XXIII Seminario internazionale e Premio di Architettura e Cultura urbana

# NUOVI SCENARI URBANI

## OPERE PROGETTI UTOPIE

## NEW URBAN SCENARIOS
## WORKS, PROJECTS, UTOPIAS

Trasformazione e riuso dell'edilizia esistente
Trasformazione e riuso delle aree dismesse
Spazi pubblici e corridoi verdi

**Camerino 28 luglio - 1 agosto 2013**

## La mostra

Comune
di Camerino

Consiglio Nazionale
degli Architetti
Pianificatori
Paesaggisti
e Conservatori

Ordine
degli Architetti
Pianificatori
Paesaggisti
e Conservatori
della Provincia
di Macerata

UNICAM
Università
di Camerino

Archeoclub
d'Italia

Quaderni di
Architettura&Città
Di Baio editore

www.unicam.it/culturaurbana

Patrocinio

ANIAI
INARCH
INU
UIA sezione Italia

XXIII Seminario internazionale e Premio di Architettura e Cultura urbana

# NUOVI SCENARI URBANI

## OPERE PROGETTI UTOPIE

## NEW URBAN SCENARIOS
## WORKS, PROJECTS, UTOPIAS

Trasformazione e riuso dell'edilizia esistente
Trasformazione e riuso delle aree dismesse
Spazi pubblici e corridoi verdi

**Camerino 28 luglio - 1 agosto 2013**

## La mostra

Comune
di Camerino

Consiglio Nazionale
degli Architetti
Pianificatori
Paesaggisti
e Conservatori

Ordine
degli Architetti
Pianificatori
Paesaggisti
e Conservatori
della Provincia
di Macerata

UNICAM
Università
di Camerino

Archeoclub
d'Italia

Quaderni di
Architettura&Città
Di Baio editore

www.unicam.it/culturaurbana

Patrocinio

ANIAI
INARCH
INU
UIA sezione Italia

XXIII Seminario internazionale e Premio di Architettura e Cultura urbana

# NUOVI SCENARI URBANI

## OPERE PROGETTI UTOPIE

## NEW URBAN SCENARIOS
## WORKS, PROJECTS, UTOPIAS

Trasformazione e riuso dell'edilizia esistente
Trasformazione e riuso delle aree dismesse
Spazi pubblici e corridoi verdi

**Camerino 28 luglio - 1 agosto 2013**

## La mostra

Comune
di Camerino

Consiglio Nazionale
degli Architetti
Pianificatori
Paesaggisti
e Conservatori

Ordine
degli Architetti
Pianificatori
Paesaggisti
e Conservatori
della Provincia
di Macerata

UNICAM
Università
di Camerino

Archeoclub
d'Italia

Quaderni di
Architettura&Città
Di Baio editore

www.unicam.it/culturaurbana

Patrocinio

ANIAI
INARCH
INU
UIA sezione Italia

XXIII Seminario internazionale e Premio di Architettura e Cultura urbana

# NUOVI SCENARI URBANI

## OPERE PROGETTI UTOPIE

*NEW URBAN SCENARIOS*
*WORKS, PROJECTS, UTOPIAS*

Trasformazione e riuso dell'edilizia esistente
*Transformation and reuse of existing building*

Trasformazione e riuso delle aree dismesse
*Transformation and reuse of brownfield sites*

Spazi pubblici e corridoi verdi
*Public spaces and green corridors*

Camerino 28 luglio - 1 agosto 2013

## La mostra

www.unicam.it/culturaurbana

Quaderni di
Architettura&Città
Argomenti di Architettura n. 25

Direttore editoriale
Giovanni Marucci

Seminario di Architettura e Cultura Urbana
c/o Punto Informativo UNICAM - Palazzo ducale - piazza Cavour 19C - 62032 CAMERINO
email: giovanni.marucci@unicam.it
www.unicam.i/culturaurbana

Di Baio editore
via Settembrini 11 20124 Milano - tel. +39 02 674951
ISBN 978-88-7499-263

DI BAIO EDITORE

UNICAM Nucleo ideazione e realizzazione grafica, luglio 2013

Le schede sono state riprodotte così come pervenute; gli autori sono responsabili di quanto in esse contenuto.
Diffusione gratuita ai partecipanti al XXIII Seminario Internazionale e Premio di Architettura e Cultura Urbana.
Camerino, 28 luglio - 1 agosto 2013

# Sommario

**Progetti e Ricerche**


8 Antonia Abbrescia, Carmela Longo, Paolo Pinto
*Il waterfront come matrice del sistema degli spazi aperti. Il caso del Comune di Mola di Bari*

10 Maria Agostinacchio, Nicola Ardei, Silvia Belsito, Francesco De Tullio, Junioralberto Dolla
*Ri-project: rigenerazione e riconnessione tra paesaggio costiero e rurale. Il waterfront di Palese - Bari*

12 Elena Albanese, Katia Colucci, Lisa Sghirlanzoni
*Un paesaggio urbano rinnovato per Jounieh*

14 Simone Amato
*Waterfront e periferia: una nuova porta per Milazzo*

16 Rosario Badessa
*Architettura, forma, energia: un progetto di riconversione per Saline Joniche*

18 Giovanni Bartolozzi, Enzo Fontana, Lorenzo Matteoli
*Rigenerazione urbana del Pentagono del Buontalenti a Livorno*

20 Giuseppe Benedetti, Pierfrancesco Salvia
*Connessione tra spazi costieri e spazi rurali: Costa di Mola di Bari*

22 Linda Bonanno, R. Laudani, G. Bitto
*Percorso in un giardino mediterraneo*

24 Angelo Boreale, Marco Calò, Nicola Lomuscio
*Riqualificazione del quartiere barese di Santo Spirito*

26 Federica Buffarini
*Porta della città di Ancona. Riqualificazione urbana della Palombella e riciclo delle aree dismesse*

28 Antonio Camporeale
*Lucera. Riammagliamento di Piazza Matteotti. Rispecializzazione delle aree dismesse adiacenti. Riprogettazione di tessuto edilizio residenziale*

30 Daniela Capicotto
*Progetto di un centro polifunzionale a Milazzo*

32 Angelo Caranese, Gabriele Di Palma
*Rigenerazione Urbana. Ferrara, Pontelagoscuro e il Parco G. Bassani*

34 Simone Censi
*Riqualificazione del fronte nord centro storico di Fermo*

36 Caterina Immacolata Chimienti, Elisabetta Candeloro
*Chiesa e convento di Santa Maria di Loreto, Valenzano BA*

38 Alessandra Corzani, Nadia De Luca
*Archeologia urbana*

40 Gabriele Cossetto, Laura Platania, Micaela Scacchi, Mario Triggiani
*La porta urbana dell'Acqua Acetosa: proposte per la riqualificazione dell'area della Stazione Ferroviaria urbana e del suo intorno*

42 Santino Costa
*Spazi pubblici e corridoi verdi. Progetto Giardino dello Stretto*

44 Daniele Covelli
*Polistena. Riqualificazione dell'area archeologica*

46 Stefano Daddi
*Il sistema ferroviario metropolitano: un'occasione di riqualificazione urbana tra Firenze e Prato*

48 Angela Nunzia Delcuratolo, V. Di Palma, I. Discipio, O. Iannone, A. Palla, C. Perrillo
*Riqualificazione dell'area dell'Illisso*

50 Valeria De Leo, Germano Germanò, Simonetta Intini, Angela Marcella Mauriello, Annamaria Nuzzi, Serena Sciannameo
*L'isola di Gozo. Riqualificazione della cittadella*

52 Viviana Deruto, P. Bolgiani, P. Caruana, V. Deruto, M. Greco, A. Maddaluno, G. Martinelli, E. Mazzola, F. Tronfi
*... Le rose che non colsi*

54 Francesca Devita, Valeria Didonna
*Blu way design - Riqualificazione costiera e riconnessione con l'entroterra*

56 Giacomo Fiorani
*Luci e ombre. Ricucitura del vuoto urbano di Roma Est*

58 Daniele Fiore, Tiziano De Venuto, Daniele Garofalo
*Osserva Dimora Scopri Ancora. Rigenerazione e ciclicità*

60 Saura Gargiulo, Luigi Cafiero
*in>city out>*

62 Enrico Gatti
*Il Protocollo ClimaWine. 'La selva Planizia', progetto pilota*

64 Carmela Genco, Annibale Redavid, Ania Troviso
*Spazi pubblici e corridoi verdi. Dal mare alla città: una rete verde per ricomporre il puzzle della periferia. Il caso di Torre a Mare, Bari*

66 Andrea Antonio Giuliano
*Progetto di restauro e riuso della Piazza Filippo Corridoni a Corridonia MC*

68 Gianluca Gnisci
*Struttura universitaria nell'area ex-Stanic, Bari*

70 Pasquale Gorgoglione
*Restauro dell'ex convento di San Domenico - Rutigliano, Bari*

72 Alessandro Grande
*Luogo e Identità: il quartiere di S. Girolamo e il mare*

74 Paola Idini
*Cromoprogramma Urbano_Color-azioni sperimentali per la rigenerazione integrata della città di Sassari*

76 Giulio La Notte, G. Fiore, G. Grazioni, G. Mastrandrea, M. Mellone, G. Resta
*Porte Urbane per la città rinnovata /Bari Porte Urbane*

78 Francesco Lamonaca
*Progetto di riqualificazione urbana dell'area a ridosso di Piazza Castello a Barletta*

80 Tomaso Lanteri Minet
*Riqualificazione aree industriali nel centro urbano di Oneglia (Imperia)*

82 Maria Irene Lattarulo
*Progetto di un complesso residenziale a Polignano a Mare*

84 Rossella Laudani
*Percorso in un giardino mediterraneo*

86 Mariateresa Laurino, Michele Manganiello, Giulia Mosca
*Un segno di più segni*

88 Gaia Lupo, Diletta Niro
*Rifunzionalizzazione della Ex GIL in Trastevere (Roma)*

90 Francesco Mammolito, Gennaro Pileggi
*Vuoti urbani: nuovi spazi per il Mandalari*

92 Silvia Manca, Angela Soroberto, Selenia Sportelli
*RianiMARE Pulsano. Sistema del verde e degli spazi pubblici: Marina di Pulsano (TA)*

94 Flavio Marasciullo, Valentina Irene Salvemini, Mariangela Zazzara
*Recupero e connessione fra spazi costieri e spazi rurali: Mola di Bari Nord*

96 Francesca Mazzone, Valentina Grasso, Alessandro Martinelli
*Beyond Urbanization*

98 Marco Migliore
*Progetto per un centro turistico-rurale ad Ali Terme. Casa Interdonato 1782*

100 Giovanna Minelli, Rossella Ranito
*Spazi pubblici e corridoi verdi: Costa Bari - S. Spirito*

102 Gianluigi Mondaini, Antonello Alici, Claudio Tombolini
*The culture of city: rigenerare il costruito sulle tracce del costruito*

104 Luca Mosca, Federico Lancioni
*2 minuti per Tolentino*

106 Alberto Nucera
*Trasformazione e riuso delle aree dismesse. Borgo Riena*

108 Domenico Orsi, Ilaria Todisco, Roberta Vitrani
*Il Waterfront sud-est di Bari. Pianificazione per una città aperta al verde*

110 Lea Fanny Pani
*Riqualificazione della zona del Cavone del Comune di San Vito Romano*

112 Alessandra Passiatore
*Progetto di una cittadella del vino*

114 Giulia Perini
*Riconnessione delle Stalle marchionali e del 'Cavone' a San Vito Romano (RM)*

116 Maria Serena Pirisino
*Lungo il margine della città storica. Relazioni Urbane tra Architetture e Spazi Aperti*

118 Giuliano Pugliese
*Progetto per riutilizzo di una cava*

120 Giulio Raccichini, Simone Porfiri, Francesco Ticchiarelli
*Mondadori Review*

122 Annamaria Robotti
*Un progetto utopico dell'Ottocento per Resina (Ercolano) alle falde del Vesuvio*

124 Ramona Rometta
*Riconfigurazione funzionale e tecnologica di un 'frammento urbano'. Pigneto, Roma*

126 Claudia M. Sacristán Pérez
*A sbalzo. Scuola di Cucina e viticoltura*

128 Anna Paola Sancineti
*Lucera, progetto di riqualificazione urbana*

130 Valeria Santoni
*Progetto per il Parco della Salute. Luoghi e paesaggi della risalita alla Rocca di Narni*

132 Elica Sartogo
*ARcheo LogoS in urbe - Riconfigurazione del vuoto urbano tra Via Crispi e Via Zucchelli - nuovo museo archeologico Roma*

134 Luca Segnalini
*La piazza Longa nell'antico borgo di Monterano, valori di memoria e valori di attualità*

136 Anna Simone, Elio Veneziani, Giuseppe Vrilletti
*Waterfront Redev*

138 Nadia Simone
*Città di Bisceglie. Progetto di un centro parrocchiale*

140 Eliana Strano
*Il parco lineare integrato nel quadrante urbano ovest di Catania*

142 Silvia Tardella
*Spazi di incubazione tra permanenze e mutazioni*

144 Luca Tommasi
*Città di Bisceglie. Progetto di un centro parrocchiale*

146 Giulio Tonelli
*Parco dell'ex miniera di Masua*

148 Dafne Travia
*Rigenerazione urbana: la piazza è vita!*

150 Valentina Zecchillo
*Città di Bisceglie. Progetto di un centro parrocchiale*

**Opere realizzate**

152 Giacinto Barbera, Giuseppe Di Benedetto
*Spazi pubblici in piccoli centri: un progetto per Lascari*

154 Luigi Corniello
*Modificare la contemporaneità*

156 Michele Cornieti, Lorenzo Bianchini, Bruno Ruggeri
*Il cantiere dell'antica strada mulattiera di Corzano fra memoria, utopia, partecipazione*

158 Vasiliki Geropanta
*Building greek utopias. Country house in Agrinio, Greece*

dicar Politecnico di Bari
Corso di Progettazione Urbanistica
Prof. Ing. Francesco Rotondo

Studenti: Abbrescia Antonia
Longo Carmela
Pinto Paolo

# Il waterfront come matrice del sistema degli spazi aperti. Il caso del Comune di Mola di Bari.

L'obiettivo principale della riqualificazione costiera è volto a contrastare l'attuale tendenza ad un'organizzazione lineare e cementificata della linea di costa, fatta di residenze ed attrezzature turistiche disabitate per gran parte dell'anno. Questo è possibile grazie all'integrazione del prevalente turismo balneare con le altre offerte turistiche regionali e di conseguenza con la costruzione di strategie virtuose tra costa ed entroterra, che mobilitino risorse ben più ampie di quelle ricadenti a ridosso del litorale come previsto da Magnaghi nel P.P.T.R. (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale).

Il comune di Mola di Bari è collocato all'interno di uno dei maggiori corridoi di collegamento che interessano la regione, ossia l'asse adriatico, che da Bari porta a sud verso Brindisi. La città assolve al ruolo sia di porta d'accesso dell'area barese che di punto di congiunzione con il sistema dei centri costieri di Polignano e Monopoli i quali segnano l'ingresso nel sistema insediativo del sud-est barese estendendosi sino alla valle d'Itria. Tale collocazione dell'area molese fa sì che il comune disponga di una notevole dotazione di infrastrutture di trasporto di rilevanza sovra-locale, a tal proposito la riqualificazione prevista dal progetto si propone di portare avanti l'idea di una rete ciclo-pedonale di scala regionale/provinciale allo scopo di valorizzare l'elemento naturalistico costiero posto da troppo tempo in secondo piano. La fascia litoranea, infatti, presenta un forte stato di degrado, soggetta, peraltro, a forti pressioni antropiche, che hanno privato i cittadini di ogni struttura idonea alla balneazione. È proprio su questo che si basa l'intervento, sulla demolizione dell'abusivismo locale e sulla restituzione ai cittadini del loro patrimonio costiero. L'intera costa molese, secondo il P.R.C. (Piano Regionale delle Coste) presenta valori di criticità e sensibilità bassi, essendo prevalentemente zona C3S3, dunque non vi sono particolari restrizioni d'uso.

La riqualificazione parte dall'innesto della strada litoranea a Nord-Ovest di Mola, qui si prevede, seguendo le prescrizioni del PRG, una zona dedita a servizi sportivi e ricreativi, posta a ridosso di stabilimenti balneari e spiagge libere con servizi, mentre a Sud-Est del centro abitato, sempre lungo la litoranea, è stato previsto un parco urbano in corrispondenza di un vincolo idrologico, con conseguente spostamento delle attività artigianali presenti in una zona industriale attrezzata, secondo prescrizione del P.R.G.. Lungo la fascia costiera che si affaccia nel porto si prevede la demolizione delle strutture industriali degradate e il rilancio della zona con attività di ristorazione e attrazioni ludiche. Non manca ovviamente l'attenzione alla mobilità sostenibile, inserendo lungo la litoranea, come previsto dal piano della mobilità di Bari città metropolitana, pista ciclabile, linea del Tram del Mare e il molo per l'attracco del Metrò del Mare.

Tratto di costa da dedicare alla balneazione con servizi.

Edifici in palese stato di abusivismo. Nel progetto è prevista la loro demolizione.

Realizzazione della pavimentazione lungo il tratto di costa in corrispondenza del nucleo antico. Progetto ideato dall'architetto Orio Bohigas, attuato in minima parte.

Schema di sintesi delle analisi urbanistiche.
In giallo aree incolte, in arancione zone di interesse storico e culturale, in verde i servizi, in blu zona portuale. Infine le infrastrutture viarie principali sono indicate da linee azzurre.

Maria Agostinacchio, Nicola Ardei, Silvia Belsito, Francesco De Tullio, Junioralberto Dolla

# Ri-project: Rigenerazione e Riconnessione tra paesaggio costiero e rurale. Il waterfront di Palese - Bari

Spesso i paesaggi costieri in aree urbane presentano problemi di degrado paesaggistico e funzionale, affrontati nei progetti di rigenerazione con strategie di riqualificazione dell'intero fronte mare concentrati soprattutto sulla valorizzazione degli spazi pubblici, rendendo ancora più elevato il valore dei luoghi e del loro patrimonio identitario.

L'area oggetto di studio riguarda uno stralcio di circa 3km del litorale di Palese, quartiere ad ovest del capoluogo pugliese. Un tempo costituita da insediamenti sparsi di case contadine, Palese è stata protagonista negli ultimi decenni di un crescente sviluppo della popolazione, a seguito del fenomeno di Urban sprawl che ha coinvolto la città di Bari.

Ai fini progettuali si è definito un quadro di tutele a partire dagli strumenti urbanistici vigenti. Il PRG è stato utile per verificare la conformità della trasformazione urbana rispetto alle previsione del piano; è stato riscontrata una difformità nell'area ad est, in quanto contrariamente alla sua destinazione di piano a zona per attività primarie, è attualmente caratterizzata da un insediamento residenziale. Dallo schema strutturale strategico del Documento Programmatico Preliminare (DPP) si è preso atto dell'individuazione di numerosi vuoti urbani, definiti come zone di espansione C3 da PRG, ridestinati a verde urbano diffuso, da riqualificare come spazi verdi pubblici quale occasione per la formazione di luoghi di aggregazione e relazione sociale. Del Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio (PUTT/P) sono stati utilizzati gli elaborati relativi agli ambiti territoriali, all'idrologia e ai territori costruiti, necessari all'individuazione degli Ambiti Territoriali soggetti a particolari norme di tutela. Infine lo studio del Piano Regionale delle Coste (PRC) ha messo in luce che la costa è caratterizzata da una bassa sensibilità e una bassa criticità costiera, implicando l'assenza di particolari norme di salvaguardia da rispettare ai fini della trasformazione urbanistica.

*Nell'immagine si è evidenziata la viabilità principale e secondaria, i percorsi del trasporto pubblico su gomma, con le relative fermate, la viabilità ferroviaria e i servizi. Sono riscontrabili in verde i vuoti urbani, oggetto di riqualificazione in fase di progetto, in celeste il reticolo idrografico con relativa fascia di rispetto, e in blu i 300m dal mare, definiti come Ambiti Territoriali Estesi dal PUTT/P.*

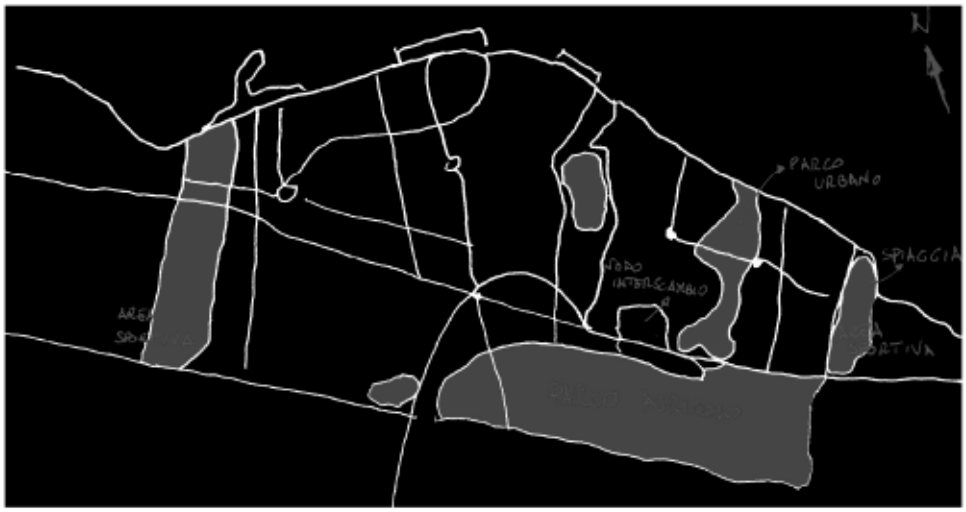
Si è posta attenzione sui servizi e sulla loro distribuzione sul territorio, in particolar modo agli elementi di defezione non conformi a criteri qualitativi e quantitativi (DM 1444/68).

È emerso un differente sviluppo urbano tra ovest ed est, rimarcato da una diversa impostazione della viabilità: l'assetto viario del centro è impostato su una maglia quasi ortogonale nella quale sono distinguibili strade primarie e secondarie; al contrario la zona periferica non presenta una netta gerarchizzazione tra strade, aspetto evidenziato anche da un tessuto costituito prevalentemente da edilizia puntiforme isolata.

*Il tratto costiero analizzato si estende per 2,81km di cui il 12% è costituito da stabilimenti balneari, l' 88% da spiaggia libera. Non è stata riscontrata la presenza di spiaggia libera con servizi, di conseguenza in fase progettuale si è ipotizzato l'inserimento di una spiaggia attrezzata.*

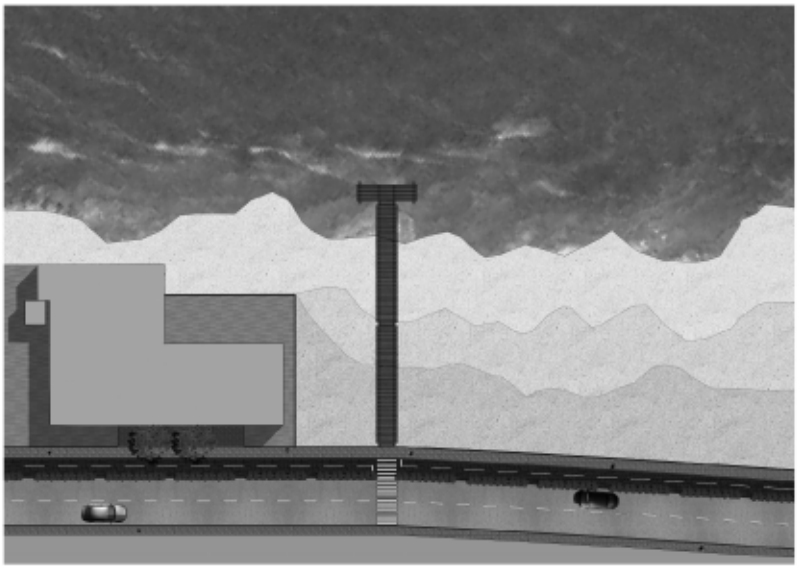
Definito il quadro conoscitivo, si è attuata un'operazione di completamento della maglia urbana; la disomogeneità di localizzazione dei servizi è stata risolta attraverso una politica di ridistribuzione che ha portato

alla realizzazione di attrezzature utili al quartiere quali una biblioteca, un cinema all'aperto, una posta, uno stabilimento balneare, una spiaggia libera attrezzata e vari accessi al mare tramite delle passerelle (vedi dettaglio), nel rispetto delle percentuali previste dal Piano Regionale delle Coste a livello comunale.
In parallelo a questa operazione di addizione, se n'è operata una di sottrazione dei baraccamenti esistenti, estranei al disegno urbano. Al fine di creare coerenza tra l'esistente ed i nuovi insediamenti, è stato ridefinito il sistema della mobilità applicando una gerarchizzazione delle strade: sono stati definiti degli assi primari e una rete di strade secondarie con l'intento di mitigare il flusso veicolare lungo la costa. Nel perseguimento di tale obiettivo, sono stati realizzati nuovi parcheggi e un sistema di bike-sharing e nodi di interscambio modale con lo scopo di evitare l'uso delle automobili e di favorire l'utilizzo del trasporto pubblico. In tale ottica, sono stati ridefiniti i percorsi dei bus navetta distinguendo un percorso costiero che copre il lungomare, e uno per la città consolidata al servizio dei residenti. A partire dagli interventi puntuali, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale, è stata creata una rete di piste ciclopedonali "verdi"; superando il limite concettuale imposto dal DM 1444/68 di standard urbanistico, si è inteso il verde come materiale del progetto urbano in grado di incrementare il valore estetico del luogo e di riconnettere le strutture abitative e gli spazi urbani all'interno di strategie di ricostruzione degli equilibri ambientali. Il verde oltre alla funzione di connessione tra le varie parti del progetto, è stato esso stesso oggetto di progettazione di nuove centralità quali il parco agricolo (adiacente la stazione) e una serie di giardini di quartiere al servizio della collettività; tali interventi, nella loro totalità, costituiscono un corridoio ecologico che incrementa il patrimonio identitario locale e favorisce la piena integrazione delle pratiche di fruizione sociale.




*Definito l'obiettivo generale di riconnettere il paesaggio rurale a quello costiero, nella fase progettuale si è pensato di riqualificare i vuoti urbani privi di alcuna destinazione d'uso realizzando una serie di aree attrezzate a verde di quartiere. Grande rilievo assume il parco agricolo a sud, il quale accresce il patrimonio naturalistico dell'area e nel contempo costituisce il perno fondamentale del corridoio ecologico. Nella zona a ovest invece, nella città consolidata, si è ricreato un attraversamento naturale che dall'area sportiva, per mezzo di un percorso ciclo-pedonale, giunge sulla costa in corrispondenza del tratto a traffico limitato, adiacente la spiaggia libera attrezzata e la relativa area a servizi destinata alla socialità.*

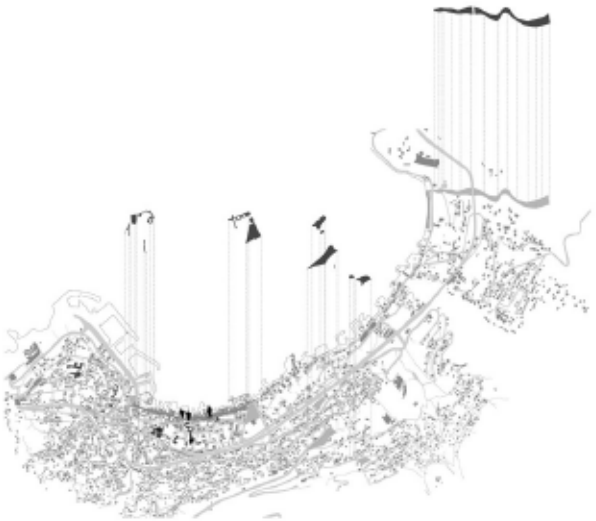
Lo scopo essenziale dell'intervento è stato quello di creare un'area di riferimento. La città che in passato era un "vuoto" pieno di socialità è oggi uno spazio vuoto di rapporti umani. Ed è proprio con questo progetto che si vuole cercare di ristabilire un flusso di cammino, che dia molta più rilevanza all'intera area urbana, esalti le caratteristiche che riguardano gli aspetti architettonici del luogo circostante, e riesca a dare un senso ampio di spazialità per creare una "città" a dimensione umana.



*Sulla costa si sono introdotte una serie di passerelle in legno, con un cadenza di circa 150 metri, per facilitare l'accesso in mare nelle zone meno accessibili.*

## UN PAESAGGIO URBANO RINNOVATO PER JOUNIEH

Progetto di riconnessione al contesto ambientale e di un network di spazi per la collettività attraverso interventi di microarchitettura





Riconnettere gli spazi pubblici disponibili e ristabilire una connessione fisica e percettiva tra la città e il mare sono gli obiettivi principali su cui si basa la proposta di masterplan elaborata per Jounieh, città situata a circa 20 km a Nord del Libano, che mira a mettere in moto un processo di rigenerazione che segua una strategia differente da quella adottata dall'urbanistica dell'ultimo secolo.

Attuando la riscoperta delle tematiche ambientali è possibile recuperare i temi legati alla continuità e alla dimensione reticolare delle componenti ecologiche, introducendo all'interno delle aree urbane interazioni non banali tra corridoi, aree di bordo e zone di transizione. Il progetto tende al recupero delle zone di scarto e rifiuto, abbandonate, residuali, incolte e segnate da processi intensivi di modificazione ambientale, le quali disegnano un' imprevista porosità nel denso tessuto di Jounieh. La volontà è quella di instaurare un processo a catena che incentivi la riappropriazione collettiva, produttiva e culturale di queste "waste areas", integrandole al tessuto consolidato.

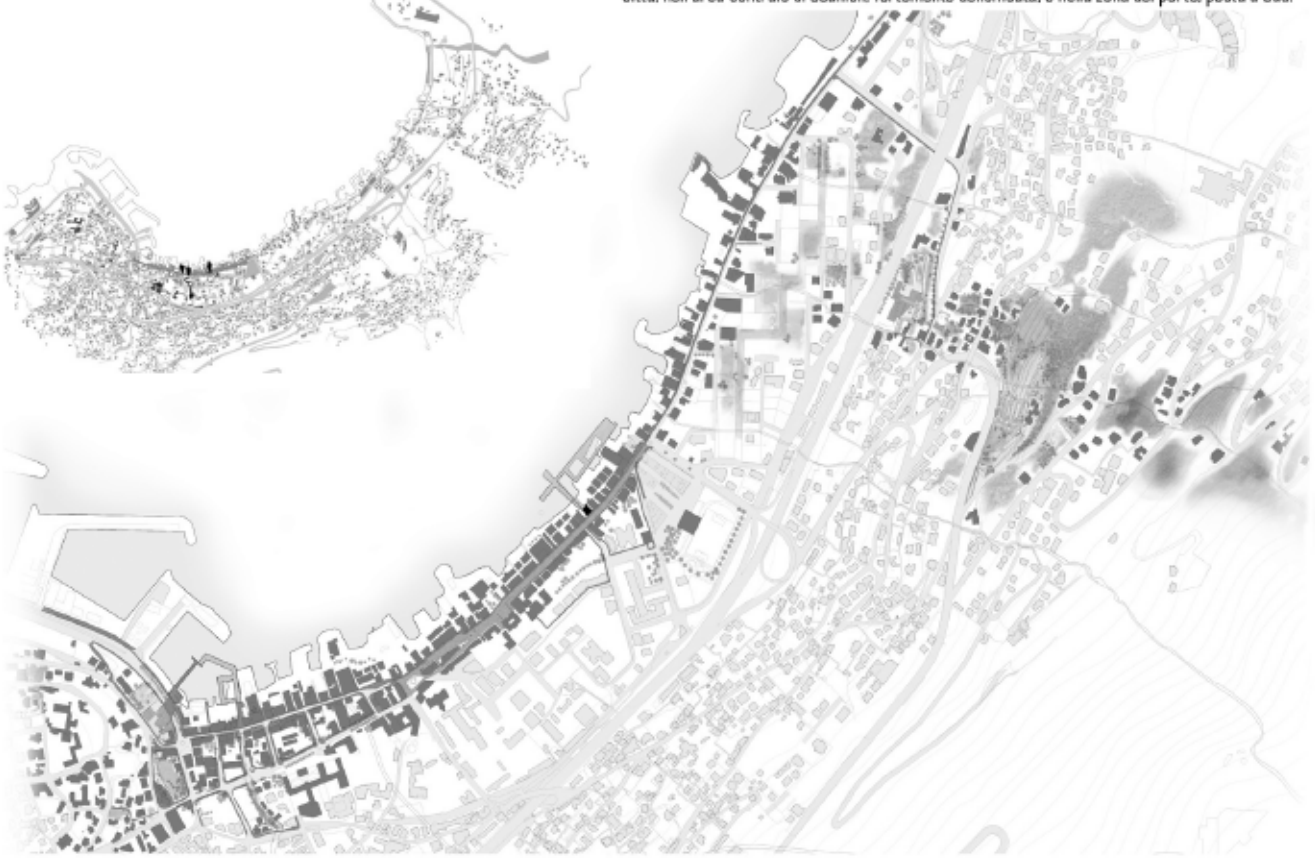
Il progetto consiste nella riqualificazione del lungomare di Jounieh, andando ad agire in tre punti ben determinati, che coinvolgono sia la fascia della spiaggia che l'ambiente costruito, azione che prevede la realizzazione di "penisole" artificiali come veri e propri balconi che si affacciano sul mare.

Il waterfront dovrebbe così diventare il fulcro di un nuovo sviluppo economico e sociale legato alla qualità del progetto e all'eccellenza delle attività economiche legate al turismo e all'intrattenimento. La decisione di agire in determinati punti deriva da un'analisi preliminare che ci ha aiutate ad individuare le reali problematiche del luogo e, di conseguenza, a realizzare un'ipotesi progettuale che rispondesse adeguatamente alle necessità della zona.

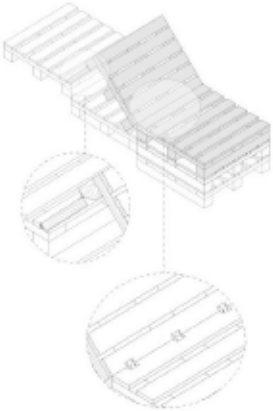
La nuova proposta di masterplan nasce da una progettazione urbanistica che si pone quindi in netto contrasto con le tendenze passate – tuttora in vigore – che hanno condotto la città a trasformarsi in un disordinato e caotico agglomerato urbano: viene recuperata la dimensione progettuale dell'approccio paesaggistico che svolge un ruolo importante nel ripensamento e nella valorizzazione di quei paesaggi urbani e periurbani per lungo tempo dimenticati. Viene proposto un modello di progetto urbano che tenta di reintegrare Jounieh con elementi chiave del suo paesaggio – mare e colline – organizzando una serie di spazi pubblici che rafforzino quel senso di identità ormai sconvolto dal rapido sprawl urbano avvenuto negli anni del dopoguerra.

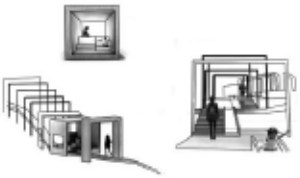
L'intento del progetto è quello di delineare una nuova articolazione formale e funzionale dello spazio pubblico, anche attraverso il coinvolgimento delle comunità locali, in modo da offrire dei luoghi in cui esse possano riconoscersi, radunarsi ed interagire così da innescare un processo di riappropriazione dello spazio urbano in cui gli attori della trasformazione siano gli stakeholder stessi.

I tre progetti in cui si delinea il masterplan si localizzano nella Greenway che si trova a Nord della città, nell'area centrale di Jounieh, fortemente densificata, e nella zona del porto, posta a Sud.



Autori: **Elena Albanese, Katia Colucci, Lisa Sghirlanzoni** - Tesi di laurea magistrale in Architettura - **Corso di laurea in archietettura - Progettazione Tecnologica e Ambientale aprile 2013** - Presso: **Politecnico di Milano - Facoltà di architettura e società**





## IL PORTO

La terza area interessata dal nostro progetto è caratterizzata dalla presenza di uno spazio, oggi adibito a parcheggio, che confina con gli unici due spazi verde attrezzati della città, confinati però all'interno di due recinti. Si è scelto prima di tutto di rompere questa suddivisione e fare entrare il verde nella città. Inoltre, l'area si sviluppa su diversi livelli; volendo collegarli tutti con un percorso pedonale, abbiamo studiato la creazione di alcuni terrazzamenti naturali combinati ad altri realizzati con bancali e verde, formando così delle sedute a diverse quote che accompagnano il percorso.

Al centro della piazza poi vengono inseriti dei moduli componibili fatti di pallet che caratterizzano l'area di sosta, vista come un'area di socialità e di vita di comunità. Per quanto riguarda i moduli, abbiamo scelto il pallet come materiale in quanto sono flessibili e facili da realizzare, nonché riutilizzabili per innumerevoli creazioni. È quindi un materiale prezioso ed estremamente versatile, che può essere sottoposto anche a diversi trattamenti per renderlo maggiormente prestante. Per il nostro progetto però, abbiamo deciso di mantenere il materiale al massimo della sua sostenibilità, e lo abbiamo scelto in quanto ampiamente presente a Jounieh.

I pallet verranno assemblati in modo semplice per realizzare strutture temporanee e non, soprattutto flessibili e smontabili, senza fungere da elementi strutturali o allo scopo di creare strutture complesse. Tutti gli elementi sono assemblati a secco, in modo da renderli facilmente smontabili e rimontabili.

## MOBILITÀ E CONNESSIONE

Quest'area della città rappresenta un punto strategico in quanto da essa parte la strada costiera storica della città, dove è presente l'uscita dell'autostrada e che funge da collegamento con i quartieri dell'entroterra. Su questa strada si affacciano parecchi edifici storici, uno dei quali è stato incluso nel nostro progetto e identificato come il polo generatore del progetto di riqualificazione.

