



Università degli studi di Camerino
SAAD Architettura e Design Eduardo Vittoria
 Facoltà di Scienze dell'Architettura 2017-2020

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
 Facultad de Arquitectura 2019-2020
 Percorso Curriculare

METAPERCORSO

L'idea del percorso inteso in chiave urbanistica dentro il percorso svolto in ambito urbanistico.

SUMMER SCHOOL SICILIA COASTOCOAST 2018

Il laboratorio del Cammino.
 Politecnico di Milano; Politecnico di Torino; Università di Camerino;
 Università di Palermo; Università della Basilicata; Università di Napoli.
 Il cammino ci ha insegnato a rispondere con
 atteggiamento resiliente qui e nella vita,
 per ogni zona della Sicilia vissuta, per ogni sua
 ferita, per ogni passo posto innanzi senza
 dimenticare la strada già compiuta.
 Tematica caratterizzante: Territorio e Incendi.
 2018

LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANA

Università degli studi di Camerino
 "RELAZIONI URBANE" Trisungo d'Arquata
 Prof.Ludovico Romagni
 Prof.ssa Roberta Angelini
 2018-2019

LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA

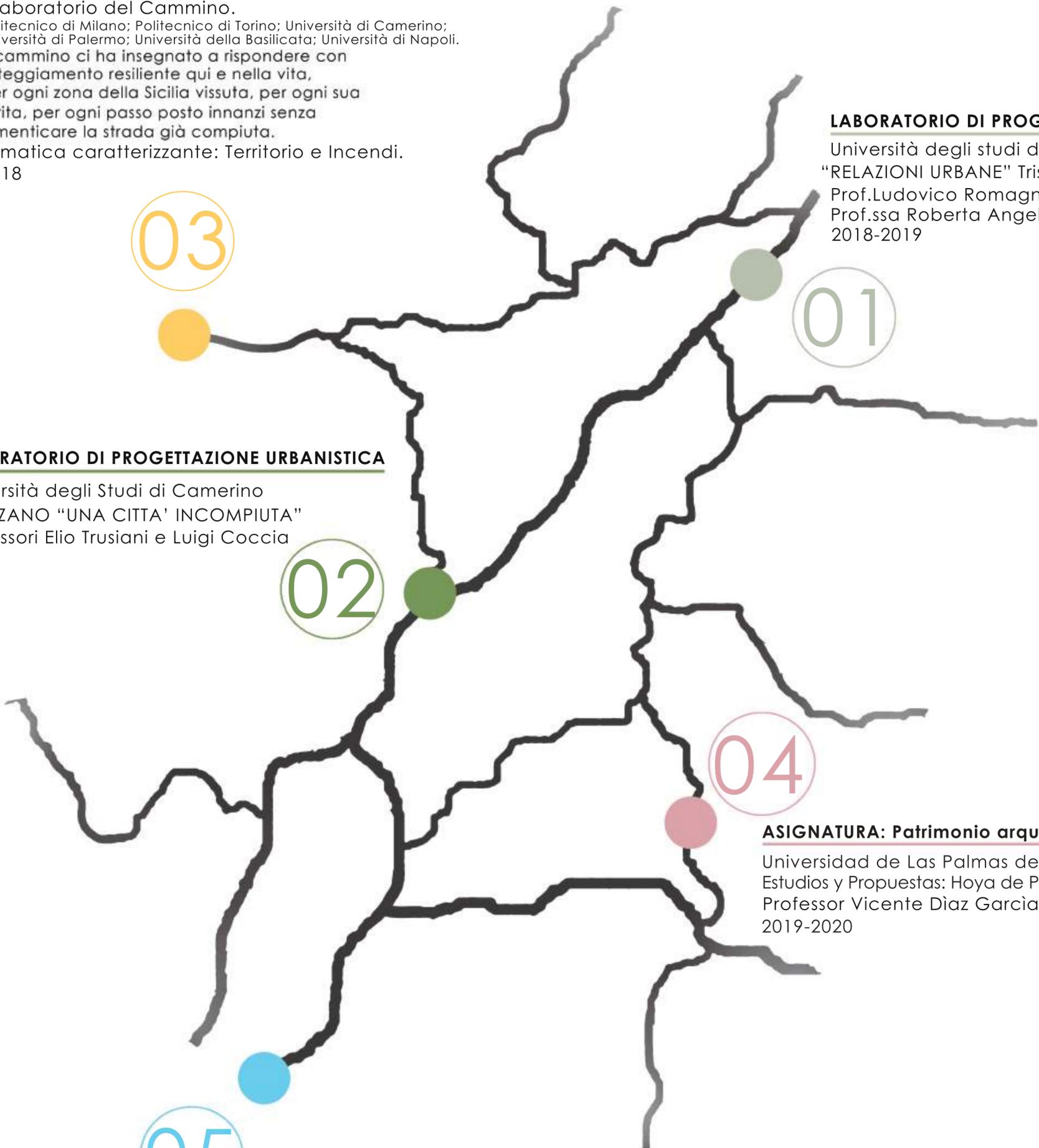
Università degli Studi di Camerino
 AVEZZANO "UNA CITTA' INCOMPIUTA"
 Professori Elio Trusiani e Luigi Coccia
 2019

ASIGNATURA: Patrimonio arquitectónico y urbano

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
 Estudios y Propuestas: Hoya de Pineda (Galdàr)
 Professor Vicente Díaz García
 2019-2020

05 WORKSHOP PRE-LAUREA

Università degli Studi di Camerino
 "SMALL HARBORS" Il caso di Senigallia
 Prof. Michele Talia e Prof.ssa Chiara Camaioni
 2020





