1997 (fonte: www.portaleacque.salute.gov.it)
- Aree verdi pubbliche attrezzate
- Ospedale; esso costituisce un'importante istituzione per l'assistenza sanitaria pubblica sul territorio
- Attività di pesca lungo la scogliera artificiale del molo del porto
- Il Mare Adriatico accoglie molteplici attività, sia nel settore primario, legate cioè allo sfruttamento delle risorse naturali basilari come la pesca, sia nel terziario, legate cioè al turismo e ai servizi di ospitalità. Tutte queste attività generano un indotto che si amplifica in altri settori, come quello della ristorazione, della ricettività e dello sport, e di cui può giovare tutta la collettività.
- Fasce di vegetazione ripariale. Esse costituiscono un vero e proprio ecosistema e rivestono un ruolo significativo nell'idromorfologia del territorio, perché ammortizzano le portate di picco del fiume aumentando notevolmente il potere drenante del suolo; aiutano inoltre a contrastare i fenomeni erosivi degli argini.
- Senigallia dispone di un agevole accesso all'Autostrada A14 e questa è una grande opportunità per la crescita economica e lo sviluppo commerciale della città.



STRENGTHS

- PORTO: è un' infrastruttura che si configura come una grande risorsa commerciale e turistica, in particolare i moli costituiscono un elemento di notevole interesse turistico e ricreativo per la collettività.
- AREA COSTIERA ATTREZZATA: la città gode di una grande sviluppo nel settore del turismo balneare e marittimo; essa è infatti una delle principali località turistiche delle Marche ed una tra le località balneari più antiche
- LUNGOFIUME: lungo il fiume la città offre una qualità urbanistica e paesaggistica superiore al resto della città

WEAKNESSES

- ACCESSO AL PORTO POCO VALORIZZATO: l'area del porto si estende su una superficie molto vasta, ed è stata oggetto di molteplici interventi che si sono susseguiti in epoche diverse; per questo motivo non c'è, al suo interno, una vera e propria area polare di aggregazione, piuttosto esso risulta frammentato in più aree, distanti tra loro.
- CONNESSIONE CITTA'-PORTO PROBLEMATICA: il porto percettivamente e sensorialmente viene avvertito come separato dal centro storico, ciò è causato dalla ferrovia che costituisce un limite d'isolamento e a questa criticità contribuiscono anche i sottopassaggi ferroviari; molta parte dell'area del porto non si mostra ben integrata nel tessuto urbano e si avverte il senso di marginalità dal centro della città.
- ASSENZA DI AREE VERDI NELL'AREA DI PROGETTO, nell'area portuale e in prossimità dell'area di progetto lo spazio urbano risulta densamente costruito, scapito di una presenza strutturale del verde.

OPPORTUNITIES

- AREA EX SACELIT-ITALCEMENTI, area ad alta trasformabilità: quest'area era occupata da una fabbrica di calcestruzzo, ora è attualmente in stato di abbandono e trascuratezza perché il progetto edilizio che era stato avviato su di essa è naufragato; si offre per questo come una grande opportunità per riqualificare questa zona della città, inserire nuovi servizi e funzioni e ampliare il sistema del verde
- IMPLEMENTO DELLA VEGETAZIONE, i benefici prodotti dalla presenza in città di alberi in città sono molteplici; le aree verdi sono per questo una componente imprescindibile in un territorio urbanizzato come Senigallia; accrescere il verde significa migliorare l'immagine estetica, sociale ed ecocompatibile dell'abitato.