La mobilità urbana della città presenta problematiche importanti soprattutto a causa dell'assenza di trasporto pubblico e l'inaccessibilità per altri mezzi che non siano l'auto, compreso il flusso pedonale. Perciò, per cercare una soluzione, si vuole iniziare il processo con un'azione forte, ovvero limitare il traffico della strada costiera, offrendo nel contempo il progetto di un posteggio auto differente rispetto a quelli presenti ora in città, e collegare i diversi avamposti costieri della città con una pista ciclabile, per iniziare un processo di sensibilizzazione sull'utilizzo di un mezzo di trasporto alternativo.

Dall'altro lato della strada, il lungomare viene reso accessibile a chiunque grazie alla realizzazione di una passerella in legno appositamente progettata e che, grazie alla sua articolazione, crea aree di sosta e possibilità di vivere il mare.

La passerella copre una notevole distanza lungo la costa, altrimenti non accessibile e inutilizzabile, che va a collegarsi al secondo spazio che fa proseguire il percorso del nostro progetto urbano.

La passerella entra all'interno dell'edificio, creando un collegamento con la strada costiera e la nuova strada sul mare e termina in un elemento che sembra lasciare in sospeso e che invece rappresenta una fine ed un inizio per lo sguardo dell'osservatore.

## CORRIDOIO VERDE

Il corridoio "verde" situato a Nord si caratterizza per elementi di forte naturalità: si snoda lungo tutta una valle del monte Libano e, per via della totale assenza di costruzioni lungo il suo percorso, si è deciso di non alterare in alcun modo la sua naturalità, ma bensì di amplificarla e "allungarla" fino al mare, così da costituire un "corridoio ecologico di connessione" tra mare e montagna, altrimenti sempre tenuti separati dalla fitta fascia del costruito. Attraverso operazioni di rinaturalizzazione si ripristinano i processi ecologici interrotti e si argina il problema della frammentazione degli habitat attraverso la creazione di un corridoio lineare in grado di consentire lo spostamento della fauna.

Il corridoio che attraversa gli enclaves di Jounieh assume una valenza di infrastruttura urbana, lungo il quale si delinea un percorso attrezzato dove si snodano una serie di spazi pubblici e di servizi per la collettività progettate in modo tale da soddisfare le esigenze di un'utenza molto ampia che coinvolga tutte le fasce d'età e consenta una fruizione anche da parte delle persone limitate da forme di disabilità.

# Una nuova porta urbana per Milazzo

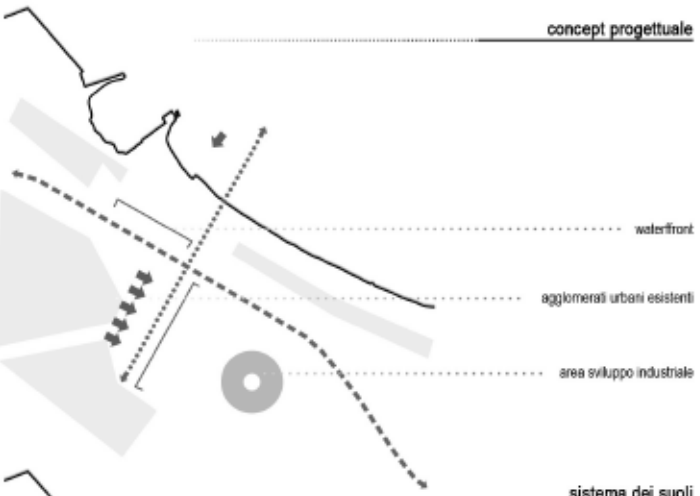
*Tesi di laurea in Architettura*
*Università degli studi "Mediterranea" di Reggio Calabria.*

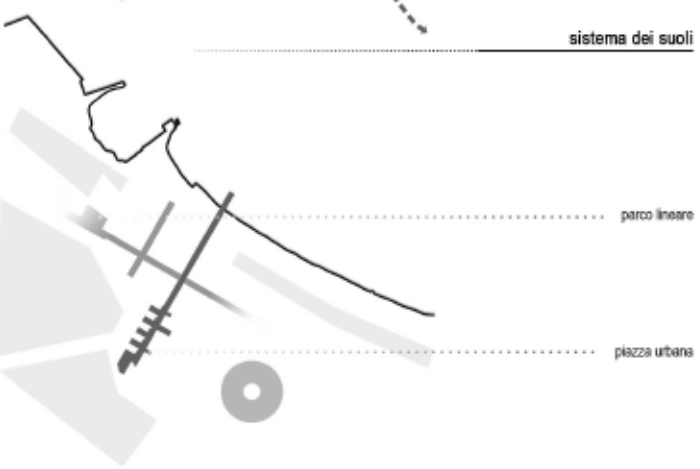
*Relatore: Prof. G. Arcidiacono*
*Correlatore: Arch. G. Fiamingo*
*Laureando: Simone Amato*

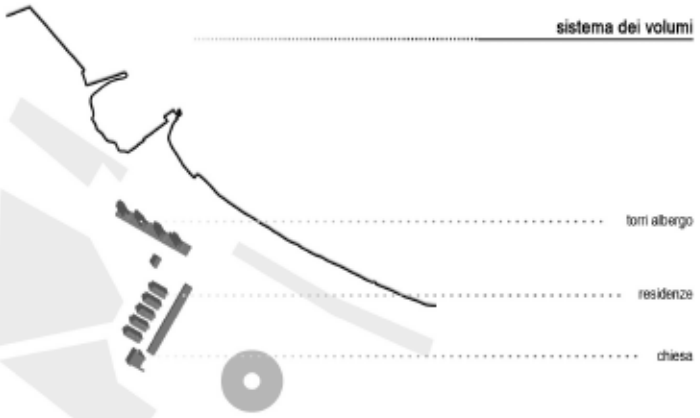
*Sono tanti i modi in cui l'architettura può intervenire nelle aree di "margine" per riqualificarle. Nell'intervento proposto ci si è prefisso l'obiettivo di indurre delle trasformazioni ben al di là dell'area d'intervento: per tale ragione, più che progettare singoli edifici si è cercato di individuare un insieme di relazioni urbane. L'area in esame è caratterizzata dalla presenza di alcuni ruderi di un edificio industriale storico, la ex-Montecatini, da una vecchia stazione ferroviaria ormai in disuso e da un waterfront assolutamente negato e da recuperare.*

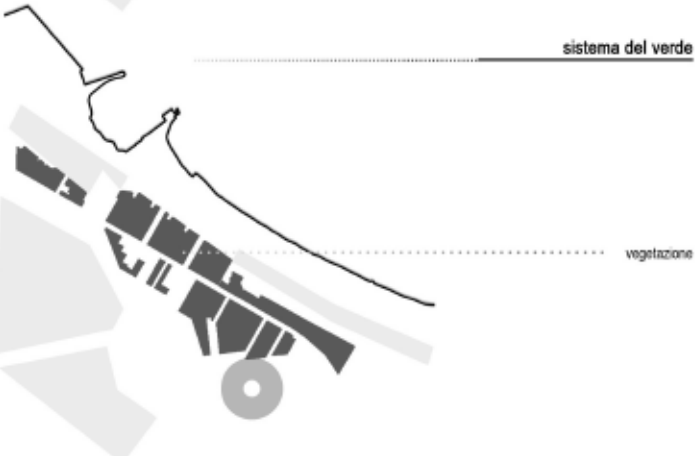
*Il concept progettuale individua un sistema cardo-decumanico sul quale strutturare spazi e servizi per la collettività in rapporto al nuovo waterfront, prevedendo delle nuove residenze e la valorizzazione del patrimonio storico della ex-Montecatini, quale nuovo spazio mercantile immerso nel verde di un parco lineare che recupera le tracce dei binari della vecchia ferrovia.*

*Il tentativo è dunque quello di attivare un processo di trasformazione di questi luoghi e la contemporanea definizione di una nuova centralità urbana: capace di riscattarne l'attuale condizione "periferica" e definendo una nuova porta di accesso alle bellezze del promontorio.*


concept progettuale
waterfront
agglomerati urbani esistenti
area sviluppo industriale


sistema dei suoli
parco lineare
piazza urbana


sistema dei volumi
torri albergo
residenze
chiesa


sistema del verde
vegetazione

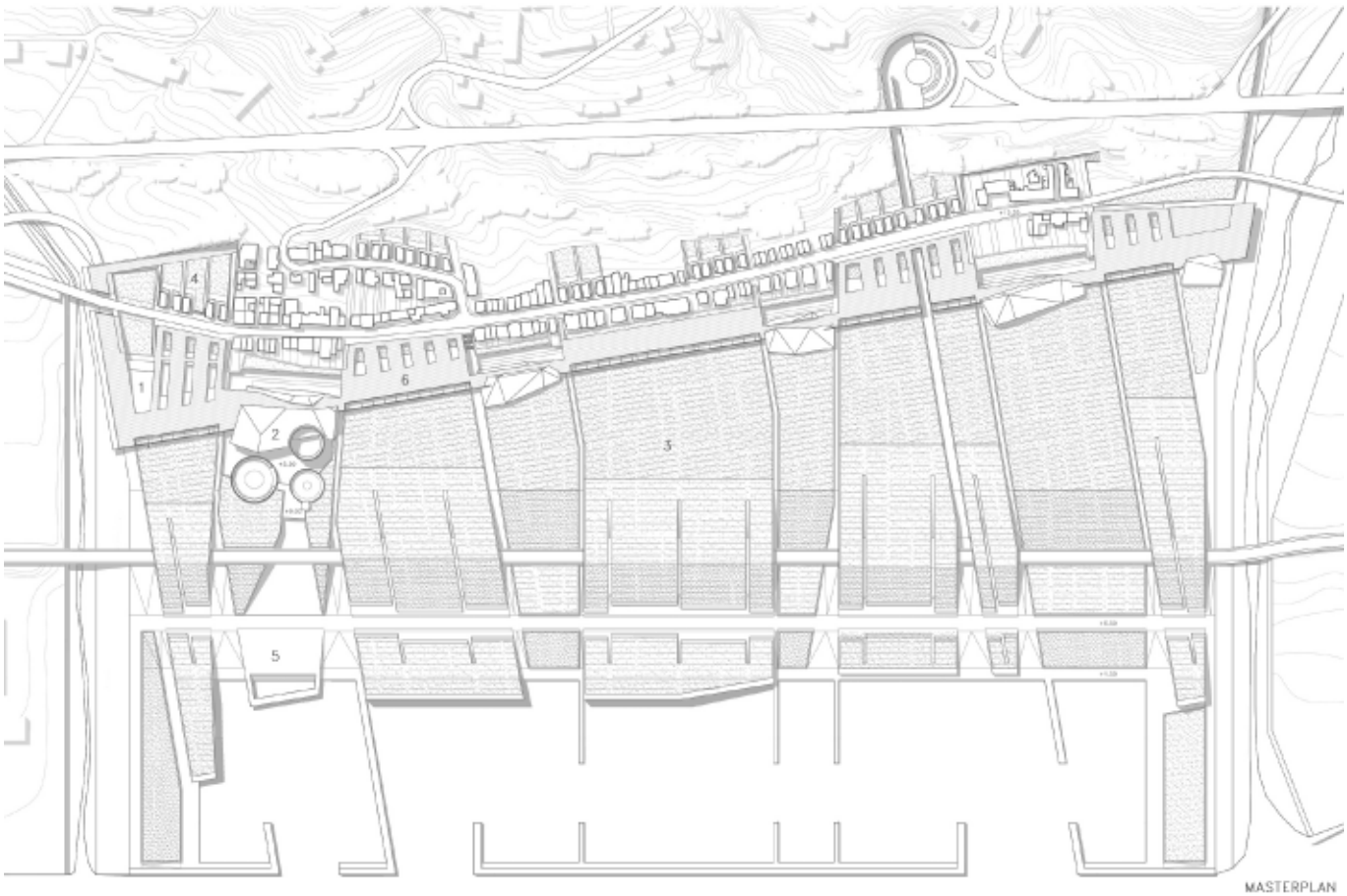
IL LUOGO DI CULTO

LE RESIDENZE

LE TORRI ALBERGO

# ARCHITETTURA, FORMA, ENERGIA: UN PROGETTO DI RICONVERSIONE PER SALINE JONICHE

Tesi di Laurea | Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, Facoltà di Architettura
Relatore: Prof.ssa arch. Laura Thermes | Correlatori: arch. Fabrizia Berlingieri, Prof. arch. Jorge Cruz Pinto | Laureando: Rosario Badessa



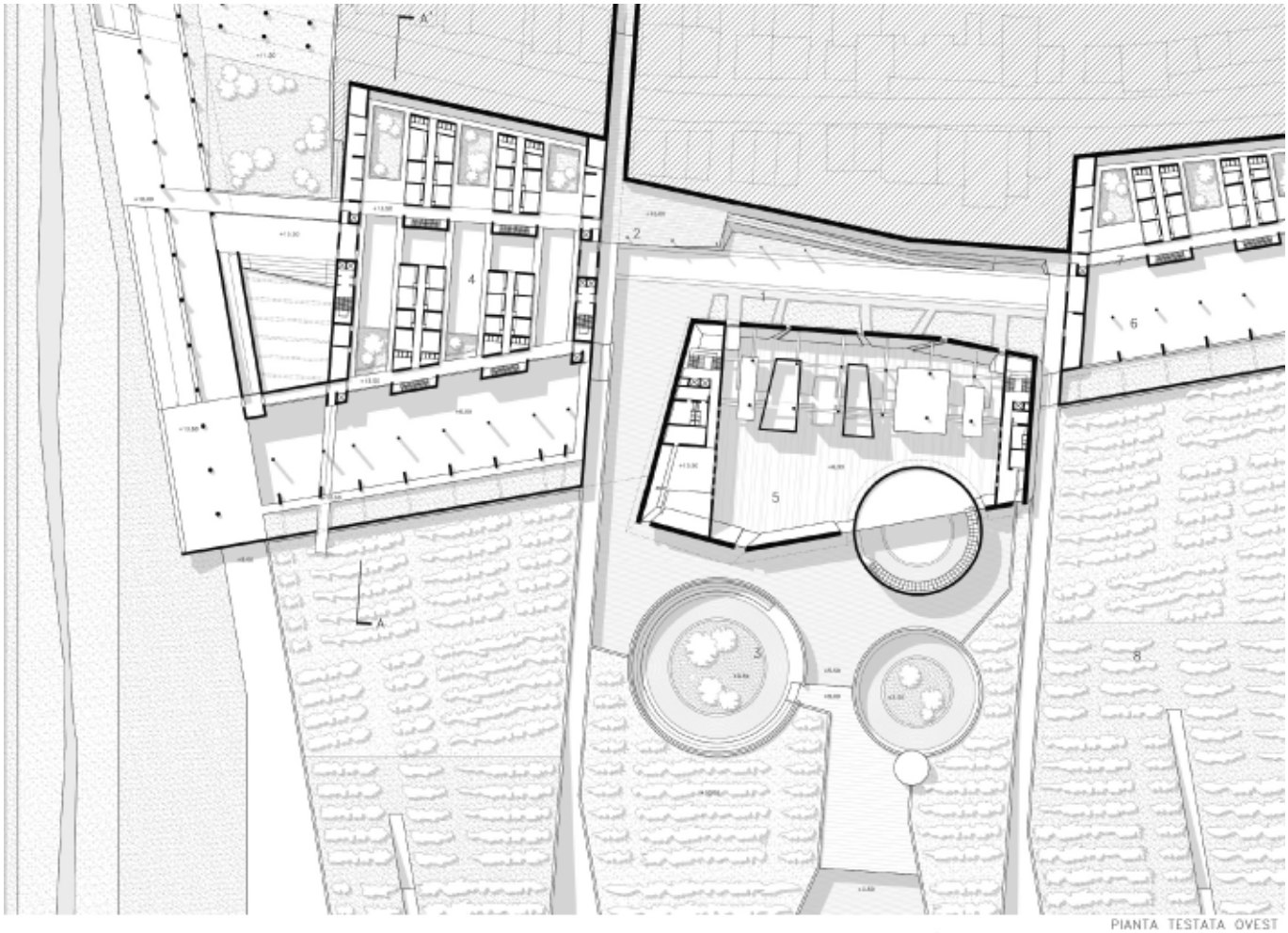

MASTERPLAN

completamento residenziale con abitazioni dotate di orti urbani

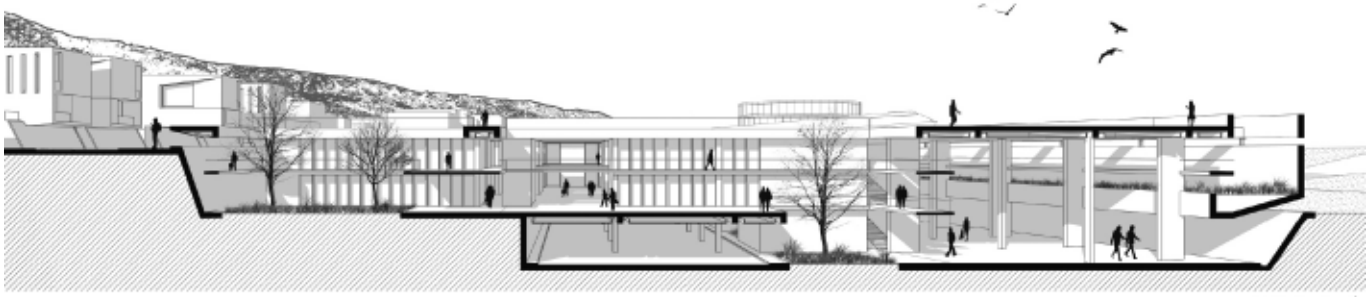
laboratori chimici, aree espositive e percorsi didattici

spazi per la produzione e trasformazione materie prime

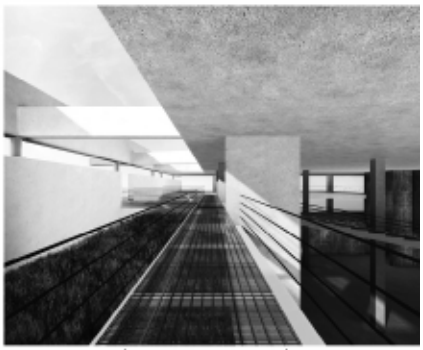
1| centro di trasformazione_3,1he 2| aree didattiche_1,7he 3| parco agricolo_24he 4| completamento residenziale_12,6he 5| attività portuali_15,4he 6| piazza lineare 2,9he




PIANTA TESTATA OVEST



SEZIONE A–A'



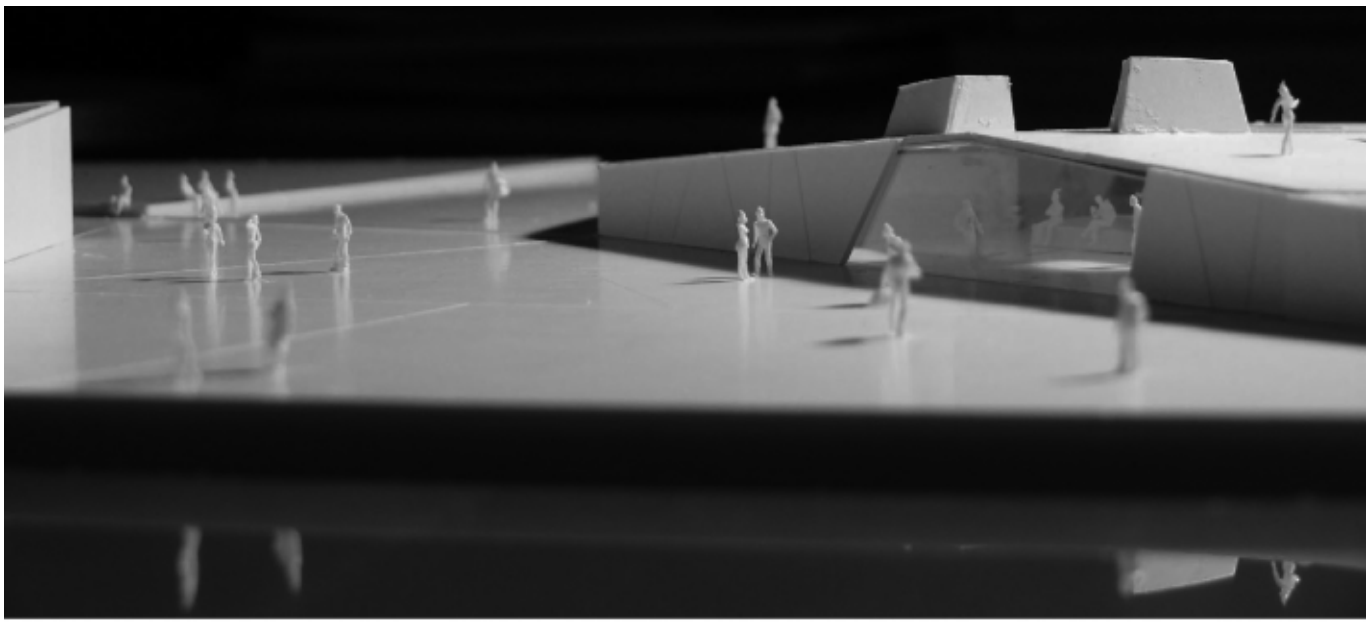
1| sistema di connessione 2| percorso didattico 3| giardini seriali 4| sale studio 5| aree espositive 6| trasformazione prodotti 7| amministrazione 8| parco agricolo

## RIGENERAZIONE URBANA DEL *"PENTAGONO DEL BUONTALENTI"* A LIVORNO

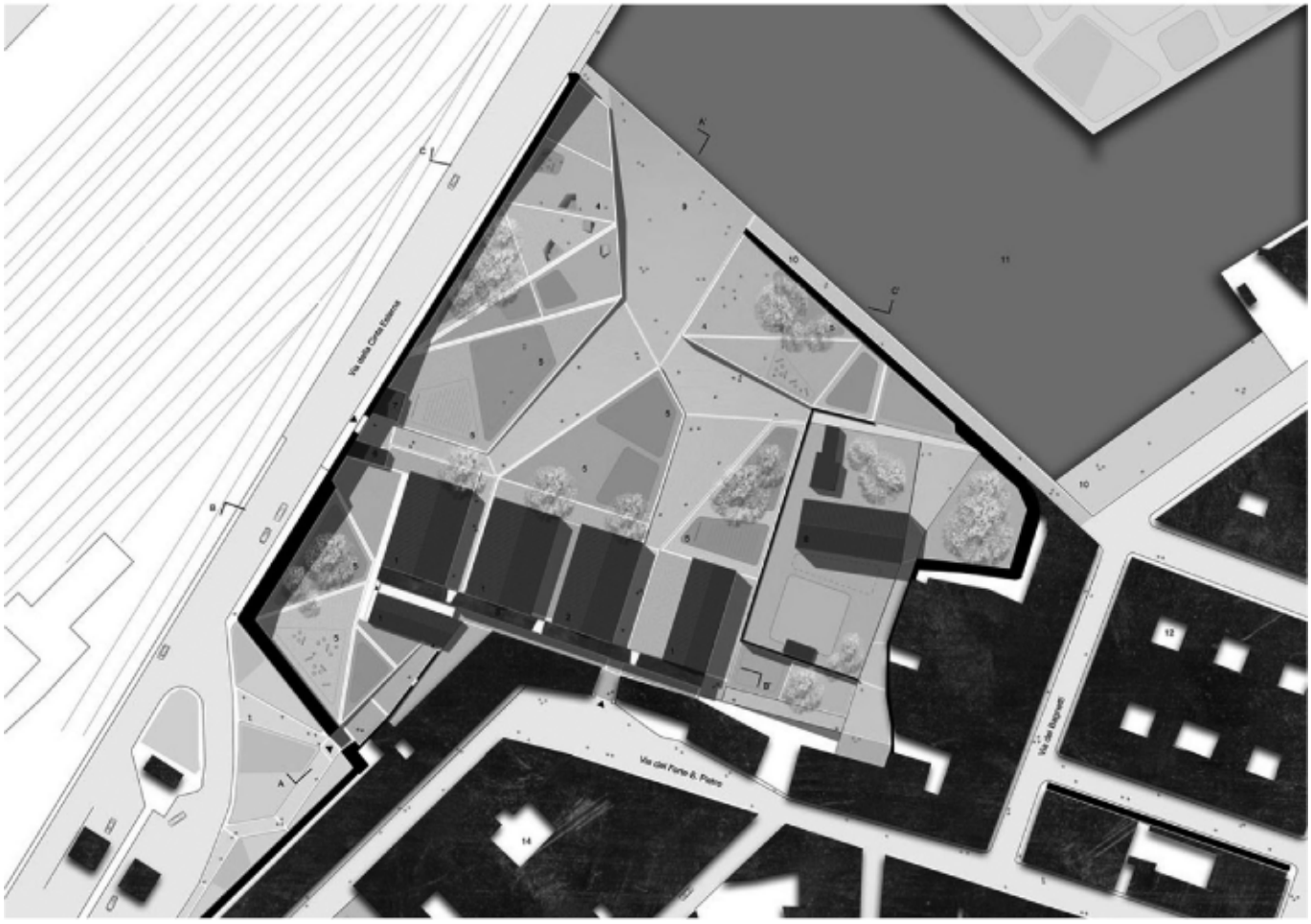
*Il Forte San Pietro: trasformazione e riuso dell'area "Ex Macelli"*

Progettisti: **FABBRICANOVE** (E. Fontana, G. Bartolozzi, L. Matteoli) Committente: Comune di Livorno

L'intervento di riconversione del Forte San Pietro rientra nel progetto di rigenerazione urbana del *Pentagono del Buontalenti* promosso dal Comune di Livorno, che in più step ha visto impegnato lo studio Fabbricanove su differenti ambiti di studio. Il progetto interessa la riqualificazione dello storico quartiere *Venezia*, di cui il Forte è una delle emergenze storiche più significative, che il progetto trasforma in "nuovo accesso" alla città attraverso la realizzazione di un *parco museale attrezzato*. Sulla riuso del forte San Pietro si baricentrano progetti più puntuali e specifici.



Il Forte San Pietro: trasformazione e riuso dell'area "Ex Macelli" in parco espositivo



Planimetria generale

Schemi di progetto

Sezione generale

# POLITECNICO DI BARI

## Corso di Laurea in Ingegneria Edile - Architettura

---

## Relazione illustrativa di progetto
## Connessione tra spazi costieri e spazi rurali: costa di Mola di Bari

Il progetto territoriale regionale per la valorizzazione e la riqualificazione dei paesaggi costieri di Puglia si sviluppa in coerenza con la strategia europee per la gestione integrata delle zone costiere. Le aree costiere, proprio perché caratterizzate da elevata fragilità ambientale e diversità ecologica e, nel contempo da un alto livello di pressione antropica, necessitano di strategie integrate di sviluppo spaziale, capaci di bilanciare tutela attiva e valorizzazione dei territori.

### Area di intervento.

L'area di intervento è situata a nord del centro abitato, nel comune di Mola di Bari (Bari). La maglia strutturale del territorio si presenta a carattere prevalentemente agricolo, senza aver subito sostanziali mutamenti nel tempo, contigua a sud-est a zone già edificate caratterizzate da un tessuto insediativo residenziale e produttivo.

Oltre al centro urbano l'intera area è delimitata a nord dalla fascia costiera, che presenta piccoli agglomerati insediativi a carattere sparso, a sud dalla linea ferroviaria Lecce-Bari e, ad ovest, dalla prosecuzione della parte agricola.

Dal punto di vista infrastrutturale è rilevante la presenza della strada statale 16 che attraversa l'intera area. La superficie complessiva misura circa 1.517.111,8889 mq. Con una lunghezza della costa pari a circa 1.576,3198 ml.

Da uno studio preliminare si evince l'assenza di particolari vincoli paesaggistico-naturalistici, storico-insediativi e idro-geomorfologici.

### Criticità dell'area.

L'area oggetto di studio presenta criticità che hanno fornito la base dei successivi interventi di progetto. La presenza della strada statale 16 che attraversa l'intero comparto, rappresenta ad oggi un ostacolo che impedisce l'interconnessione tra la parte agricola più interna e la fascia costiera. La presenza di un tessuto insediativo a carattere sparso, perlopiù unifamiliare, a ridosso della costa, impedisce la permeabilità di questa porzione di territorio, chiudendo di

fatto ogni possibilità di accesso diretto al mare; tutto ciò si traduce nella totale impossibilità di fruizione della costa intesa anche dal punto di vista balneare.

**Interventi progettuali.**

Gli interventi fondamentali del progetto, vertono su cinque punti cardine: il verde, la viabilità e i parcheggi, gli spazi pubblici e le attrezzature di interesse collettivo. Gli spazi per il verde sono concepiti come parte integrante di un sistema ambientale complesso, di cui mira a conservare e a mantenere riconoscibili i segni distintivi originari, costituiti in particolare dalle trame poderali del territorio agricolo. Il verde contiguo alle principali infrastrutture dell'area, consente la creazione di corridoi naturali che permettono una continuità di percorsi connettendo la parte rurale con quella in prossimità della costa, individuando un'area che funge da fulcro centrale, attraverso la realizzazione di un parco che va a riqualificare zone ad oggi incolte. Un altro degli aspetti significativi del progetto riguarda le modalità in base alle quali sono stati risolti i problemi connessi all'intero sistema della mobilità. L'intera viabilità è stata pensata come una rete di strade sia carrabili che ciclopedonali, di cui il verde ne delinea i percorsi. Il superamento della barriera costituita dall'infrastruttura principale presente (SS 16), è stato reso possibile dalla creazione di un sovrappasso ciclopedonale. Inoltre è stata prevista la realizzazione di una zona adibita a parcheggio pubblico, a servizio della costa e degli spazi aperti ad essa annessi. Per quanto riguarda gli spazi pubblici e le attrezzature di interesse collettivo, l'idea di definire un polo attrezzato per servizi balneari stagionali, realizzati con strutture leggere e poco invasive, si traduce nella realizzazione di un'area di ristoro direttamente fruibile sia dalla costa che dal parco all' interno del quale è inserita. La riqualificazione della fascia costiera rispecchia l' idea di renderla utilizzabile ai fini della balneazione.

Rispettando la morfologia del territorio sono state previste spiagge libere nei tratti in cui è presente sabbia o ciottoli, mentre un sistema di passerelle nei tratti in cui la presenza di roccia rendeva quasi del tutto impossibile l'utilizzo ai fini della balneazione.

In conclusione, la totalità degli interventi previsti si colloca in un quadro progettuale unitario e omogeneo, coerente con gli obiettivi da un lato di rinaturalizzazione e preservazione dell'attività agricola, perseguendo anche la riconnessione di parti di territorio ad oggi non comunicanti, dall'altro con quelli di ricreazione e fruizione della costa, tanto per i residenti quanto per gli avventori.

Professore: Rotondo Francesco

Studenti: Benedetti Giuseppe

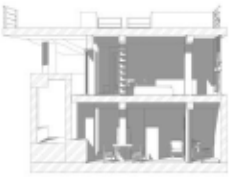
Tutor: Piscitelli Claudia

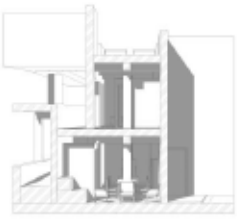
Salvia Pierfrancesco

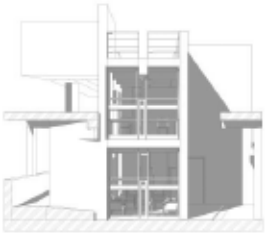
Unime DICIEAMA CdL Ingegneria Edile Corso di Progetto Edilizio Prof Arch Claudio Marchese Allieva Linda Bonanno

# Percorso in un giardino mediterraneo

progetto Linda Bonanno Rossella Laudani Gabriele Bitto

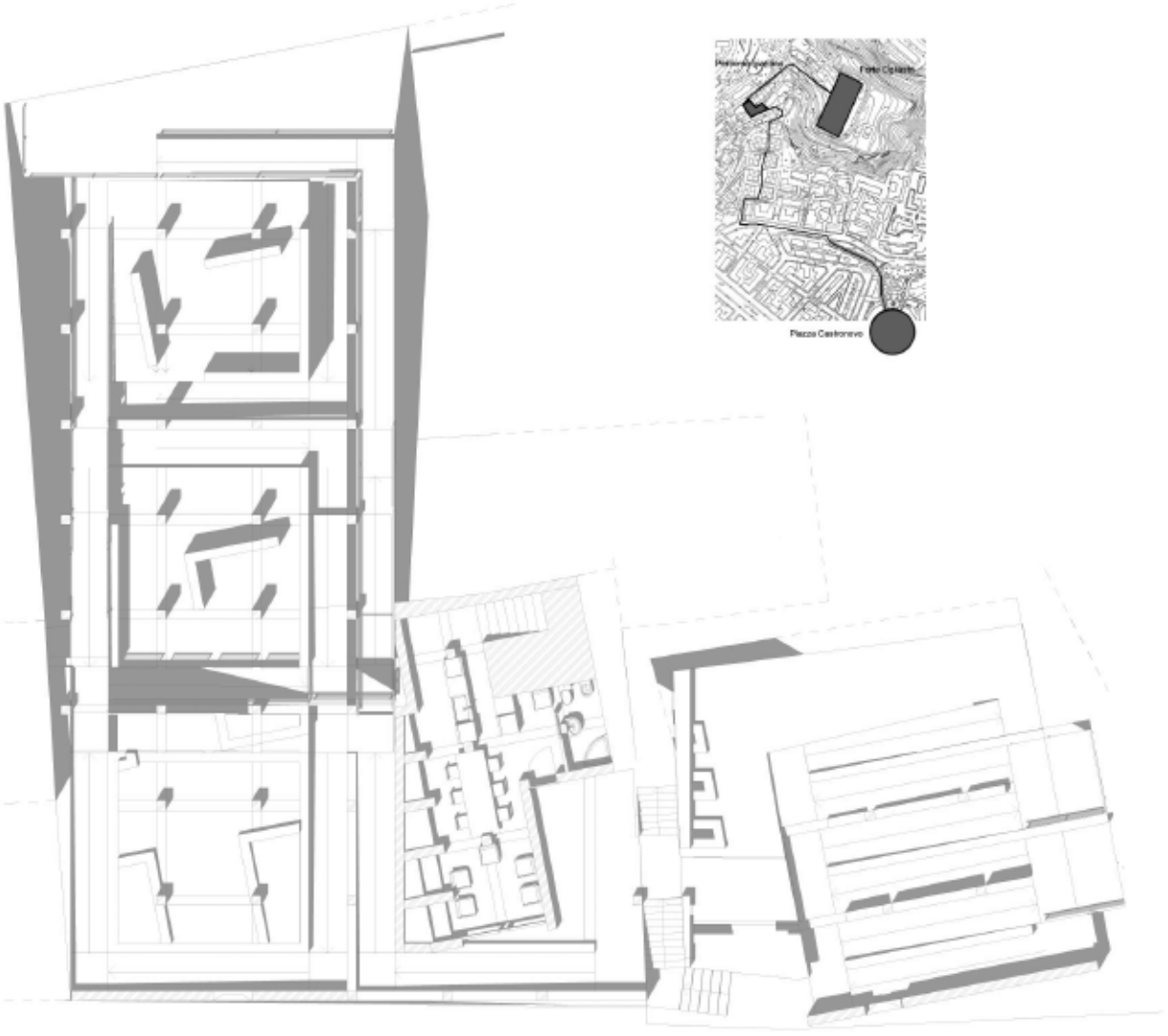


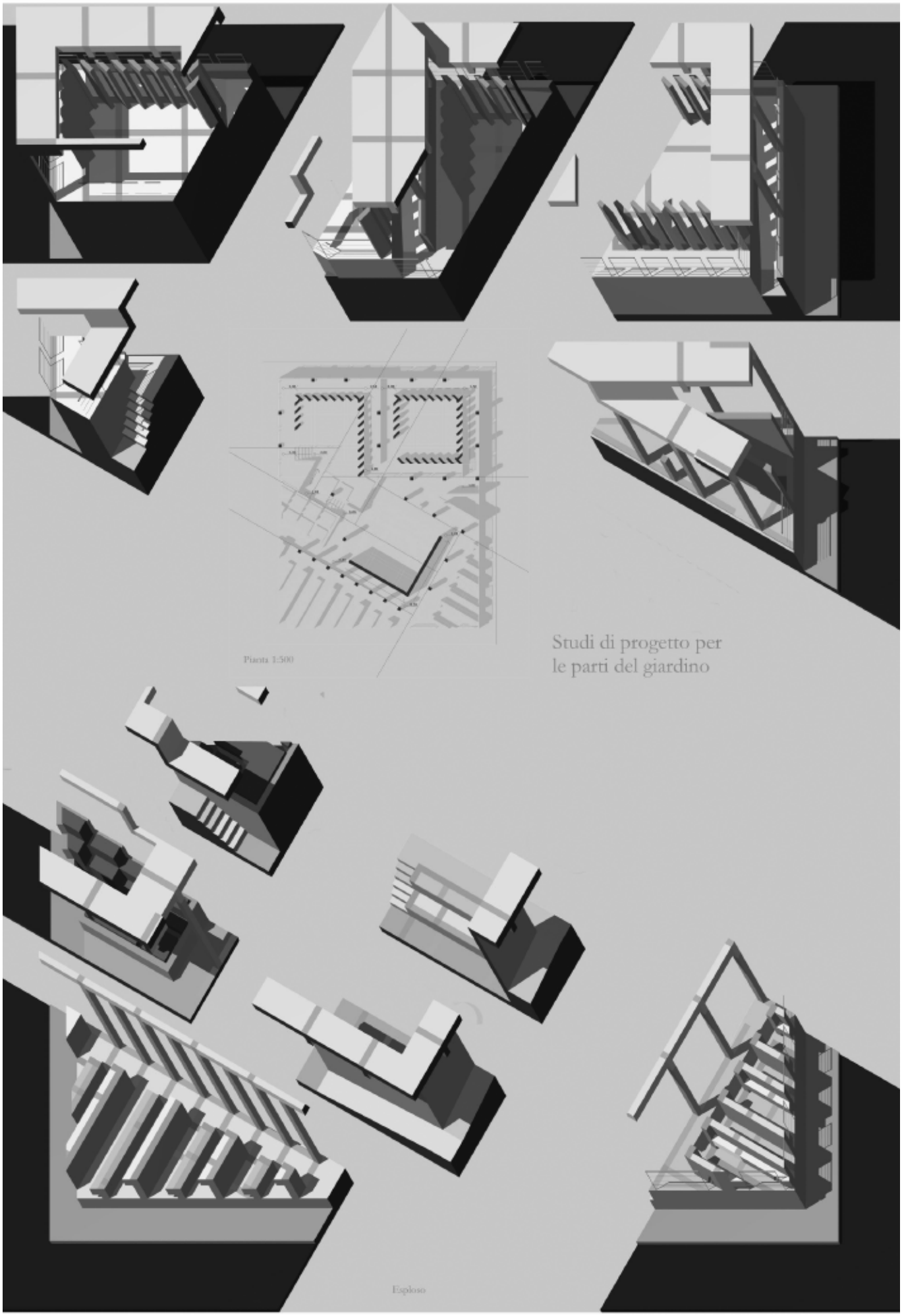




Coloro che volessero raggiungere Forte Ogliastri, sede di attivitá culturali di richiamo per la cittadinanza di Messina, data l'esiguità dei parcheggi nelle aree circostanti, potranno raggiungerla a piedi attraversando il "giardino" presidiante il percorso di risalita progettato e dotato di ulteriori elementi di richiamo consistenti in percorsi espositivi affiancanti le rampe, piani inclinati all'8%, con cui si supera il dislivello di metri 13 e 50.
L'area, posta tra bracci di strada carrabile, raccordati da tornanti, permette un'alternativa nel percorrere pedonalmente la risalita.
Una piccola cavea, affaccia sullo Stretto ed una casa da attribuire volta a volta, in uso ad un artista, invitato ad organizzare il coinvolgimento degli abitanti del quartiere in attività artistiche, completano il quadro che il progetto si è dato come tema.