01
02

STRATEGIE ECOSOSTENIBILI UTILIZZATE

LEGNO
 Ornamentalità
 Comfort
 Permeabilità
 Flessibilità



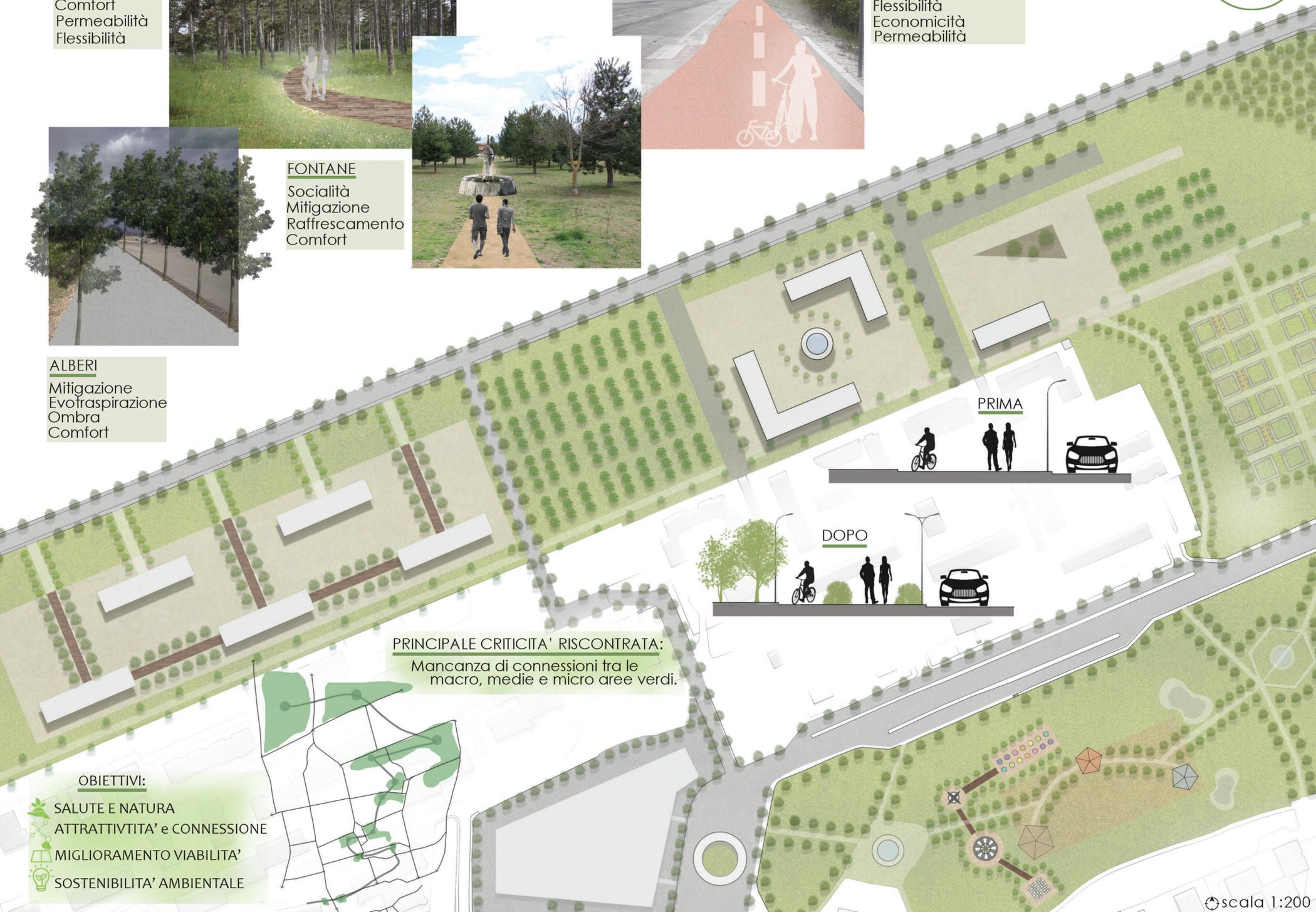
FONTANE
 Socialità
 Mitigazione
 Raffrescamento
 Comfort



ASFALTO COLORATO
 Adattabilità
 Flessibilità
 Economicità
 Permeabilità



ALBERI
 Mitigazione
 Evotraspirazione
 Ombra
 Comfort



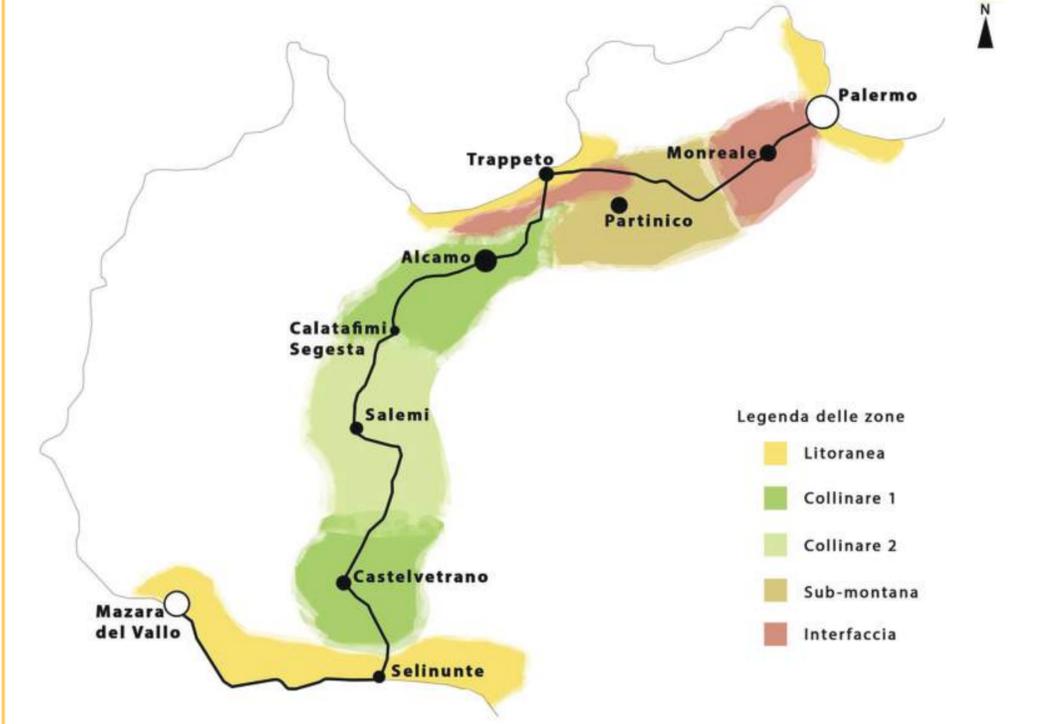
PRINCIPALE CRITICITA' RISCOSTRATA:
 Mancanza di connessioni tra le macro, medie e micro aree verdi.

