



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAMERINO

SCUOLA DI ARCHITETTURA E DESIGN "E. VITTORIA"

**CORSO DI LAUREA IN
ARCHITETTURA**

TITOLO DELLA TESI

***RICONFIGURAZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO E INFRASTRUTTURALE.
IL CASO STUDIO DEI QUARTIERI DARDANIA E ULPIANA A PRISHTINA.***

Laureando/a

Nome: Fatijon Ademaj

Firma..... *Fatijon Ademaj*

Relatore

Nome: Rosalba D'Onofrio

Firma..... *Rosalba D'Onofrio*

Se presente eventuale Correlatore indicarne nominativo/i

- Elio Trusiani

- Simone Porfiri

ANNO ACCADEMICO

2024/2025

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

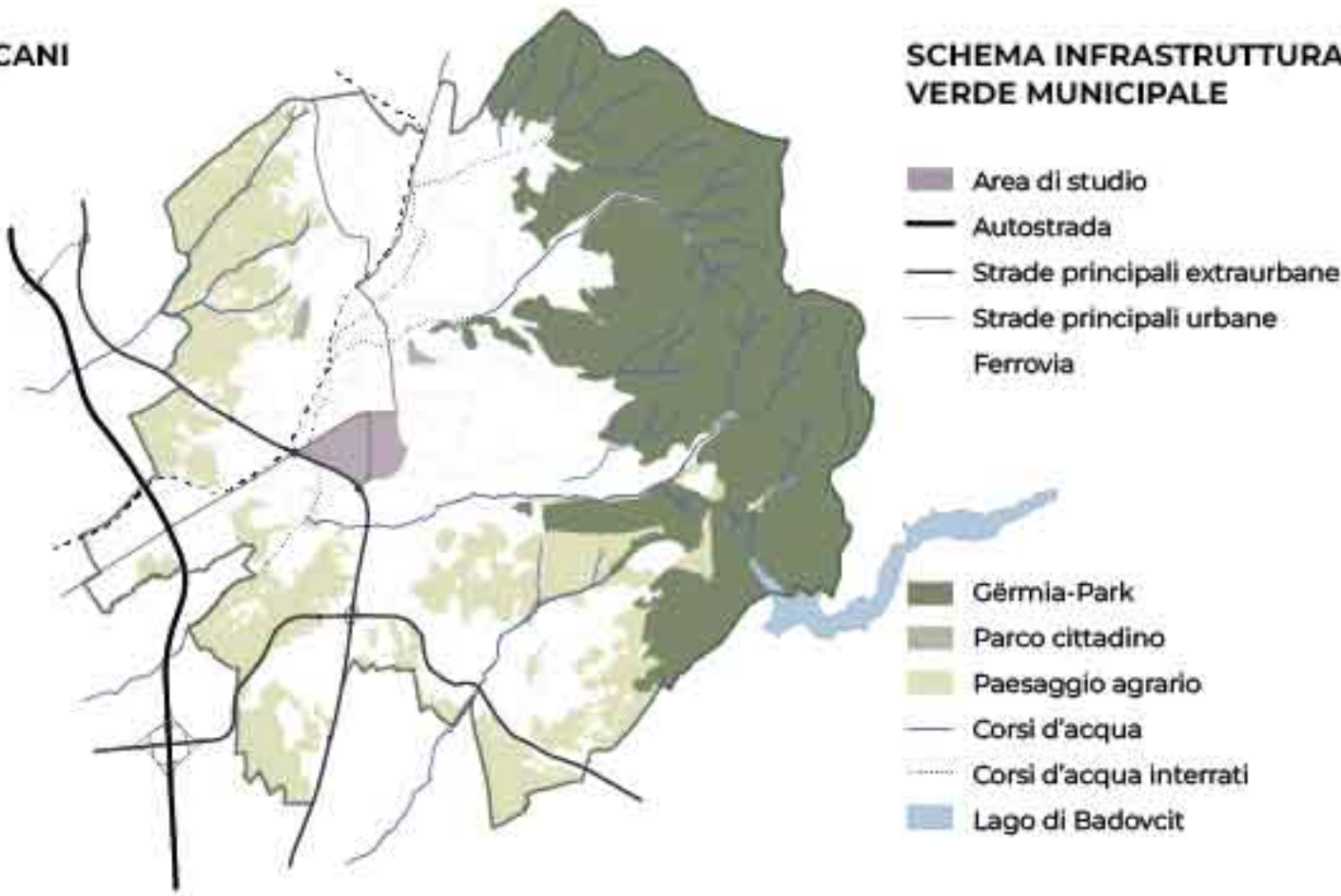


DISTANZE CAPITALI BALCANI

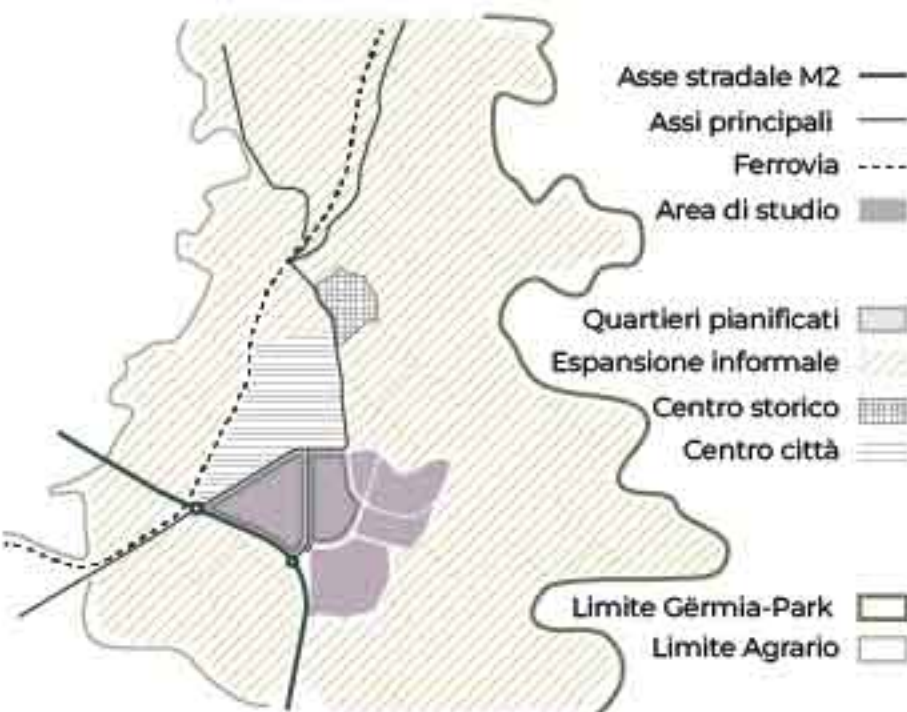
TIRANA	3h 40'	PRISHTINA
SKOPJE	1h 40'	PRISHTINA
BELGRADO	5h 30'	PRISHTINA

DISTANZE NAZIONALI

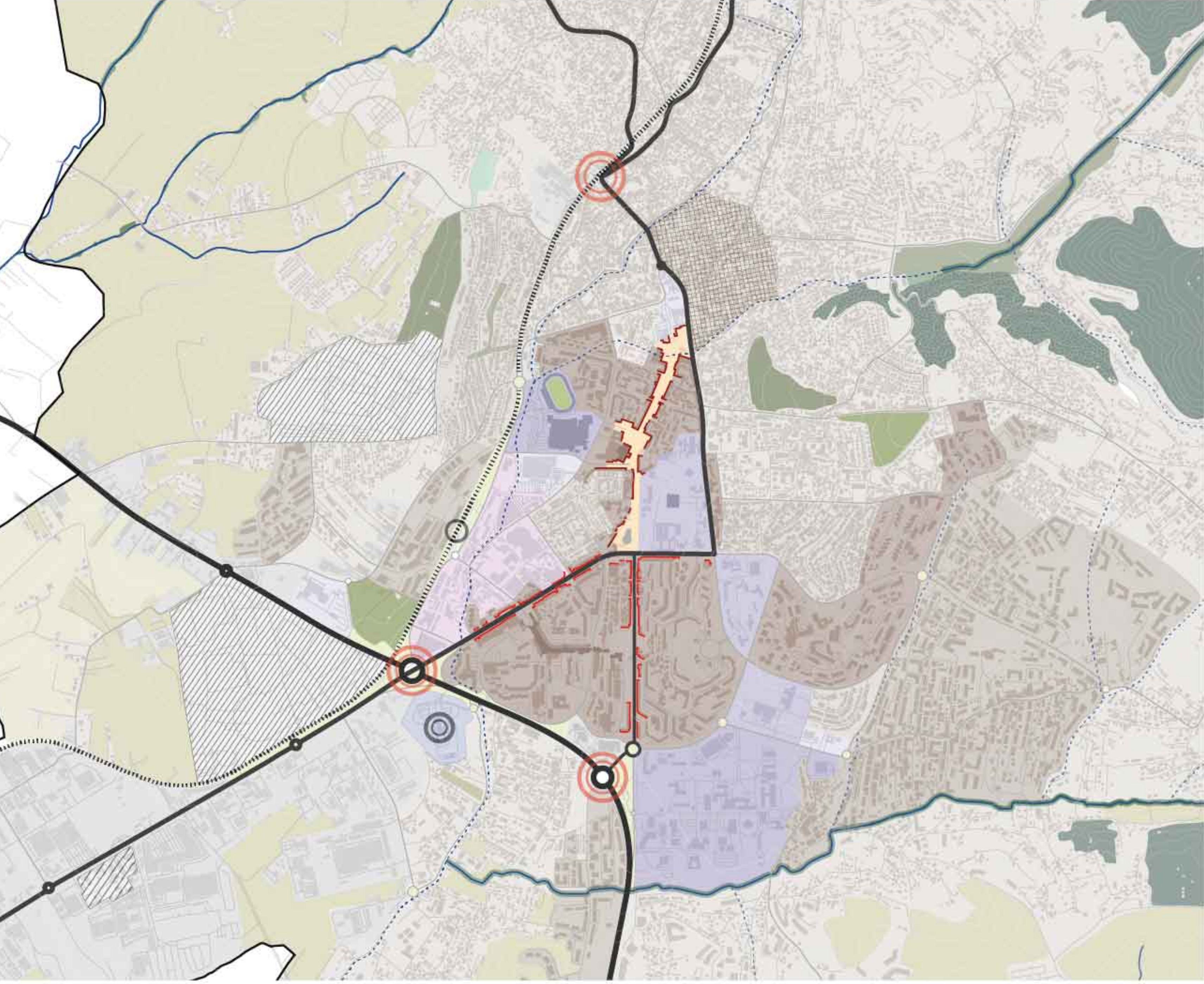
PRIZREN	1h 10'	PRISHTINA
FERIZAJ	0h 47'	PRISHTINA
GJILAN	1h 10'	PRISHTINA
MITROVICA	1h 00'	PRISHTINA
PEJA	1h 30'	PRISHTINA
GJAKOVA	1h 30'	PRISHTINA