THREATS

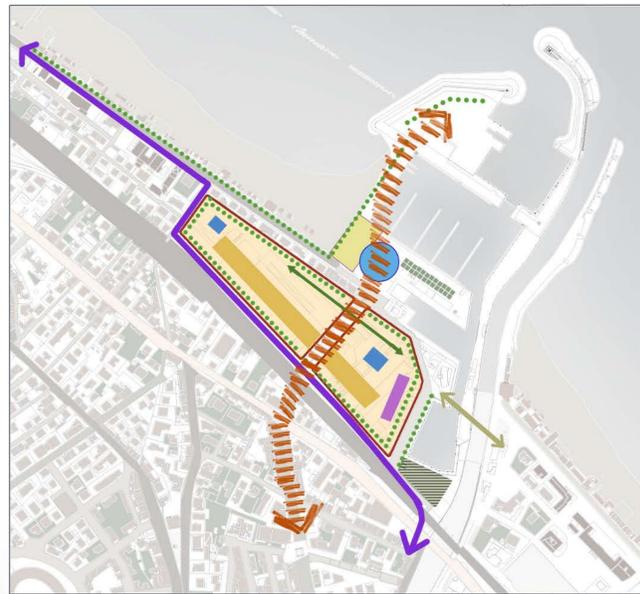
- ESONDAZIONI, quello degli allagamenti di alcune zone della città, dovuti sia alle esondazioni del fiume Misa sia ai rovesci atmosferici, costituisce un serio problema che si protrae avanti da anni, e al quale si sta cercando di porre rimedio gestendo i tratti del fiume a monte e progettando vasche di laminazione nei territori a valle.
- INSABBIAMENTI, il fiume Misa trasporta materiale lungo il suo corso che poi si deposita nel tratto terminale della sua foce, e ostruisce così il normale e regolare deflusso delle acque.

OBIETTIVI

- CONNETTERE LA CITTA' CON IL PORTO
- MIGLIORARE IL COMFORT MICROCLIMATICO DEL CENTRO URBANO
- MIGLIORARE LA QUALITA' DEGLI SPAZI DELL'AREA PORTUALE
- RIQUALIFICARE L'AREA DELL'EX SACELIT-ITALCEMENTI



OBIETTIVO GENERALE: CONNETTERE LA CITTA' CON IL PORTO



- 1.1
- 1.2
- 1.a
- 2.1
- 2.2
- 2.3
- 3.1
- 3.2
- 3.3
- 3.4
- 4.1
- 4.2
- 4.3

OBIETTIVI ed AZIONI

**1 - CONNETTERE LA CITTA' CON IL PORTO**

- 1.1 - Generare una nuova arteria urbana ciclopedonale, che superi la ferrovia e che colleghi in modo ininterrotto l'area portuale con il centro urbano.
- 1.2 - Progettare un ponte ciclopedonale che colleghi i due lungomare di Via G. Mameli e G. Marconi
- 1.a - Riconfigurare la connessione carrabile tra il lungomare di via Mameli e il centro urbano

**2 - MIGLIORARE LA QUALITÀ DEGLI SPAZI DELL'AREA PORTUALE**

- 2.1 - Ridefinire una nuova piazza di attrazione e di aggregazione all'interno dell'area portuale, rinsaldando così la sua identità, dandole rilievo e differenziandola dagli altri spazi pubblici
- 2.2 - Riquilibrare l'area dell'accesso principale al porto
- 2.3 - Riquilibrare, e potenziare come spazio aggregativo, l'area prospiciente la darsena delle imbarcazioni da pesca, dove attualmente viene venduto il pesce appena pescato

**3 - RIQUALIFICARE L'AREA DELL'EX SACELIT-ITALCEMENTI**

- 3.1 - Attivare nuovi spazi di aggregazione e funzioni; generare un nuovo spazio urbano integrato nel tessuto urbano e che diventi un nuovo punto di riferimento per la collettività
- 3.2 - Inserire all'interno dell'area un nuovo quartiere residenziale di qualità
- 3.3 - Dedicare una fascia di verde ad attrezzature sportive e di gioco per bambini
- 3.4 - Inserire uno spazio di aggregazione per i giovani, per accogliere attività legate allo studio e alla cultura

**4 - MIGLIORARE IL COMFORT MICROCLIMATICO DEL CENTRO URBANO**

- AZIONI -> Linee guida del programma **REBUS, Renovation of Public Buildings and Urban Spaces**
- 4.1 - Porre in essere azioni di De-sealing, "desigillazione" delle aree asfaltate, così da renderle permeabili
  - 4.2 - Progettare filari continui e contigui di alberi, e masse vegetali per aumentare gli effetti di evotraspirazione e ombreggiamento
  - 4.3 - Inserire la presenza di acqua all'interno dello spazio costruito, essa contribuisce al miglioramento del comfort termico raffrescandolo