OBIETTIVI:

- SALUTE E NATURA
- ATTRATTIVITA' e CONNESSIONE
- MIGLIORAMENTO VIABILITA'
- SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

MAPPA GENERALE

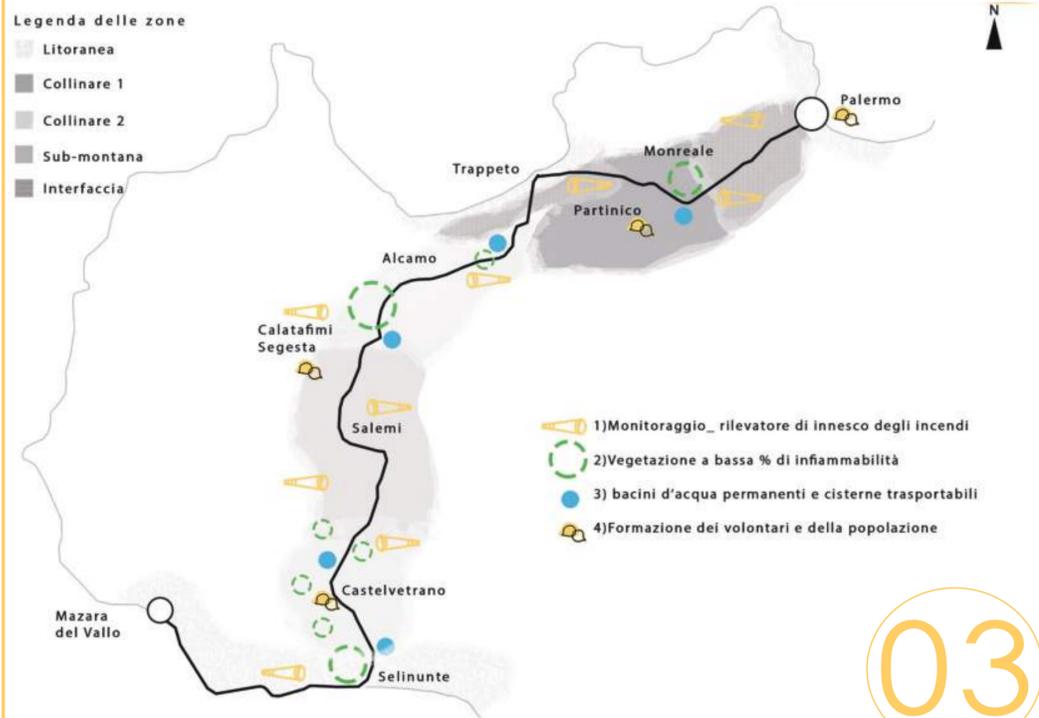
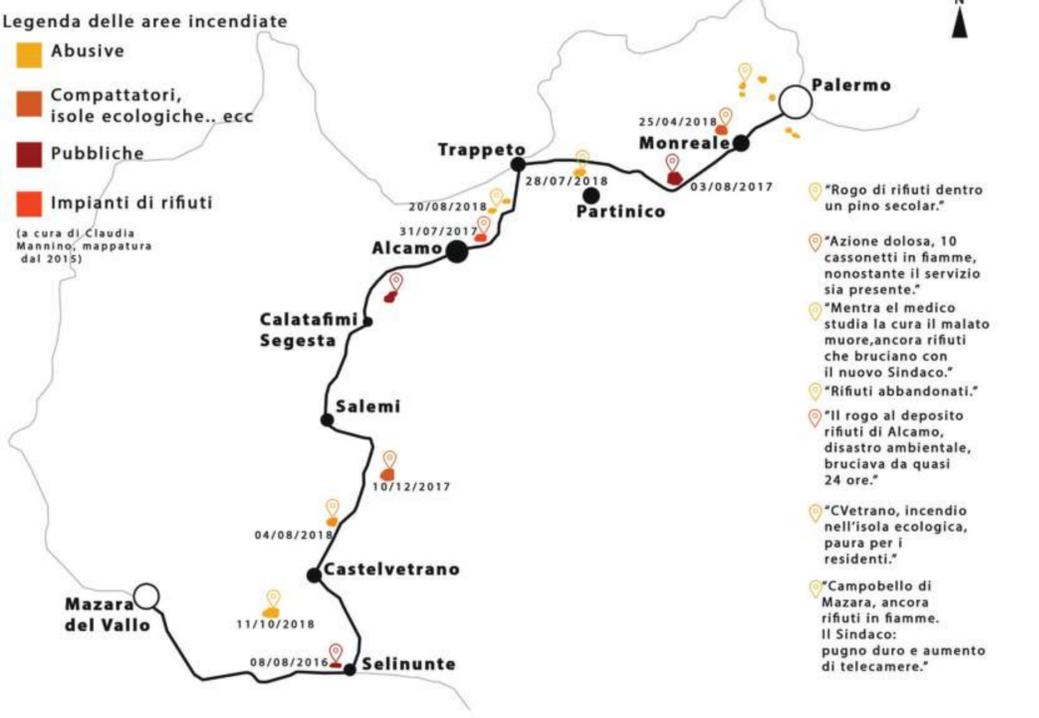
MAPPATURA DELLE ZONE



- Legenda delle zone
- Litoranea
 - Collinare 1
 - Collinare 2
 - Sub-montana
 - Interfaccia

MAPPATURA DEGLI INCENDI

PROGETTO: "PER UN PRESENTE RESILIENTE"