SCHEMA INTERPRETATIVO URBANO



ANALISI TERRITORIALE scala 1:10000



SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- M2 - Asse viario principale extraurbano di collegamento, adiacente al tessuto urbano, connessa direttamente alla rete autostradale
- Asse viario principale urbano che attraversa la città e connette i quartieri principali.
- Asse urbano principale che separa i quartieri socialisti di Ulpiana e Dardania.
- Assi secondari
- Assi stradali di quartiere
- Ferrovia
- Stazione Autobus
- Stazione ferroviaria

SISTEMA INSEDIATIVO

- TESSUTI RESIDENZIALI
- Tessuto storico che costituisce la parte più antica dell'insediamento urbano, con trame irregolari e contaminazione informale.
- Tessuto informale che prevale in tutta la città
- Tessuto residenziale a bassa densità pianificato
- Tessuto residenziale misto commerciale di nuova costruzione

SINTESI PREVISIONE DEL PIANO REGOLATORE

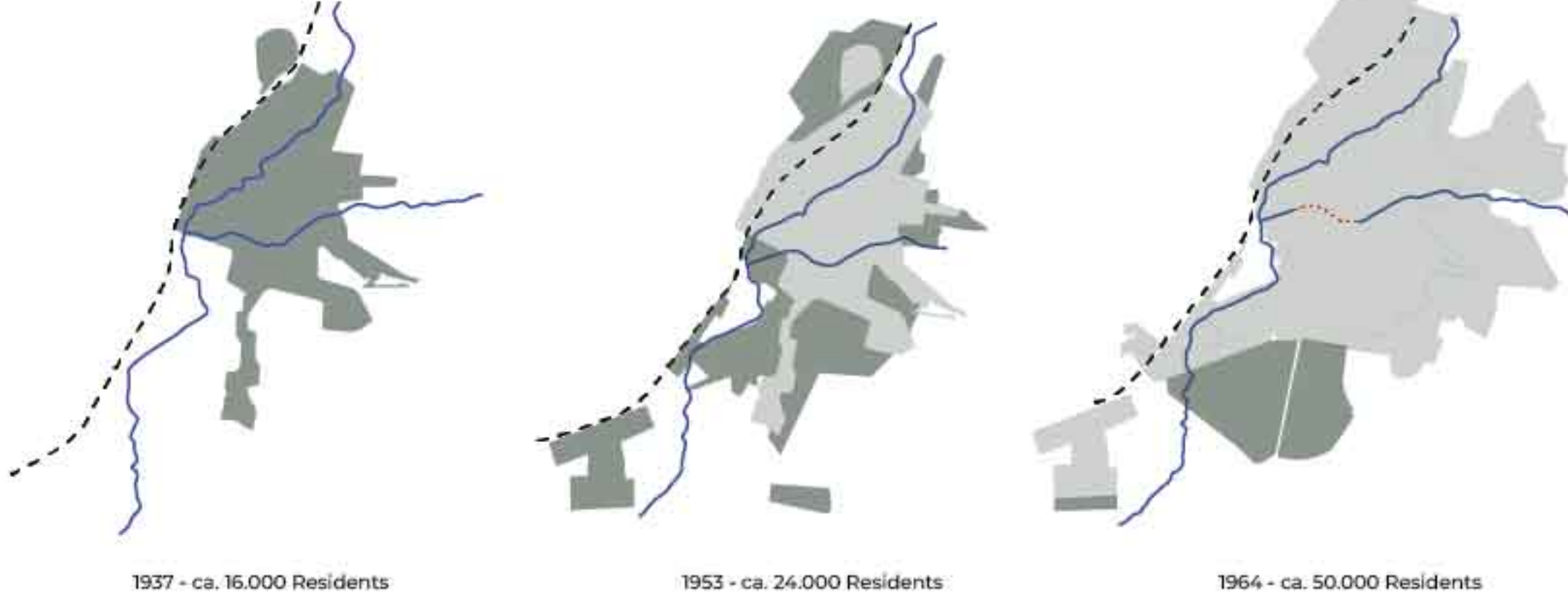
- SISTEMA INFRASTRUTTURALE
- Anulare infrastrutturale di scala urbana che collega i quartieri centrali.
- Anulare intermedio con obiettivo di strutturare la città e connettere aree semicentrali.
- Anulare esterno con obiettivo di controllare l'espansione urbana e collegare i nuovi poli periferici.