La casa del Giardiniere-Custode-Artista-Animatore sociale nel percorso-giardino
Frammenti di un insieme.




Studi di progetto per
le parti del giardino
Pianta 1:500
Esploso

# Riqualificazione del quartiere di Santo Spirito (lido Lucciola – porto)

## Gruppo Angelo Boreale, Marco Calò, Nicola Lomuscio

***Figura 1*** Parcheggio davanti al lido Lucciola sul versante ovest

***Figura 2*** Cancello a delimitare un vuoto urbano adibito a area attrezzata per il tempo libero; ***Figura 3*** *(a destra)* via Nazionale

***Figura 4*** Area d'intervento

***Figura 5*** Carta dell'assetto morfologico e funzionale

La presente pianificazione ha per oggetto il lungomare di Santo Spirito, nel tratto compreso tra il porto e il lido Lucciola, per una lunghezza di circa 1,5 chilometri.

L'area di studio racchiude parte del centro storico, una zona di espansione diffusa con la presenza di vuoti urbani ed un lungomare destinato ad una funzione prevalentemente carrabile piuttosto che ad una zona destinata alla fruizione pedonale; essa non presenta elementi di continuità con la struttura urbana. Il carattere generale del sito è quello di un luogo di transito, al massimo di un grande parcheggio.

Se da un lato vi è la presenza del centro storico, con il suo tessuto residenziale continuo e denso (ove si concentrano la maggior parte dei servizi e delle attività commerciali), spostandosi verso ovest si ha un sistema che tende sempre più a diradarsi in un tessuto discontinuo e sparso, senza un preciso disegno urbanistico che ne dia una struttura identitaria ed unitaria, creando ripercussioni anche sul sistema della viabilità che si sviluppa con traverse al fronte del lungomare, creando così l'unico schema insediativo presente il quale riamane comunque debole e privo di continuità. Si evidenzia, inoltre, la mancanza di strade parallele che potrebbero snellire il traffico sia in prossimità del lungomare che su via Nazionale. Tale irregolarità si manifesta per di più nel sistema del verde, caratterizzato dalla presenza di giardini privati che si alternano con vuoti non qualificati.

Il progetto di riqualificazione si basa su alcuni punti fissi. Considerando le caratteristiche morfologiche del lungomare (una costa rocciosa con dislivelli minimi) e le potenzialità che essa può esprimere, sono stati predisposti una serie di interventi che mirano a definire nuove centralità ove queste non siano presenti, ovvero non nel centro storico. Sono stati ridefiniti percorsi ciclistici e pedonali, protetti dalla presenza del verde, con un andamento sinuoso ed altimetrico, prevedendo la presenza di piazze, pedane in legno smontabili, che donino alla passeggiata piacevolezza e scorci visuali differenti, oltre che nuovi spazi pubblici. Obiettivo è quello di definire una spina dorsale del quartiere, con una precisa identità, che si risolva anche all'interno del tessuto urbano, proseguendo il sistema pedonale e il sistema dei servizi.

Verificato il forte sbilanciamento del sistema servizi verso il centro storico, si è cercato di riequilibrare il rapporto di questo con il nuovo tessuto urbano, prevedendo attrezzature di interesse collettivo come un mercato coperto, verde pubblico, con presenza di attrezzature sportive e di servizi commerciali; si è pervenuti anche ad una rimodulazione dei parcheggi, anche con l'inserimento di un hub di scambio attiguo allo svincolo della nel quartiere dalla strada statale; questi risultano carenti soprattutto in zone come il centro storico. Sistemi di parcheggi di attestamento, a servizio delle nuove funzioni di svago e ricreazione, sono stati previsti e per il lungomare e per il nuovo parco urbano.

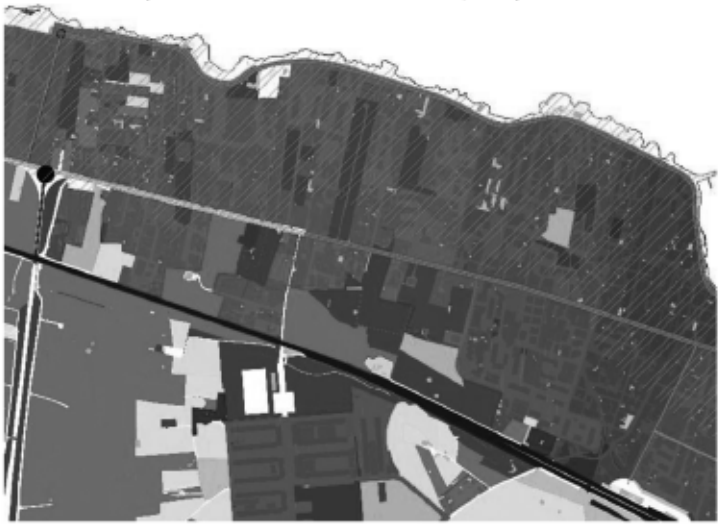


***Figura 6*** Carta di sintesi

Anche il centro storico è stato oggetto di intervento, in particolare per definire un tessuto ora frammentato, con spazi dall'identità mai raggiunta. La viabilità, caratterizzata da strade talvolta strette e pericolose per quella pedonale, è stata rimodulata prevedendo per il traffico veicolare un andamento sinuoso seguendo il concetto delle woonerf, con il sistema del verde e delle attrezzature che finisce per strappare spazio alla strada, a tutto vantaggio della mobilità lenta.

***Figura 7*** Carta delle infrastrutture della mobilità

Il sistema infrastrutturale, invece, vede nello stato di fatto la presenza del lungomare e di via Nazionale come strade principali, con una mancata gerarchia per quanto concerne le traverse, che si risolvono in strade strette e dalla difficile percorrenza. Qui l'intervento pone sulla definizione di nuovi assi principali o al potenziamento di alcuni, che permettano al traffico veicolare e ciclistico di giungere subito sul lungomare. Si è cercato anche di definire una mobilità interna, parallele ai due assi viari sopra citati, in modo tale da snellire la portata di questi.

Il sistema delle pavimentazioni prevede l'utilizzo di materiali locali come pietra e ciottoli, elementi grigliati drenanti per quanto concerne il sistema dei parcheggi; inoltre è stato previsto l'impiego del legno per quanto riguarda le pedane smontabili. Per quanto riguarda invece l'illuminazione, invece, si prevede un sistema che garantisca una luminosità diffusa e valorizzi le caratteristiche ambientali dei luoghi: sarà caratterizzata dall'impiego di pali alti per la mobilità carrabile, a quelli a mezza altezza per la zona a traffico limitata del centro storico, a quella bassa a pavimento per quanto concerne il traffico pedonale.

Tutta la riqualificazione ha avuto come cardine quello di creare e/o ricreare un sistema del verde che ridefinisse gli spazi, riqualificandoli e creandone dei nuovi come parchi di vari tipi e piazze cercando di progettare dei corridoi verdi che riconnettessero il sistema campagna con quello insediativo e costiero in modo tale da avere un disegno urbano definito e non una mera diffusa urbanizzazione senza un criterio progettuale.

***Figura 8*** planimetria

Università Politecnica delle Marche_ Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura
Tesi di laurea specialistica in Ingegneria Edile Architettura a.a. 2011/2012

# PORTA DELLA CITTÀ DI ANCONA.
## Riqualificazione urbana della Palombella e riciclo delle aree dismesse

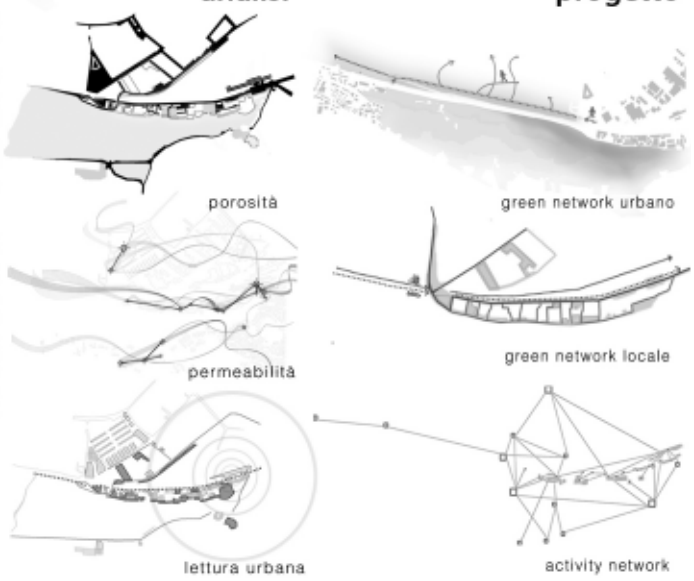
autore: Federica Buffarini relatore: prof. arch. Paolo Bonvini

## Motodologia di analisi - Strategia progettuale

Progetto di riqualificazione urbano del quartiere Palombella

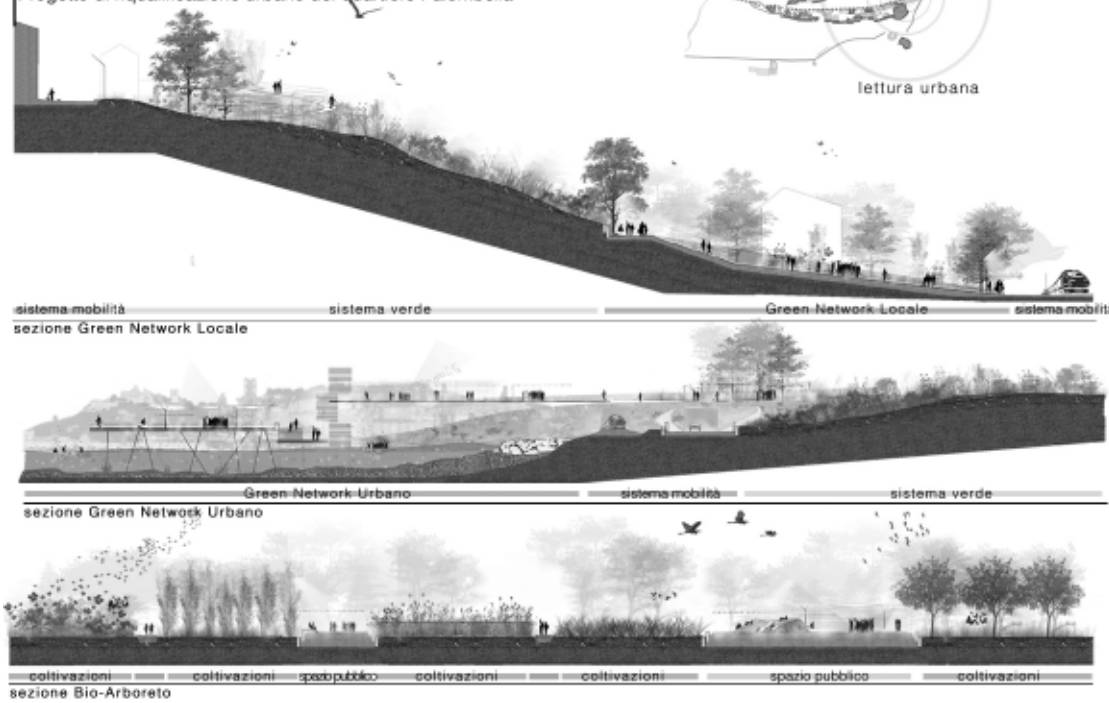
Lo sviluppo della Città Contemporanea può essere inteso come adeguamento della globalizzazione alle realtà locali, per questo la Tesi si basa su una lettura innovativa del tessuto urbano coincidente con il punto di vista dei **cityuser**.
L'utilizzo delle aree varie nel corso delle diverse ore della giornata, gli usi degli spazi sono spesso diversi rispeto alla funzione prestabilita. La struttura urbana viene paragonata ad una rete idraulica, potremmo dire che le **persone utilizzando il vuoto della città generano dei flussi di mobilità**, così come l'acqua segue dei tragitti composti da "tubi" o vuoti se assorbiti da una spugna. L'**analisi incrociata tra permeabilità e porosità** consente di leggere il tessuto urbano sulla base delle capacità di ogni cityuser di muoversi con un proprio **fine**, una propria **meta** e una propria **velocità** all'interno delo spazio pubblico.

Il progetto prevede la realizzazione di un **sistema di percorsi ciclo-pedonali di matrice ecologica** che colleghi il Parco Belvedere posto a monte del quartiere con il porto turistico Marina Dorica antistante, così da coinvolgere direttamente la Palombella sfruttando la forma a pettine della maglia urbana e creando collegamenti trasversali che ricalchino le vie minori esistenti. Questo sistema di **Green Network recupera le aree abbandonate riconvertendole in spazi pubblici, dinamici e connessi tra loro**, capaci di sviluppare politiche di pianificazione territoriale basate sul concetto di **ricucitura** e **riuso** e favorendo la nascita di nuove attività commerciali che riqualifichino e sviluppino il quartiere attraverso le **Activity Network**. La città ha bisogno di un commercio che la sostenga economicamente e di poli funzionali che assumano il **ruolo di catalizzatori** così da attrarre flussi di persone.




## Sezioni e studio del progetto

Progetto di riqualificazione urbano del quartiere Palombella




I Network collegano ambiti urbani differenti sia per forma che per collocazione urbana, **ricuciono spazi frammentati** e sconnessi con quelli attualmente utilizzati favorendo collegamenti ecologici in modo da garantire **qualità formale** oltre che **ambientale**. La Palombella valorizza così il suo ruolo di **Porta d'accesso alla città di Ancona**, e diviene, nel contempo, **ingresso al Bio-Arboreto**, nuovo parco urbano che dalla "città bassa" permette di raggiungere la "città alta" fino al quartiere di Posatora. Ma la principale peculiarità che la Palombella acquisisce con il progetto è il ruolo di **accesso diretto al mare**. Diviene infatti, l'unico collegamente reale che i cityuser possono usufruire sia per scavalcare le darsene portuali e la ferrovia che attualemente negano tale rapporto, che per poter godere del panorama e del relax al mare attraverso la realizzazione di una **passeggiata sospesa** che costeggia parallelamente questo tratto di litorale marchigiano.

## Bio-Arboreto: forza motrice per lo sviluppo urbano

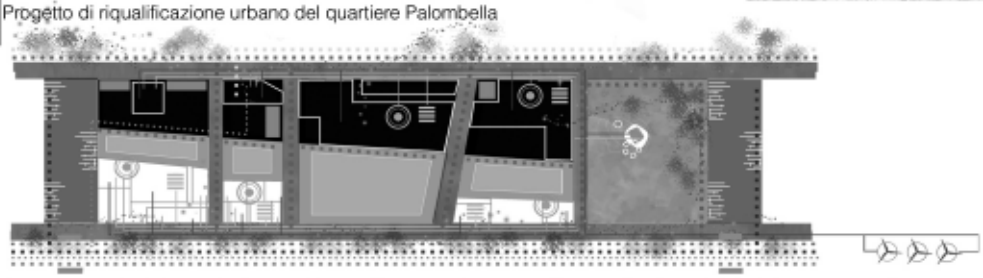
Progetto di riqualificazione urbano del quartiere Palombella

L'analisi evidenzia i tipi di prodotti che si possono ottenere da determinate specie di vegetazione e quale attività commerciale o servizio favorisca lo sviluppo urbano secondo la strategia degli Activity Network.

Il **Bio-Arboreto**, ai fini di coerenza con la strtegia progettuale basata sugli **Activity Network** e con la matrice ecologica che caratterizza l'intero progetto, rappresenta la **forza motrice** per lo **sviluppo urbano** della Palombella. L'idea è quella di **coltivare piante** ed **essenze arboree** capaci di **creare attività** commerciali, educative che turistiche. Permette di realizzare un **mixed-use** tale da soddisfare qualsiasi esigenza. Rappresenta l'elemento progettuale capace di innescare un **processo economico e produttivo** tale da generare una realtà urbana basandosi esclusivamente su semplici **regole di collaborazione e autosostentamento**. Fa si che la **Città Pubblica** fatta da cityuser **riutilizzi efficientemente la Città degli Interstizi** incentivando la relaizzazione di poli funzionali e commerciali oltre che la riorganizzaizone dello spazio pubblico e il recupero dei parchi e delle aree verdi della Palombella.

## Il Concept: combinazione di Microrealtà

Progetto di riqualificazione urbano del quartiere Palombella



Il passo successivo è la progettazione di **Microrealtà** urbane attraverso un **Concept implementabile in tempo e spazio** che preveda interventi puntuali, così da realizzare progetti complessivi in scala più ampia riconoscibili nel Masterplan precedentemente descritto. E' un prototipo urbano che permette di progettare microrealtà locali, adattandosi alle esigenze pratiche di ogni situazione e rimodellandosi a seconda della struttura formale e funzionale presente. E' strutturato come **sovrapposizione di cinque diversi layer** ognuno dei quali prevede la strategia progettuale di un sistema urbano indispensabile per far si che la **sostenibilità**, da concetto astratto, si concretizzi in progetto di **rigenerazione urbana**. Lo scopo è di ottenere un abaco di soluzioni progettuali per un nuovo spazio urbano contemporaneo capace di garantire maggiore qualità ed efficienza dello spazio pubblico.

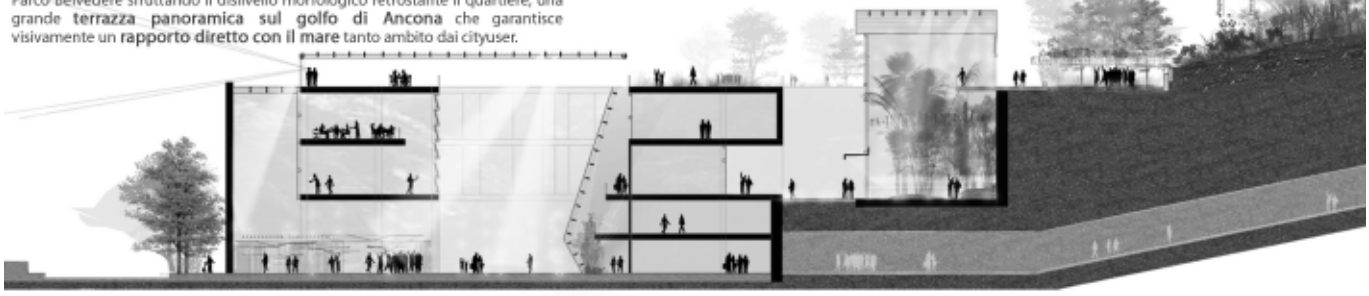
## Area industriale della ex Angelini

Progetto di riciclo delle aree dismesse

stato attuale fronte strada [Flaminia]

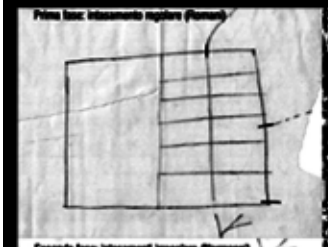
progetto fronte strada [Flaminia]

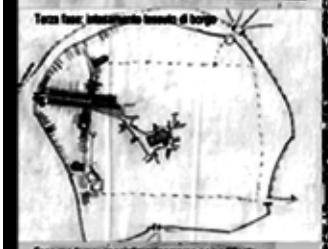
Il **recupero** degli **edifici industriale dismessi** dell'**ex Angelini** presenti nel quartiere vengono riconvertiti in centro produttivo, commerciale e ludico, riciclando gli spazi abbandonati della casa farmaceutica che ben si prestano ad ospitare servizi e attività. Lo stabilimento Angelini viene **trasformato così in spazio aperto e connesso**, contenitore di **mixed-use**, con negozi rivolti su piazze coperte e aperte dove svolgere il mercato settimanale, con biblioteca, sala riunioni, eco-market e ristorazione ai piani superiori e in copertura, accessibile dal Parco Belvedere sfruttando il dislivello morfologico retrostante il quartiere, una grande **terrazza panoramica sul golfo di Ancona** che garantisce visivamente un **rapporto diretto con il mare** tanto ambito dai cityuser.



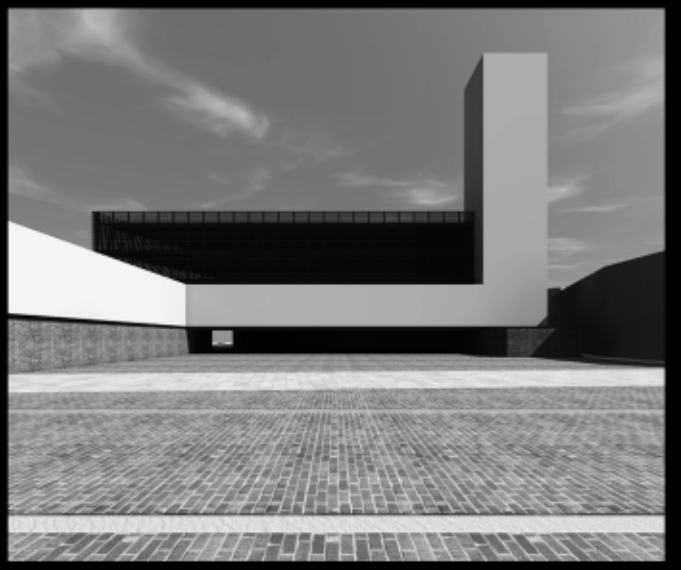
POLITECNICO DI BARI - Facoltà di Architettura
Laboratorio di Progettazione Architettonica e Urbana - a.a. 2008/2009
Prof. Arch. A. V. Riondino - Prof. Arch. M. Ieva Studente: Antonio Camporeale

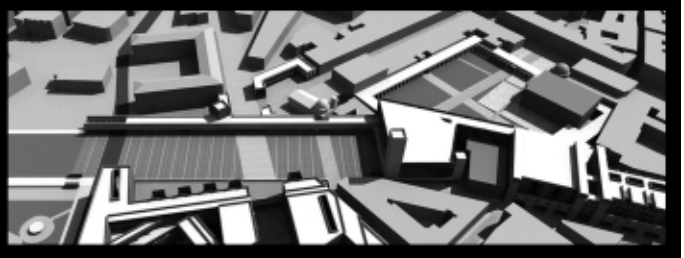
LUCERA. *Riammagliamento di Piazza Matteotti*
*Rispecializzazione delle aree dismesse adiacenti*
*Riprogettazione di tessuto edilizio residenziale*

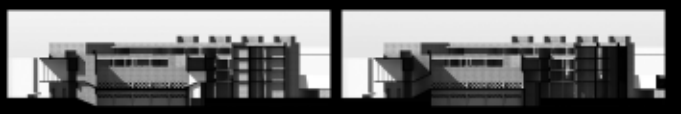


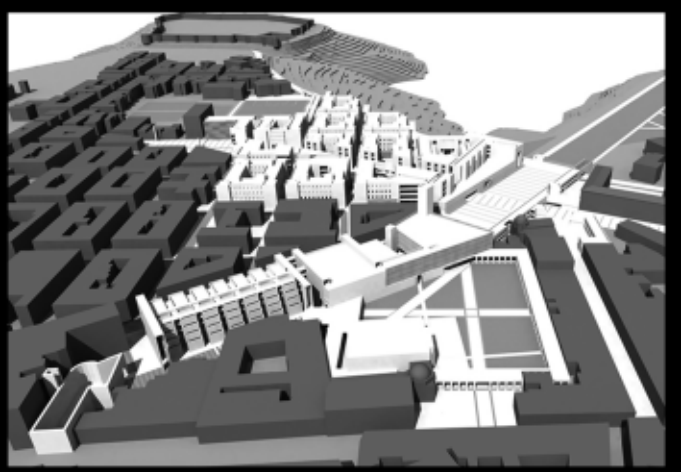


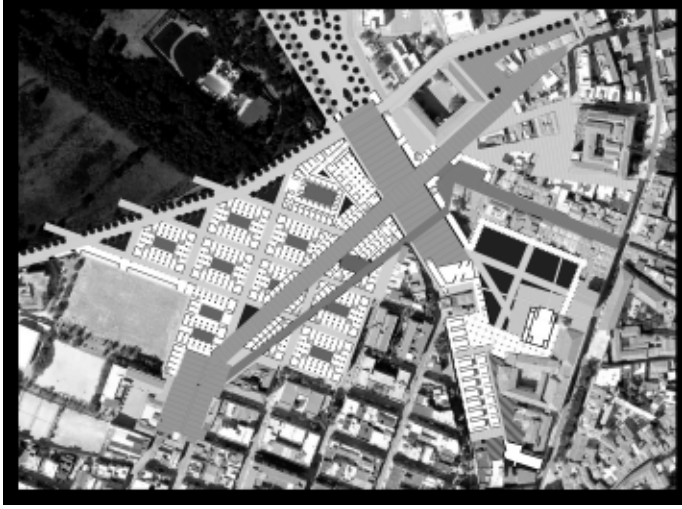
L'approccio al progetto non ha potuto prescindere dalla lettura dell'organismo urbano alle opportune scale. L'interpretazione delle gerarchie e l'analisi delle dinamiche in atto hanno permesso di inserirsi all'interno del processo di trasformazione della città: il riammagliamento di Piazza Matteotti definisce la cerniera urbana che ricuce i tre quartieri ad essa adiacenti. La Villa Comunale gioca un ruolo fondamentale nel rapporto con il paesaggio che la Piazza media rispetto al centro storico. Nelle aree dismesse oggetto di lettura e progetto è previsto un processo di ri-specializzazione degli edifici abbandonati: è il progetto di una scuola d'arte drammatica e musicale che coinvolge le vecchie strutture industriali ampliandole con aule didattiche e auditorium, l'ex teatro Politeama e altre rovine presenti nell'isolato. La riprogettazione del tessuto residenziale riguarda le aree di completamento del tessuto ottocentesco, investite da una pianificazione speculativa priva di relazioni col contesto urbano leggibile.

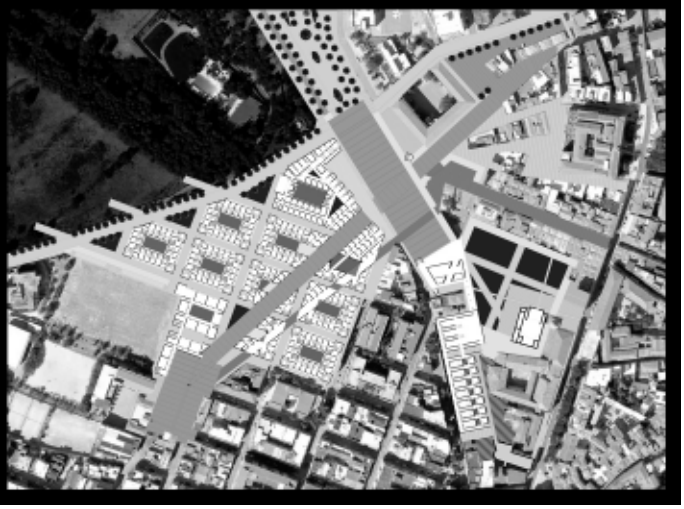






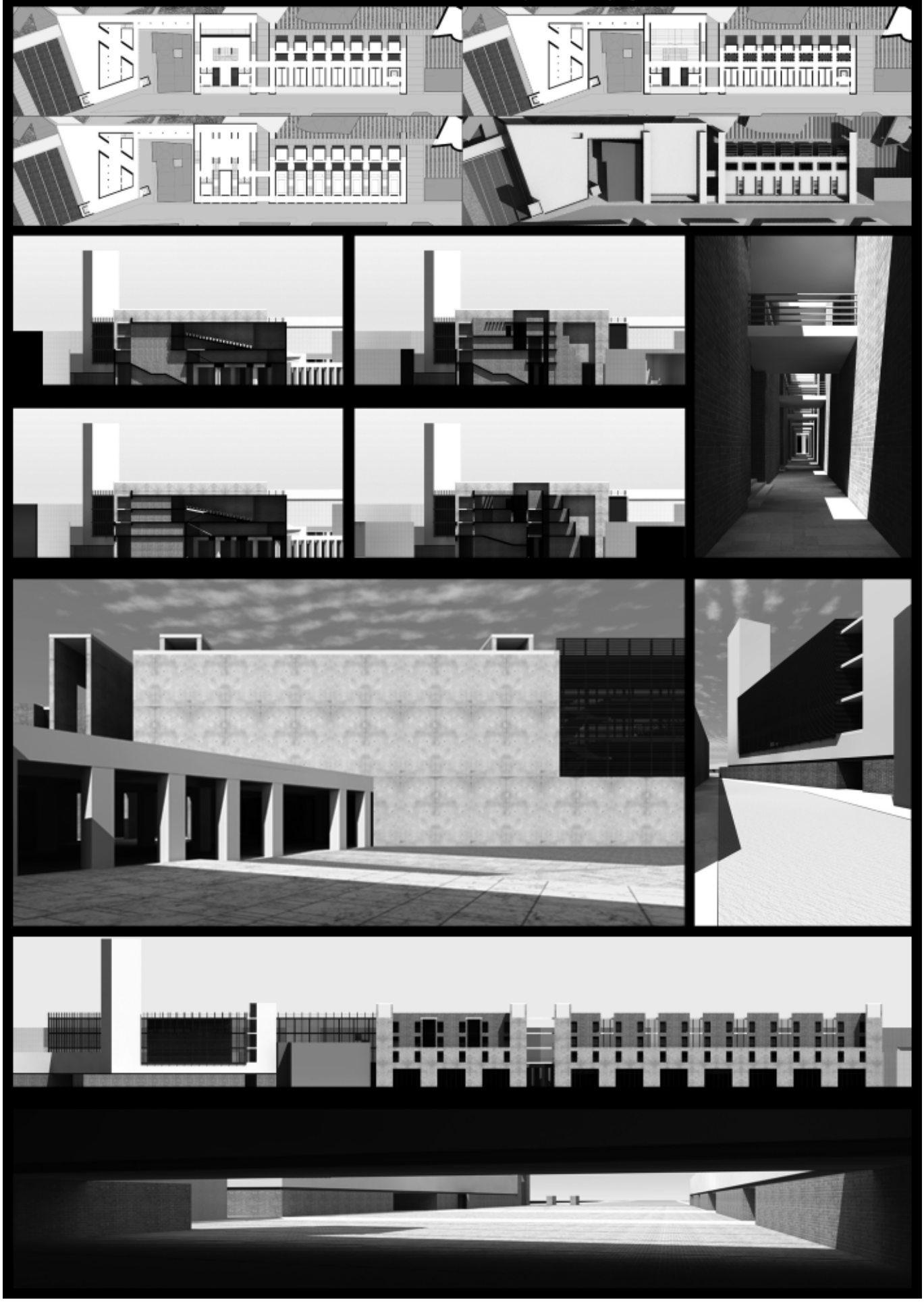






POLITECNICO DI BARI - Facoltà di Architettura
Laboratorio di Progettazione Architettonica e Urbana - a.a. 2008/2009
Prof. Arch. A. V. Riondino - Prof. Arch. M. Ieva Studente: Antonio Camporeale

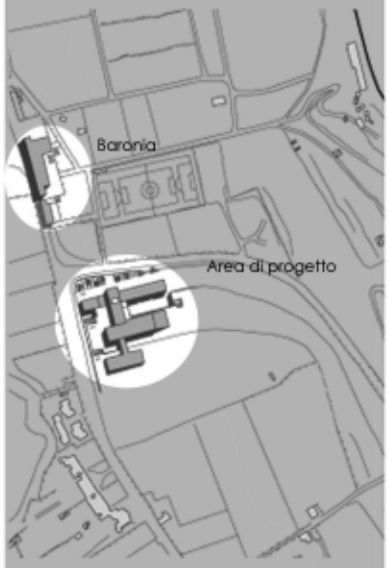
LUCERA. *Riammagliamento di Piazza Matteotti*
*Rispecializzazione delle aree dismesse adiacenti*
*Riprogettazione di tessuto edilizio residenziale*

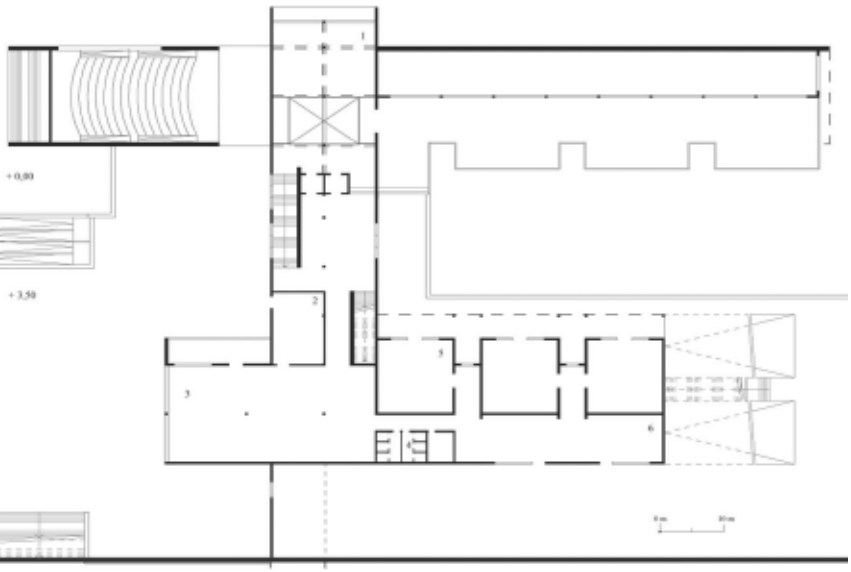


# Progetto di un centro polifunzonale a Milazzo

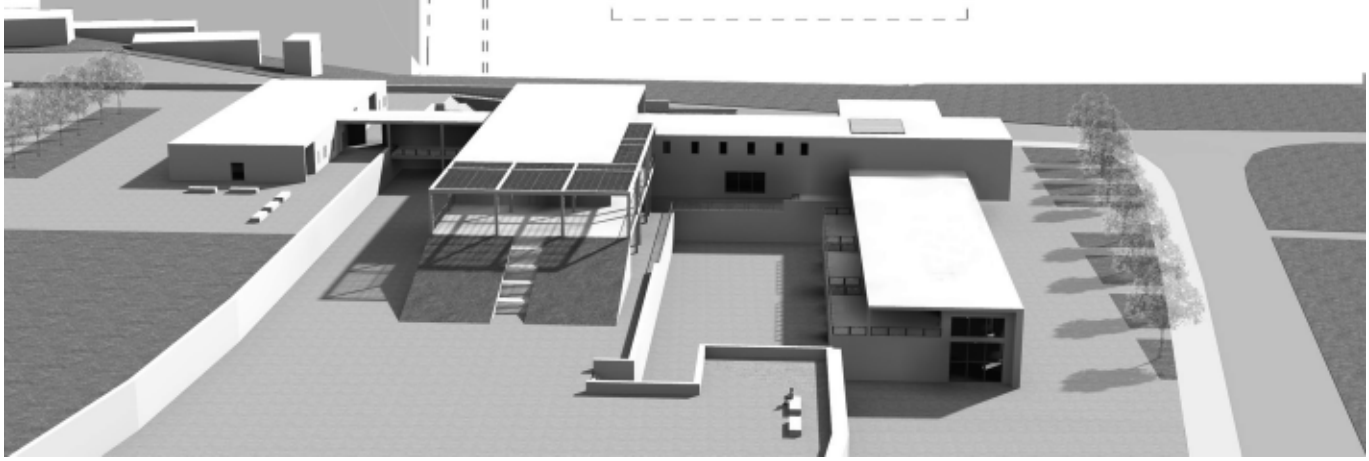
Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria Facoltà di Architettura Lab. di prog. Architettonica I
Docente: Arch. Giovanni Fiamingo - Studentessa: Daniela Capicotto

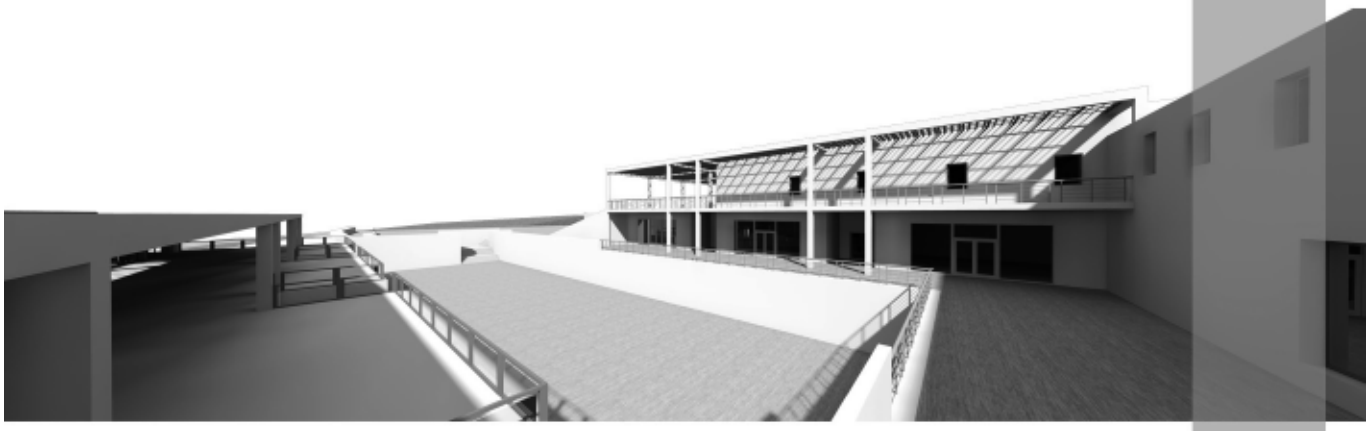
L'area di progetto si trova a Milazzo, un contesto paesaggisticamente notevole ma contrassegnato da forti criticità ambientali.
Il nuovo centro polifunzionale articola il programma funzionale nel rispetto delle caratteristiche orografiche dell'area di intervento. I preesistenti terrazzamenti, attraverso un sistema di pati, accoglieranno i volumi di progetto e le funzioni ospitate: aboratori, aule, biblioteca, sala espositiva, sala conferenza, bar/mensa, casa per famiglie, camere per studenti.