03
04

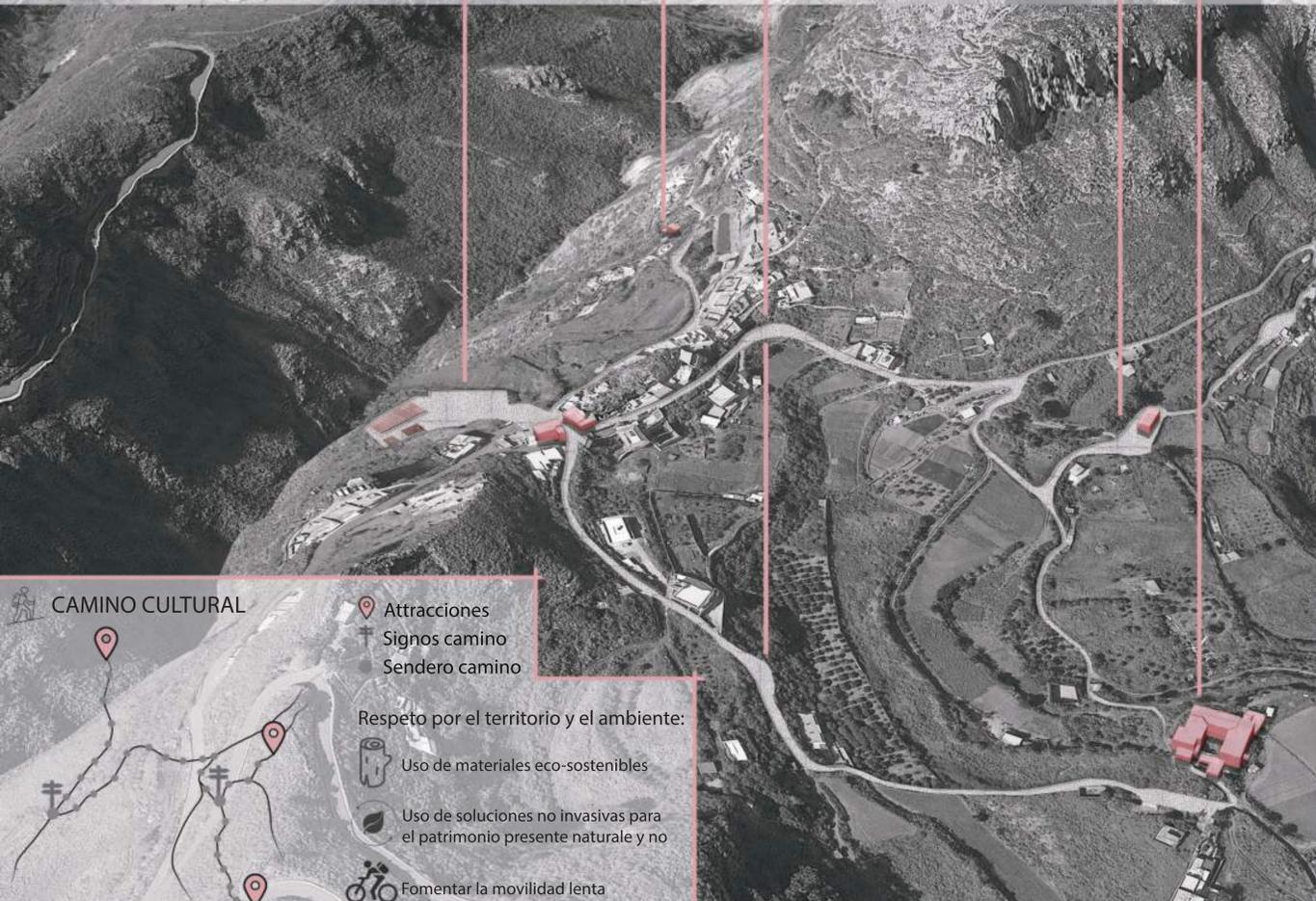
Centro de Interpretación alfarero Jualanita Suárez.
 La Fundación Canaria Néstor Álamo, propietario y dependiente del ayuntamiento de Santa María de Guía, ejecuta el proyecto de reconvertir las cueva en un centro locero y así mantener la tradición alfarera de Hoya de Pineda.

Área de estacionamiento de vehículos.
 Se establece una superficie para dicho uso al comienzo del recorrido, con un enfoque tanto para el residente como para el visitante o residente temporal.

El recorrido rodonal con preferencia peatonal.
 Dispondrá en su longitud (aprox. 2km) de breves ensanches en los que aparecerán áreas de descanso, situados en aquellos puntos que enfaticen la visual y ayuden a entender el lugar.

Generar la **"Plaza pública San Antonio de Padua"**. Dicha plaza nacerá del actual espacio que hace de antesala de la Ermita San Antonio de Padua, inspira da en los conceptos extraídos de ésta, superficie pública llana con la intención de un graderío.

BIC "Casa Hacienda de Hoya de Pineda". De origen perteneciente al siglo XVII. En ella deberá realizarse un proceso de reacondicionamiento con el fin de llegar a un carácter expositivo en el futuro, como muestra del modo construir canario.



CAMINO CULTURAL

- Attracciones
- Signos camino
- Sendero camino

Respeto por el territorio y el ambiente:

- Uso de materiales eco-sostenibles
- Uso de soluciones no invasivas para el patrimonio presente natural y no
- Fomentar la movilidad lenta



Laboratorio Pre-Laurea "Pianificazione e Progettazione del Paesaggio"

"SMALL HARBORS"- Identità e Rigenerazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile dei piccoli Comuni: il caso di Senigallia.

"Il filo verde-blu"

La tesi ha assunto come **scopo generale** quello di individuare delle soluzioni progettuali, a fronte di diverse analisi urbanistiche, riguardo il problema del rapporto città-porto nel caso preso in esame della città portuale di Senigallia.

Questa sperimentazione ha avuto come fine l'individuazione di alcuni luoghi nell'area perlopiù portuale da riqualificare tramite la ricerca di strategie, la pianificazione degli usi e la progettazione di spazi.

Il **rapporto città-porto** è un tema evidente nel dibattito urbanistico per cui l'attenzione dei progettisti si è focalizzata sul recupero di aree portuali dismesse. La città portuale è una realtà complessa: da un lato vi sono caratteristiche positive legate all'aspetto economico, dall'altro, come dal punto di vista urbanistico, determina una condizione di separatezza dal contesto urbano.

La **città di Senigallia** è un tipico esempio di città costiera di medie dimensioni che ha dato attenzione al ridisegno e alla riorganizzazione degli spazi tra contesto urbano e attività sul lungomare; la città è attraversata dal Fiume Misa, un'infrastruttura naturale che ha spesso manifestato la necessità di uno strumento più efficace per il suo controllo idrico; inoltre la linea ferroviaria che divide la città in due parti in maniera netta, così come accade in tutte le città dell'Adriatico, determina delle vere e proprie difficoltà.

Detto ciò, la rigenerazione urbana è uno strumento efficiente e capace di porre rimedio a questa frattura che si genera tra la città e il porto.

Il workshop si è articolato in tre fasi: **Analisi, Valutazione e Progetto.**

1.ANALISI

Nella prima parte degli elaborati è avvenuto lo studio delle componenti strutturali della città di Senigallia.