INTERVENTI

- 1.1, 2.1 - Realizzare un percorso in calcestruzzo coperto da resina poliuretanic colorata, adatta per superfici esterne che devono sopportare un elevato livello di traffico pedonale e di transito dei veicoli che arrivi dal centro urbano fino alla estremità del molo
- 1.2 - Costruzione di un ponte ciclopedonale in acciaio a campata unica sul fiume Misa e sulla darsena dei pescherecci
- 2.3 - Potenziare l'attività di vendita e preparazione del pesce (esempio frittura e insalate di mare) e far sì che i clienti possano consumarlo nell'area stessa
- 2.3 - Realizzare uno spazio verde con alberi di media grandezza e arbustivi, nell'area dove ora viene venduto il pesce
- 2.3 - Installare sedili e panchine nell'area del parcheggio dove poter mangiare il pesce appena comprato
- 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 - Ripavimentare i percorsi pedonali con c.l.s. gettato in opera, che offre la possibilità di essere personalizzato e decorato
- 2.1, 2.2, 3, 4.1 - Deasfaltare: Rendere permeabili le aree dei parcheggi e quelle asfaltate sostituendo il manto asfaltato con griglie in c.l.s. autobloccanti
- 2.1, 2.2, 3.1, 4.2 - Piantare alberi di diversa grandezza (per tipologia di chioma, altezza e grandezza), sia alberi sempreverdi sia a foglia caduca
- 3.1, 4.1, 4.3 - Realizzare lame d'acqua sulle superfici pavimentate e due laghetti d'acqua
- 3.2 - Realizzare una struttura residenziale di Social Housing
- 3.4 - Realizzare un auditorium di dimensioni contenute (massimo 40 posti) e una sala di lettura polivalente



- FUNZIONI
- 1 - Edifici per Social Housing
  - 2 - Auditorium
  - 3 - Sala di lettura e coworking

## WORKSHOP 2020 - RELAZIONE

### SH.A.RE - Senigallia's Harbor REgeneration

Il titolo sintetizza quale sia stato l'obiettivo di tutto il laboratorio; il percorso di lavoro ha infatti avuto come fine principale la riqualificazione dell'area portuale di Senigallia, con particolare riguardo all'area dismessa dell'ex Sacelit-Italcementi, area che fino ad epoca recente accoglieva un cementificio. Quest'area si colloca all'intersezione ideale tra la ferrovia e il porto e si offre per questo come una importante occasione di sviluppo urbanistico per riconnettere l'area portuale al centro urbano; infatti un aspetto principale che emergerà dall'analisi condotta sulla seconda tavola, è proprio quello dell'incisiva divisione provocata dalla ferrovia lungo tutta la costa, questione che però riguarda anche molte altre realtà del litorale adriatico, divisione che provoca l'isolamento del porto che per questo fatica ad imporsi sul territorio come porto turistico, e rimane utilizzato principalmente come porto commerciale.

Un altro aspetto che è emerso nel centro urbano dalle analisi condotte sulla città, e che terrei a mettere in evidenza, è costituito dalla forte urbanizzazione che ha visto come protagonisti di questo sviluppo esclusivamente gli edifici e che ha collocato in secondo piano le strade e le aree verdi, quest'ultime poi pochissime volte frutto di reale pensiero progettuale e quasi sempre risultato di riconversione di aree di risulta. Ma questo è un problema che riguarda non solo Senigallia. Uno sviluppo quindi che ha penalizzato gli stessi fruitori di quegli edifici, ossia i cittadini: infatti nell'area urbana centrale lungo la ferrovia lo spazio di "manovra" in fase di elaborazione del masterplan è stato veramente ridotto.

La strada odierna non è più quella di alcuni decenni fa, dove una larghezza contenuta era sufficiente al passaggio degli autoveicoli, tra l'altro anche di dimensioni molto più piccole rispetto ad oggi. La strada di oggi oltre al passaggio dei veicoli dev'essere spazio per i pedoni, spazio di incontro per gli anziani, che non hanno il ritmo veloce delle automobili, spazio per le mamme e i papà che camminano con i bambini, spazio per una vegetazione che sia studiata e dedicata e non di ritaglio. Questo lavoro del Workshop ha di certo contribuito ad aumentare questa sensibilità progettuale del sottoscritto.