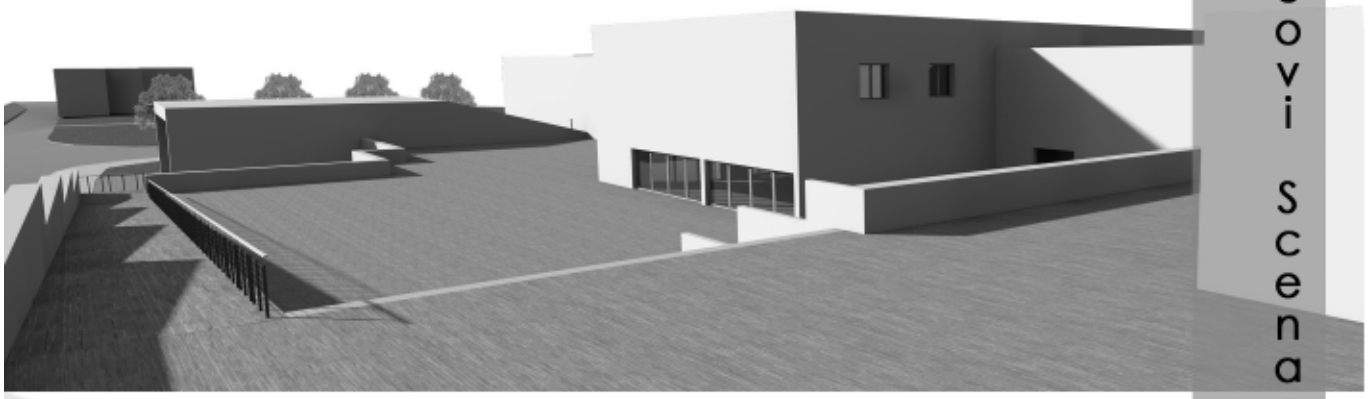


Leggenda:
1- sala espositiva
2 - cucina
3- bar-mensa
4- bagni
5- laboratori
6- biblioteca



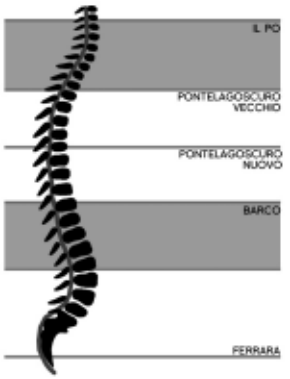




Nuovi Scenari Urbani

autori: ANGELO CARANESE-GABRIELE DI PALMA titolo: RIGENERAZIONE URBANA.FERRARA, PONTELAGOSCURO E IL PARCO G.BASSANI
tesi di Laurea Magistrale in ARCHITETTURA-Progettazione Architettonica e Urbana. La Sapienza di Roma. Prima Facoltà di Architettura "Ludovico Quaroni"

L'area interessata è situata a Nord, oltre le mura di Ferrara, caratterizzata da due limiti artificiali, il canale Boicelli e il nuovo tracciato della Ferrovia Bologna-Padova. Via Bentivoglio rappresenta l'asse che connette il quartiere **Barco** con il quartiere **Pontelagoscuro** a nord ma, non permette più una connessione diretta con il centro urbano di **Ferrara** e con il **Parco Bassani**.




#1 *PREPARAZIONE*

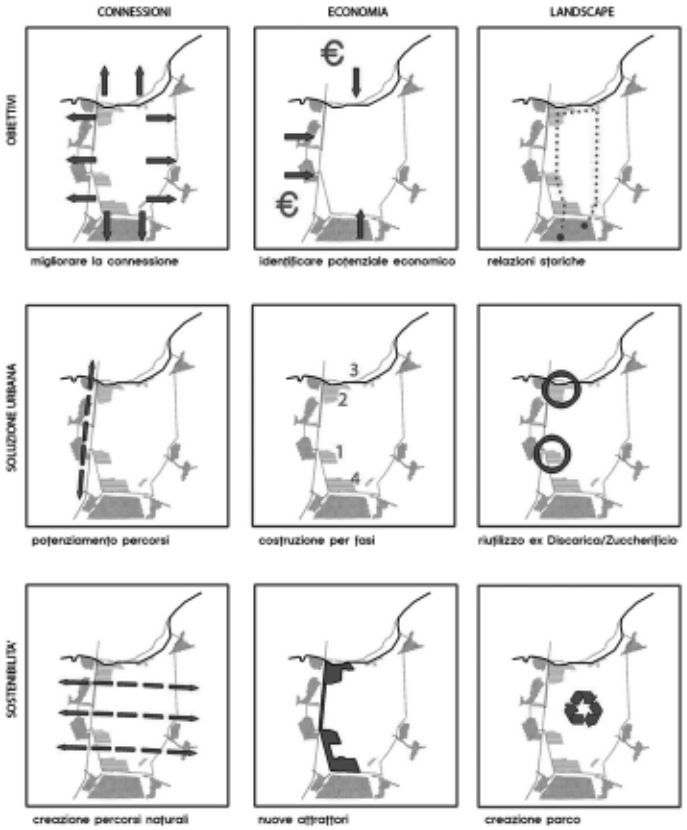
#2 *SVILUPPO*

#3 *EQUILIBRIO*

#4 *CRESCITA*

L'assetto idrografico del territorio ferrarese e' il risultato di un' azione antropica secolare per contenere e piegare le acque ai fini della produzione agricola. Le acque irrigue vengono estratte dal Po attraverso idrovore. Il rilancio negli ultimi anni dei canali navigabili in pianura padana, mira a ricreare una **rete alternativa** e sostenibile per fini turistici e commerciali. Dall' osservazione più dettagliata del waterscape del parco urbano, si comprende come l'acqua costituisca la matrice fondamentale del territorio, quella che ritma colture, confini, relazioni.

Nel 1975 gli amministratori comunali scelsero di porre nel piano regolatore un preciso vincolo di interesse sociale e pubblico per la grande **area verde** del parco G. Bassani dove ad oggi, sono presenti polarità con diverso potenziale: a sud l'area verde ludico creativa, a nord la zona dell' ex zuccherificio e ad ovest l'area dell' ex discarica. La vasta area centrale è un **parco agricolo** in continuità con i terreni coltivati che proseguono ad est al di fuori dei confini amministrativi del parco.
Sul confine ovest, si trovano invece il quartiere Barco e Pontelagoscuro, che non hanno attualmente un rapporto con l'area verde antistante anche a causa della problematica accessibilità e della mancanza di percorsi progettati all'interno del parco.
Il MASTERPLAN è improntato sul tema dell' **accessibilità** degli spazi pubblici, operando per garantire la fruibilità del Parco Urbano e l'interazione con le frazioni adiacenti. L'obiettivo progettuale è quello di agire per favorire una fruizione di qualità, coinvolgendo e sviluppando sensi diversi.
La strategia Urbana è improntata sul miglioramento di diversi poli attrattori: l' **ex Discarica** e l' **ex Zuccherificio** e il **Barco**.



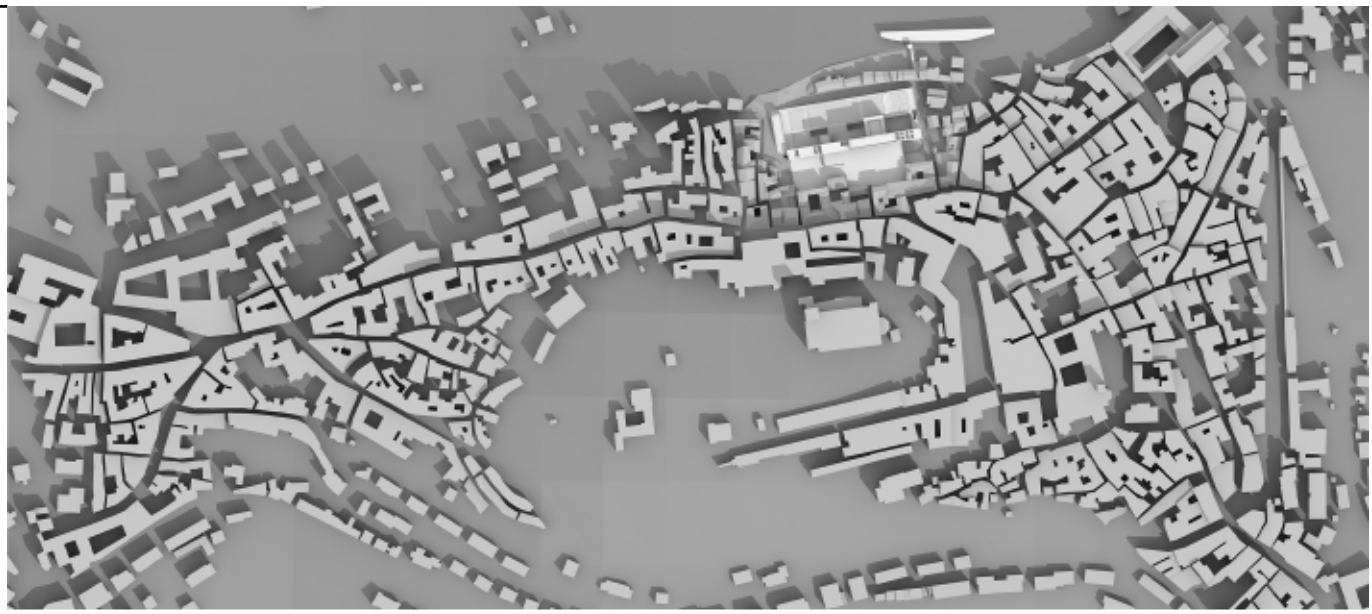
La proposta definisce una serie di criteri progettuali legati all'uso di un modello agricolo. Intervenire, definendo una struttura costituita da elementi, connessioni, spazi verdi, percorsi sull'area agricola, aree espositive ed un nuovo programma socio-culturale che comprende il riuso di alcuni edifici.
Il progetto mira a disegnare un nuovo territorio, né urbano né rurale, costituito prevalentemente da elementi sovrapposti a un tessuto agricolo neutro, rispondendo con una soluzione riguardo la produttività locale.
Nell'analisi gli aspetti visibili e mutevoli dell'area di studio possono essere descritti come un territorio prevalentemente agricolo, ma male interpretato per quanto riguarda il nesso tra tradizione e paesaggio agrario. Lo scopo è quello di avvicinare la popolazione proveniente da Ferrara e dalle aree limitrofe ad un processo di sensibilizzazione **agricola**.

La struttura principale prevede una piattaforma utilizzabile a diversi livelli, un mercato a chilometro zero al primo livello e padiglioni espositivi per fiere al livello del suolo. Questo connettivo funge da legante per il riuso dell'edificio storico dello **SFIR** e del Silos dismesso, destinati a divenire Museo dell'Industria e Sala Concerti. L'intervento ex novo è costituito dalla costruzione di un Edifico Polivalente, adibito a Aule e Laboratori didattici nel nuovo Polo Agronomico.

Il successivo intervento riguarda il **Quartiere residenziale Barco**, la ex discarica di inerti, ed il **collegamento** tra questi e il Po.
Il Barco nasce come quartiere satellite di edilizia residenziale pubblica, realizzato agli inizi degli anni '40 per i lavoratori del polo chimico. La struttura insediativa del quartiere, nasce dall'idea del decentramento di un nucleo autosufficiente a bassa densità, è caratterizzata dalla presenza di edifici di altezza non superiore ai 2 piani, che ospitano 4 unità. L'immagine nel complesso è quella di un sobborgo giardino, realizzato in conformità all'ideale della casa individuale con spazio verde di pertinenza. Il Barco si connetteva con il centro urbano di Ferrara da Via Bentivoglio e dalla ferrovia Ferrara - Copparo. Negli anni '70 iniziano a manifestarsi segni di **degrado** degli edifici e degli spazi aperti, aggravati da una consistente presenza di manufatti abusivi e dall'attivazione di una discarica per materiali inerti. L'area viene infatti classificata dal PRG del 1975 come ambito per la **ristrutturazione urbanistica**. Nel 1996 il Consiglio Comunale adotta il P.P. proposto dallo IACP e progettato dagli architetti, Alfredo Lambertucci e Carlo Melograni cui viene attribuito il valore di PRU. La strategia del programma è quella di aumentare la qualità urbana attraverso la progressiva sostituzione e densificazione del tessuto edilizio.
Il quartiere è oggi racchiuso tra due **limiti** il canale Boicelli ed il nuovo tracciato della Ferrovia Bologna - Padova.

L'attività di riqualificazione, densificazione è ancora in atto, e mira a mantenere il carattere originario del quartiere. L' intervento cerca di interagire con questa nuova densificazione. Il punto di partenza consiste nel migliorare la dotazione infrastrutturale generando così, una diretta connessione tra il Po e Ferrara evitando che il Barco venga congestionato dal traffico.
In previsione dell'attivazione della nuova **Idrovia**, e di un aumento del flusso turistico l'area dell'ex discarica è stata riprogettata a parco. La visione di parco attrezzato mira a soddisfare la carenza di servizi del quartiere, divenendo cosi un nuovo punto di incontro tra il Po e Ferrara in grado di ospitare tutti gli eventi attualmente svolti in luoghi non idonei.

E' prevista inoltre la riqualificazione dei collegamenti diretti tra il Barco e il Parco sia carrabili che ciclopedonali. Attraverso quest'ultimo si giunge nella nuova piazza del Barco, Piazza Emilia dove è previsto l'ultimo intervento, la progettazione di un Mercato Polifunzionale di quartiere, che attraverso l'uso di alberature tecnologiche ridisegna lo spazio urbano, in modo da ottenere configurazioni del suolo sempre differenti, favorendo l'organizzazione di festival, mostre ed altri eventi.



# RIQUALIFICAZIONE FRONTE NORD CENTRO STORICO DI FERMO

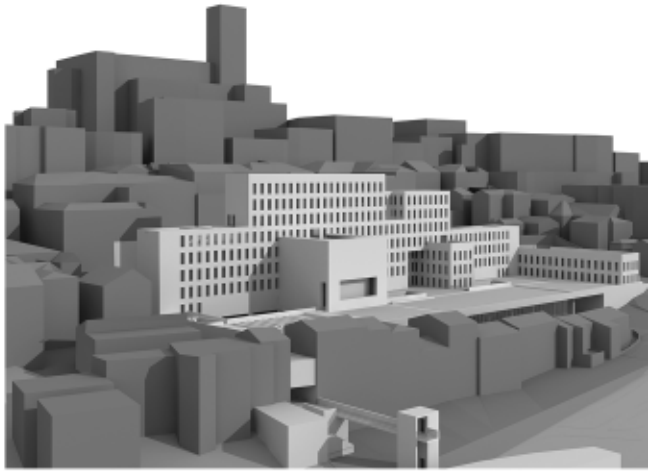
**Tesi di Laurea** **Arch. SIMONE CENSI**
**Relatore** **Prof. FRANCO PURINI**
**Correlatore** **Prof. FRANCESCO MENEGATTI**
**Università La Sapienza di Roma**

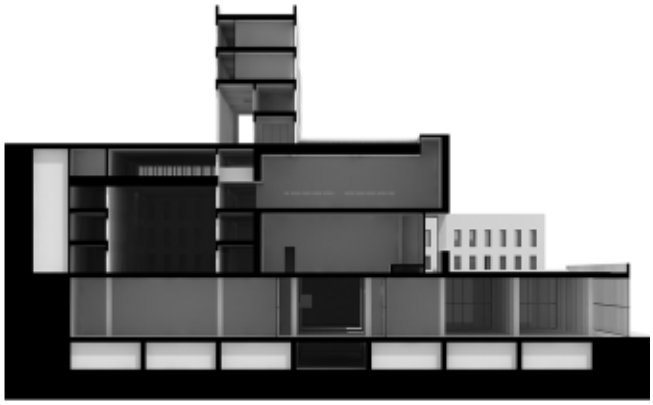
Il centro di Fermo si trova, in questa epoca storica, a dover affrontare delle problematiche legate alla propria fruibilità sia a livello residenziale che turistico.

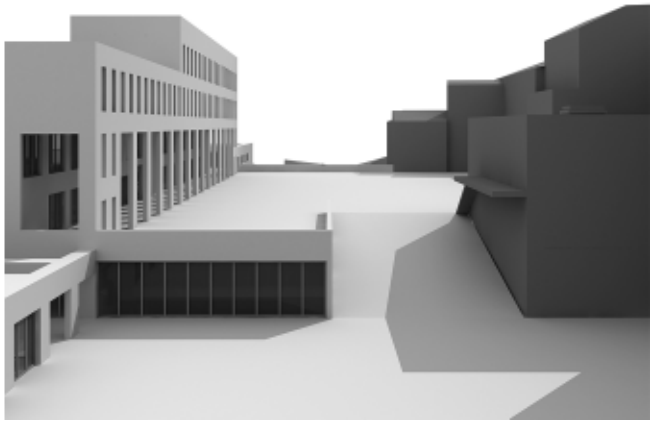
L'intenzione fondante del lavoro è stata quella di fornire alla città, attraverso un complesso progetto architettonico, la possibilità di venire valorizzata e completata per alcune sue necessità. Si cerca, con il progetto, di dare delle risposte a problemi che colpiscono il centro storico e nello stesso tempo di proporsi come testimonianza dell'epoca attuale nella parte della città che dalla sua nascita ha visto alternarsi ciclicamente trasformazioni episodiche e ricuciture unificanti.

Essendo l'area di progetto irregolare sotto il profilo altimetrico si è cercato di attestare su distinti livelli diverse tipologie di spazi. Si degrada lentamente dal pieno centro storico, Piazzale Azzolino (che si propone come seconda piazza della città) all'area del vasto parcheggio realizzato da pochi decenni al di fuori delle mura e servito con un terminal autobus progettato dagli Architetti Carmassi.

Le tematiche affrontate sono:
• creare una quinta a Piazzale Azzolino allo scopo di ottenere uno spazio racchiuso e urbano;
• valorizzare Piazzale Michelangelo su cui si attesta il palazzo nobiliare della famiglia Azzolino progettato da Antonio da Sangallo;
• creare un terrazzo panoramico che permettesse di godere il paesaggio a 180 gradi (dal mare alle montagne);
• arricchire con un grande spazio verde una parte del centro totalmente sprovvista;
• valorizzare via Sant'Anna, che presenta, per le propria conformazione, caratteristiche uniche nel centro città;
• realizzare un percorso meccanizzato di collegamento tra il terminal bus e Piazzale Azzolino;
• proporre uno spazio polivalente pubblico al chiuso che diventi uno spazio utile per la città.





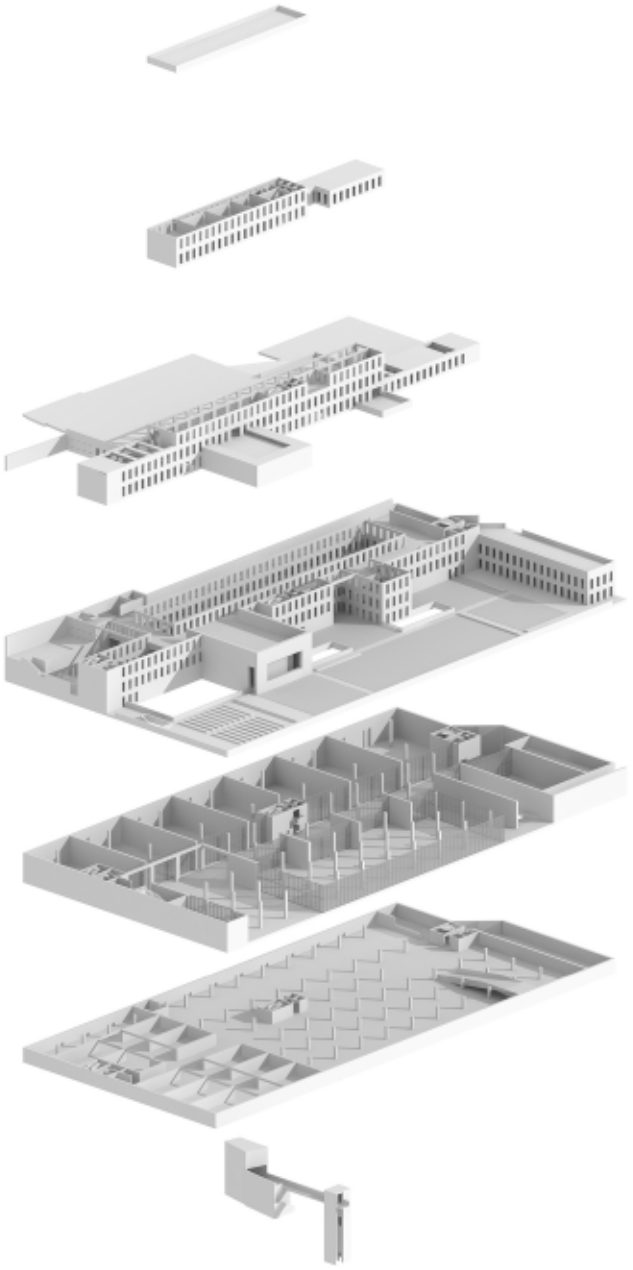


Il tutto è stato sviluppato attraverso due grandi blocchi, uno orizzontale e uno verticale da cui emergono volumi che ricreano, senza mimetismi, la dialettica tra edifici nel centro storico.
Ci si inserisce quindi nel centro senza contrapposizioni ma instaurando un dialogo con l'esistente.

Al livello superiore, Piazzale Azzolino si ingrandisce e si arricchisce di un portico con le stesse proporzioni di quello della principale Piazza del Popolo. Vi si attestano uffici (al piani superiori) e piccoli negozi. Allo stesso livello si trova il grande terrazzo panoramico, unito alla piazza.
Su Piazzale Michelangelo si vengono collocati l' ingresso del museo e il bookshop.
Degradando, troviamo il grande giardino pubblico chiuso da un'ala ristorativa ad Ovest e dal museo a Sud. Nel giardino è presente un teatro all'aperto. Nel cuore del museo si trova il grande salone pubblico, che presenterà un importante accesso nel suo fronte Est.
Il piano inferiore è composto da una serie di spazi commerciali di grandi dimensioni, tali da offrire una complementarietà alle piccole attività del centro storico e offrire un'appetibilità a residenti e visitatori.
Nella parte inferiore si trovano parcheggi e depositi del locali commerciali. Al parcheggi si accede dal punto meno invasivo per il centro storico, facendo in modo che le automobili invadano il minor spazio possibile nel centro città.
Si è fatta molta attenzione alle proporzioni, riprendendo le altezze degli edifici esistenti con l'intenzione di valorizzare percorsi e piazze.

Il lavoro è stato svolto con grande accuratezza, creando accessibilità da tutti i fronti e aspirando a una città pedonale il più possibile sostenibile.

Con l'idea che se il centro di Fermo si arricchisse di un sistema di piazze, collegate e complementari tra loro,
potrebbe diventare una città stupenda, un esempio di vivibilità.



# CHIESA E CONVENTO DI SANTA MARIA DI LORETO, VALENZANO (BA)

1950

2010

Proposta progettuale

Planimetria dello stato attuale

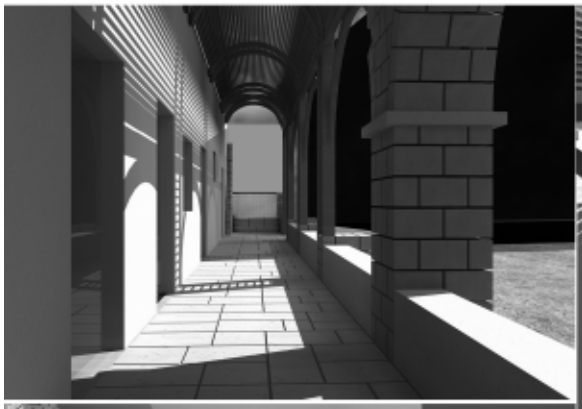
Planimetria di progetto

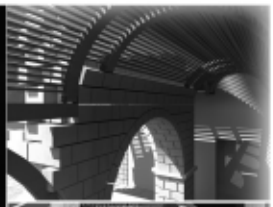
**Laboratorio di restauro architettonico**
Facoltà di architettura
Politecnico di Bari

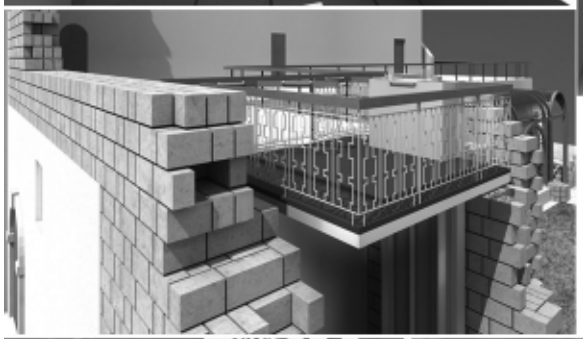
**Docenti**
Prof. Rossela De Cadilhac
Ing. Giuseppina Uva

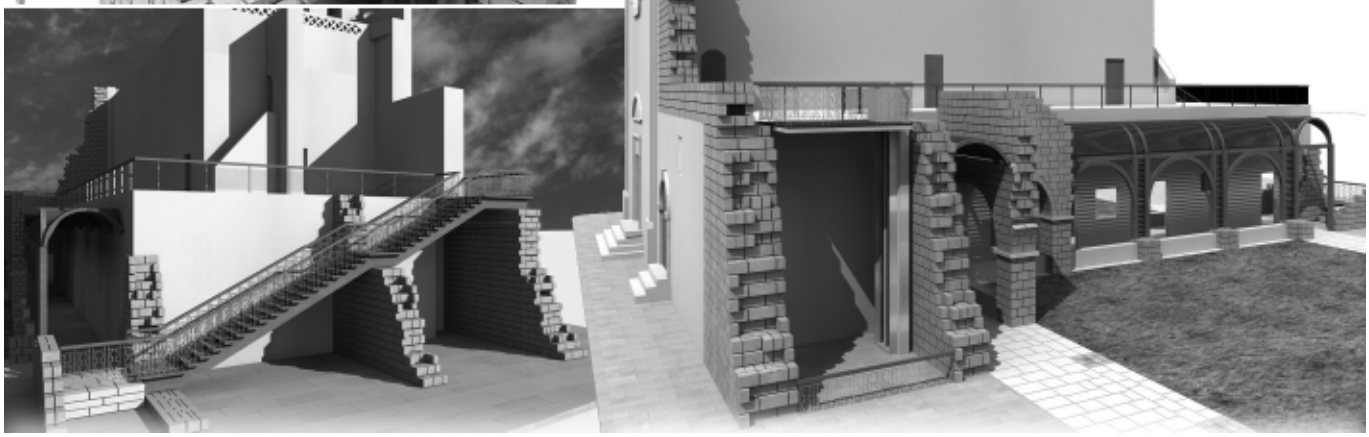
**Studenti**
Elisabetta Candeloro
Caterina Immacolata Chimienti

Il progetto di restauro della Chiesa di Santa Maria di Loreto e dell' ex Convento benedettino parte da una scelta critica attuata attraverso la storia ed il rilievo. Tali strumenti hanno consentito un'ipotesi di ricostruzione del primitivo impianto e del processo evolutivo del complesso conventuale, oltre che l'individuazione della sua importanza all'interno del nucleo antico e del contesto sociale. Gli interventi previsti sono ipotizzati nel rispetto dei principi di riconoscibilità, reversibilità e minimo intervento, ponendo particolare attenzione allo stretto rapporto tra il puntuale intervento di conservazione e l'opera di ricomposizione del contesto. Di qui la necessità di un forte e duraturo legame con l'edificio scolastico immediatamente adiacente e l'esigenza di una sistemazione più organica e dignitosa del contesto circostante. La nuova destinazione d'uso, concepita secondo la prassi più sentita del restauro conservativo , prevede la sistemzione degli ambienti conventuali a scuola di musica. L'unità formale ed architettonica, da tempo persa, è garantita attraverso la riprogettazione di elementi cruciali, demoliti, quali il portico sul chiostro e la scala. Quest'ultima assume la duplice valenza di: sistema di collegamento verticale e nuovo prospetto sud del complesso.

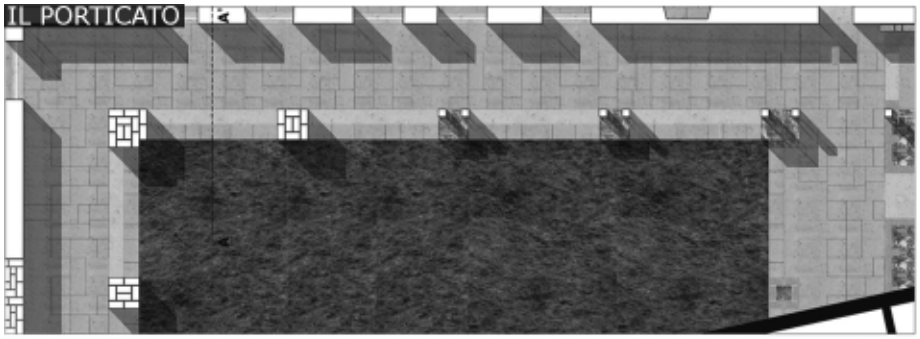


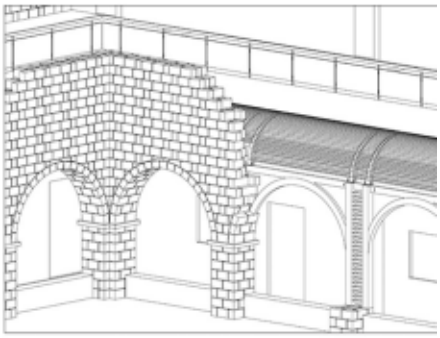


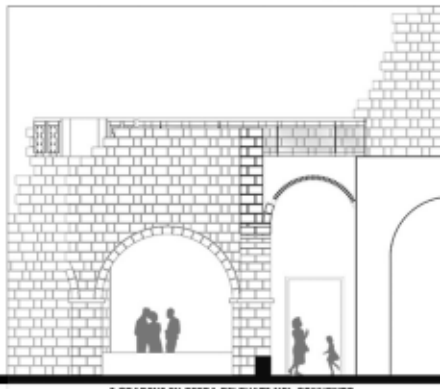




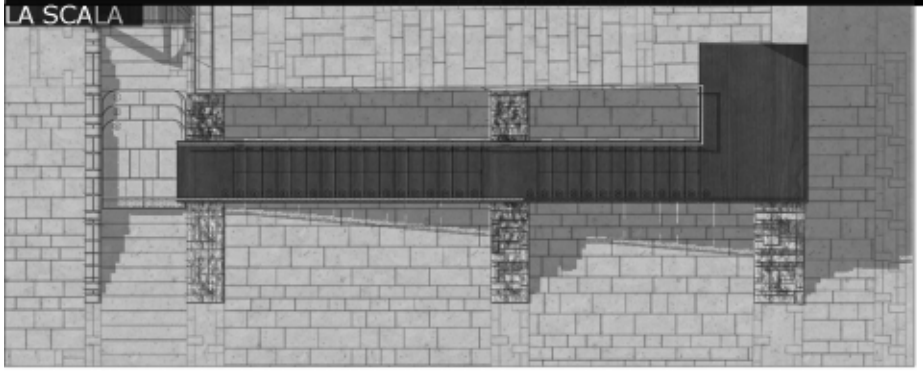
IL PORTICATO







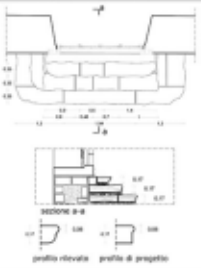
LA SCALA



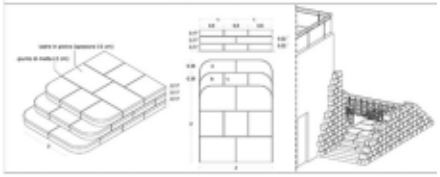
I GRADINI IN PIERA RILEVATI NEL CONVENTO

DETTAGLIO COSTRUTTIVO DEI GRADINI DEL PORTALE DI ACCESSO ALLA CHIESA

Dallo studio dei gradini del portale di accesso ala chiesa è stato possibile dedurre la dimensione della pedata pari a 35 cm e dell'alzata pari a 17. Le lastre hanno dimensione variabile, da 46 a 194 cm. Sulla base di tali osservazioni si è pertanto pensato a gradini in pioetra di analoga pedata ed alzata il cui profilo sia in grado di rievocare, semplificandolo, quello dei gradini preesistenti.



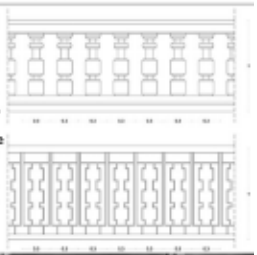

I GRADINI DI PROGETTO



LA BALAUSTRA

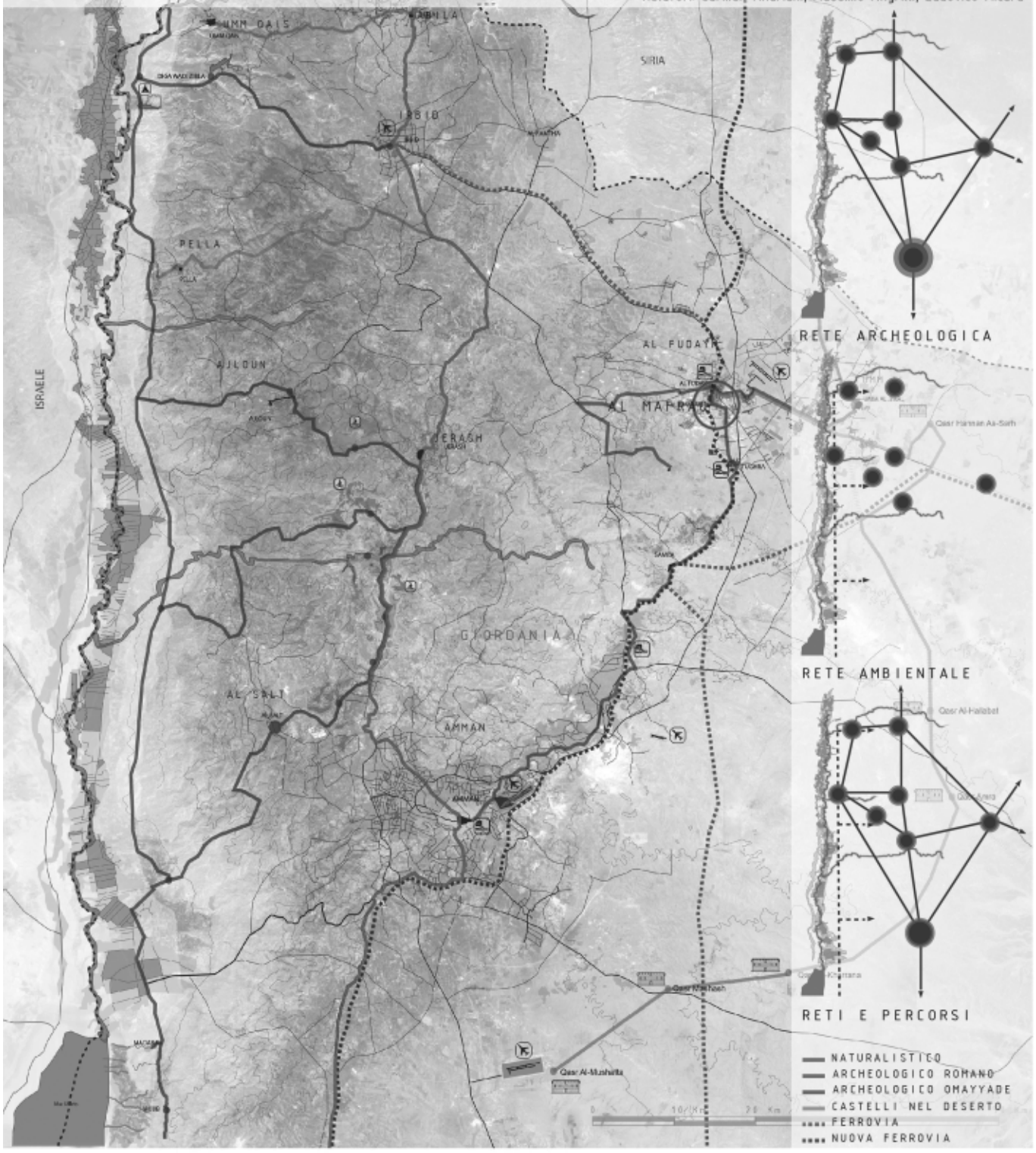
CONFRONTO TRA LA BALAUSTRA IN ELEMENTI DI PIETRA DEI BALCONI CHE SI AFFACCIAVANO SUL CHIOSTRO E LA RINGHIERA DI PROGETTO

La ringhiera della scala è una reinterpretazione, con forme stilizzate, dell'elaborato disegno delle balaustre originarie, in elementi lapidei. La nuova ringhiera riprende il passo e le forme, sebbene estremamente semplificate, delle balaustre ma è progettata con materiali nuovi ed inequivocabilmente moderni.