E' avvenuta quindi una distinzione tra grandi sistemi tematici relativi al sistema naturale, a quello dello spazio aperto, a quello insediativo e a quello infrastrutturale; da queste analisi è evinto il fatto che, riguardo il sistema naturale, ci siano degli elementi importanti come il fiume che attraversa la città, il verde ripariale che lo circonda e il mare; riguardo il sistema dello spazio aperto, si è notata la forte presenza di spazi verdi aperti; del sistema insediativo, risulta chiara una zona mista in corrispondenza del lungomare e una zona di nucleo storico abbastanza ridotta e omogenea verso l'interno; infine dal punto di vista infrastrutturale, sono state evidenziate le

principali strade principali e non con i relativi sottopassi che collegano le due parti di città (la parte che costeggia il lungomare e la parte interna).

Oltre a questa specifica analisi, è avvenuta una ricerca sulle precipitazioni e le temperature medie annuali della città di Senigallia accompagnata da diagrammi, in vista della tematica principale che avrebbe assunto il lavoro progettuale improntato quindi sulla sostenibilità ambientale; in correlazione a questa ricerca, è stato elaborato un approfondimento sulle grandi e storiche alluvioni che ci sono state nella città.

2.VALUTAZIONE

In questa seconda fase degli elaborati è avvenuta un'interpretazione delle analisi e delle criticità attraverso una valutazione delle risorse della città di Senigallia.

Trattando delle potenzialità riscontrate sono emerse soprattutto nel sistema dello spazio verde e di quello naturale, in quanto parecchi elementi sono risultati dei veri e propri punti a favore per riqualificare l'area portuale della città; al contrario le criticità più evidenti sono presenti perlopiù nel sistema infrastrutturale per i scarsi collegamenti nella zona portuale e la scarsa manutenzione di infrastrutture pedonali e ciclabili.

Infine c'è stata una breve analisi SWOT che ha anticipato gli obiettivi strategici tali da estrarre gli elementi di indirizzo progettuali.

3.PROGETTO

In quest'ultima fase, sulla base delle analisi e delle riflessioni svolte precedentemente, è stato simulato un progetto di rigenerazione urbana per l'area portuale di Senigallia.

Sono stati quindi in primis elaborati degli obiettivi, delle azioni e degli interventi principali che hanno costituito lo scheletro del progetto.

L'essenza del progetto è legata al tema della sostenibilità ambientale, per cui la scelta progettuale è avvenuta tenendo conto soprattutto degli elementi naturali della città da rivalorizzare, di un nuovo sistema del verde da inserire in una zona dove non c'era per nulla e di quelle aree verdi libere relative all'area portuale da sfruttare.

Il progetto emerso è stato sostanzialmente quello di ricucire due zone della città tramite la valorizzazione delle infrastrutture verdi e blu (dunque attraverso la progettazione di una fascia verde lungo fiume che lo costeggerebbe) e tramite la realizzazione di servizi che soddisfano esigenze ambientali e sociali (come per esempio le nuove piazze della pioggia-multifunzionali e il giardino ecologico etc.); queste soluzioni hanno una valenza forte soprattutto dal punto di vista tecnico-funzionale, poiché riescono ad alleviare il problema delle inondazioni, caratteristiche della città, dovute alle difficoltà di funzionamento dei sistemi fognari e idrogeologici relativi al fiume Misa e le sue esondazioni.

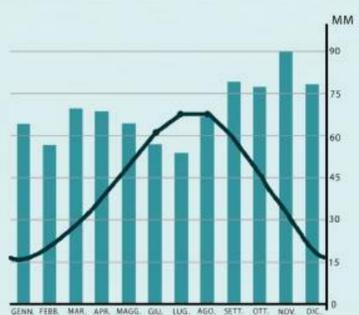
In linea con queste scelte concettuali e progettuali, il titolo scelto per il progetto è stato "Il filo verde-blu", proprio ad indicare l'importanza dell'infrastruttura verde (fascia alberata) e blu (fiume) che costituisce l'elemento di congiunzione tra le due parti di città; un'immagine metaforica dunque che riprende sia il tema del collegamento, sia quello della sostenibilità ambientale.



Principali sistemi portuali Regione Marche:

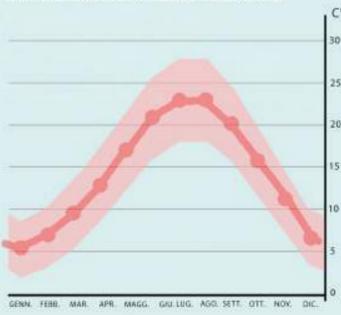


Precipitazioni medie annuali città di Senigallia:



La città di Senigallia presenta un andamento delle precipitazioni medie annuali quasi stabile con un forte picco nei mesi estivi.

Temperature medie annuali città di Senigallia:



La città di Senigallia presenta un andamento delle temperature medie annuali quasi stabile con un forte picco nei mesi estivi.

Prefazione Progettuale

L'approccio al progetto è avvenuto in una prima fase tramite un sopralluogo in città per ricavare più informazioni possibili e in seguito con un'analisi conoscitiva a livello territoriale della città di Senigallia individuando quelle che sono le caratteristiche naturali e antropiche del luogo.

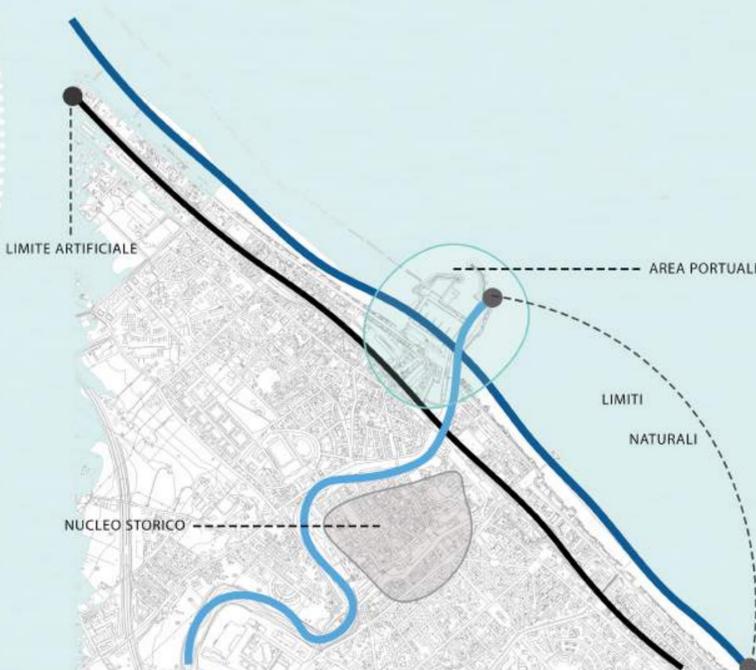
Si nota bene come l'area portuale progettuale non sia ben relazionata a tutto il resto della città; manca una connessione funzionale e concettuale tra le due aree dettata soprattutto da una scarsa relazione infrastrutturale.