L'obiettivo principale del lavoro è stato quindi quello di riconnettere l'area portuale con il centro urbano. Il percorso si è sviluppato seguendo delle fasi ben definite che coincidono con le tre tavole finali:

#### TAVOLA 1 - QUADRO CONOSCITIVO

È stato condotto quindi inizialmente uno studio dell'area a scala urbana per comprendere la "morfologia" della città, ossia le sue **componenti strutturali**: capire quindi come fossero distribuiti i collegamenti con il territorio, la quantità e la qualità delle aree verdi presenti nel centro urbano, come fossero strutturate le aree lungo il litorale.

#### TAVOLA 2 - CRITICITÀ E RISORSE

In questa tavola sono state messe in evidenza le criticità di cui la città soffre, quali la divisione tra area costiera e centro urbano provocata dalla ferrovia, ma allo stesso tempo sono state individuate anche delle potenzialità che essa possiede che però attualmente non vengono ancora sfruttate; attraverso lo strumento dell'analisi **S.W.O.T.** qui si vuole ispirare un elenco di obiettivi che saranno poi oggetto della elaborazione progettuale: infatti gli obiettivi useranno le **OPPORTUNITÀ** come leva per superare le **CRITICITÀ**

#### TAVOLA 3 - OBIETTIVI\_AZIONI\_INTERVENTI

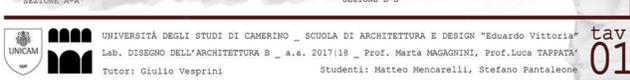
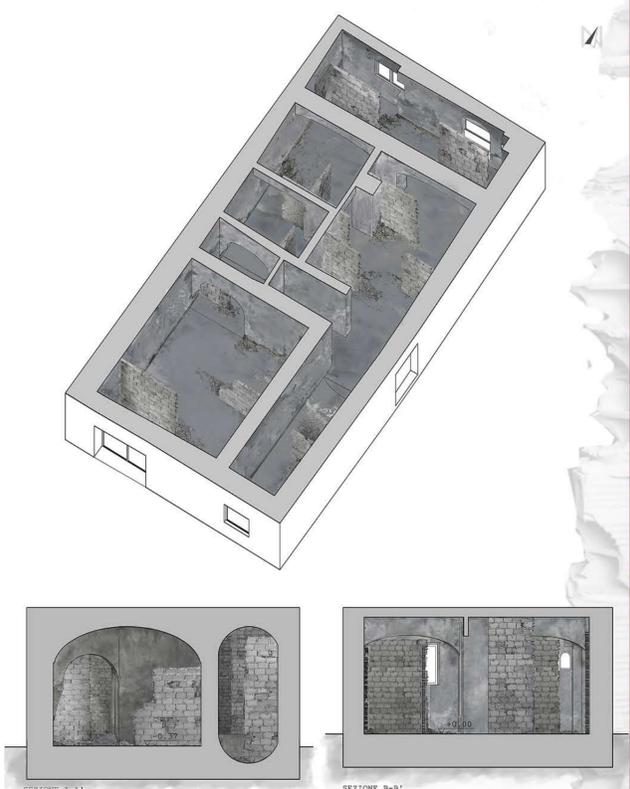
In questa tavola sono stati sviluppati e "trasformati" in progetto gli obiettivi emersi dalla seconda tavola, definendo come obiettivo principale quello di riconnettere l'area portuale alla città, in secondo luogo la riqualificazione dell'area Ex Sacelit e il miglioramento della qualità degli spazi urbani, obiettivi confluiti nella definizione di un Masterplan generale e che hanno il fine di ricucire l'identità ora frammentata del porto attraverso il progetto delle differenti aree urbane.

In futuro il lavoro dei progettisti in ambito urbanistico dovrà mirare sempre di più alla riqualificazione e alla **rigenerazione di aree urbane preesistenti** piuttosto che alla progettazione da zero di nuovi spazi; una riqualificazione che dovrà essere attenta ad una qualità dello spazio dimensionata per la quotidianità delle persone.