# A R C H E O L O G I A  U R B A N A  _vuoti urbani come spazi pubblici_archeologia come relazione tra i tessuti locali

Autori: Alessandra Corzani_Nadia De Luca
Università degli Studi G. D'Annunzio, Chieti-Pescara_Facoltà di Architettura_Dipartimento di Architettura
Laboratorio di laurea: Nuovi Paesaggi Mediterranei-Design with Heritage/ Context Sensitive Design
Relatori: Carmen Andriani, Massimo Angrilli, Ludovico Micara



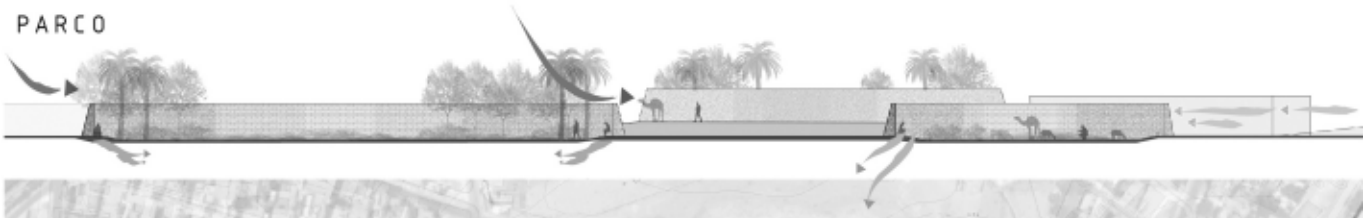

Il progetto mira alla trasformazione di alcune aree dismesse e al recupero e alla salvaguardia del patrimonio archeologico della città di Al Mafraq, situata nel nord-est della Giordania, a pochi km dal confine con la Siria e a 80 km dalla città di Amman, capitale del Paese.
La citta' di Al Mafraq, situata al limite della zona desertica, necessita al tempo stesso di un progetto di salvaguardia e di sviluppo, che deve essere necessariamente inserito all'interno di un contesto più ampio, a scala nazionale ed internazionale, che punti alla rivitalizzazione economica, dal momento che occupa una posizione marginale rispetto ai luoghi di maggiore interesse. Gli elementi caratteristici del Paese sono di natura Storica-Archeologica e Naturalistica. Il patrimonio Culturale-Naturalistico caratterizzato dalle aree archeologiche disseminate su tutto il territorio, la profonda depressione della valle del Giordano ed il deserto orientale necessitano di una programmazione e gestione integrata che miri allo sviluppo territoriale.
Si configura un'ipotesi di Parco Archeologico del Nord della Giordania caratterizzato da una rete materiale che riguarda le modalità di raggiungimento e di fruizione delle singole località ed una immateriale che riguarda le modalità di gestione integrata in un'ottica globale.
Questo sviluppo territoriale da' luogo alla rivitalizzazione economica di tutto il paese, portando al centro di queste grandi reti archeologiche e naturalistiche la città di Al Mafraq .

# A L  M A F R A Q

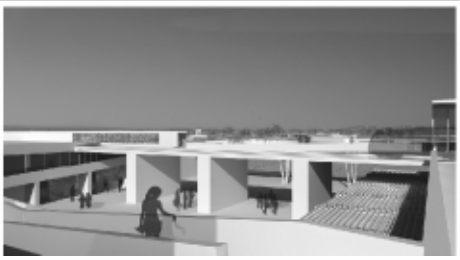
Tre grandi temi progettuali: l'area archeologica, il vuoto urbano e l'area della stazione ferroviaria. Un'area complessa, oggi intesa come una grande frattura interna alla città, ma al tempo stesso uno spazio chiave per la riconfigurazione dello spazio pubblico e per il suo sviluppo. L'area archeologica "Al Fudayn", interna al tessuto di Al Mafraq, è del periodo Omayyade. E' un'area che necessita di spazi per il suo mantenimento e per la sua valorizzazione, ma diviene anche occasione di riorganizzazione del tessuto adiacente. I due bordi principali dell'area, si comportano in maniera diametralmente opposta. Il bordo Sud chiuso verso la città, si apre all'interno dell'area archeologica con aree espositive e laboratori per gli archeologi; quello Nord si rivolge alla città, con spazi di vendita e piccoli laboratori artigianali. Il grande vuoto urbano a ridosso della ferrovia continua a mantenere il suo carattere di ampio spazio vuoto, di respiro della città e si trasforma in un polmone verde, con aree coltivate all'interno di tradizionali strutture in pietra posata a secco che permettono di migliorare le avverse condizioni climatiche. L'asse ferroviario, che di per sè genera grandi fratture, viene inspessito, diviene una sorta di "muro abitato" che contiene luoghi dello stare, luoghi di passaggio ed uffici. La ricucitura con la città e la connessione con l'asse cardine del tessuto urbano avviene mediante una piazza scavata al di sotto del livello della linea ferroviaria. Una piazza concepita come ampliamento della zona commerciale che caratterizza la "main street" con botteghe e box temporanei destinati alla vendita dei prodotti di artigianato locale.

## AREA ARCHEOLOGICA

## PARCO



## AREA FERROVIARIA



*XXIII Seminario internazionale e Premio di Architettura e Cultura Urbana*
*Nuovi scenari urbani Opere, progetti, utopie (Camerino 28 luglio - 1 agosto 2013)*

Gabriele Cossetto, Laura Platania, Micaela Scacchi, Mario Triggiani

Autori: **Gabriele Cossetto, Laura Platania, Micaela Scacchi, Mario Triggiani**

Titolo del lavoro: ***La "porta" urbana dell'Acqua Acetosa: proposte per la riqualificazione dell'area della Stazione ferroviaria urbana e del suo intorno.***

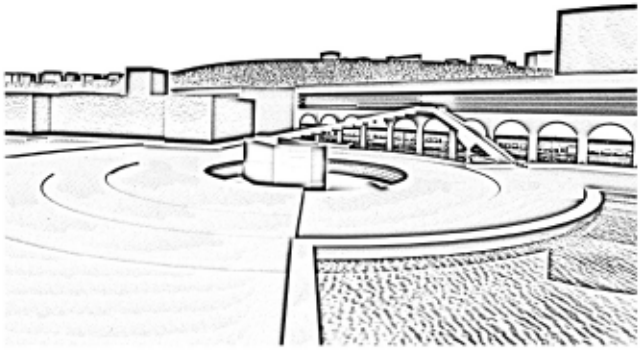
Concorso: **VIII Edizione del Concorso di idee "Roma - RENOVATIO URBIS 2013".**

Ente Committente: **Rotary Club Roma Parioli**.

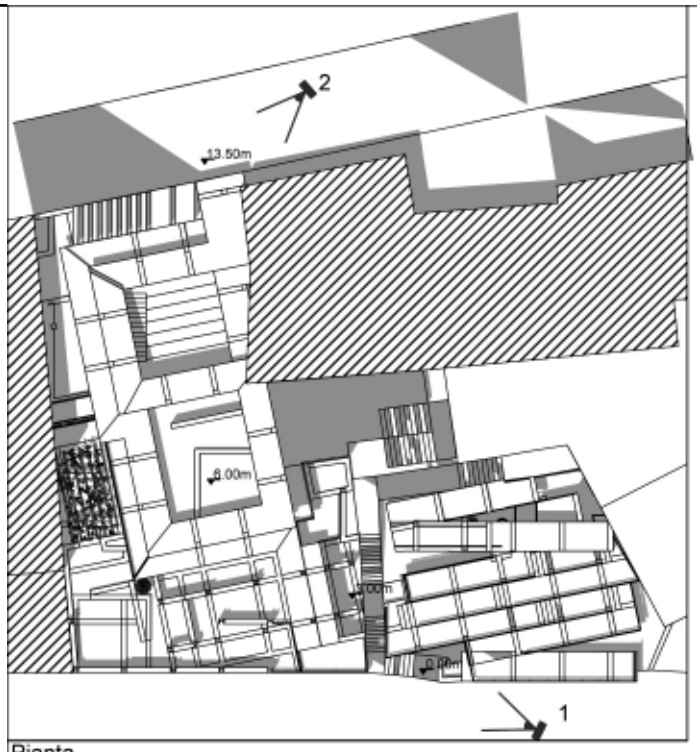
La proposta progettuale presentata intende contribuire alla rigenerazione urbana, architettonica e sociale dell'area intorno alla stazione ferroviaria dell'*Acqua Acetosa*, snodo e cerniera tra l'emergenza storica della Fontana omonima, il quartiere Parioli e le aree sportive adiacenti che prospettano sul fiume Tevere.

Il progetto intende recuperare il valore identitario della fontana e della stazione attraverso una serie di interventi di rigenerazione urbana che riguarderanno da un lato anche il Lungotevere, Via dei Campi Sportivi e Viale della Moschea fino alla Tangenziale e sotto villa Ada, mentre dall'altro lato ricuciranno il collegamento col quartiere Parioli, Villa Glori fino all'area dell'Auditorium, riconnettendo anche le sponde del Tevere in direzione Tor di Quinto. L'obiettivo principale del progetto sarà, quindi, quello di riconnettere sia visivamente che strutturalmente un luogo ad oggi incompiuto e privo di identità, di ricucire tutte le aree dismesse o degradate esistenti proponendo, invece, la realizzazione di un luogo di elevata qualità ambientale, urbana, architettonica. Il progetto mantiene un rapporto continuo con il contesto e tende ad inserirsi negli interstizi oggi vuoti o mal funzionanti, rispettando i beni sia pubblici che privati ed intessendo un dialogo sia con i "circoli" che con la popolazione. *Saranno proposti interventi che possano migliorare l'aspetto e la funzionalità generale, ridando in particolare nuova vitalità e valore alla zona tra la stazione, il fiume ed i campi sportivi, così da rispondere al meglio alle esigenze di tutti coloro che attraversano ed usufruiscono dell'area.* Il progetto si basa su due temi principali che saranno poi declinati e rappresentati nei diversi aspetti progettuali; "l'acqua ed il tempo", elementi identitari e necessari per definire i diversi interessi ed i possibili usi dell'area. L'acqua è elemento vivo attraverso il fiume, la fontana, l'acquedotto e scorre nel tempo con un movimento continuo, lo stesso che si ritrova nella dinamicità della città che vi scorre intorno, nel "via vai" dei treni pendolari, nelle gare sui campi sportivi. Si è riscontrato, purtroppo, come la zona sia continuamente trafficata ed utilizzata, ma non vissuta. Mancano, infatti, luoghi di sosta, di aggregazione e ristoro anche per coloro che utilizzano la stazione e gli impianti sportivi. La stazione viene attraversata di fretta e con un senso di insicurezza e fastidio e spesso gli sportivi si ritrovano a praticare sport lungo la strada con rischi per la salute e la loro incolumità, si è perso il rapporto con il fiume e la sera la zona risulta degradata e mal frequentata.

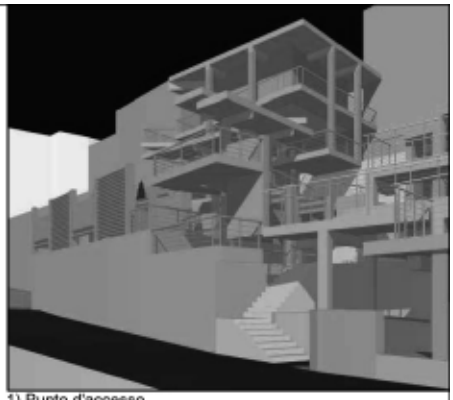
Dalla planimetria post-operam si nota come il progetto cerca di inserirsi nel modo più sostenibile possibile per rigenerare l'esistente, saranno individuate soluzioni riguardanti l'accessibilità e la fruizione di tutta l'area; la trasformazione e rigenerazione dei fabbricati e degli spazi interclusi tra la ferrovia, la strada ed il fiume; la ricucitura del verde, il tutto in una visione olistica e sostenibile degli aspetti ambientali, morfologici, funzionali, sociali ed economici del luogo. Si è deciso di intervenire, in modo forte ma necessario per dare unitarietà all'area, deviando il flusso di traffico di Viale dei Campi Sportivi e destinando tutta la zona davanti alla stazione in una vasta area pedonale attezzata, gli edifici della ferrovia saranno restaurati e arricchiti di nuovi servizi, necessari sia per i pendolari e gli utenti, che per chi voglia rilassarsi e praticare sport. I capannoni di deposito saranno riconvertiti ed adibiti ad alloggi, scuole e servizi pubblici per sportivi. La piazza intorno sarà pavimentata ed arredata con sedute, quinte verdi, aree attrezzate per skateboard, pattinaggio, bike e free climbing. Il dislivello del terreno sarà attrezzato con il nuovo mercato rionale, una serie di parcheggi sotterranei e una galleria porticata di negozi. Dalla Fontana si propagano come onde dei cerchi che disegnano la piastra che, attraverso lievi rampe e balconate, si prolunga verso il fiume e si spezza al contatto con il ponte pedonale che collega le due sponde. Il progetto prevede, anche, il consolidamento ed il rinfoltimento delle sponde, nonché la sistemazione di piccoli e servizi e strutture ricreative estive. Importante è la riorganizzazione dei percorsi; le piazze e le diverse aree e campi sportivi sono collegate attraverso percorsi interni in cui ci si potrà muovere o a piedi o tramite biciclette e segway e sono previsti sistemi di minicar e navette pubbliche elettriche e ad idrogeno.

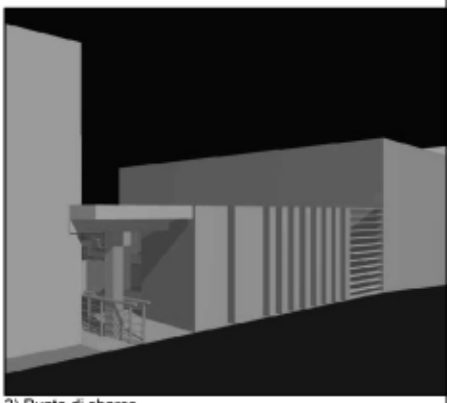


In conclusione il progetto proposto intende riqualificare la stazione "Acqua Acetosa" ed inserirla in un sistema più vasto riguardante la mobilità sia esterna che interna e la sistemazione del verde naturale e dell'arredo urbano del contesto; riqualificata e rigenerata diviene, quindi, punto di aggregazione per i cittadini, gli sportivi ed i turisti, nuova "porta urbana" di accesso. *Il progetto si configurerà come un segno di innovazione attento allo scorrere del tempo e capace di adattarsi alle diverse esigenze che "una città eterna e contemporanea" come Roma richiede.*

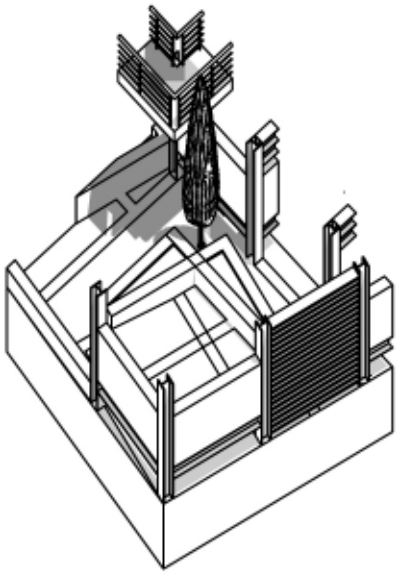


Pianta


1) Punto d'accesso


2) Punto di sbarco

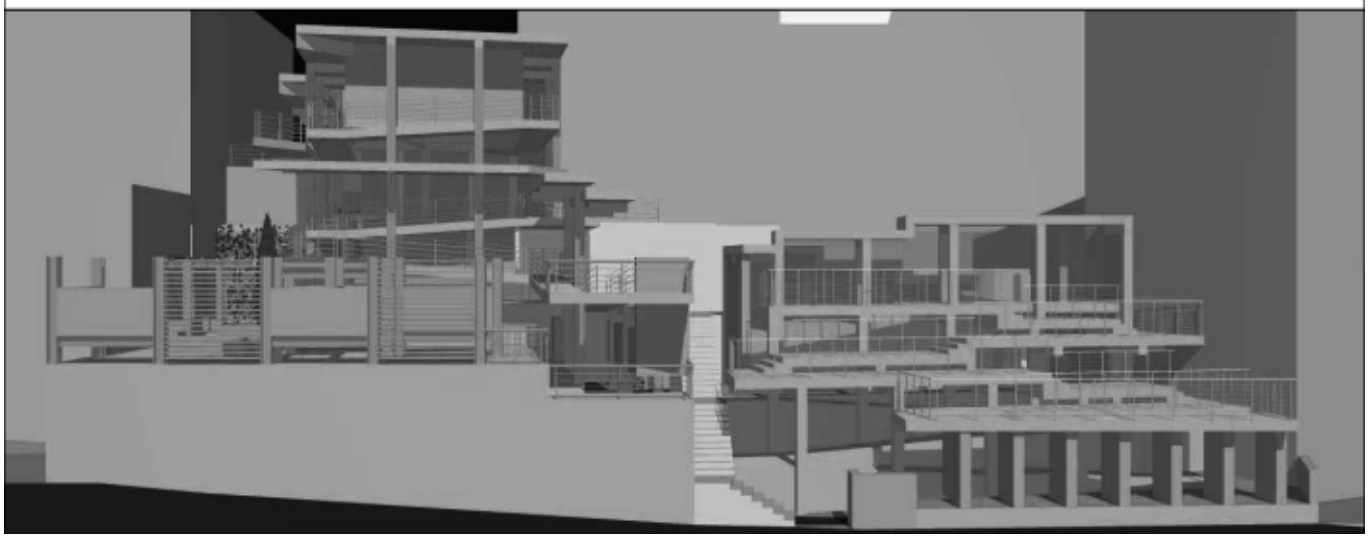
Santino Costa SPAZI PUBBLICI E CORRIDOI VERDI
Corso Di Progetto Edilizio - Prof. Arch. Claudio Marchese
UNIME DICIEAMA - INGEGNERIA EDILE PER IL RECUPERO - "PROGETTO GIARDINO DELLO STRETTO"

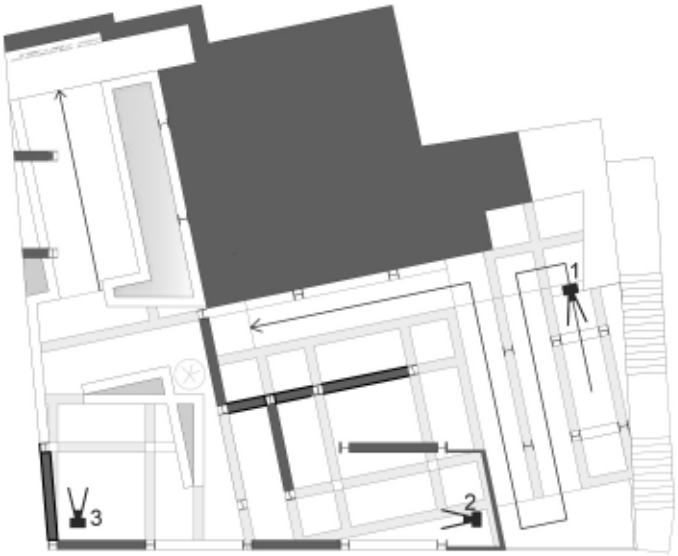


Pareti verdi, giardini pensili e involucri edilizi per la vivibilità cittadina da arredo urbano, diventano elementi strategici per la creazione di spazi pubblici di qualità.

Il progetto crea un piacevole percorso che si snoda con l'uso di rampe e piani inclinati dell' 8% per superare un dislivello di 13.50 m. Lo spazio costruito ha lo scopo di coinvolgere e stimolare, il più possibile, il visitatore.

Nella prima area le rampe creano un effetto a molla, dando la sensazione di rapida salita. Tra questi spazi viene inserita una piccola abitazione che potrebbe accogliere un ipotetico artista e/o animatore sociale che opera con finalità di recupero e valorizzazione culturale del patrimonio del luogo.

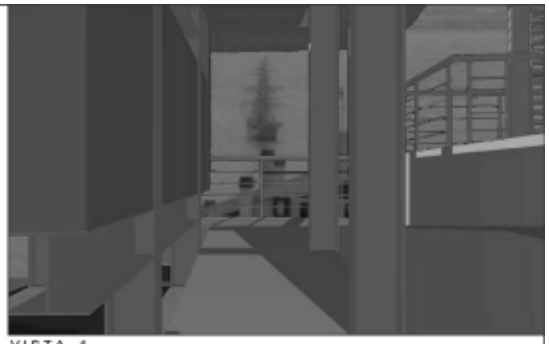


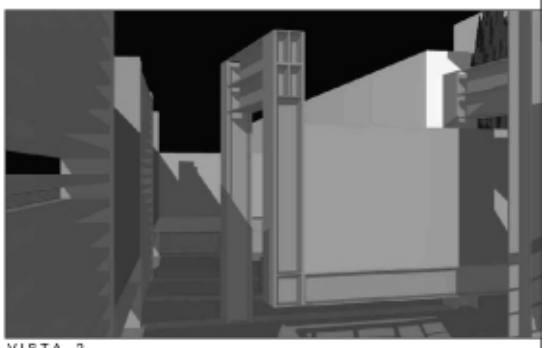


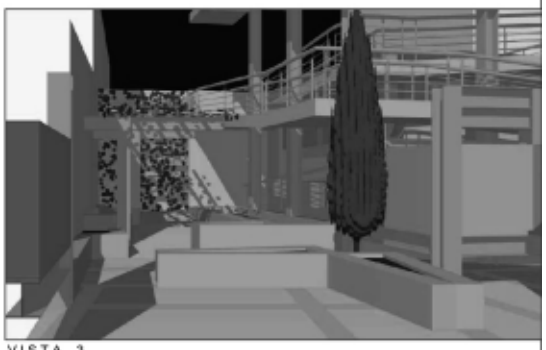
Pianta

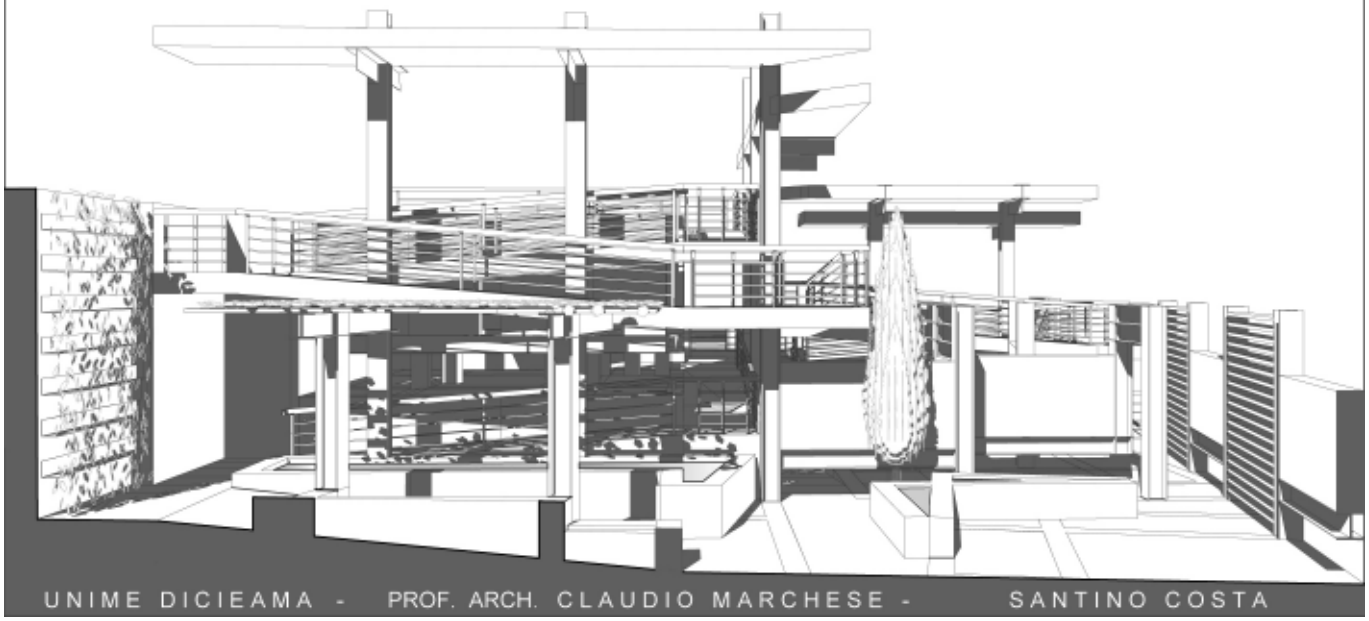
La seconda area poggia su un possente basamento e l'accesso è consentito da una serie di scalini e/o dalle rampe del primo lotto. Gli spazi che accompagnano il percorso sono delimitati da setti murari sostenuti da travi in acciaio doppio T; la luce, penetrando da queste fenditure orizzontali, dà l'effetto di una levitazione dei pavimenti sfiorati da una luce radente che accompagnano il visitatore,trasmettendo una piacevole sensazione.
Nella terza area, le rampe creano degli spazi aperti e si raccordano con lo sbarco sulla strada posta a quota 13.50 m
Il Corridoio Verde assume la funzione di cerniera fra le due strade, che ne delimitano i confini, e mira ad offrire un'area verde preziosa per le esigenze della comunità.

CORSO DI PROGETTO EDILIZIO - PROGETTO GIARDINO DELLO STRETTO - A.A 2012/2013 .


VISTA 1

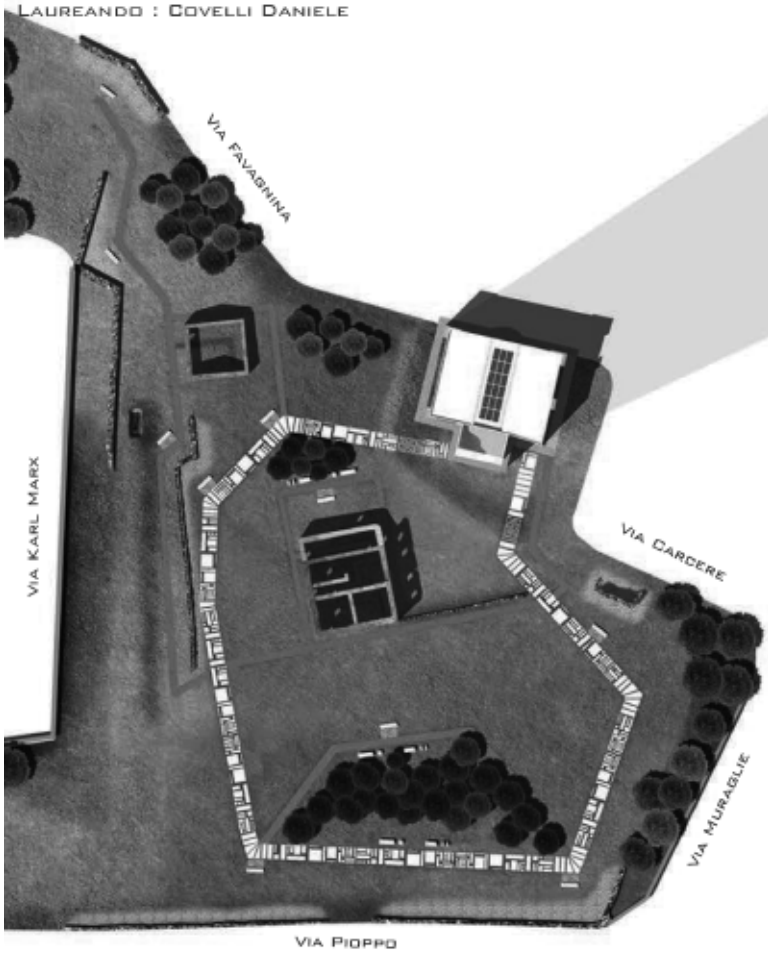

VISTA 2


VISTA 3



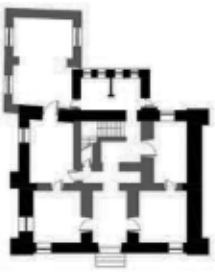
# POLISTENA RIQUALIFICAZIONE

UNIVERSITÀ MEDITERRANEA DEGLI STUDI DI REGGIO CALABRIA - FACOLTÀ DI ARCHITETTURA - A.A. 2012-2013
TESI DI LAUREA IN ARCHITETTURA U.E. - RELATORE PROF. ARCH. CONSUELO NAVA, CORRELATORE PROF. ARCH. ENZO GIOFFRÈ
LAUREANDO : COVELLI DANIELE

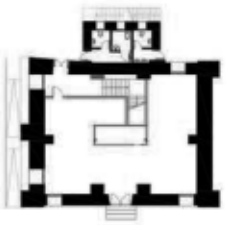


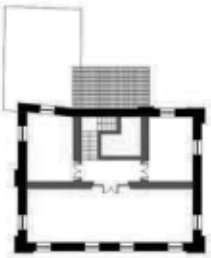
PRIMA - EX CARCERE

DOPO - CENTRO SERVIZI



PIANTA PIANO TERRA





PIANTA PIANO PRIMO

RUDERE MAGGIORE INTERNO ALL'AREA RISALENTE AL PERIODO PRECEDENTE AL TERREMO-

RUDERE MINORE INTERNO ALL' AREA

SOTTOPASSAGGIO RISALENTE ALL'ANNO 1200

VIA KARL MARX - MURA PERIMETRALE

MURA LUNGO L'ATTUALE VIA FAVAGNINA

VIA CARCERE - MURA PERIMETRALE



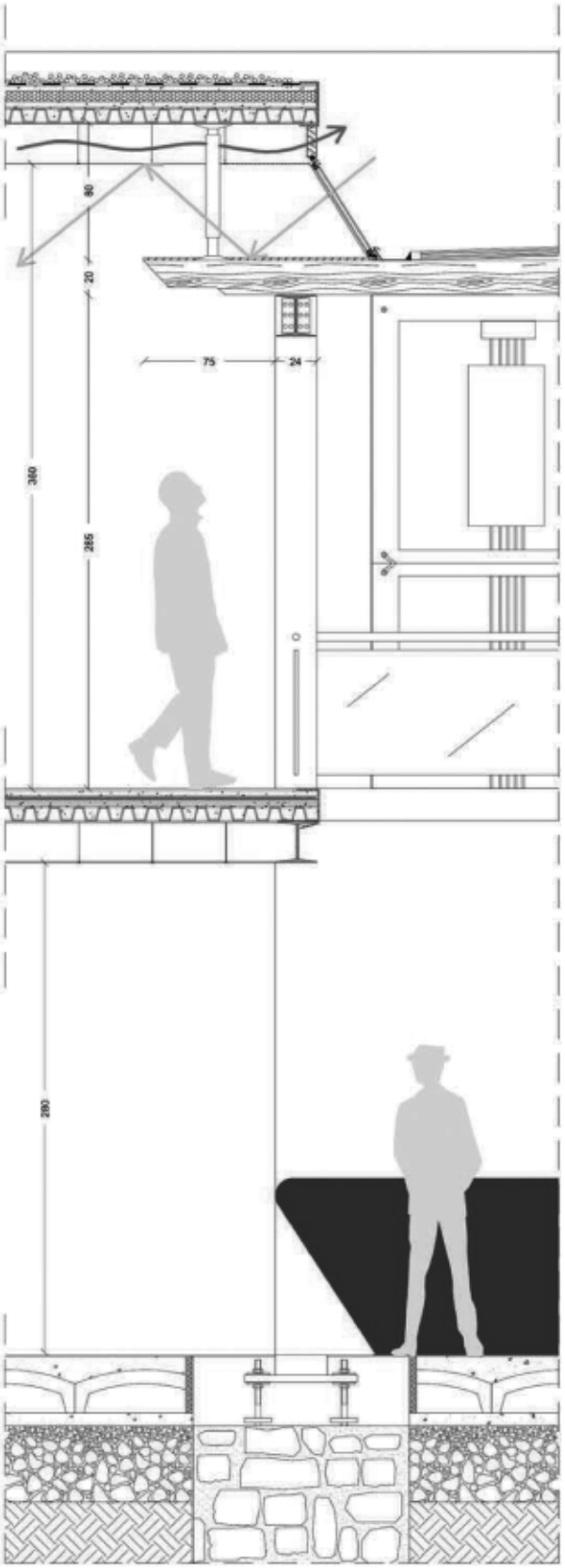
MURA IN AREA

MURA IN AREA

VIA PIOPPO - MURA PERIMETRALE E MURA DEL CONVENTO DELLE MONACHE

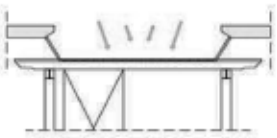
IL PROGETTO INTERESSA IL RECUPERO DELL'AREA, ATTUALMENTE DISMESSA, DELL'ANTICO CENTRO STORICO DI POLISTENA. L'INTERVENTO È VOLTO ALL'ESALTAZIONE DELL'ANTICA CITTÀ (COMPLETAMENTE DISTRUTTA DAL TERREMOTO DEL 1783) ATTRAVERSO LA MESSA IN EVIDENZA DEI REPERTI CHE NE RIMANGONO A TESTIMONIANZA. CONNESSI DA UN PERCORSO, APPOSITAMENTE CREATO, CHE NE RACCONTA LA LORO STORIA MEDIANTE GLI ORMAI DIFFUSI CODICI QR , ESSI DANNO VITA AL PARCO ARCHEOLOGICO CHE LA CITTÀ DI POLISTENA MERITA. IL FULCRO DELL' INTERO PROGETTO È COSTITUITO DAL RECUPERO DI DELL'EDIFICIO ADIACENTE ALL'AREA, COMMPLETAMENTE ABBANDONATO, CHE NEL PASSATO HA COSTITUITO IL CARCERE CITTADINO E CHE ORA SI RIPROPONE COME CENTRO SERVIZI E INGRESSO AL PARCO ARCHEOLOGICO SENZA VENIRE MENO ALLE PIÙ MODERNE ESIGENZE PROGETTUALI DI SOSTENIBILITÀ CHE LO RIGUARDANO DAL PUNTO DI VISTA ENERGETICO, DEL RECUPERO DELLE ACQUE METEORICHE E DELL'ILLUMINAZIONE E VENTILAZIONE NATURALE.