Focus storico:
 Le grandi alluvioni
 13 novembre 1855
 3 maggio 2014



Rapporto tra limiti naturali e artificiali:



QUADRO CONOSCITIVO

Sistema naturale:

- Mare
- Spiaggia
- Fiume
- Verde ripariale

Sistema dello spazio aperto:

- Area agricola
- Verde attrezzato
- Verde pubblico
- Verde privato
- Aree verdi libere
- Pavimentazione urbana

Sistema infrastrutturale:

- Strada di connessione extra-urbana
- Strada di connessione extra-urbana
- Linea ferroviaria
- Strada di connessione urbana
- Strada di connessione extra-urbana
- Percorso ciclo-pedonale
- Parcheggio
- Ponte carrabile
- Sottopasso carrabile
- Sottopasso pedonale

Sistema insediativo:

Destinazioni d'uso

- Nucleo storico consolidato
- Area principalmente residenziale
- Area mista (turistico/residenziale)

Principali servizi:

- Stazione ferroviaria
- Ospedale
- Servizi postali

Emergenze storico-edilizie:

- 1 Foro Annonario
- 2 Rocca Roveresca

Area di progetto:

- Zona portuale che include principalmente le aree trasformabili ex Ital-cementi, area libera verde nella punta del porto e la connessione naturale dettata dal fiume che collega le due parti di città.





3. Area verde libera in zona portuale in stato di abbandono.



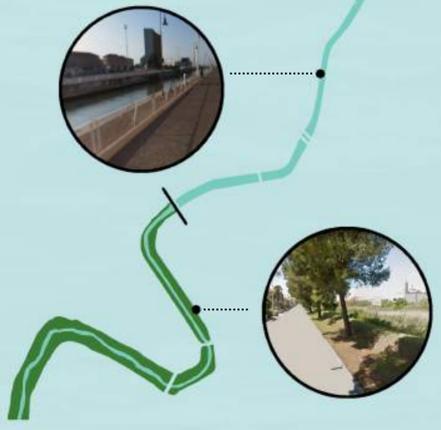
2. Area Nord ex Ital-cementi in stato di abbandono e degrado



1. Assenza di valorizzazione della passeggiata lungo-fiume per assenza di verde, sedute e sistema di sicurezza.



2. Area sud ex Ital-Cementi in stato di abbandono e degrado



Criticità infrastrutture verdi e blu:
 interruzione verde ripariale lungo fiume appena questo entra in città e in particolare in prossimità della zona portuale.

ANALISI SWOT

- STRENGTH**
- Forte presenza di zone verdi nella zona a ovest della stazione.
 - Presenza del mare e quindi del sistema turistico-ricettivo tipico della costa adriatica.
 - Presenza di un sistema infrastrutturale importante come quello del porto.
 - Presenza di una risorsa paesaggistica-ambientale come il fiume Misa che connette le due parti di città.

- WEAKNESS**
- Inquinamento (anche se non eccessivo) del sistema infrastrutturale del porto.
 - Assenza di servizi di prima necessità nella zona portuale.
 - Insufficienza di collegamenti tra le due parti di città divise dalla stazione.
 - Rischio idrogeologico legato al fiume.
 - Insufficienza del sistema del verde nella zona portuale.



- OPPORTUNITY**
- Presenza di aree ad alta trasformabilità (zona portuale)
 - Usufrutto del fiume come connessione naturale tra le due parti di città (passeggiata lungo-fiume)
 - Attrattività della fascia costiera per edifici balneari con funzione turistico-ricettiva.

- THREATS**
- Interruzione del sistema del verde ripariale lungo fiume in città.
 - Possibilità di inondazioni e provocazione di danni ambientali.
 - Possibilità di inquinamento.
 - Rischio di circolazione per pedoni e ciclisti.
 - Episodi di disagio sociale in zone lasciate abbandonate (zona portuale).

OBIETTIVI:

- Costruire una miglior connessione naturale caratterizzata dalla presenza del fiume Misa tramite l'aggregazione del verde ripariale dove si interrompe e la progettazione di una passeggiata lungo fiume qualificata.
- Progettazione di sistemi di impermeabilizzazione in caso di forti inondazioni (aggravate dalla presenza del fiume) nella zona portuale e nei punti critici della città.
- Riconnettere la zona portuale all'altra parte di città tramite la progettazione di nuove aree verdi (assenti nella zona portuale) che vanno a ricucire il tessuto con quelle già presenti nel resto della città.
- Sfruttare le aree abbandonate nell'area portuale per qualificare tutta l'area relativa al sistema infrastrutturale del porto.

POTENZIALITA'

SISTEMA NATURALE:

- Fiume Misa: elemento di connessione naturale tra centro storico/città e area portuale di progetto
- Spiaggia-Mare: risorsa paesaggistica ed elemento di attrazione turistica

SISTEMA INFRASTRUTTURALE:

- Pista ciclo-pedonale che percorre il lungomare
- Sottopassaggi pedonali e carrabili che collegano l'area portuale e del lungomare al resto della città
- Porto: punto di collegamento via mare con funzione commerciale e turistica.

SISTEMA DEL COSTRUITO:

- Foro Annonario: punto d'interesse socio-culturale elemento di attrazione turistica.
- Serie di edifici balneari dediti alla funzione turistico-ricettiva.

SISTEMA DEL VERDE:

- Giardini Morandi: verde antropico di connessione.
- Area urbana ad alta presenza di verde e filari alberati con forte valore ambientale

CRITICITA'

SISTEMA NATURALE:

- Passeggiata lungo fiume zona portuale poco valorizzata anche per la scarsa presenza di verde. 1
- Rischio di inondazione in caso di fiume in piena.