- SISTEMA DEI TESSUTI
- Tessuto a bassa densità
- Tessuto a media densità
- Tessuto a alta densità
- Tessuto commerciale
- Tessuto industriale
- Tessuto specialistico

- SISTEMA AMBIENTALE
- Gërmbia park



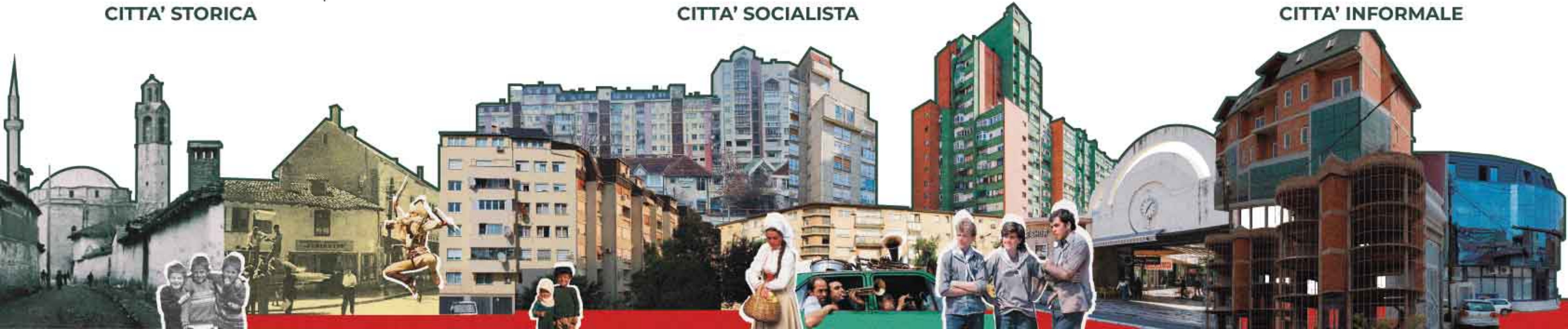
EVOLUZIONE STORICA

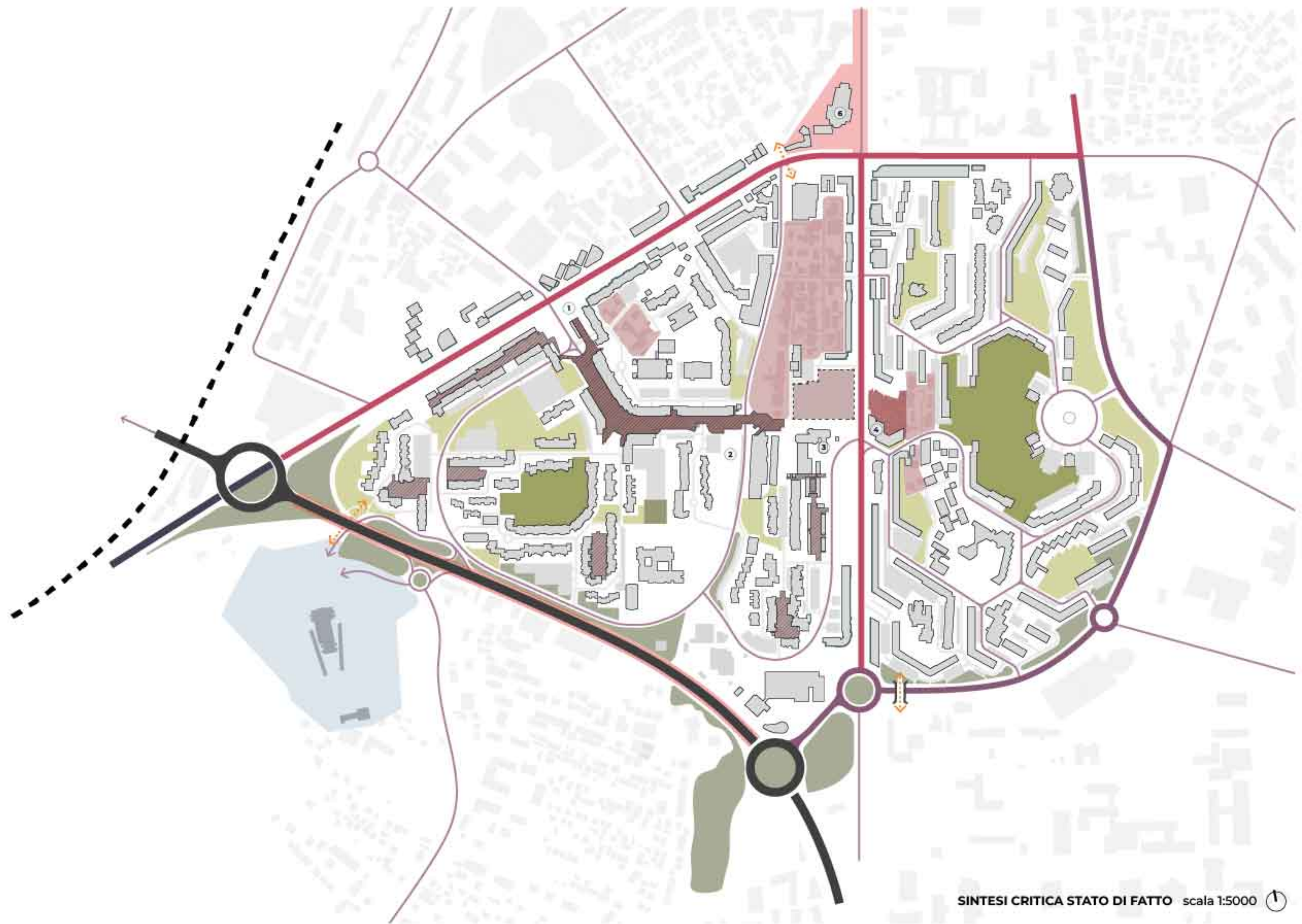


CITTA' STORICA

CITTA' SOCIALISTA

CITTA' INFORMALE





SINTESI CRITICA STATO DI FATTO scala 1:5000

VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE

PUNTI DI FORZA
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- M2 come asse principale urbano e regionale, garantisce connessioni dirette con la periferia e l'esterno della città.
- Asse di collegamento esterno già presente, facilitano la distribuzione dei flussi veicolari principali.
- Attraversamento in quota pedonale consentono di attraversare in sicurezza la strada principale
- Sottopassaggio pedonale consente di attraversare Boulevard Bill Clinton in sicurezza. Sottopassaggio dotato di servizi commerciali.

PUNTI DI DEBOLEZZA
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- Boulevard Dëshmorët e Kombit, crea barriera tra Ulpiana e Dardania, traffico intenso, scarsa qualità pedonale.
- Boulevard Bill Clinton (M9), sezione sbilanciata verso traffico veicolare, spazi pedonali e ciclabili insufficienti. Limita la permeabilità urbana e la connessione tra isolati e quartieri.
- M2 come barriera tra centro città e aree esterne, impatto acustico e ambientale significativo.
- Strade secondarie non attrezzate per pedoni e ciclisti, marciapiedi discontinui, poca presenza di alberature e arredo urbano.