# DELL'AREA ARCHEOLOGICA



STRATEGIE SOSTENIBILI

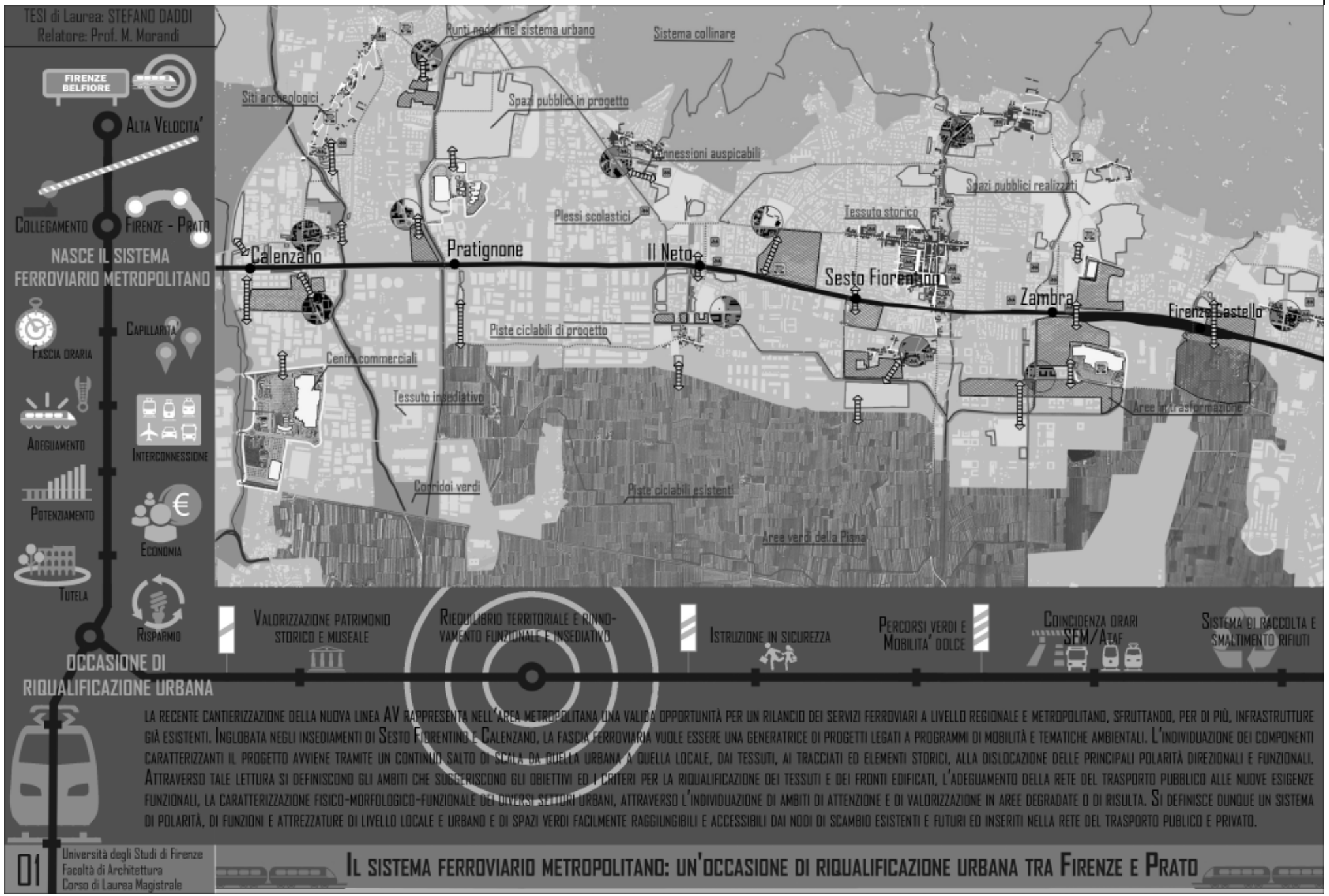
ENERGIA



ARIA

LUCE

ACQUA


TESI di Laurea: STEFANO DADDI
Relatore: Prof. M. Morandi
FIRENZE BELFIORE
ALTA VELOCITA'
COLLEGAMENTO FIRENZE - PRATO
NASCE IL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO
FASCIA ORARIA
CAPILLARITA'
ADEGUAMENTO
INTERCONNESSIONE
POTENZIAMENTO
ECONOMIA
TUTELA
RISPARMIO
OCCASIONE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
Punti nodali nel sistema urbano
Sistema collinare
Siti archeologici
Spazi pubblici in progetto
Connessioni auspicabili
Spazi pubblici realizzati
Plessi scolastici
Tessuto storico
Calenzano
Pratignone
Il Neto
Sesto Fiorentino
Zambra
Firenze Castello
Piste ciclabili di progetto
Centri commerciali
Tessuto insediativo
Aree in trasformazione
Corridoi verdi
Piste ciclabili esistenti
Aree verdi della Piana
VALORIZZAZIONE PATRIMONIO STORICO E MUSEALE
RIEQUILIBRIO TERRITORIALE E RINNOVAMENTO FUNZIONALE E INSEDIATIVO
ISTRUZIONE IN SICUREZZA
PERCORSI VERDI E MOBILITA' DOLCE
COINCIDENZA ORARI SEM/ATAF
SISTEMA DI RACCOLTA E SMALTIMENTO RIFIUTI
LA RECENTE CANTIERIZZAZIONE DELLA NUOVA LINEA AV RAPPRESENTA NELL'AREA METROPOLITANA UNA VALIDA OPPORTUNITÀ PER UN RILANCIO DEI SERVIZI FERROVIARI A LIVELLO REGIONALE E METROPOLITANO, SFRUTTANDO, PER DI PIÙ, INFRASTRUTTURE GIÀ ESISTENTI. INGLOBATA NEGLI INSEDIAMENTI DI SESTO FIORENTINO E CALENZANO, LA FASCIA FERROVIARIA VUOLE ESSERE UNA GENERATRICE DI PROGETTI LEGATI A PROGRAMMI DI MOBILITÀ E TEMATICHE AMBIENTALI. L'INDIVIDUAZIONE DEI COMPONENTI CARATTERIZZANTI IL PROGETTO AVVIENE TRAMITE UN CONTINUO SALTO DI SCALA DA QUELLA URBANA A QUELLA LOCALE, DAI TESSUTI, AI TRACCIATI ED ELEMENTI STORICI, ALLA DISLOCAZIONE DELLE PRINCIPALI POLARITÀ DIREZIONALI E FUNZIONALI. ATTRAVERSO TALE LETTURA SI DEFINISCONO GLI AMBITI CHE SUGGERISCONO GLI OBIETTIVI ED I CRITERI PER LA RIQUALIFICAZIONE DEI TESSUTI E DEI FRONTI EDIFICATI, L'ADEGUAMENTO DELLA RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO ALLE NUOVE ESIGENZE FUNZIONALI, LA CARATTERIZZAZIONE FISICO-MORFOLOGICO-FUNZIONALE DEI DIVERSI SETTORI URBANI, ATTRAVERSO L'INDIVIDUAZIONE DI AMBITI DI ATTENZIONE E DI VALORIZZAZIONE IN AREE DEGRADATE O DI RISULTA. SI DEFINISCE DUNQUE UN SISTEMA DI POLARITÀ, DI FUNZIONI E ATTREZZATURE DI LIVELLO LOCALE E URBANO E DI SPAZI VERDI FACILMENTE RAGGIUNGIBILI E ACCESSIBILI DAI NODI DI SCAMBIO ESISTENTI E FUTURI ED INSERITI NELLA RETE DEL TRASPORTO PUBLICO E PRIVATO.
01
Università degli Studi di Firenze
Facoltà di Architettura
Corso di Laurea Magistrale
IL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO: UN'OCCASIONE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA TRA FIRENZE E PRATO

Tempi di Percorrenza di 1 km

5 km/h Pedonale 12 minuti

10 km/h Jogging 6 minuti

15 km/h Ciclabile 4 minuti

20 km/h Segway 3 minuti

Percorsi **ORTOGONALI** alla ferrovia

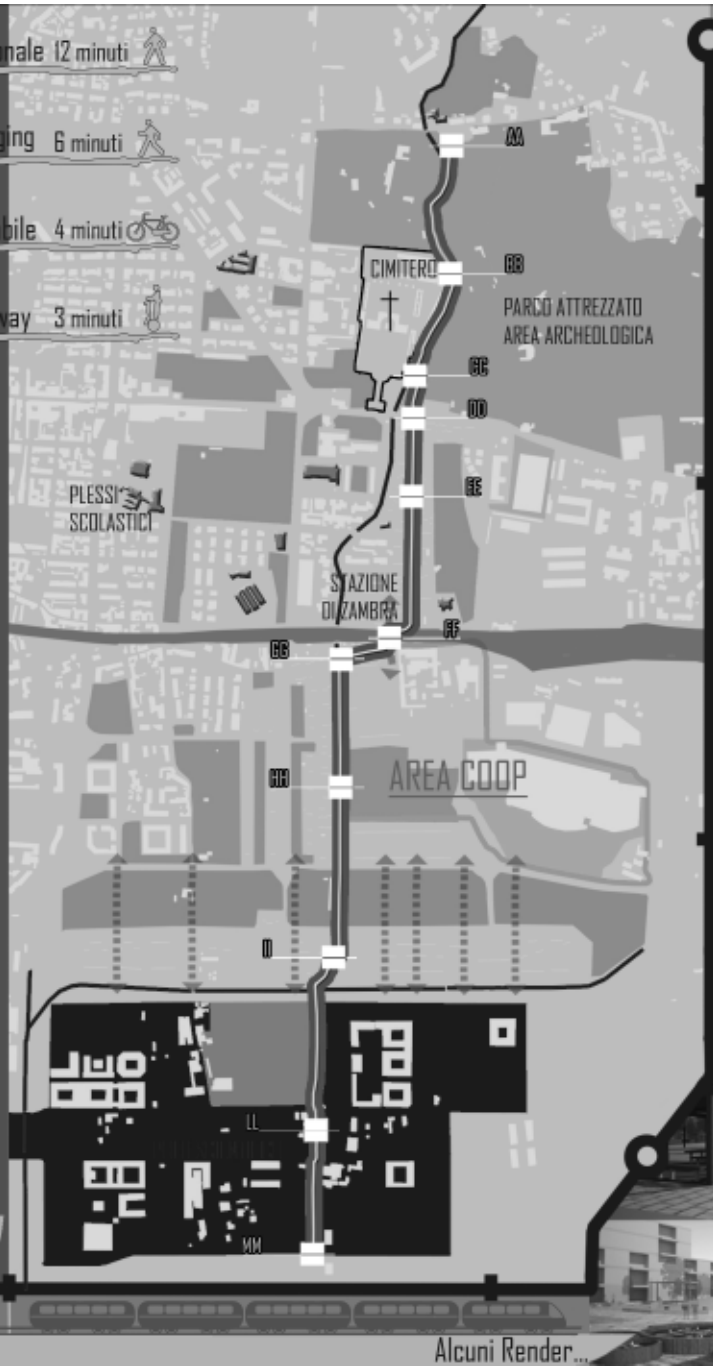
## PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Caso di **Zambra**

NELLA SOLUZIONE PROPOSTA SI IPOTIZZA UN PERCORSO LINEARE, ORTOGONALE AI BINARI FERROVIARI, PASSANTE PER LA STAZIONE DI ZAMBRA. QUESTO PERCORSO DALL'AREA VERDE DI QUINTO ALTO ARRIVA NELL'AREA SPORTIVA DELLA UNIFI, I DUE PUNTI TERMINALI SONO DISTANTI CIRCA 1 KM DALLA STAZIONE, DUNQUE FACILMENTE RAGGIUNGIBILI. ALLA SPINA CENTRALE SI AGGIUNGONO DEI PERCORSI "PRIVILEGIATI", CHE POI RICONNETTONO LE TANTE MICRO-CENTRALITÀ, PUNTI DI EMERGENZA NEL TESSUTO URBANO.

## PROGETTO DI UNA CENTRALITA' VERDE

02




## FARE CENTRO A ZAMBRA

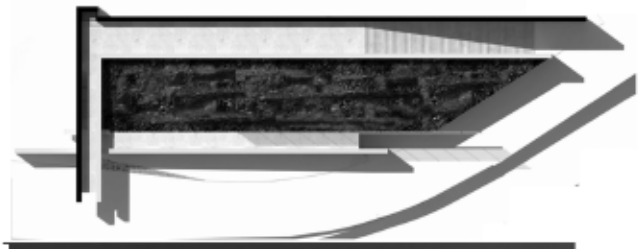
L'AREA ATTORNO ALLA STAZIONE DI ZAMBRA APPARE FRAMMENTATA E NON VISSUTA A PIENO DELLE SUE POTENZIALITÀ DAGLI STESSI ABITANTI A CAUSA DELLA SCARSA QUALITÀ DEGLI INTERVENTI E LA DUBBIA GESTIONE DEL PATRIMONIO PUBBLICO. IN QUESTO PROGETTO SI CERCA, ATTRAVERSO UNA PROGETTAZIONE DEGLI SPAZI VERDI, DELLE PERCORRENZE E DEL COSTRUITO, DI CONFERIRE A QUESTO TERRITORIO UNA "DIGNITÀ URBANA".

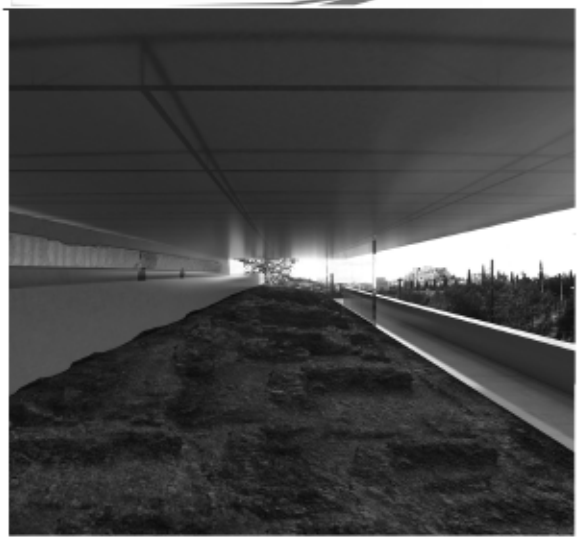
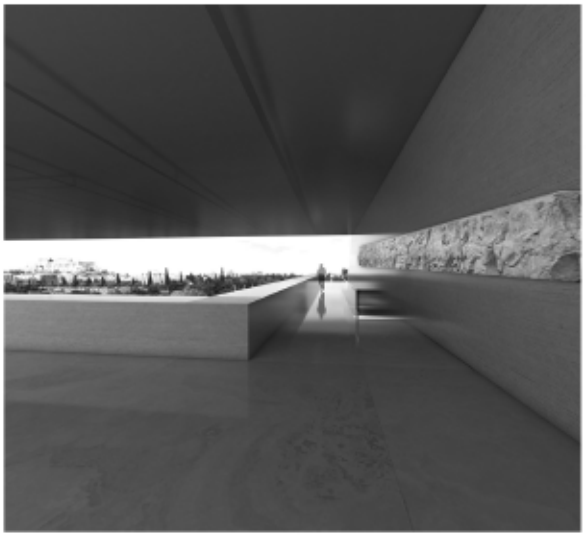
Alcuni Render...

dicar

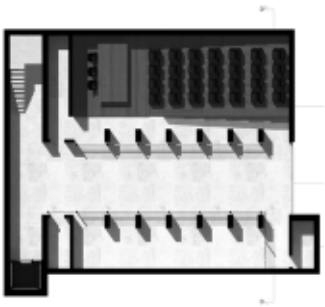
POLITECNICO DI BARI FACOLTA' DI ARCHITETTURA
LABORATORIO DI LAUREA: ***ATENE II***
studenti: A. Delcuratolo, V. Di Palma, I. Discipio, O. Iannone, A. Palla, C. Perrillo
relatore: prof. A. Riondino

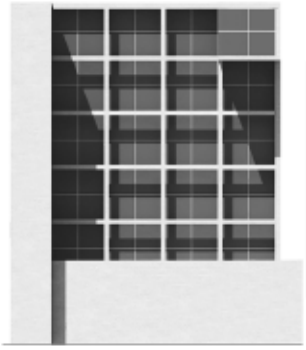
STRUTTURA PER LA MUSEIFICAZIONE DELL'AREA DEL TEMPIO DI ARTEMIDE



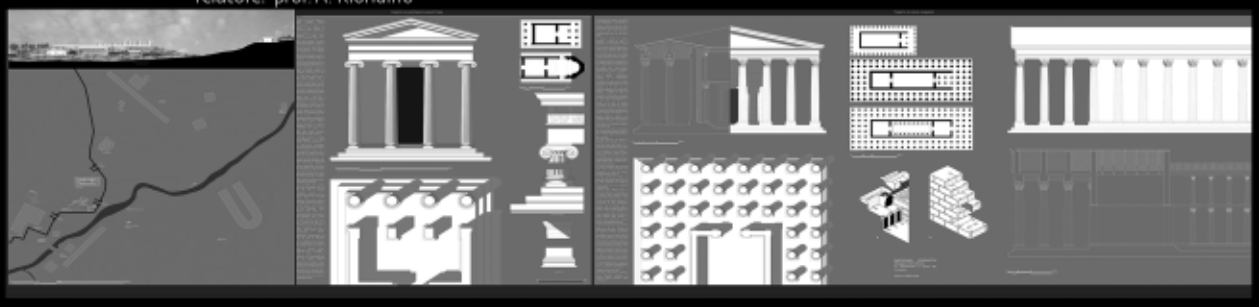
ALBERGO PER GLI STUDIOSI DELL'ANTICHITA'

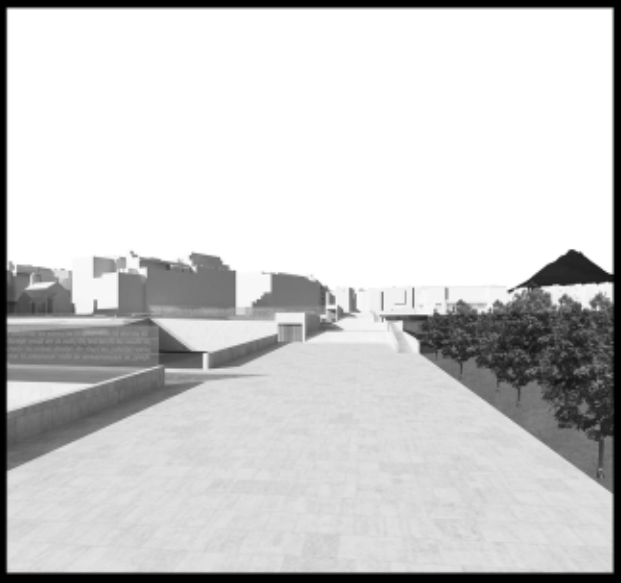


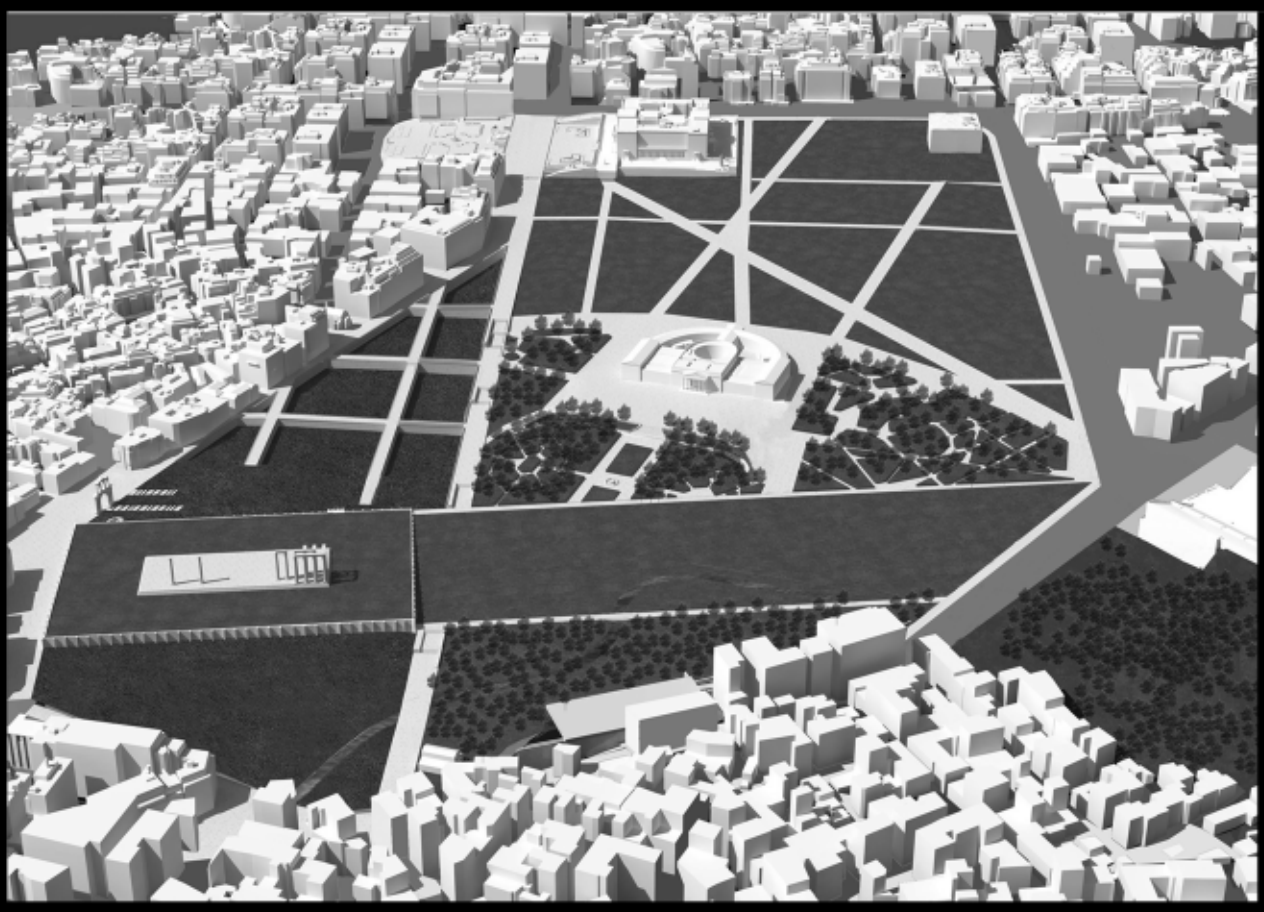


dicar

POLITECNICO DI BARI FACOLTA' DI ARCHITETTURA
LABORATORIO DI LAUREA: ***ATENE II***
studenti: A. Delcuratolo, V. Di Palma, I. Discipio, O. Iannone, A. Palla, C. Perrillo
relatore: prof. A. Riondino







*Politecnico di Bari*
*Facoltà di Architettura*
*Lab. di laurea 2012-2013*

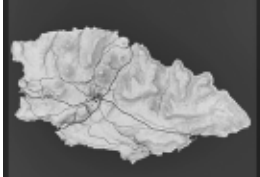
*Tesi di ricerca sui caratteri dell'architettura maltese*
*Relatore: Prof. Matteo Ieva*

# L'isola di Gozo

## *Riqualificazione della Cittadella*

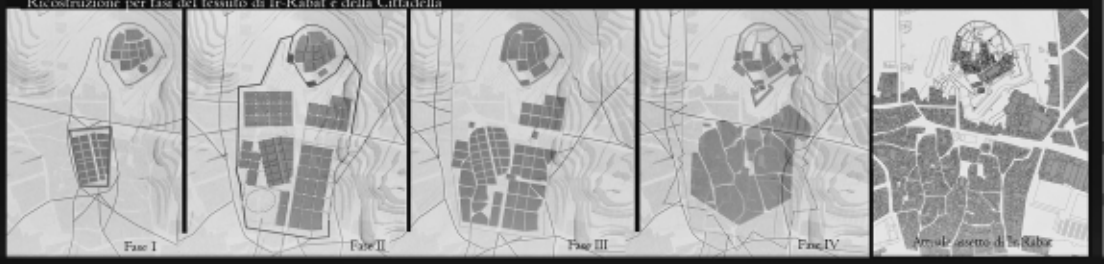
**Laureandi:** *Valeria De Leo*
*Germano Germanò*
*Simonetta Intini*
*Angela Marcella Mauriello*
*Annamaria Nuzzi*
*Serena Sciannameo*

*La scelta dell'acrocoro della* ***Cittadella*** *dal punto di vista insediativo è probabilmente attribuibile ai Fenici che su di esso hanno stabilito il loro principale insediamento durante l'Età del Bronzo, allo stesso modo in cui hanno fatto per Mdina sull'isola maggiore.*
*Il periodo di massimo splendore della Cittadella è quello Medievale, precedente all'assedio turco del 1551, durante il quale alcuni percorsi di età romana sono stati saturati e il sistema difensivo è stato rafforzato per conferire una maggior sicurezza al costruito entro le mura.*
*Attualmente poco è rimasto dell'antica Cittadella, numerose sono le zone in stato di rudere.*
*In Triq Melite Bernardo, il Museo del Folklore ha sede in tre abitazioni risalenti al 1500, definite "siculo normanne".*
*Il prospetto prospiciente il museo, parzialmente crollato, e i resti delle murature basamentali delle abitazioni, hanno permesso di ipotizzare il processo formativo della Cittadella e di ricostruirne il tipo edilizio.*
*Coerentemente con il saggio di ricostruzione effettuato, è stato possibile procedere alla ricostruzione di una porzione di tessuto e ad una successiva rifunzionalizzazione.*
*Alcune abitazioni sono state ricostruite in Triq iz Zenqa, fedelmente al tipo mentre in Triq Melite Bernardo, percorso matrice della Cittadella, si è pensato di creare un albergo diffuso, lì dove sono più evidenti i resti della divisione planimetrica e della configurazione dei prospetti in epoca medievale.*



La Cittadella, rilievo dello stato di fatto

Ricostruzione per fasi del tessuto di Ir-Rabat e della Cittadella




Ricostruzione tipologica e rifunzionalizzazione

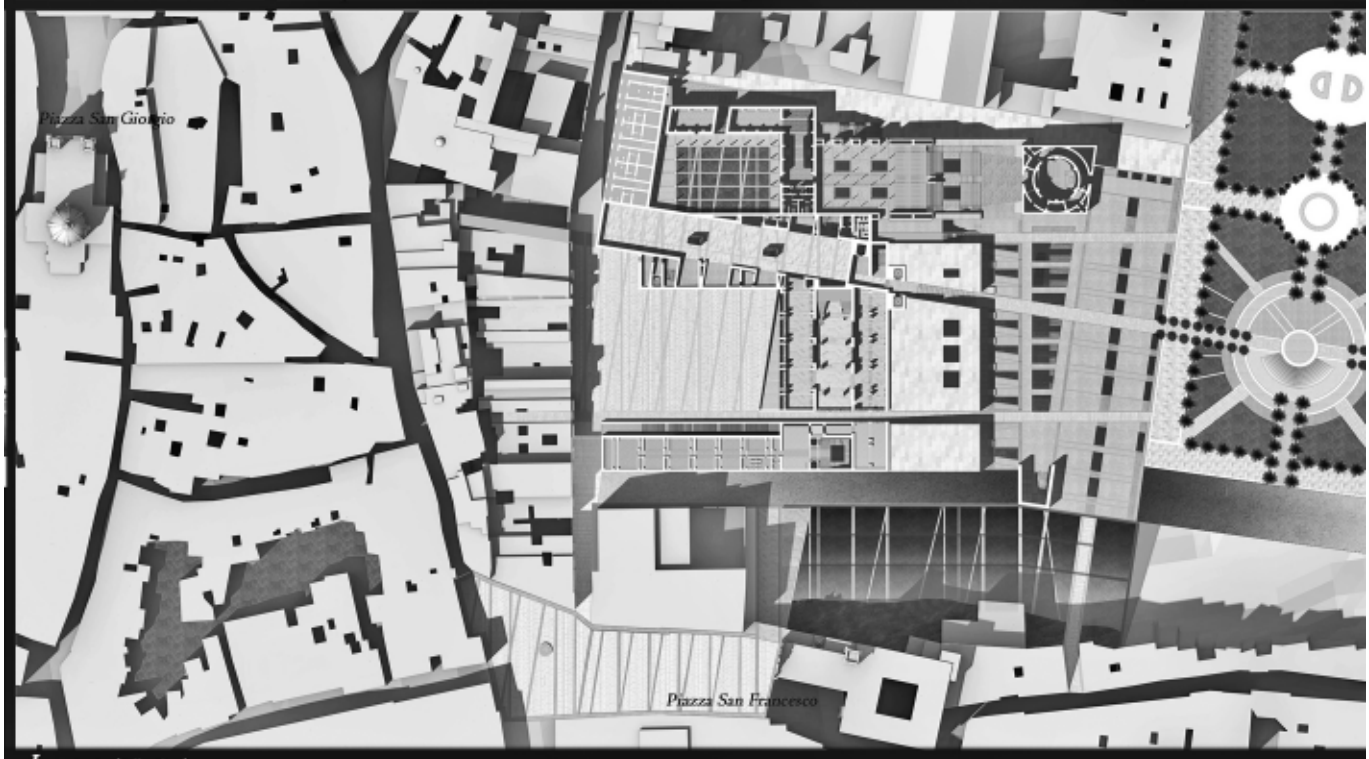
Politecnico di Bari
Facoltà di Architettura
Lab. di laurea 2012-2013

Tesi di ricerca sui caratteri dell'architettura maltese
Relatore: Prof. Matteo Ieva

# L'isola di Gozo

## Riqualificazione della Cittadella

**Laureandi:** Valeria De Leo
Germano Germanò
Simonetta Intini
Angela Marcella Mauriello
Annamaria Nuzzi
Serena Sciannameo




**La città di Ir-Rabat** *presenta un impianto pianificato risalente al periodo romano. Abbandonata in periodo medievale a favore dell'insediamento sulla Cittadella, maggiormente fortificato, viene ripopolata con l'arrivo dei Cavalieri nell'arcipelago maltese.*
*La zona interessata dal progetto è un nodo attualmente irrisolto. Sede della stazione degli autobus, centro dell'isola di Gozo, si trova in posizione strategica, tra la chiesa di San Francesco, la chiesa di San Giorgio e traguarda visivamente la Cittadella.*

*Coerentemente con le reali richieste del luogo, si è pensato di realizzare una struttura museale, che ospiti il ricco patrimonio maltese e gozitano, con annessa una scuola di restauro. Dallo studio delle piazze esistenti, in linea con il forte spirito cristiano che contraddistingue la comunità gozitana, si è pensato di costruire una piccola cappella, in quella che continuerà ad essere una zona di transito per turisti e residenti, ospitando al piano ipogeo la stazione degli autobus.*

## "... le ROSE CHE NON COLSI"

Nell'ambito del corso **"L'edificio autosufficiente"** tenutosi presso la **Scuola Edile Spezzina** un gruppo di docenti e allievi **(tutti professionisti del settore edile)** ha sviluppato un **progetto alternativo** all'attuale piano di **riqualificazione dell'ex area IP di La Spezia.**

Posto in premessa la **totale e sicura bonifica dell'area,** cosa purtroppo non ancora eseguita totalmente, si è proceduto ad **ipotizzare un suo riutilizzo come nuovo centro urbano e commerciale, autonomo e autosufficiente in un'ottica progettuale di sostenibilità energetica e di vivibilità umana.**

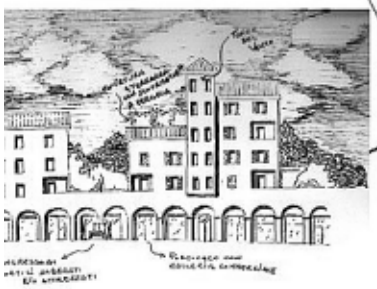
Il dibattito, che sempre più si accende intorno alle **urbanizzazioni che hanno portato al degrado ambientale ed umano di interi quartieri,** rendono di primaria importanza ricominciare a **progettare in maniera consapevole** e a parlare di ***biourbanistica*** come **riscoperta delle modalità di uso del territorio dettate dalle necessità reali e non speculative.** In questa visione si pone la **riqualificazione dell'ex area IP,** proposta dal nostro gruppo di lavoro, che parte dalla **lettura delle emergenze locali, delle infrastrutture viarie, della conoscenza della realtà locale,** spesso sottovalutata.

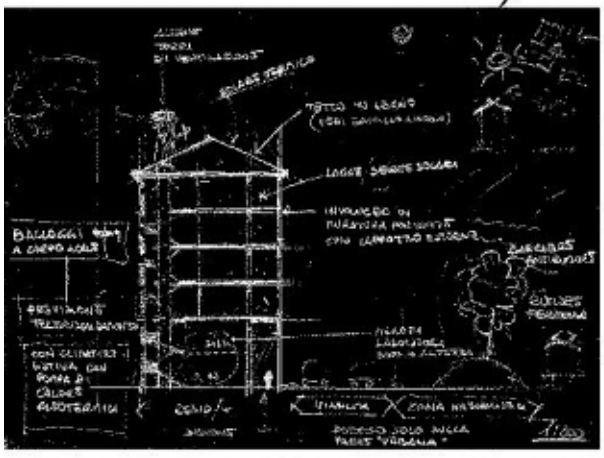
***"....nella città attuale, nei quartieri più recenti, le tracce e il concetto stesso di tessuto urbano erano andati completamente perduti. Per tessuto urbano io intendevo la continuità, la prossimità degli elementi che costituiscono la città ( strade, piazze, lotti, edifici etc.) la loro stretta connessione, la loro intrinseca complementarietà."***
E. Pirodi 2000 "Le regole della ricomposizione urbana"

**L'urbanistica, l'architettura, la sociologia** oggi **devono sposare** quelle che sono **le esigenze del benessere dell'individuo, quale giusta premessa ad ogni buona architettura.**
**La sostenibilità si compone di molte varianti fra le quali il risparmio energetico,** il quale non può prescindere da un **buon involucro edilizio che,** per raggiungere le migliori prestazioni di confort energetico e di benessere abitativo deve **essere realizzato con materiali a basso impatto ambientale, dalla produzione allo smaltimento. Lo scopo** deve essere **il benessere dell'individuo,** che conduce incontrovertibilmente al **miglioramento delle** sue **condizioni di salute, prevenzione e non cura,** quindi un **reale risparmio a trecentosessanta gradi dai costi di costruzione a quelli di manutenzione fino ad arrivare,** non ultimi, ma primari, **a quelli per la salute.**
*"I piani urbanistici oggi non possono prescindere da attente analisi preliminari geologiche, idrogeologiche, bioclimatiche, dei rischi, dei fattori d'inquinamento indoor e outdoor, quale strumento per una zonizzazione attenta e per linee guida dettagliate."*

Gruppo "... le ROSE CHE NON COLSI":
Arch. P. Bolgiani, Ing. P. Caruana, Arch. V. Deruto, Ing. M. Greco, Arch. A. Maddaluno, Geom. G. Martinelli, Arch. E. Mazzola, Geom. F. Tronfi

Il gruppo si è posto l'obiettivo di riprogettare l'ex area IP, diversamente rispetto al piano d'area in attuazione, per **dimostrare la possibilità di realizzare un intervento ad alta qualità ambientale e sociale** in alternativa all'attuale consuetudine dei grandi centri commerciali isolati ed energivori. *Come già Jane Jacobs auspicava (nel 1961), è necessario un recupero dei nuclei urbani a misura d'uomo, enfatizzando il ruolo della strada, dell'isolato, della vicinanza e della densità, della eterogeneità degli edifici, del commercio diffuso.* **L'impianto urbano** proposto prevede la **ricucitura con il tessuto della città, attraverso un'integrazione tra ambiente naturale (colline) e costruito (città), con una compenetrazione aree verdi-edificato.** ed è stato pensato come un **susseguirsi di spazi costruiti, commerciali e residenziali, piazze e aree verdi riproponendo il ritmo del centro storico spezzino,** dove il commercio diffuso ne determina l'autosufficienza e una migliore qualità della vita. **La viabilità è differenziata: veicolare e zone di interscambio esterne all'area edificata, pedonale e ciclabile interna, con distanze massime,** da percorrere a piedi per accedere alla zona residenziale, **di circa trecento metri. L'analisi bioclimatica** della zona ha suggerito **l'utilizzo di estese aree verdi e il recupero del corso d'acqua presente, che confluisce in un invaso a formare uno specchio d'acqua,** che oltre alla sua valenza naturalista potrebbe essere utilizzato per la **realizzazione di un impianto geotermico,** con tecnologia ad espansione diretta, ad integrare l'utilizzo di altre fonti rinnovabili per **l'impianto di teleriscaldamento.**
Scendendo di scala ci si è occupati della definizione dei singoli edifici, progettando un **involucro edilizio ad alte prestazioni energetiche,** sia dal punto di vista estivo che invernale, anche **con l'utilizzo di sistemi passivi,** quali **serre solari, camini del vento, schermature, barriere verdi, partendo dal presupposto dell'autosufficienza a scala di quartiere, con sistemi di teleriscaldamento tramite cogenerazione a biomasse.**





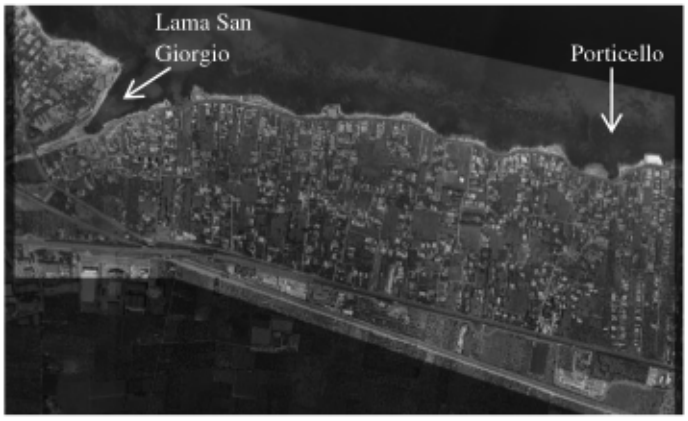
**Le linee guida della progettazione architettonica** tengono conto anche dei fattori legati alle **interazioni di tipo naturale ed antropico, alle influenze dell'inquinamento indoor e outdoor,** prevedendo, a seguito di **analisi preliminari geologiche-geobiologiche, l'uso di elementi di mitigazione** quali: strutture in muratura portante con orizzontamenti in legno; isolanti e finiture con materiali naturali; corretta progettazione dell'impianto elettrico; disgiuntori di rete; impianti a basso consumo.
**Lo spazio pubblico** che viene proposto è **analogo a quello della città storica, con commercio diffuso** posto al piano terreno degli **edifici residenziali,** protetti, secondo la tradizione costruttiva locale, da **portici** che corrono lungo la **direttrice principale, le piazze, le traverse laterali.**
**Le unità abitative,** poste più **a margine dell'edificato,** prevedono **l'utilizzo del terreno ad orto,** portando così il paesaggio ad un **graduale passaggio dagli orti cittadini verso le aree verdi a parco,** che svolgono, oltre alla **funzione di barriera** nei confronti dell'**inquinamento acustico,** proveniente dalle aree ferroviare ed industriali, poste a margine della zona oggetto d'intervento, anche quella di **fitodepurazione dell'aria dagli agenti inquinanti e di mitigazione del microclima locale.**

Gruppo "le ROSE CHE NON COLSI":
Arch. P. Bolgiani, Ing. P. Cantana, Arch. V. Demuto, Ing. M. Greco, Arch. A. Maddaluno, Geom. G. Martinelli, Arch. E. Mazzola, Geom. F. Tronfi.

# Blue way design

## Riqualificazione costiera e riconnessione con l'entroterra

Ciò che ha ispirato per tanti anni l'urbanistica, è stato il principio della crescita continua delle città senza prestare particolare attenzione alla tutela ambientale. Questo indirizzo, associato al fenomeno di proliferazione spontanea di aree urbanizzate sulle coste italiane, ha prodotto gravi danni e ha reso la fascia costiera una zona "sensibile" con elevata fragilità ambientale e diversità ecologica, come risorsa non producibile e sempre più ridotta. Per questo motivo, tra gli obiettivi del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.) della regione Puglia, vi è la valorizzazione e riqualificazione del sistema naturale, rurale, urbano e infrastrutturale costiero.




L'*area* oggetto di studio, si trova nel comune di Bari, nella zona di Torre a Mare e si estende da lama San Giorgio fino alla zona del Porticello. A Sud è delimitata in parte dalla linea ferroviaria e in parte dalla Strada Statale 16.

L'elemento caratterizzante dell'area è lama San Giorgio, la cui foce segna il confine naturale tra San Giorgio e Torre a Mare. Essa è gravata da molteplici vincoli. Attualmente, in prossimità della lama – canale lungo il quale si raccolgono le acque meteoriche, si trovano una struttura ricettiva con lido, dei ricoveri per i pescatori, e delle abitazioni private. Nel letto della lama è presente una strada in disuso che collegava quella parte di costa alla viabilità principale. A causa di questi molteplici usi, la lama ha perso la sua connotazione naturalistica, infatti il D.D.P., nei suoi obiettivi strategici, ha previsto di rinaturalizzare l'area realizzando un parco regionale. In conformità a ciò, è diventato obiettivo cardine del progetto quello di creare una rete ecologica che, partendo dal parco, connettesse la costa ai territori costruiti.

Oggi l'*edificato* presenta numerose difformità rispetto alle previsioni del P.R.G., che non sono state rispettate, essendo il tessuto edificato il risultato di un'urbanizzazione non regolamentata da piani di lottizzazione ma dalla costruzione, per lo più abusiva, di villette ad 1-2 piani. Per questo motivo la morfologia insediativa del territorio si presenta in una forma rada e frammentata. La principale conseguenza di questo processo è la mancanza quasi totale di servizi per i residenti. L'idea progettuale è quella di sfruttare i vuoti urbani, per reperire in primis i servizi di quartiere e successivamente altre abitazioni. Ciò permetterebbe di ridisegnare la morfologia frammentata del costruito e creare dei fronti stradali che nella maggior parte dei casi non sono riconoscibili.