# Vi\_Vo!

Pedro Cabrita Reis | D'Apres Piranesi (2001)



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAMERINO - SCUOLA DI ARCHITETTURA E DESIGN "Eduardo Vittoria"  
 Lab. DISEGNO DELL'ARCHITETTURA B \_ a.a. 2017/18 - Prof. MARCA MAGAGNINI, Prof. LUCA TAPPATA  
 Tutor: Giulio Vesprini Studenti: Matteo Mencarelli, Stefano Pantaleone

tav. 01

# Vi\_Vo!

Pedro Cabrita Reis | D'Apres Piranesi (2001)

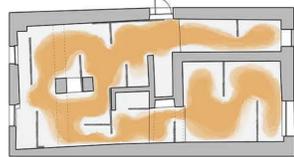
Analisi degli spazi interni in base al metodo grafico di A. Klein

1. Andamento dei percorsi



Il percorso è volutamente reso dall'artista difficoltoso e ostile, dominato dalle cortine di mattoni che definiscono un ambiente angusto e opprimente.

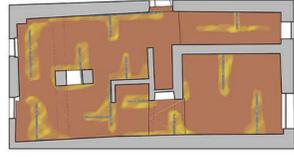
2. Aree di circolazione



La circolazione nell'area dell'installazione artistica è scandita dai divisori murari.

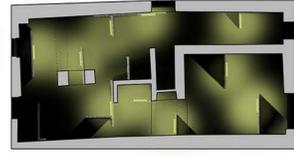
■ Aree per la circolazione

3. Concentrazione delle superfici libere



■ Superfici libere  
 ■ Superfici occupate dai detriti

4. Luci e ombre



Le uniche sorgenti di illuminazione sono quelle artificiali delle lampade al neon che l'artista ha collocato sopra quasi tutti i muri in laterizio. Le finestre sono state oscurate per tutta la durata dell'esposizione.

Scala 1:100



Rilievo dell'architettura - Vernadoc disegno a china - Monteprandone



LEGENDA: ■ AREA NON RICOSTRUITA

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAMERINO - SCUOLA DI ARCHITETTURA E DESIGN "Eduardo Vittoria"  
 CORSO RELIEVO DELL'ARCHITETTURA E DELLA CITTÀ  
 A.A. 2018-2019

PROF. Marco Paganelli TUTOR: Lorenzo Mariani  
 TUTORI: Marco Caspani, Riccardo Marini, Francesco Sestini, Sergio Alvarado

OGGETTO: RELIEVO URBANO DI MONTEPRANDONE, SETTORE 3  
 FOTOREALIZZAMENTO DEL TRATTO DI Viale Della Mura  
 SOFTWARE UTILIZZATO: AutoCAD, Photoshop

DATA: 21-02-2019 SCALA: 1:100 TAVOLA: B.6

## Tecnologia dell'Architettura e materiali da costruzione

UNICAM

(RI) costruzione post-sisma nei borghi del Centro-Italia

Laboratorio di Costruzione dell'Architettura II

# CONCEPT

UNICAM

(RI) costruzione post-sisma nei borghi del Centro-Italia

Laboratorio di Costruzione dell'Architettura II

# MATERIAL

ID\_PROGETTO

STRATEGIE SPAZIO/FUNZIONALI

STRATEGIE TECNOLOGICO/CONSTRUTTIVE

STRATEGIE ENERGETICO/AMBIENTALI

SEZIONE PROSPETTICA 1:50/PROSPETTO 1:50

STRALCIO DI PIANTA 1:50

DETTAGLI COSTRUTTIVI IN ASSONOMETRIA 1:20

IMPIANTI

WC  
 RIP.  
 DIS.  
 K

MAPPA 1

ANFICI DELLE SOLUZIONI applicabili in sezione 01/1

ANFICI DELLE SOLUZIONI applicabili in sezione 02/1

ANFICI DELLE SOLUZIONI applicabili in sezione 03/1

STRATEGIE ENERGETICO/AMBIENTALI

STRATEGIE TECNOLOGICO/CONSTRUTTIVE

STRATEGIE SPAZIO/FUNZIONALI

ID\_PROGETTO