- Sottopassaggio che raggiunge la stazione bus poco leggibile e percepito come poco sicuro.
- Parcheggi pavimentati contribuiscono al deflusso incontrollato delle acque piovane e riducono la qualità ambientale, mancanza di vegetazione e arredo urbano.

PUNTI DI FORZA
SISTEMA URBANO

- Edifici residenziali socialisti come struttura portante del tessuto urbano; in alcuni casi integrano attività commerciali al piano terra che generano vitalità locale.
- Edifici scolastici ben presenti e ben distribuiti all'interno dei quartieri, garantendo una buona accessibilità ai servizi educativi
- Edifici ad uso esclusivo commerciale, distribuiti omogeneamente nei quartieri, servono funzioni di vicinato, commercio specializzato e attività di servizio.
- Edifici istituzionali. Costituiscono poli di riferimento diffusi nei quartieri.
- Kurrizi come asse principale pedonale sopraelevato con attività commerciali su 2 livelli. Collega i blocchi edilizi del quartiere e scorre sopra una strada sottostante, creando continuità pedonale e socialità.
- Piattaforme pedonali secondarie che collegano più blocchi edilizi, favorendo connessione e socialità interna.
- Fronti commerciali integrati negli edifici residenziali, contribuiscono alla vitalità del fronte strada e generano socialità locale.

Centralità:

- 1 Piazza Bill Clinton 2 Kroi i Bardhë 3 Edificio poste
- 4 Mercato urbano 5 Fontana di Ulpiana 6 Cattedrale Madre Teresa
- Moschea: nuova centralità in costruzione, dotata di servizi pubblici, attività commerciali e parcheggi sotterranei.