Per quanto riguarda il *sistema del verde*, essendo l'area principalmente occupata da villette, vi è una forte preponderanza di verde privato vs la completa assenza di verde pubblico. Partendo da tale analisi, si è ipotizzato di riconnettere il verde privato al parco di lama San Giorgio e ad una rete di verde pubblico che si

sviluppi in direzione perpendicolare al mare, creando dei cunei naturali e attrezzati nella parte prevalentemente antropizzata. Per sottolineare questo aspetto, si è creato un percorso ciclabile e pedonale che attraversa le aree a verde e si discosta dalla rete viaria. Il carattere rurale dell'area, è stato mantenuto nel progetto grazie all'ipotesi di realizzare orti urbani che rientrino nel "patto città – campagna" - una delle strategie previste nel nuovo P.P.T.R., in fase di approvazione - e si attengano al programma di "campagna amica" - progetto di Coldiretti per un'agricoltura impegnata a sviluppare un dialogo aperto e intenso con il cittadino consumatore e volto a favorire lo sviluppo locale, valorizzando le risorse territoriali.

Anche l'attuale ***rete viaria*** non è frutto di alcun disegno progettuale, bensì si è configurata semplicemente di conseguenza all'edificato, con l'unico scopo di accesso alle residenze. Ciò si traduce in un'assenza di gerarchia stradale, in sezioni stradali strette, mancanti di marciapiede. Un altro rilevante problema relativo alla viabilità e al tessuto edificato, è la presenza di accessi alle abitazioni direttamente dalla Strada Statale.

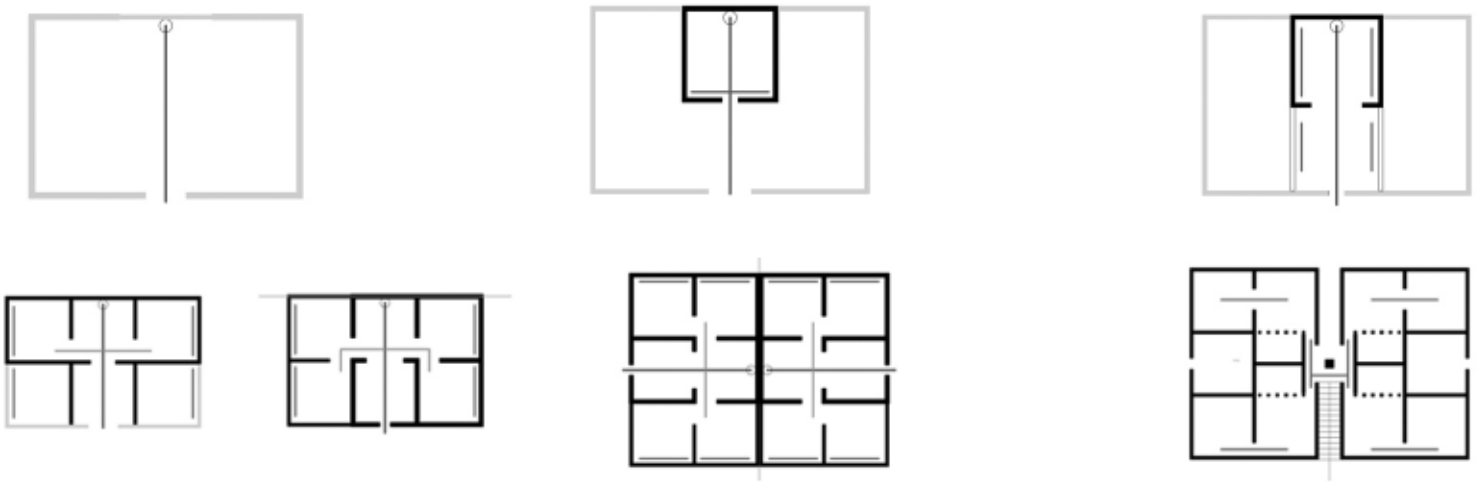
Nel progetto, tale problema viene risolto con la costruzione di una strada di servizio, che si affianchi alla strada principale e permetta la sosta e l'accesso alle proprietà laterali. Per risolvere il problema della frantumazione della maglia viaria, si è ipotizzato di creare un reticolo che serva tutta l'area e che crei collegamenti diretti tra la litoranea e la complanare. La strada litoranea risulta essere poco fruibile dai pedoni per la mancanza di marciapiede, sia dal lato dell'edificato, sia dal lato mare.

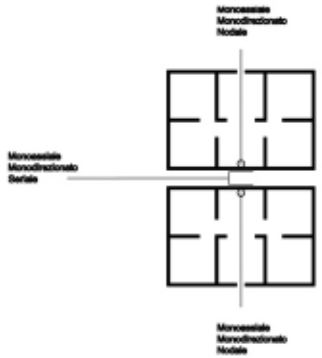
Oggi, il ***tratto costiero*** in esame, costituito da roccia libera, è largamente utilizzato dai residenti e dai confinanti per la balneazione, nonostante risulti essere poco accessibile. Infatti nella zona, a parte per la presenza di un lido, non vi sono servizi per la balneazione. A ciò si aggiunge la mancanza totale di parcheggi, di aree verdi e di strutture a servizi. Nel progetto, la sezione stradale è stata ridisegnata. Per quanto riguarda la trasformazione della costa, l'idea progettuale è stata quelle di renderla un luogo di aggregazione per i cittadini. Per far ciò si è previsto un ampio marciapiede alberato, affiancato dalla pista ciclabile che si colleghi alla rete di mobilità lenta, ipotizzata nella lama e all'interno dell'edificato. I parcheggi, che nello stato di fatto risultano assenti, nella proposta sono reperiti in aree incolte e marginali alla strada costiera. Dalle analisi si sono individuate delle parti di costa preferenziali per l'accesso al mare, e per questi tratti è stata prevista la realizzazione di una spiaggia libera con servizi. In alcune zone, dove la balneazione risulta essere difficoltosa, si sono previste delle passerelle in legno, che diventano dei prolungamenti in mare di alcune delle strade di nuova realizzazione e di alcuni dei percorsi della mobilità dolce, utilizzabili come belvedere, nonché per la sosta ed il relax.

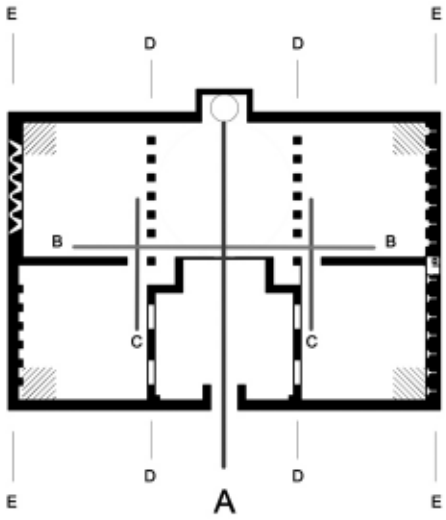
Infine, l'***obiettivo*** fissato e che si è cercato di raggiungere con le ipotesi progettuali sopra descritte, è stato quello di ridare identità al luogo, ricucendo, attraverso una rete di giardini e corridoi verdi, un'area, che allo stato di fatto, si presenta con molte aree residuali intercluse in un tessuto edilizio frammentato, e valorizzare i punti di forza, che sono la costa, maltenuta e non utilizzata al meglio, e la lama, che se rinaturalizzata potrebbe diventare uno dei polmoni verdi dell'hinterland barese.

SAPIENZA UNIVERSITA' DI ROMA
ARCHITETTURA VALLEGIULIA
tesi di laurea triennale - cdl S.A.C.
Professore : GIUSEPPE STRAPPA
Correlatrice: MARTINA LONGO
studente :GIACOMO FIORANI
LUCI E OMBRE

# "PER ESSERE ORIGINALI, BISOGNA GUARDARE ALL'ORIGINE DELLE COSE" G.STRAPPA



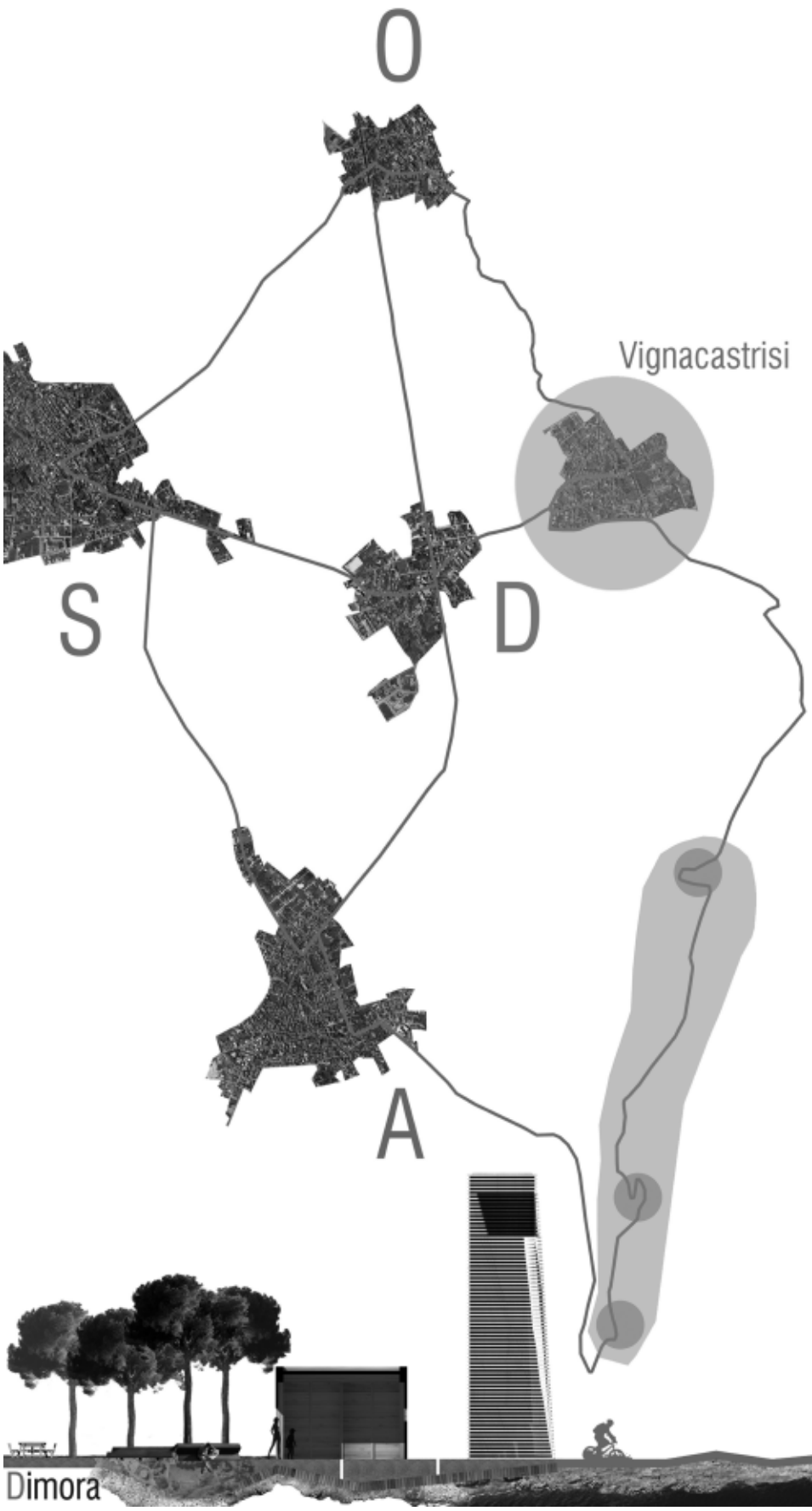



IL PROGETTO, BEN PIÙ COMPLESSO E APPROFONDITO, È ESPRESSO, NELLE DUE TAVOLE DI PRESENTAZIONE, DAI DUE CONCETTI PRIMI CHE L'HANNO GENERATO; TRADIZIONE E INNOVAZIONE.
TERMINI CHE NELLA LORO GENERALITÀ SI PORTANO DIETRO UN CAMPO D'INTERPRETAZIONI VASTISSIMO.
IN SINTESI, IN DUE PAGINE, HO POSTO I DUE POLI FRA I QUALI GIOCA IL RUOLO DELL'ARCHITETTO; POESIA E TECNICA, FANTASIA E COSCIENZA, ESTRO E RESPONSABILITÀ.
PUR VARIANDO FRA QUESTI DUE OPPOSTI, TUTTAVIA, TRADIZIONE E INNOVAZIONE RESTERANNO FATTORI COMUNI DALLA PRIMA ALL'ULTIMA SCELTA. UN GIOCO DI DUALITÀ CHE CONTRASTA CON L'UNICITÀ DEL PROGETTO; TERMINE MASSIMO DI SINTESI.
NELLA PRIMA IMMAGINE, QUESTA SERIE DI ARCHITETTURE NOTE DELLA CAPITALE E COSI ASTRATTAMENTE FUSE LE UNE SULLE ALTRE CI PONE DI FRONTE AD UN SECONDO DUALISMO, SU CUI L'ARCHITETTURA ED OGNI DISCIPLINA ARTISTICA DEVE FARE I CONTI: IL LUOGO ED IL TEMPO.
FORMA E LUCE NE SONO GLI OGGETTI, IL BIANCO E IL NERO I TERMINI DEL DISCORSO.
QUESTI DISEGNI INVECE, NELLA LORO SCHEMATICITÀ, SONO FRUTTO DELLA FRASE CHE LI ANTICIPA; DOVE L'ORIGINE È UN RECINTO, UN FUOCO, ED UN UOMO DI FRONTE AD ESSO

# Osserva Dimora Scopri Ancora Rigenerazione e Ciclicità ODSA

Daniele Fiore, Tiziano De Venuto, Daniele Garofalo




## I Paesi della vita ciclica

Il progetto presentato, affronta il tema della rigenerazione urbana e territoriale di una regione del territorio salentino, situato nella Puglia meridionale.
L'intervento proposto si inserisce all'nterno di un concorso di idee indetto dall'Ass. **Città Fertile**, attraverso il Laboratorio di Connessione strategica ODSA.
Ortelle, Diso, Spongano, Andrano sono i quattro comuni che costutuiscono Odsa.
Attraverso una strategia di rigenerazione territoriale attenta alle problematiche ambientali e infrastrutturali dell'area, la proposta progettuale propone una visione integrata del territorio, rigenerando gli spazi, riconnettendo i luoghi.

# Rigenerazione e Ciclicità

## ODSA

### I Paesi della vita ciclica

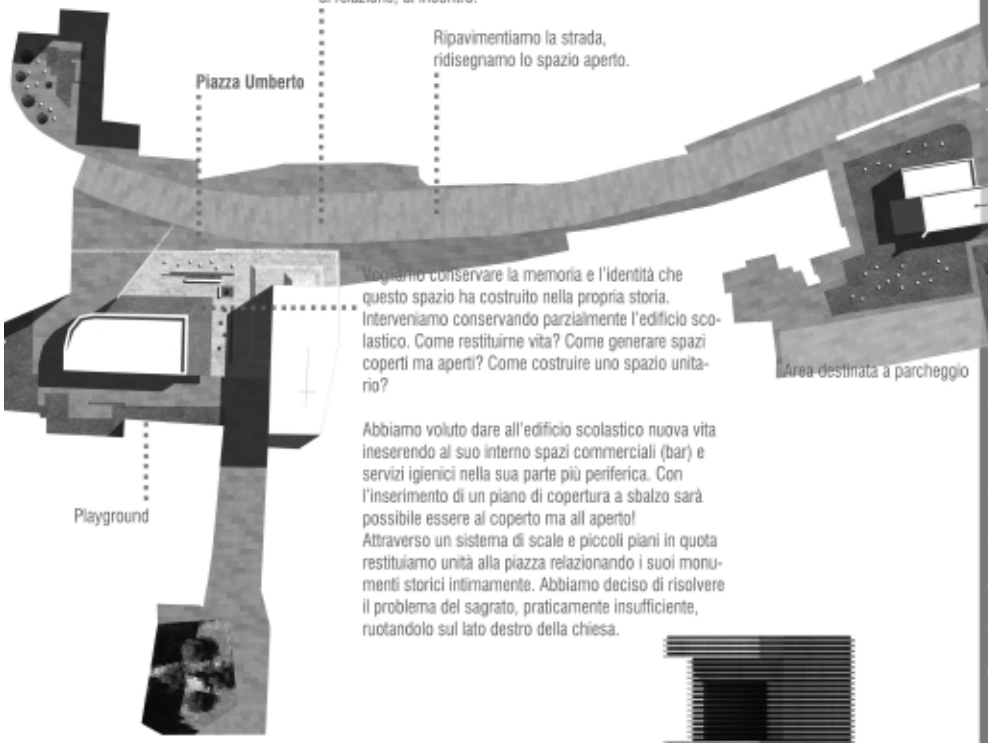
Daniele Fiore, Tiziano De Venuto, Daniele Garofalo

La visione integrata del territorio ha spinto la proposta progettuale verso la definizione di un sistema complesso di relazioni tra i quattro comuni costituenti l'ente e i diversi spazi costieri individuati come luoghi da rigenerare.
La connessione attraverso un sistema di mobilità lenta, diviene elemento guida attraverso il quale articolare il processo di rigenerazione territoriale.
Il paesaggio costiero connotato dalla episodicità del costruito, e dalla sensibile carenza di una visione di sviluppo territoriale viene rivalutato attraverso il pensiero di un sistema di spazi solidali, ognuno dei quali animato da una propria complessità imposta dalle esigenze del territorio.

## Vignacastrisi

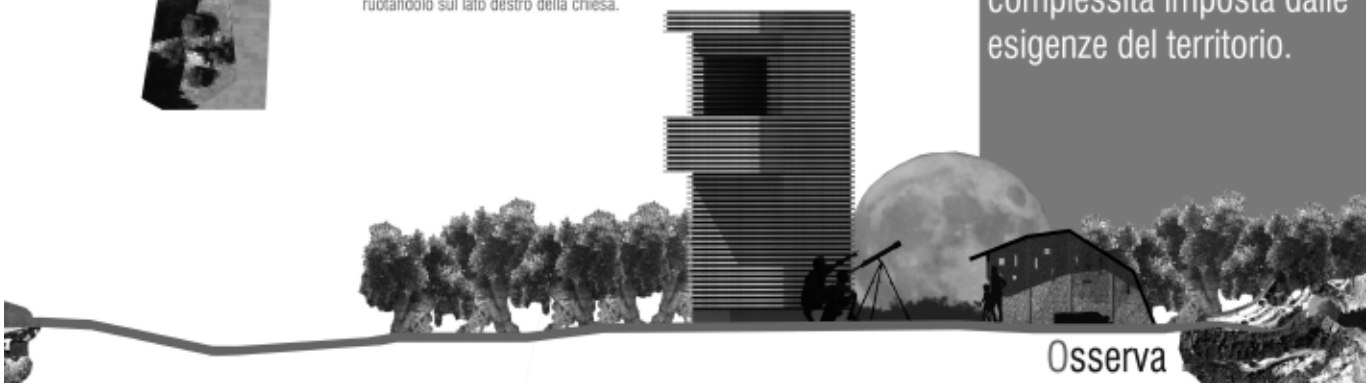
Rendiamo **Via del Mare** una Zona 30 nel suo tratto compreso tra l'edificio scolastico e l'ex sansificio, immaginiamo questo spazio aperto continuo, come luogo di scambio, di relazione, di incontro.

Ripavimentiamo la strada, ridisegnamo lo spazio aperto.

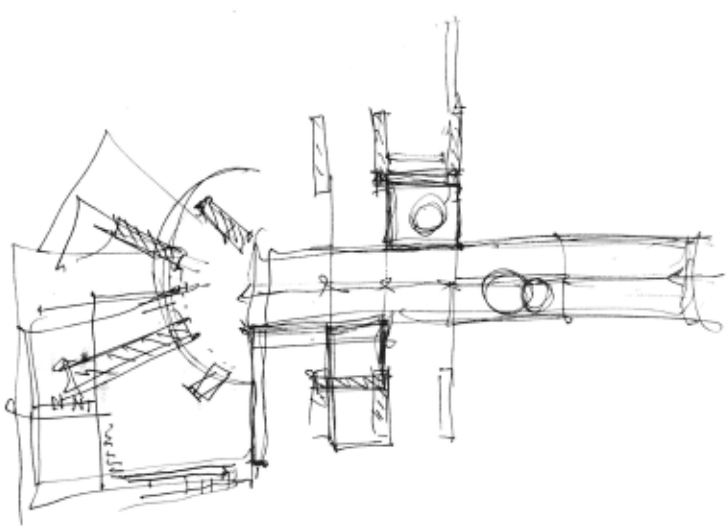


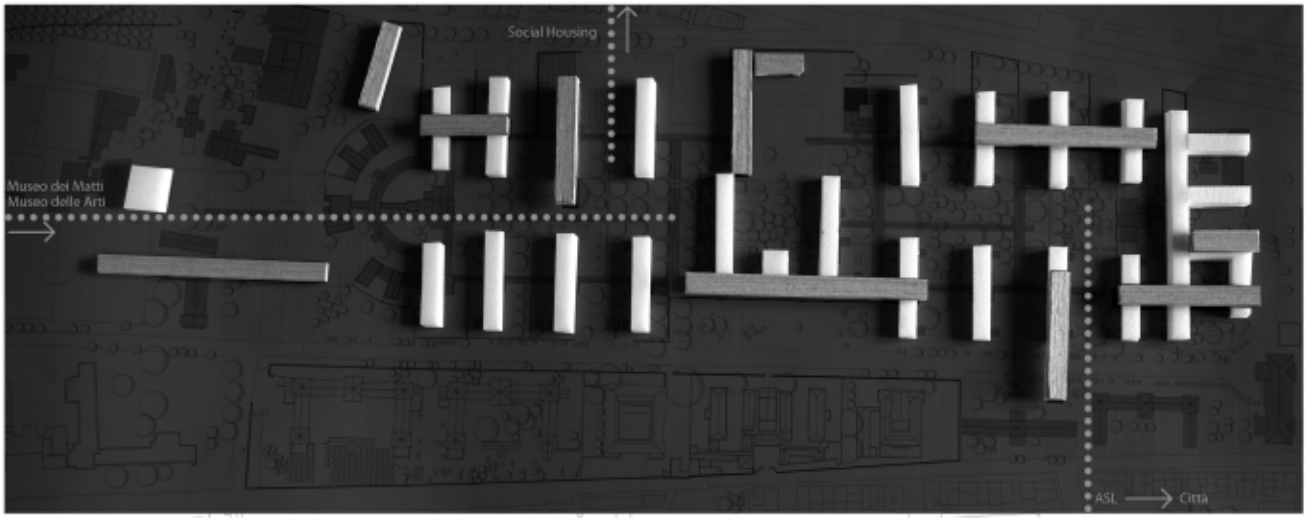

Vogliamo conservare la memoria e l'identità che questo spazio ha costruito nella propria storia. Interveniamo conservando parzialmente l'edificio scolastico. Come restituirne vita? Come generare spazi coperti ma aperti? Come costruire uno spazio unitario?

Abbiamo voluto dare all'edificio scolastico nuova vita ineserendo al suo interno spazi commerciali (bar) e servizi igienici nella sua parte più periferica. Con l'inserimento di un piano di copertura a sbalzo sarà possibile essere al coperto ma all aperto!
Attraverso un sistema di scale e piccoli piani in quota restituiamo unità alla piazza relazionando i suoi monumenti storici intimamente. Abbiamo deciso di risolvere il problema del sagrato, praticamente insufficiente, ruotandolo sul lato destro della chiesa.



Osserva

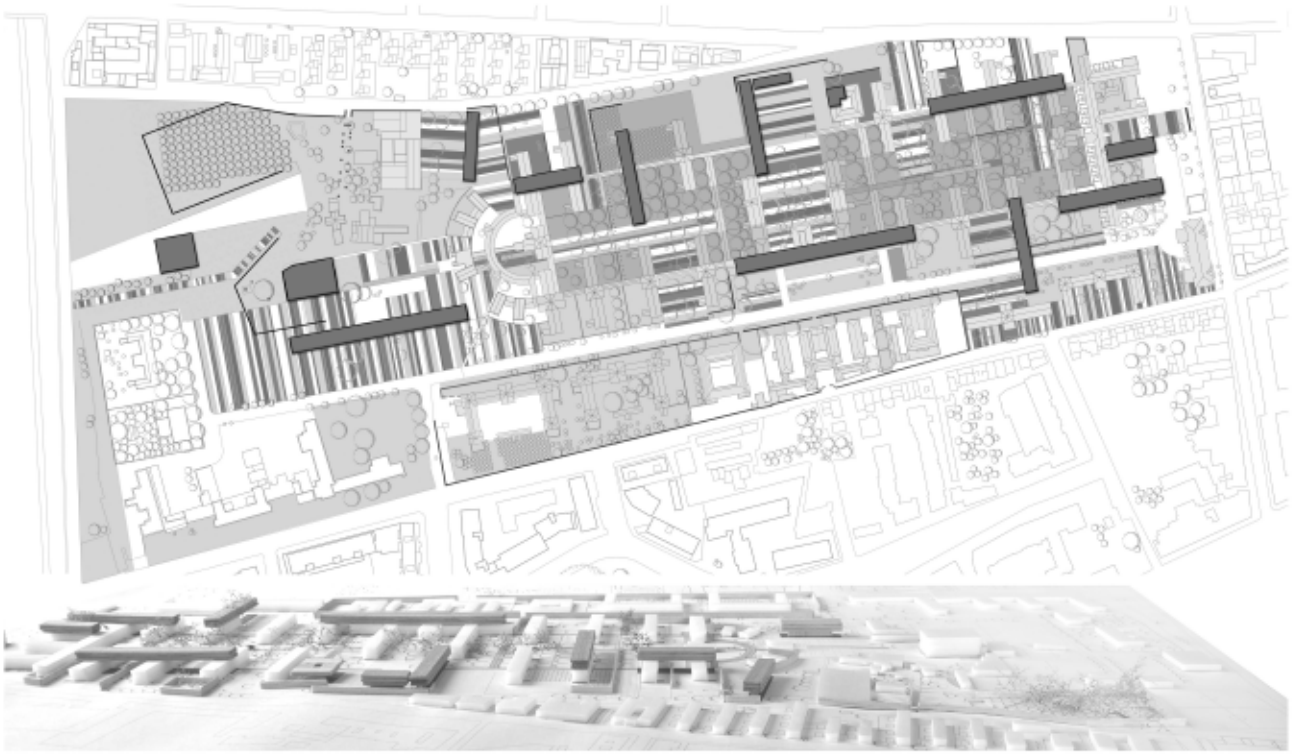


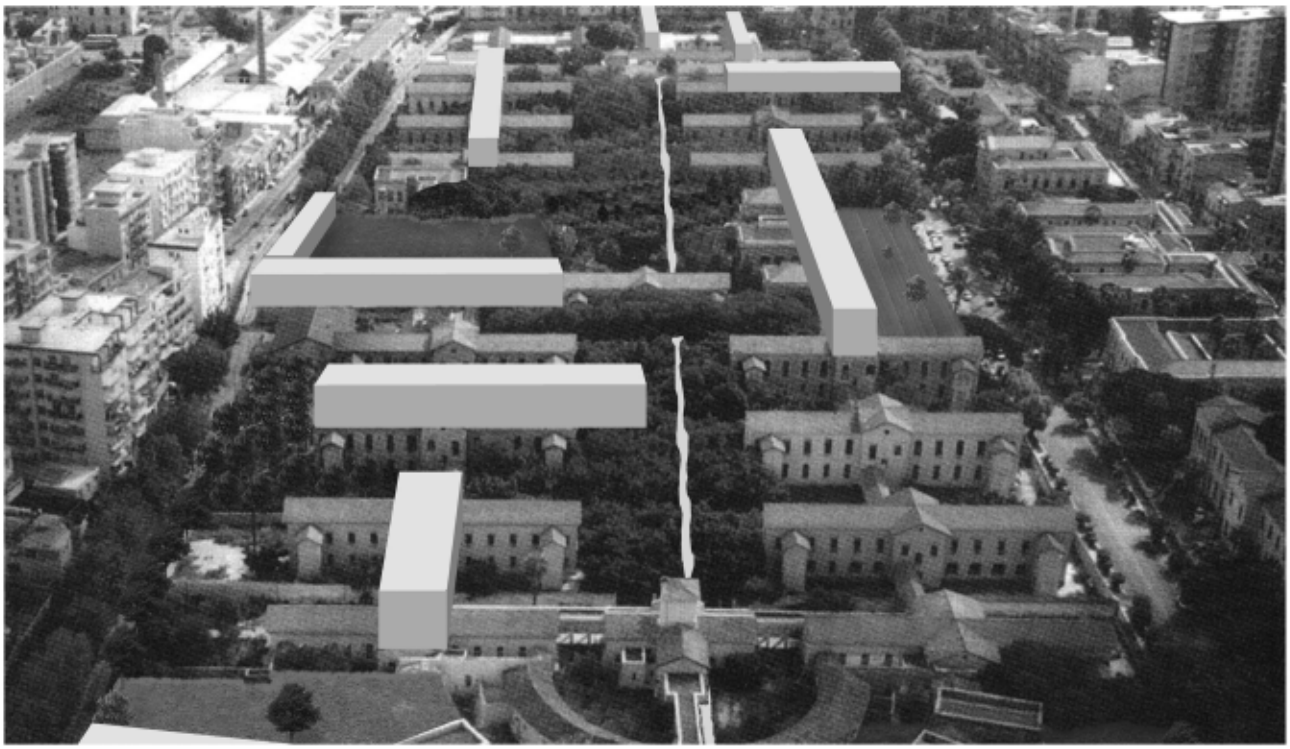



Sezioni: Progetti e Ricerche
Autori: Ph.D Arch.: Luigi Cafiero, Saura Gargiulo
Collaboratori Arch.: Vincenzo D'Andrea, Pasquale Di Lorenzo, Roberto Duraccio, Maria Angela Rea
Titolo: in>>city out>>
WS "Dalla casa dei mati alla città", PRIN 2008 - Dipartimento di Progettazione Architettonica - Facoltà di Architettura di Palermo

Testo

L'ex ospedale psichiatrico situato a margine del centro storico della città di Palermo ed edificato come da progetto di Francesco Paolo Palazzotto, rappresenta l'oggetto di ricerca del presente lavoro progettuale. Le diverse strutture in cui si articola il complesso costruito tra la fine del XIX e l'inizio del XX sec. rendono con estrema chiarezza l'esattezza di un impianto in cui la distribuzione e la forma dei singoli manufatti e, dunque, la valenza estetica dell'intera area, sono state dettate dalla specializzazione estrema delle destinazioni d'uso associate a ciascun edificio. L'estrema negazione dei rapporti tra il complesso e la città dovuta al serrato recinto che ne include la forma per tutta la sua dimensione si rispecchia anche nell'andamento orografico dell'impianto;
La deframmentazione dell'immagine unitariana ha ispirato l'approccio progettuale del workshop. Attraverso l'introduzione di architetture addizionali il sito è stato ricomposto per accogliere la necessità di ospitare nuove funzioni: social house, residenze universitarie, strutture sanitarie pubbliche e altri centri di servizio per la città. La collocazione dei nuovi tipi architettonici nasce dall'idea che essi debbano interagire con quelli preesistenti, concepiti come vero e proprio momento fondante; rispetto a questi, le nuove architetture sono orientate in senso longitudinale e trasversale per attivare una nuova lettura e una percezione più dinamica del sito. Le direttrici intendono, inoltre, creare una relazione ideale con le strutture urbane limitrofe caratterizzate da analoghe finalità di fruizione. L'eliminazione parziale e l'apertura di varchi nel muro di cinta del complesso ha restituito una compenetrazione tra i momenti progettuali "interni" e la realtà circostante, complicando e arricchendo di nuovi spunti il tessuto e le articolazioni urbane poste ai limiti dell'attuale complesso ospedaliero. Il sito attraversa il territorio e, a sua volta, ne è attraversato, alla ricerca di un dialogo intenso tra luoghi e uomini. La re-intepretazione dell'esistente ha portato in extremis ad un ridisegno della parete di confine, comportandone non solo la frammentazione ma anche un processo di pulsazione con compressioni e/o dilatazioni dello spazio che confuta il concetto di limite quale linea di demarcazione e di separazione tra "dentro" e "fuori". Il lavoro sul recinto è il riflesso dell'idea progettuale che ha ispirato la riqualificazione del suolo: il progetto ha accolto l'esperienza degli orti urbani per assecondare i naturali dislivelli del terreno, contribuendo, con il ritmo e la successione non monotona della campiture, a rompere l'immagine unitaria e monolitica del sito. Al contrario, le strutture adiacenti al sito (Vinicella, Chiesa del XVII secolo e strutture conventuali annesse) sono state isolate ed accentuate attraverso un parterre di verde, al fine di evidenziarne la natura "eccentrica" rispetto alla regolarità del sito.





# Il Protocollo ClimaWine - “La Selva Planizia” Progetto Pilota

Progettista:
Enrico Gatti Architetto, Via Cotonificio 47, 33010 Tavagnacco, Udine, Italy
www.archenricogatti.it - info@archenricogatti.it

enricogattiarchitetto
ARCHITETTURA BIOCLIMATICA

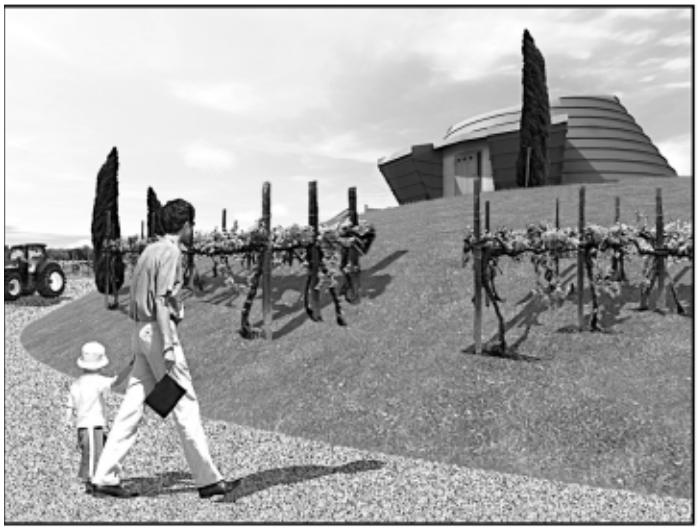
Committente:
Az. Agricola “La Selva Planizia”, Via Boscat, S. Giorgio di Nogaro - Udine - Italy

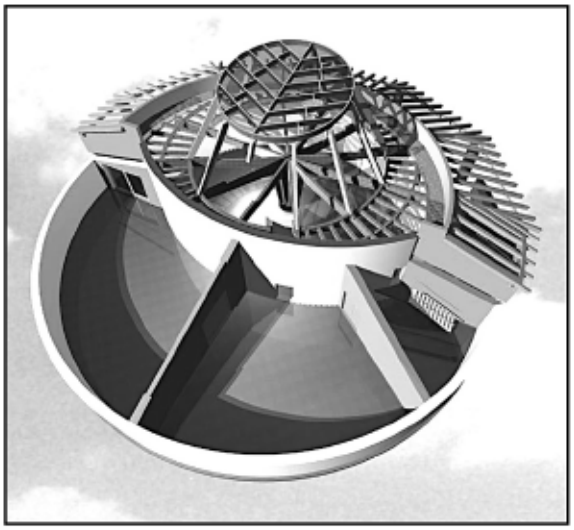
ClimaWine è un marchio registrato dell’agenzia CasaClima di Bolzano
www.agenziacasaclima.it

Precertificazione
KlimaHaus
CasaClima®
Wine

| IL PROTOCOLLO CLIMAWINE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NATURA** | | **VITA** | | **TRASPARENZA** | |
| ENERGIA | Efficienza dell'involucro | UOMO | Comfort | QUALITA' | Qualità della progettazione |
| | Energia di processo | | | | |
| | Efficienza complessiva | | | | Qualità del processo |
| TERRA | Materiali da costruzione | AMBIENTE | Qualità ambiente interno | COSTI | Costi di investimento |
| | Imballaggi e logistica | | | | |
| | Gestione dei rifiuti | | | | Costi di gestione |
| ACQUA | Progettazione ciclo dell'acqua | AUTENTICITA' | Qualità del Paesaggio | COMUNICAZIONE | Informazione/ sensibilizzazione |
| | Gestione delle risorse idriche | | Prodotti e materiali locali | | Coinvolgimento collaboratori |

La certificazione **Clima Wine** nasce per rendere credibili anche all´esterno gli sforzi compiuti da numerose aziende vinicole nella direzione di una maggiore sostenibilità.
Per raggiungere lo standard di qualità **Clima Wine** devono essere considerati tutti i diversi aspetti della sostenibilità: qualità ecologica, qualità socio-culturale e qualità economica.
Per questo accanto all´ecocompatibilità e all´efficienza energetica dell'edificio il sigillo **Clima Wine** valuta anche il consumo di risorse ed energia del processo di vinificazione. Non mancano considerazioni relativamente alla scelta degli imballaggi e agli impatti dovuti al trasporto del vino.
Anche i requisiti di comfort e benessere negli spazi di accoglienza e lavoro sono criteri importanti per una cantina che voglia definirsi sostenibile, così come gli aspetti economici e di trasparenza legati alla gestione.





XXIII SEMINARIO INTERNAZIONALE E PREMIO DI ARCHITETTURA E CULTURA URBANA, NUOVI SCENARI URBANI: OPERE, PROGETTI, UTOPIE. CAMERINO 2013.