SISTEMA INFRASTRUTTURALE:

- Interruzione tracciato pista ciclo-pedonale zona portuale.
- Ponte carrabile a rischio per inondazione fiume sottostante.
- Scarsa manutenzione del tratto pedonale sud dell'area portuale.
- Linea ferroviaria, collegamento extra-urbano, che costituisce un limite fisico in quanto divide area litorale/portuale dal resto della città.

Scarsa presenza di sottopassaggi ciclo-pedonali.

- Sottopassaggi pedonali della stazione poco valorizzati e pericolosi per scarsa illuminazione.

- Sistema parcheggi principale area portuale degradato e poco qualificato.

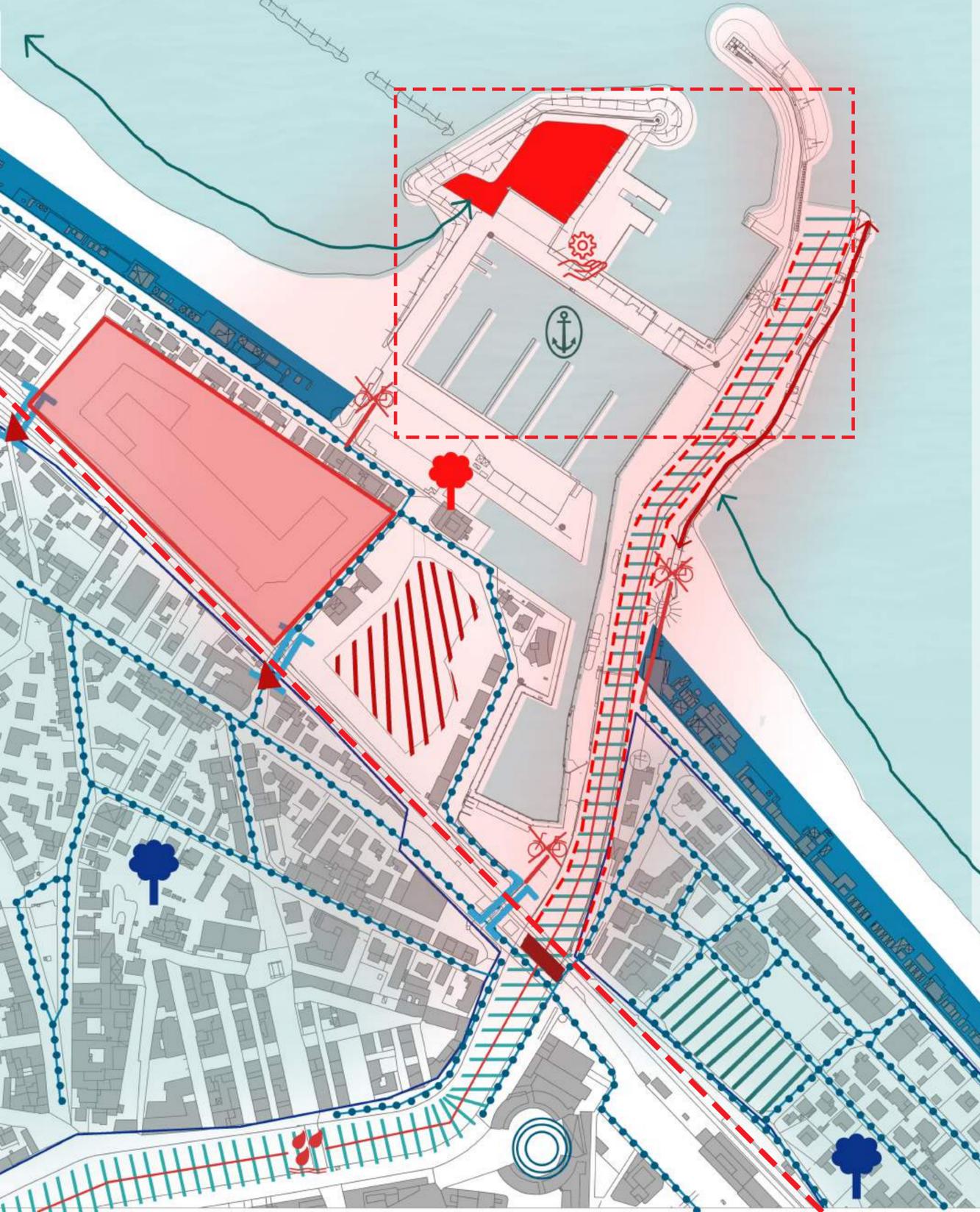
- Inquinamento sistema portuale

SISTEMA DEL COSTRUITO:

- Area ex Italcementi zona porto in stato di quasi abbandono e degradata. 2
- Scarsa presenza di servizi principali zona portuale.

SISTEMA DEL VERDE:

- Scarsa manutenzione e assenza di funzione dell'unica zona di verde urbano presente nell'area portuale. 3
- Scarsa presenza di verde area portuale.



- PIANO REGOLATORE PORTUALE**
- LEGENDA**
- LIMITE AREA C.P.T. (Piano unitario Secelit Ital-Cementi)
 - Edifici esistenti
 - Edifici da demolire
 - Limite Piano regolatore Porto

1:2.000

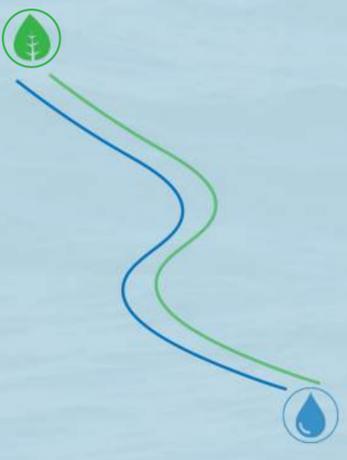


- OBIETTIVI:**
1. Prolungamento connessione naturale (verde lungo fiume e zona portuale).
 2. Prolungamento connessione infrastrutturale ciclo-pedonale in zona portuale.
 3. Sfruttamento delle aree libere trasformabili per alimentare turismo, attrazione e sostenibilità.