PUNTI DI DEBOLEZZA
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

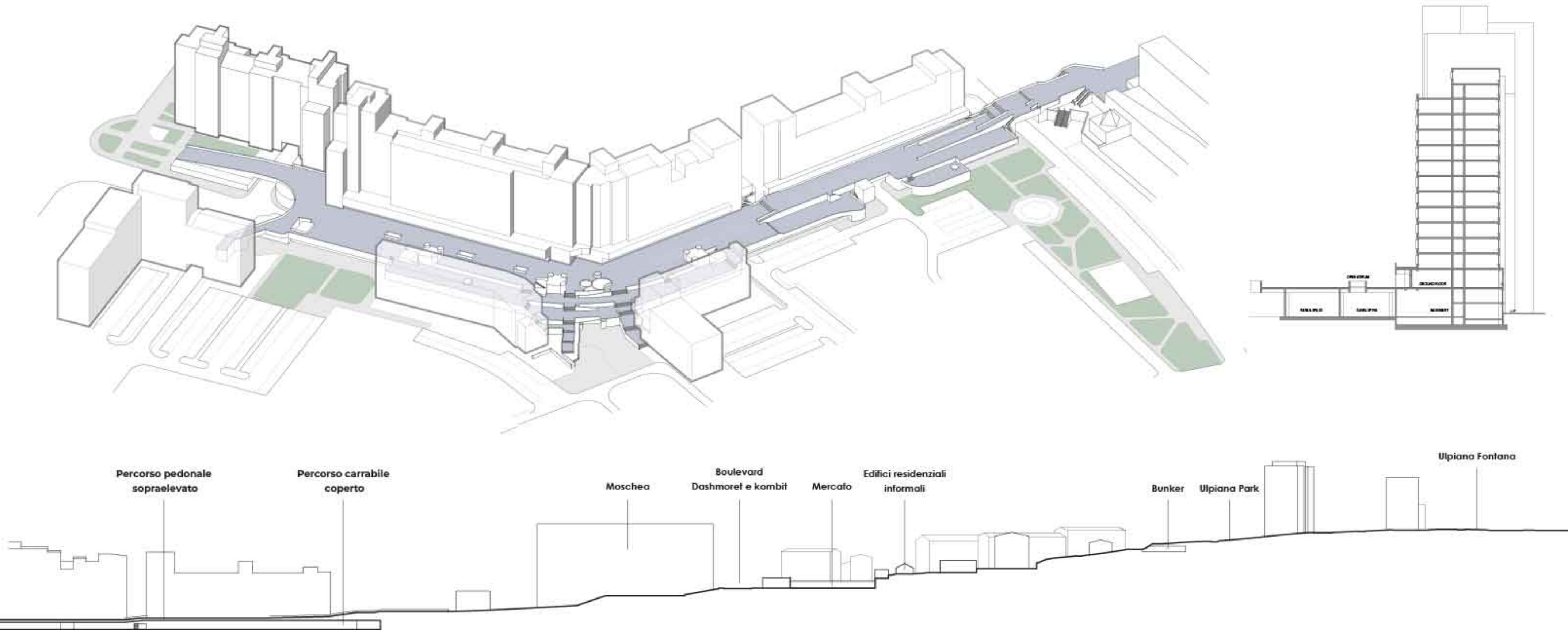
- Tessuto informale con presenza di edifici irregolari e discontinui, con servizi limitati e scarsa qualità urbana.
- Mercato urbano costituito da strutture precarie con elevata densità e scarsa qualità urbana, generando congestione pedonale, discontinuità dello spazio pubblico e limitata fruibilità.
- Piattaforme pedonali carenti di manutenzione, sicurezza e accessibilità limitate, ridotta fruibilità e socialità.

PUNTI DI FORZA
SISTEMA AMBIENTALE

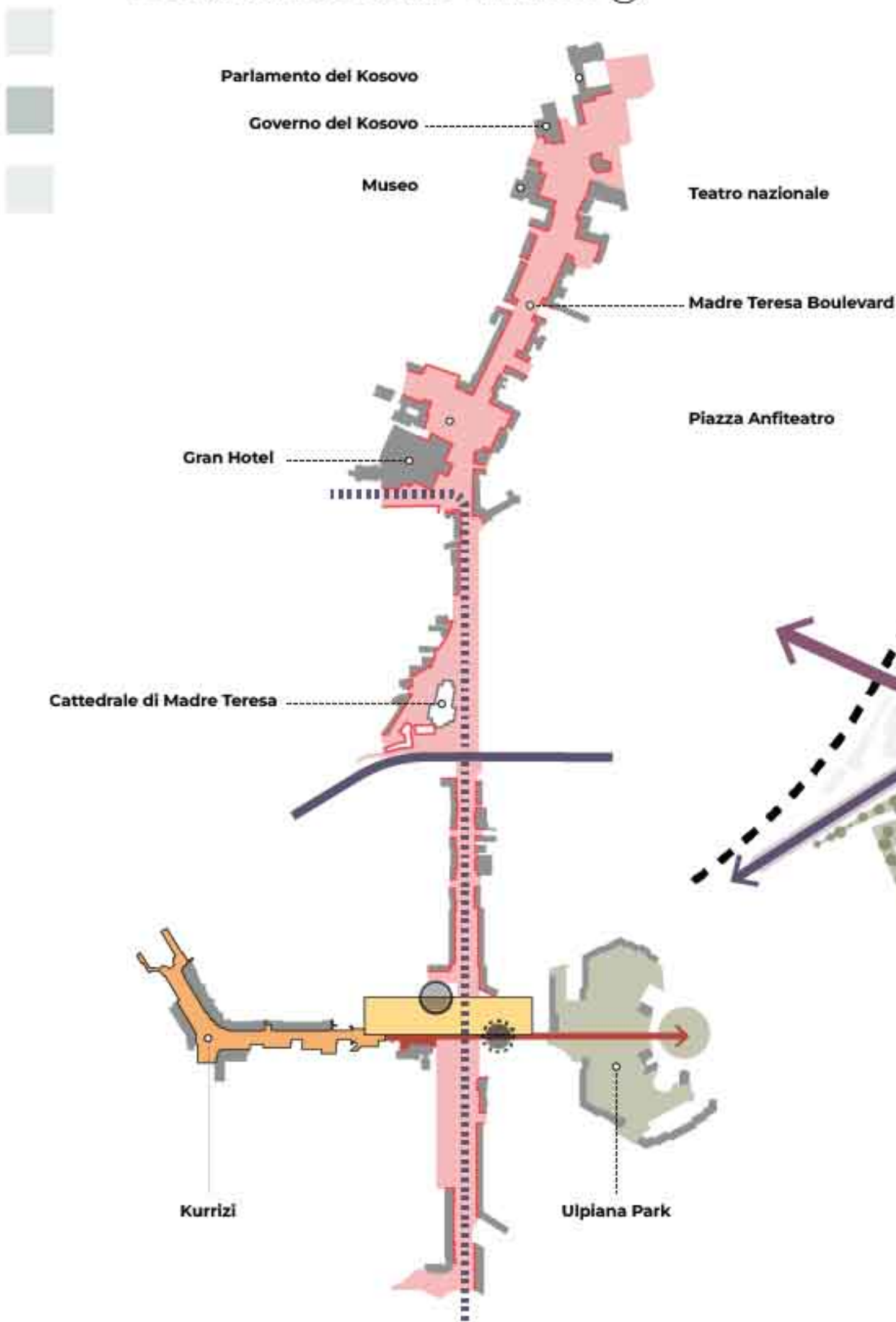
- Parchi di Ulpiana e Dardania: costituiscono i principali spazi verdi pubblici dell'area, con valore ecologico e sociale; Ulpiana offre viste panoramiche grazie alla posizione in quota, mentre Dardania funge da polmone centrale di prossimità.
- Spazi verdi interstiziali interne agli isolati: diffusa presenza di spazi di prossimità che mantengono permeabilità nel tessuto residenziale.
- Fasce verdi a ridosso delle strade principali: funzionano come barriera visiva e fonoassorbente, riducono l'impatto del traffico sui quartieri residenziali e aumentano la qualità percettiva degli assi urbani.