- AZIONI:**
- 1.1 Inserimento verde naturale lungo fiume laddove si interrompe il verde ripariale.
 - 1.2 Proseguimento della passeggiata verde naturale lungo il porto con conseguente qualifica.
 - 2.1 Proseguimento della pista ciclo-pedonale nella zona portuale.
 - 3.1 Progettazione di una ricezione turistica diversa dalle altre già presenti in città.
 - 3.2 Progettazione di un'area attrattiva per dare un doppio obiettivo al sistema portuale.
 - 3.3 Progettazione di piazze della pioggia multi-funzionali per soddisfare sia bisogni ambientali che sociali.
 - 3.4 Progettazione di un parco ecologico per raccolta acque piovane.

- INTERVENTI**
- 1.1 Realizzazione di una fascia verde lungo fiume che si collega al verde ripariale.
 - 1.2 Realizzazione di una passeggiata verde con sedute e qualifica che si potrà fino alle punte del porto.
 - 2.1 Realizzazione di un percorso ciclo-pedonale che costeggerà tutta la zona portuale.
 - 3.1 Realizzazione di un complesso turistico di tipologia non presente nella città.
 - 3.2 Realizzazione di un anfiteatro a scopo paesaggistico e culturale.
 - 3.3 Realizzazione di piazze della pioggia con doppia funzione.

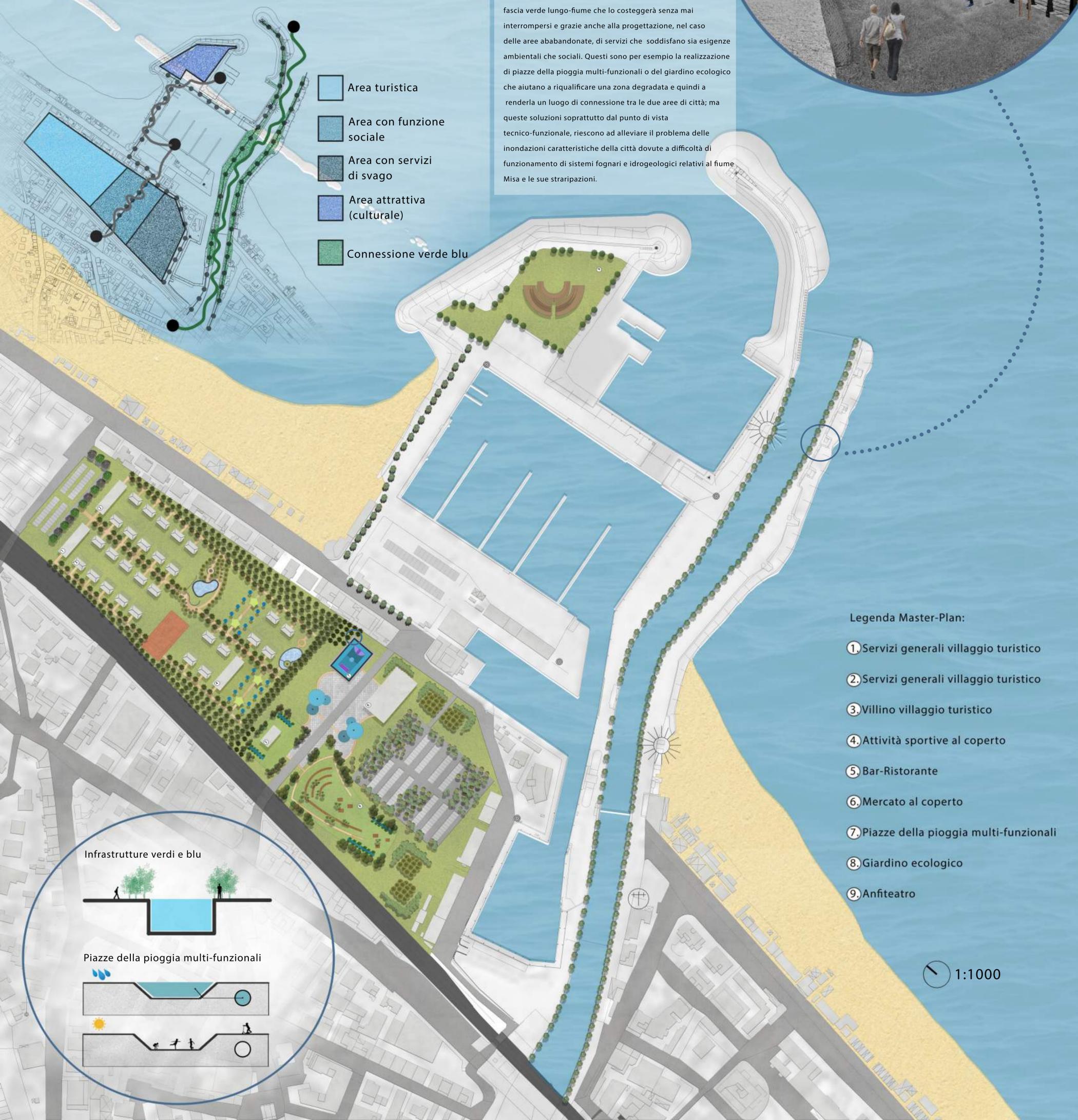
IL FILO VERDE-BLU



Lo scopo del progetto è ricucire due zone della città non ben connesse tramite la valorizzazione delle infrastrutture verdi e blu; questo è possibile grazie alla progettazione di una fascia verde lungo-fiume che lo costeggerà senza mai interrompersi e grazie anche alla progettazione, nel caso delle aree abbandonate, di servizi che soddisfano sia esigenze ambientali che sociali. Questi sono per esempio la realizzazione di piazze della pioggia multi-funzionali o del giardino ecologico che aiutano a riqualificare una zona degradata e quindi a renderla un luogo di connessione tra le due aree di città; ma queste soluzioni soprattutto dal punto di vista tecnico-funzionale, riescono ad alleviare il problema delle inondazioni caratteristiche della città dovute a difficoltà di funzionamento di sistemi fognari e idrogeologici relativi al fiume Misa e le sue straripazioni.



- Area turistica
- Area con funzione sociale
- Area con servizi di svago
- Area attrattiva (culturale)
- Connessione verde blu



- Legenda Master-Plan:**
- 1 Servizi generali villaggio turistico
 - 2 Servizi generali villaggio turistico
 - 3 Villino villaggio turistico
 - 4 Attività sportive al coperto
 - 5 Bar-Ristorante
 - 6 Mercato al coperto
 - 7 Piazze della pioggia multi-funzionali
 - 8 Giardino ecologico
 - 9 Anfiteatro