PUNTI DI DEBOLEZZA
SISTEMA AMBIENTALE

- Aree verdi discontinue e poco connesse tra loro, riducono la continuità ecologica e la fruizione sociale.
- Spazi verdi senza manutenzione o abbandonati, riducono la qualità percettiva e funzionale del quartiere.



SCHEMA DI ASSETTO URBANO scala 1:10000



CONNESSIONI URBANE

- OB1 Riorganizzazione gerarchica del sistema infrastrutturale urbano**
AZ1.1 Progettazione di una sezione stradale per l'anello esterno
IN1.1.1 Progettazione di una sezione stradale completa composta da carreggiate per flussi veicolari separati, piste ciclabili protette, marciapiedi ampi con alberature e arredo urbano.
IN1.1.2 Introduzione di sistemi di raccolta e gestione acque lungo l'anello.
IN1.1.3 Trattamento fonoassorbente e visivo lungo il margine urbano.
- AZ1.2 Riconfigurazione Boulevard "Bill Clinton"**
IN1.2.1 Nuova sezione urbana con carreggiate più equilibrate con piste ciclabili bidirezionali protette, marciapiedi ampliati e continui.
IN1.2.2 Alberatura continua e filari alberati sui due lati.
IN1.2.3 Aree di sosta pedonale e micro-piazze lungo i fronti commerciali.
IN1.2.4 Fermate bus integrate con pensiline, zone d'attesa coperte.
IN1.2.5 Pavimentazioni drenanti e materiali omogenei per tutta la sezione, per garantire continuità e riconoscibilità.
- AZ1.3 Riconfigurazione Boulevard "Dëshmorët e Kombit"**
IN1.3.1 Progettazione di una nuova sezione come "strada urbana 30" a traffico alleggerito, con priorità pedonale e ciclabile.
IN1.3.2 Inserimento di marciapiedi larghi, alberature e arredo urbano.
IN1.3.3 Configurazione del boulevard come asse urbano identitario, con pavimentazioni continue e arredo urbano coordinato in coerenza con il percorso strutturante del centro di Prishtina.
- AZ1.4 Riconfigurazione della rete viaria secondaria**
IN1.4.1 Inserimento di alberature lineari tra marciapiede e carreggiata per migliorare la qualità ambientale e creare una barriera verde.
IN1.4.2 Realizzazione di piste ciclabili protette su strade locali di distribuzione.
IN1.4.3 Ampliamento dei marciapiedi con pavimentazioni drenanti e arredi leggeri.
- AZ1.5 Progettazione di connessioni trasversali**
IN1.5.1 Realizzazione di sovrappassi pedonali, posizionati in corrispondenza degli assi principali che attraversano l'anello e il Boulevard Bill Clinton.
IN1.5.2 Collegamento diretto con parchi, scuole e polarità urbane.
IN1.5.3 Realizzazione di sottopassi attrezzati.
Gallerie pedonali sicure con illuminazione naturale/artificiale.

AMBIENTE E SOCIALITÀ

- OB2 Riconfigurazione degli spazi aperti**
AZ2.1 Riconfigurazione dei parchi principali
IN2.1.1 Potenziamento della vegetazione.
IN2.1.2 Progettazione di percorsi pedonali interni.
IN2.1.3 Progettazione e sistemazione di playground e aree gioco attrezzate per bambini e famiglie.
IN2.1.4 Inserimento di arredi urbani e pavimentazioni drenanti nelle aree di sosta e percorsi principali.
- AZ2.2 Riconfigurazione degli spazi verdi interstiziali**
IN2.2.1 Sistemazione corti interne: Alberature, sedute e spazi collettivi.
IN2.2.2 Trattamento dei vuoti come spazi di sosta e connessione pedonale.
IN2.2.3 Inserimento di arredi urbani leggeri e pavimentazioni drenanti.
- AZ2.3 Progettazione di nuove aree verdi attraverso demolizioni mirate**
IN2.3.1 Trasformazione delle superfici liberate in nuove aree verdi di quartiere.
IN2.3.2 Inserimento di vegetazione e spazi flessibili di quartiere.
- AZ2.4 Riorganizzazione ecologica delle superfici di parcheggio**
IN2.4.1 Riqualificazione dei parcheggi a raso con pavimentazioni drenanti, filari alberati e isole verdi.
- AZ2.5 Potenziamento vegetale negli spazi verdi stradali**
IN2.5.1 Infittimento delle alberature nei vuoti verdi tra edifici e nelle fasce infrastrutturali marginali.
IN2.5.2 Selezione di specie adatte alla mitigazione acustica e visiva per le residenze limitrofe.
- AZ2.6 Interventi lungo Boulevard "Bill Clinton"**
IN2.6.1 Ripavimentazione dei marciapiedi con materiali drenanti e continui.
IN2.6.2 Piantumazione di alberature lineari per ombra e filtraggio visivo.
IN2.6.3 Creazione di spazi di sosta lungo i fronti commerciali.
- AZ2.7 Interventi lungo Boulevard "Dëshmorët e Kombit"**
IN2.7.1 Ripavimentazione dei marciapiedi per percorsi pedonali e ciclabili.
IN2.7.2 Arredo urbano essenziale e fasce verdi filtro.
IN2.7.3 Piantumazione di alberature lineari per ombra e filtraggio visivo.
- AZ2.8 Riconfigurazione di slarghi urbani pedonali**
IN2.8.1 Riqualificazione della pavimentazione e dei percorsi pedonali.
IN2.8.2 Creazione di spazi di sosta e piccoli punti di aggregazione.

ASSI URBANI E NUOVE CENTRALITÀ

- OB3 Progettazione nuovo asse civico tra Kurrizi moschea e nuovo mercato**
AZ3.1 Riconfigurazione funzionale e spaziale del Kurrizi
IN3.1.1 Ripavimentazione dell'intero asse con materiali continui, drenanti e resistenti, introduzione di arredo urbano, alberature, illuminazione e dispositivi di sosta.
IN3.1.2 Riconfigurazione dei piani terra con servizi e funzioni collettive.
IN3.1.3 Riconfigurazione dell'asse stradale sottostante con nuova sezione, illuminazione, sicurezza e migliore accessibilità ai livelli superiori.
IN3.1.4 Progettazione di un nuovo mercato cittadino.
IN3.1.5 Realizzazione un plateau urbano sopraelevato per integrare il nuovo asse civico, la nuova moschea e il nuovo mercato, generando spazi pedonali articolati, aree per attività temporanee e sociali, pavimentazioni drenanti, arredo urbano e alberature leggere.
IN3.1.6 Integrazione del progetto della moschea con il plateau urbano.
- AZ3.2 Prolungamento dell'asse pedonale verso il quartiere Ulpiana**
IN3.2.1 Progettazione di un tracciato pedonale continuo che si estende, verso il quartiere Ulpiana e si integra al plateau urbano.
IN3.2.2 Collegamento diretto con il nuovo mercato e prosecuzione verso il parco di Ulpiana, creando continuità pedonale e visiva.
- AZ3.3 Generazione di un sistema di spazi aperti con direttrici pedonali che partono dal nuovo asse civico.**
IN3.3.1 Tracciamento di direttrici pedonali e visive che si estendono dall'asse civico verso le aree residenziali e spazi verdi riconfigurati.
IN3.3.2 Integrazione delle direttrici con spazi gioco, aree di sosta e connessioni con il sistema urbano circostante.
- AZ3.4 Riconfigurazione spazi aperti delle piattaforme tra edifici**
IN3.4.1 Ripavimentazione delle piattaforme con materiali continui e drenanti.
IN3.4.2 Inserimento di dispositivi di sosta, verde e illuminazione.
IN3.4.3 Trasformazione delle piattaforme in spazi collettivi.
- AZ3.5 Ristrutturazione morfologica del tessuto informale**
IN3.5.1 Demolizione di edifici informali non conformi al tessuto circostante.
IN3.5.2 Suddivisione degli spazi risultanti in nuovi lotti con potenziale edificatorio e spazi pubblici.
IN3.5.3 Inserimento di nuove direttrici viarie e assi spaziali per favorire continuità, accessibilità e leggibilità urbana.