POLITECNICO DI BARI - I FACOLTÀ DI INGEGNERIA
Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura
Corso di Laurea in Ingegneria Edile-Architettura

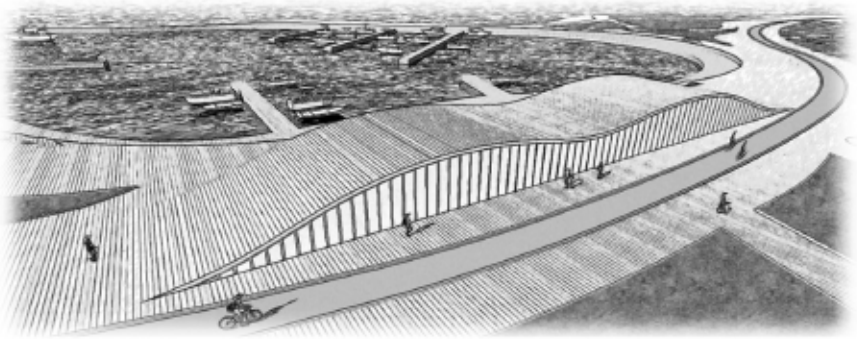
*DOCENTE: Prof. Ing. Francesco Rotondo*
*GRUPPO: Carmela Genco, Annibale Redavid, Ania Troviso*

## - SPAZI PUBBLICI E CORRIDOI VERDI -
## Dal mare alla città: una rete verde per ricomporre il puzzle della periferia. Il caso di Torre a Mare, Bari.

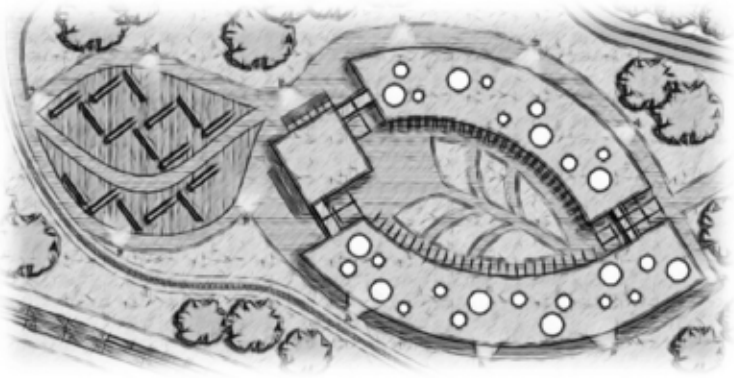
MASTERPLAN DEL PROGETTO

Il progetto si pone l'obiettivo di riqualificare la fascia costiera di Torre a Mare, pedonalizzando e attribuendo nuove funzioni al fronte mare nonché garantendo visibilità, sicurezza e accessibilità dei nuovi spazi pubblici. Un'ulteriore importante finalità del progetto è quella di garantire la piena connessione tra il verde agricolo e il territorio costiero, in modo tale da realizzare una vera e propria rete ecologica che interessa l'intero centro urbano, attraverso la piantumazione di diverse essenze arboree lungo i principali assi viari e la connessione con i patch vegetazionali delle zone rurali. La connessione tra il lungomare e il territorio prevalentemente agricolo, che si estende a sud della Strada Statale 16, è resa possibile grazie alla realizzazione di un sovrappasso caratterizzato dalla presenza di grandi spazi verdi, attraversati da una serie di percorsi pedonali, e pensato in modo tale da favorire la mobilità lenta e sostenibile, tramite il proseguimento della pista ciclabile che fiancheggia il lungomare. Tra i principali obiettivi che hanno indirizzato la progettazione vi è quello di ridisegnare la linea di costa, allargando l'ampiezza della spiaggia, in modo tale da far scendere gradualmente, con una serie di passaggi, rampe, scale e gradoni, lo spazio di pubblico passeggio verso il mare, evitando di introdurre volumi che possano disturbare il suo rapporto con l'ambiente naturale, ma al contrario, preoccupandosi di integrare al meglio, con il nuovo contesto locale, gli edifici già esistenti a ridosso del mare. Il lungomare, oggi occupato quasi integralmente dalla viabilità carrabile, è stato ridefinito in senso pedonale, in modo tale da essere trasformato in una passeggiata spaziosa, ombreggiata, arredata e illuminata come un vero e proprio giardino pubblico. Lo spazio pubblico più a ridosso della costa è stato attrezzato con dei percorsi pedonali circondati dal verde e con una pista ciclabile, a doppio senso di marcia, che percorre tutta la litoranea e si dirama all'interno del centro urbano in modo tale da connettere, in un'unica rete, i due poli logistici fondamentali: il porto e la stazione ferroviaria. Da un punto di vista schematico il progetto del lungomare si articola in tre fasce parallele alla costa che definiscono tre ambiti particolari: la fascia stradale, ridisegnata ed organizzata in modo tale da favorire, grazie all'inserimento di percorsi pedonali e ciclabili, la mobilità lenta, la fascia del verde attrezzato, che include percorsi pedonali, aree di aggregazione, isole d'ombra, aree ludiche e strutture a servizio della balneazione, e la fascia

costiera, per le attività specifiche di balneazione. In tal modo si generano nuovi spazi urbani sia per l'intrattenimento che per la balneazione e si viene a creare una fascia intermedia tra la costa e la strada che ha funzione sia di barriera al mare che di filtro tra ambiti differenti. Affinché il nuovo verde pubblico possa assumere una propria identità, nel rifacimento del lungomare sono stati inseriti dei piccoli chioschi rimovibili in grado anche di incentivare le dinamiche di sviluppo locale poiché capaci di favorire l'insediarsi di nuove attività economiche, piccole ma diffuse. Questi piccoli volumi sono stati pensati sulla scia dei "chiringuitos" spagnoli, strutture montabili e smontabili stagionalmente che offrono un servizio diretto sulla spiaggia. Il progetto, all'interno dell'area d'intervento, prevede l'inserimento nei chioschi di una serie di attività commerciali quali negozietti, punti ristoro, affitto attrezzature sportive, nonché servizi per la balneazione e servizi igienici. L'intera area costiera di Torre a Mare costituisce una sezione tipica di paesaggio costiero barese, tradizionalmente identificata per lo specifico uso portuale. Attraverso la rilettura delle caratteristiche morfologiche del contesto territoriale naturale è stato possibile esaltare le potenzialità non sviluppate di un'area costiera destinata ad offrire agli utenti, residenti e stagionali, un tassello innovativo ed originale di natura urbanizzata. La riqualificazione dell'area portuale e di quella litoranea avverrà attraverso interventi sostenibili che prevedono l'avanzamento della terraferma verso il mare, in modo tale da ottenere un nuovo rapporto tra gli edifici esistenti e la costa. Inoltre, l'edificio esistente ubicato in corrispondenza dell'area portuale è stato oggetto di un intervento, al fine di minimizzarne l'attuale forte impatto visivo. Principalmente la riqualificazione ha riguardato la ridefinizione dei contorni dell'edifico, in particolar modo della copertura che costituirà una prosecuzione in quota della normale passeggiata, offrendo una vista panoramica dell'area. Nell'idea progettuale a scala urbana, che si basa sulla volontà di riconnettere il verde agricolo al territorio costiero, passando attraverso il centro urbano di Torre a Mare, hanno assunto un ruolo di rilievo le numerose aree periferiche incolte e i diversi vuoti urbani presenti, i quali sono stati riqualificati e trasformati in aree aperte ad uso pubblico, in zone a verde attrezzato o in spazi a servizio della mobilità, in modo tale da entrare a far parte di un unico sistema che vede i corridoi verdi e gli spazi di aggregazione come elementi primari di ricucitura del progetto urbano. Allo scopo di incrementare l'importanza delle aree a verde, si sono volute dare ad esse anche funzioni aggiuntive, attraverso la realizzazione di corridoi ecologici attrezzati ad orti urbani e attraverso la progettazione di un edificio, ben integrato nel verde, da realizzare in uno dei vuoti urbani, già in possesso del Comune di Bari e classificato da PRG come zona C3. Tale edificio potrà essere destinato ad accogliere particolari tipologie di essenze arboree autoctone e non, in modo tale da divenire un vero e proprio padiglione dedicato all'agricoltura e, insieme al sistema di orti e campi coltivati, potrà costituire un luogo di ricerca e sperimentazione e, come tale, ricoprire un ruolo fondamentale sia a livello urbano sia extra-urbano.



RIQUALIFICAZIONE DELL'EDIFICIO UBICATO NELL'AREA PORTUALE



PROGETTAZIONE DI UN EDIFICIO A SERVIZI

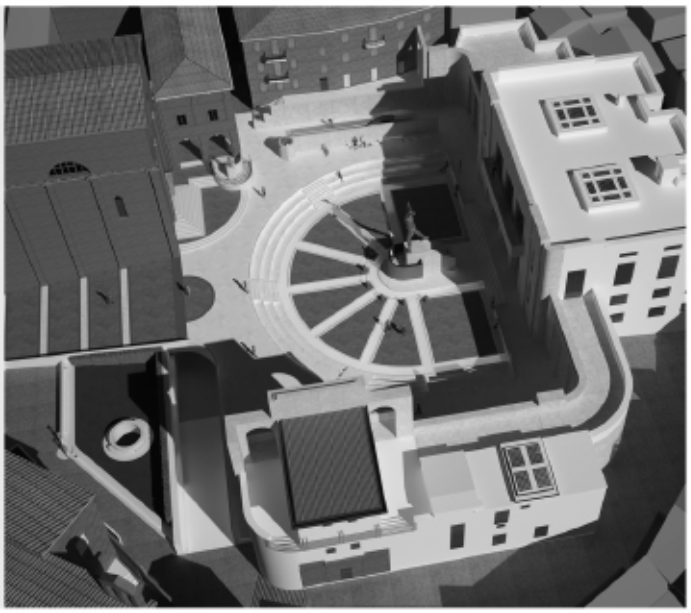
Ing. Andrea A. Giuliano

## PROGETTO DI RESTAURO E RIUSO DELLA PIAZZA FILIPPO CORRIDONI A CORRIDONIA (MC)

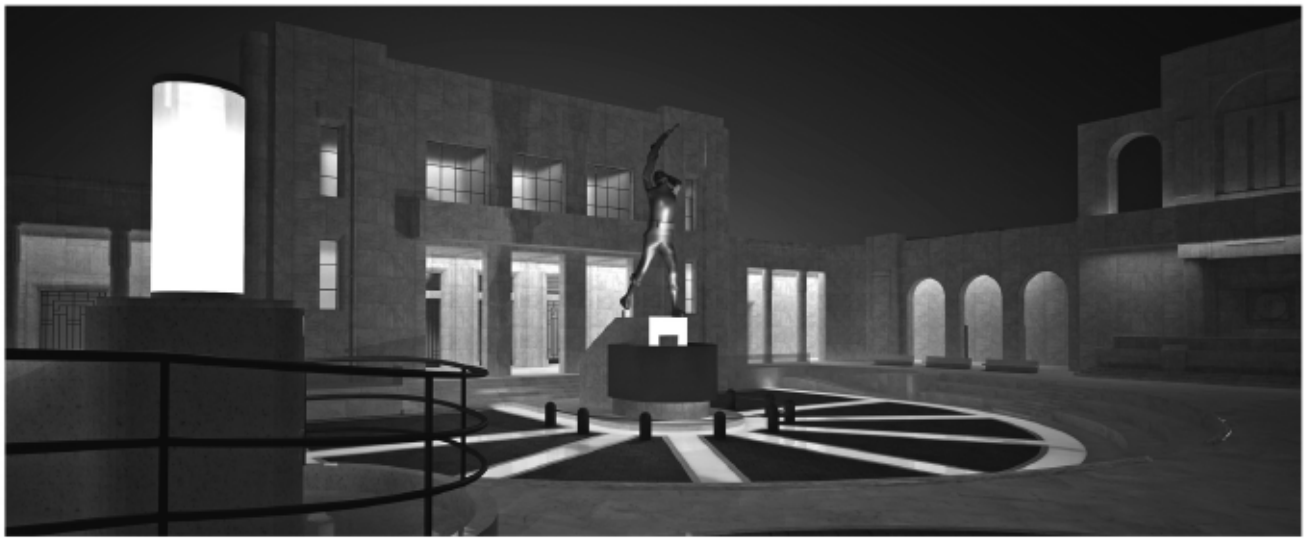
Tesi di Laurea
a.a. 2009-2010

UNIVPM - *Università Politecnica delle Marche*
Corso di Laurea in INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA
DICEA - *Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile, Architettura*

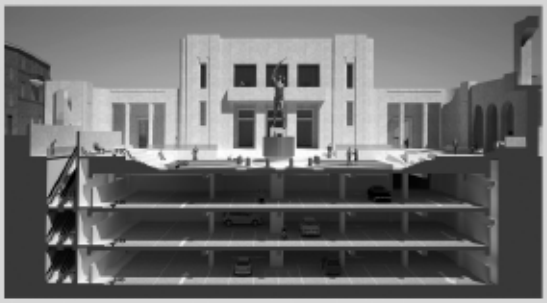
Relatore: Prof. Arch. FABIO MARIANO
Correlatori: Prof. Ing. STEFANO LENCI
Dott. PAOLO CRUCIANI

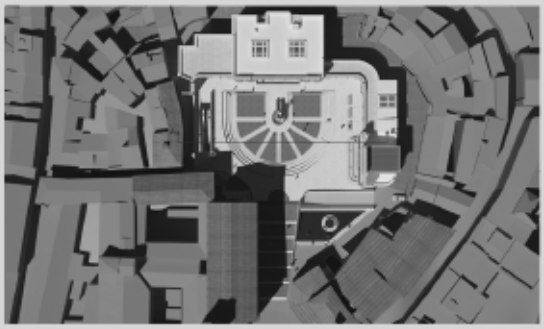


Il progetto di restauro e riuso di Piazza Filippo Corridoni a Corridonia, affrontato in sede di tesi di Laurea, affonda le sue radici nel concetto di Identità, ribadito su più livelli di lettura, che diventa presupposto imprescindibile per la difesa e il riconoscimento di tutte valenze storiche e architettoniche presenti nel sito. Tale presupposto pone al centro del progetto lo spazio urbano e la sua permeabilità, che viene affrontata ricercando, attraverso il disegno, una funzionale continuità con gli elementi urbani dell'immediato contesto, rispetto al quale l'area si pone in evidente discontinuità.
Il centro storico di Corridonia (fino al 1931 Pausula) è caratterizzato da un impianto dendrologico tipico del Castellum medievale, molto frequente nel tessuto marchigiano. I segni urbanistici di tale impianto solitamente convergono in un diaframma centrale che introduce ad un impianto castellare.
Piazza Filippo Corridoni, (già piazza Castello) sorge esattamente in corrispondenza di tale diaframma, ponendosi in un rapporto di forte dialettica col tessuto preesistente. Gli aspetti celebrativi e propagandistici legati alla realizzazione della Piazza, realizzata in pieno regime fascista (1936) lasciano il posto all'interesse suscitato dalla lettura discreta degli spazi, generato dal contrasto tipologico e stilistico che si genera fra la piazza e il tessuto medievale circostante; interesse che prevale a tratti persino sui dettagli stilistici che caratterizzano l'oggetto piazza. Da un punto di vista più puramente percettivo piazza Corridoni viene definita come una quinta teatrale in cui spicca al centro l'imponente monumento bronzeo dell'eroe Filippo Corridoni, opera dello scultore Oddo Aliventi, volutamente semplificato ed astratto, e dalla plastica espressività. Il disegno del pavimento è un ulteriore contributo alla centralità del monumento rispetto al contesto. La quinta appena citata è definita, su tre lati della piazza, dall'edificio che attualmente ospita il comune (progetto definitivo dell'Ing. Marrani e dell'Arch. Francalancia), ulteriori locali pubblici, alcuni attualmente privi di destinazione d'uso, e il preesistente serbatoio idrico, su cui viene realizzata, in concomitanza con l'intervento sulla piazza, una fontana pubblica e un arengario , che si pongono in continuità stilistica col resto del costruito, oltre che formale a mezzo di un porticato di grande effetto metafisico che abbraccia tutta la piazza, dalle linee banche, semplici e moderne, effetto accentuato dalla resa materica del Travertino che caratterizza gran parte del rivestimento esterno. A definire ulteriormente lo spazio della Piazza, si pone ad est la facciata della chiesa di San Francesco (XIV secolo), la cui scalinata antistante viene progettata in accordo formale col circostante, per risolvere i problemi di quota conseguenti alla realizzazione della piazza.



Oggi la Piazza si presenta in uno stato di evidente fatiscenza, totalmente emarginata dal contesto circostante, ridotta a mero parcheggio pubblico non attrezzato; tale destinazione, stabilita nell'ambito di un Piano di sistemazione che risale alla metà degli anni ottanta, non solo ha completamente oscurato il disegno della superficie, sovrastata com'è quotidianamente da decine di automezzi che circondano il monumento all'Eroe, ma ha privato la città di Corridonia di un importante punto di polarizzazione urbana e civica, che tuttora manca, in un tessuto privo di diaframmi come quello del centro storico, e di cui la popolazione, in continua crescita, evidentemente necessita. L'intervento proposto focalizza l'attenzione sia sugli aspetti estetico-formali dell'organismo che costituisce la piazza, sia sugli aspetti funzionali, legati alla capacità di parcamento di cui l'intero centro storico in ogni caso necessita, che di fatto esclude la soluzione unilaterale di pedonalizzare la piazza, senza valutare una sistemazione alternativa dei mezzi a motore. L'idea è quella di creare un'infrastruttura sotterranea multipiano (che garantisca la sosta per un numero di auto dimensionato adeguatamente, prendendo in considerazione la richiesta di sosta dell'intero centro storico, posizionato sotto la superficie da pedonalizzare, ed individuato dall'esterno dalla sola rampa d'accesso. Questa soluzione permette di eliminare l'elemento auto da qualsiasi percezione spaziale del centro storico, e contemporaneamente di garantire maggiore superficie di parcamento per tutta la zona interessata. Liberata la piazza dalle automobili, è possibile intervenire su di essa, nel rispetto del suo valore storico artistico, ed operando in ragione dell'integrazione con il resto del tessuto. L'intervento sulla superficie mira a ridare una lettura della stratificazione storica del tessuto più fedele a quella originale. Si punta a restituire alla piazza il suo ruolo di spazio in cui permanere, spazio di polarizzazione urbana, concentrando l'attenzione sulla superficie e sui segni che la renderanno elemento di ricucitura razionale di tutti gli elementi che contribuiscono alla sua delimitazione. Rigenerato il disegno che sottolinea la centralità del monumento, lo stesso viene sottolineato creando un dislivello, attraverso una cavea che segue la sua geometria. La purezza metafisica del travertino che tesse gran parte della piazza, viene contaminata dall'utilizzo di elementi di cotto che, oltre a sottolineare i segni di ricucitura che si intendono mettere in evidenza, diventano elemento percettivo di passaggio fra il contesto medievale e quello moderno. Vengono inoltre progettati tutti gli elementi funzionali che mettono in relazione la piazza col parcheggio sottostante (risalite verticali, rampa pedonale, rampa carrabile, giardino) che diventano elementi di arredo urbano perfettamente integrati con il disegno originale dello spazio concepito.



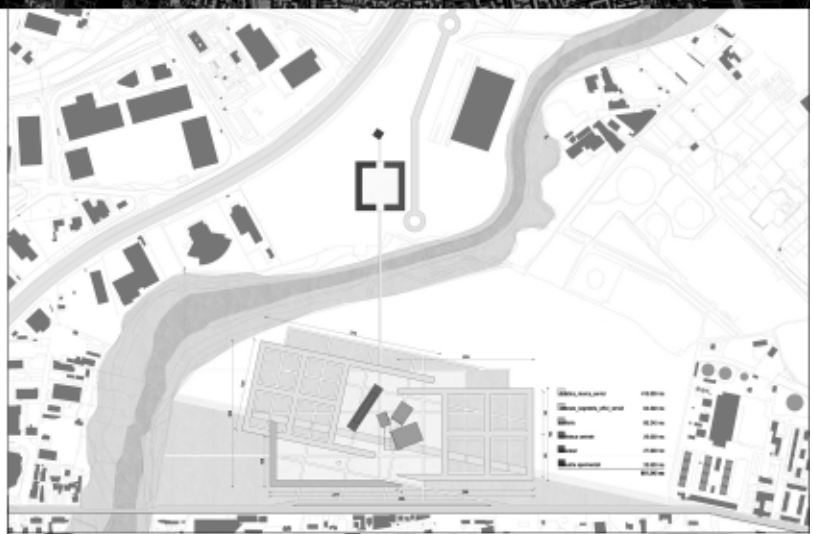


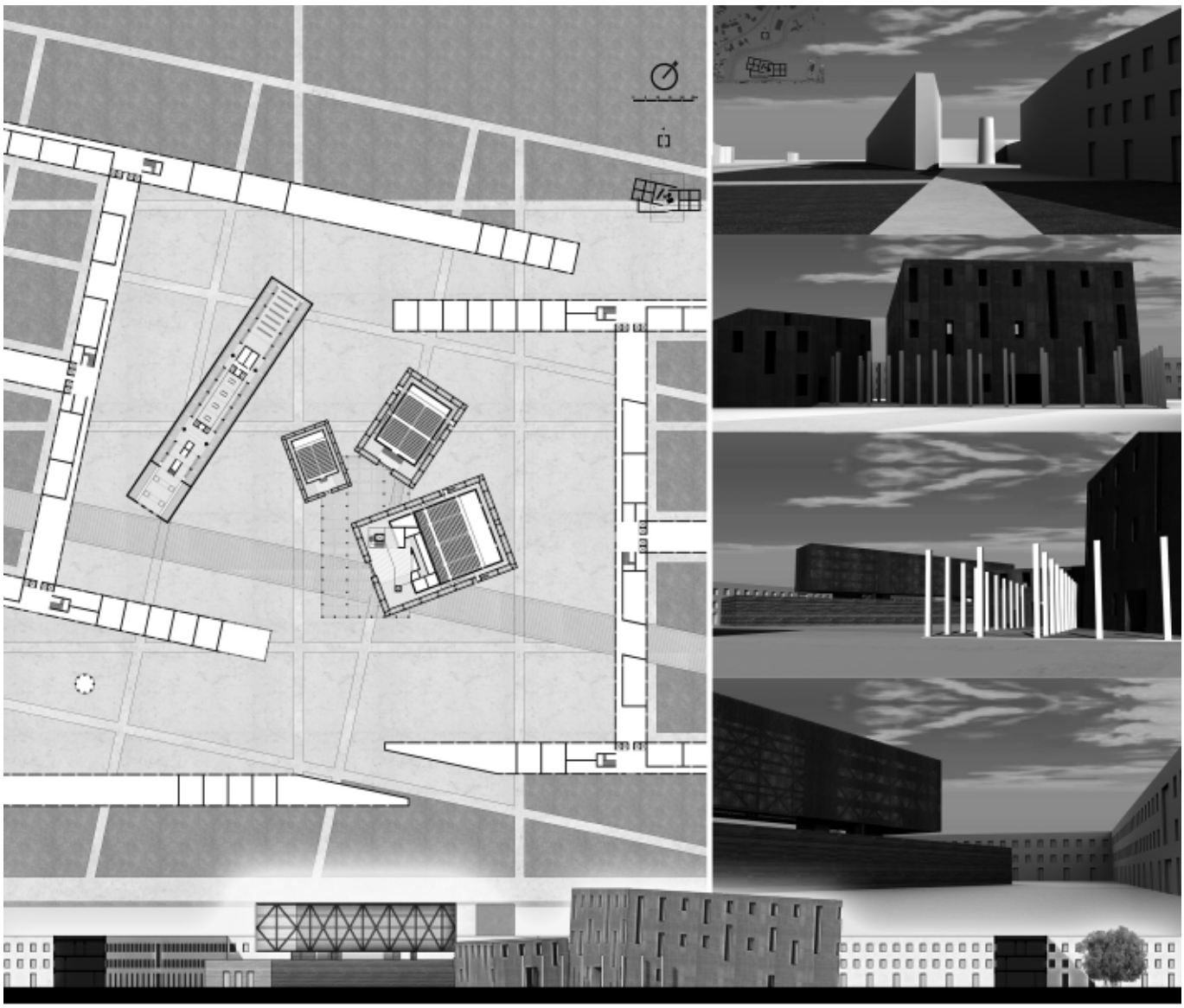
GNISCI Gianluca

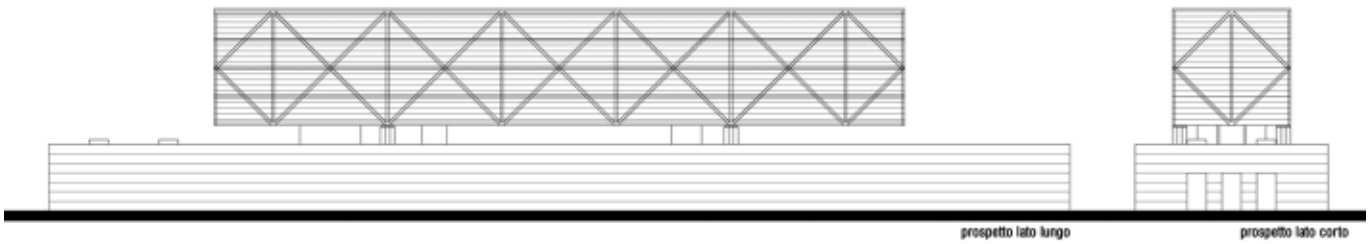
*Struttura Universitaria nell'area ex-Stanic, Bari*

Politecnico di Bari, Facoltà di Architettura
Laboratorio di Progettazione Architettonica 4
Prof. Arch. Rocco Carlo FERRARI

Il progetto si colloca nell'area ex-Stanic della città di Bari. Si tratta di una vasta area industriale dismessa, la più grande area inedificata all'interno della città, a margine di un quartiere dormitorio degradato sorto lungo un'importante direttrice di traffico che collega la città ai paesi dell'entroterra.
Le condizioni al contorno fanno di questa area un punto strategico per innescare processi di riqualificazione urbana dell'intero quartiere e della città stessa. Per questo si è optato per la progettazione di una struttura universitaria come volano della rigenerazione.
Si tratta quindi di dare un ordine ad una parte di città che lo ha perso. Viene reinterpretato il tema della maglia ortogonale della città come strumento ordinatore. Si crea così un sistema di corti ordinate secondo due direttrici: la prima parallela a via Bruono Buozzi; la seconda segue la giacitura di via Francesco Crispi, unico tracciato che va in deroga alla ferrea regola murattiana e taglia in diagonale la scacchiera puntando verso il campanile della Cattedrale nella città vecchia.
Nella corte centrale, più ampia, attorno ai resti di una delle poche strutture della vecchia fabbrica, che si decide di conservare in memoria del passato industriale, si articolano i tre volumi degli auditoria, concepiti come spazi polifunzionali a servizio sia della struttura universitaria, sia del quartiere.
Accanto a queste si trova la biblioteca centrale, concepita come un'imponente massa di pietra che giace al suolo, che custodisce i libri, e un secondo volume sopraelevato, più leggero, per la consultazione e lo studio.

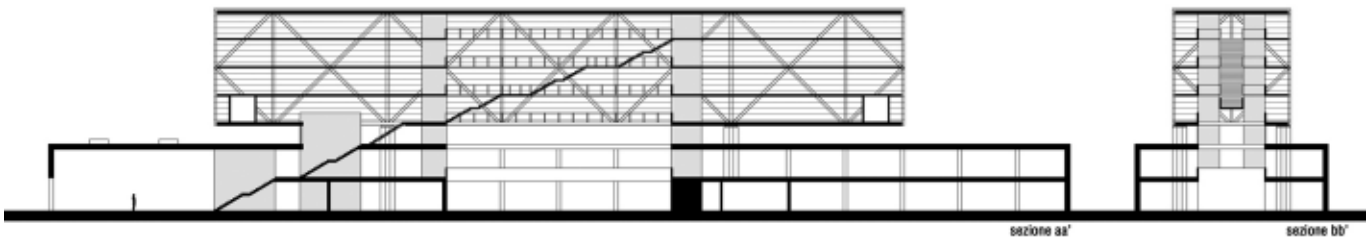






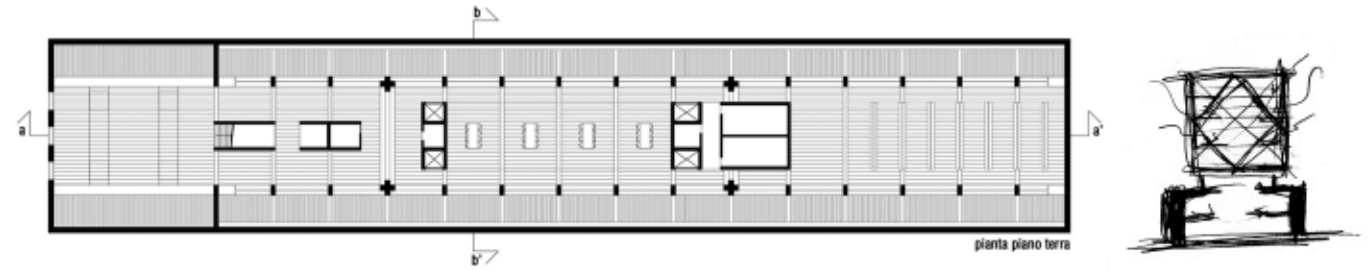
prospetto lato lungo

prospetto lato corto

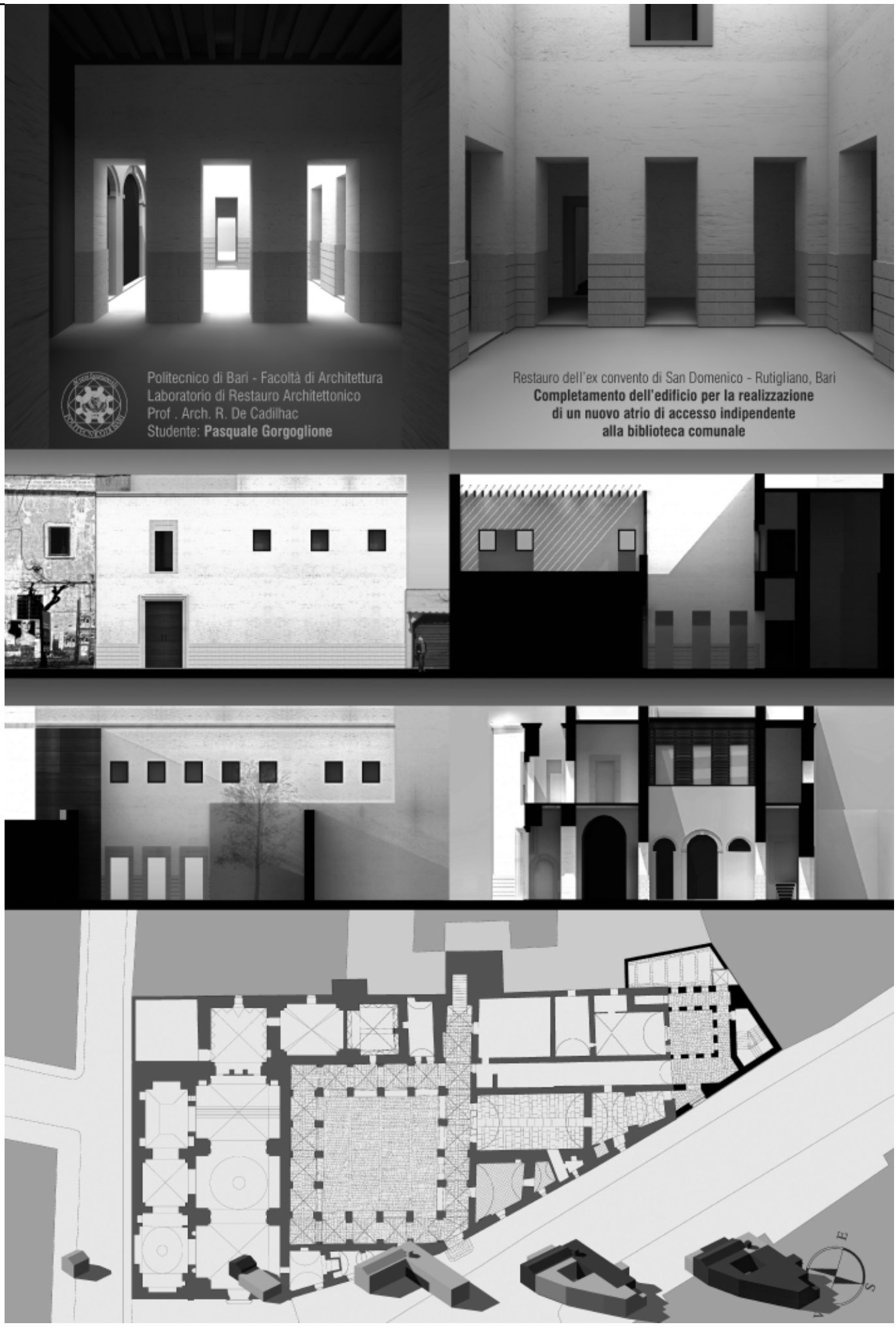


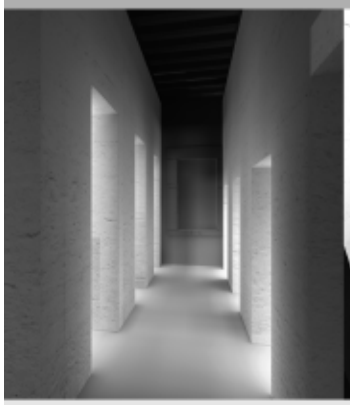
sezione aa'

sezione bb'

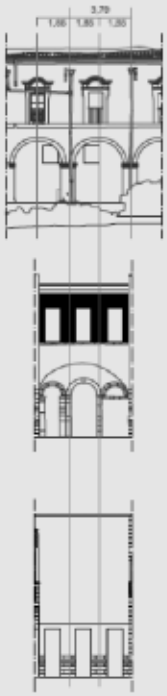


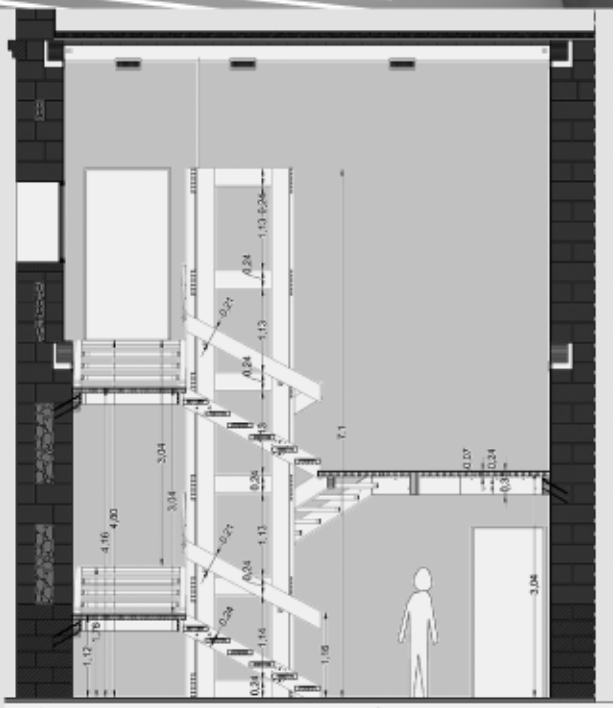

pianta piano terra

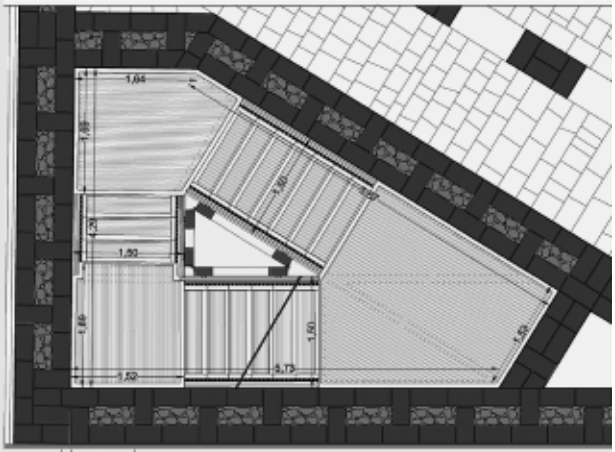

Politecnico di Bari - Facoltà di Architettura
Laboratorio di Restauro Architettonico
Prof . Arch. R. De Cadilhac
Studente: Pasquale Gorgoglione
Restauro dell'ex convento di San Domenico - Rutigliano, Bari
Completamento dell'edificio per la realizzazione
di un nuovo atrio di accesso indipendente
alla biblioteca comunale

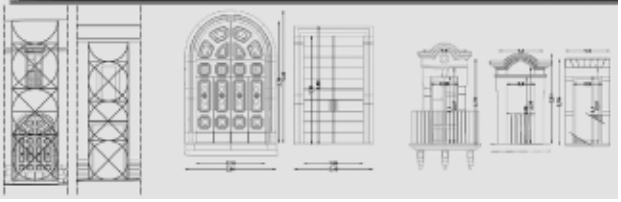


Il caso di studio riguarda il problema della conservazione di un edificio di valore storico artistico, come organismo inserito nelle dinamiche urbane, attraverso la proiezione futura del suo processo evolutivo storico-tipologico. L'approfondimento delle esigenze della utenza impone la continua specializzazione dell'organismo architettonico. In passato tali esigenze entravano con piena dignità a far parte della storia della fabbrica mediante il progetto d'architettura, che interpretava e riordinava i rapporti gerarchici tra le parti, rendendo gli edifici quel straordinario palinsesto sul quale leggere (e scrivere) brani importanti di storia della città. Tale approccio organico, spazzato via dalla modernità, reso impraticabile per la scomparsa di saperi e tecniche, può tornare oggi nella quotidianetà della pratica del restauro grazie ad una accresciuta maturità degli operatori ed all'affinamento degli strumenti di calcolo anche su edifici in muratura tradizionale. Il progetto prevede lo spostamento del museo dei fischietti al piano terra per poter concentrare al piano superiore la biblioteca ed i locali destinati alle diverse associazioni, le quali trovano oggi ospitalità nell'ex convento di proprità comunale. Il nuovo atrio di accesso, che va ad occupare un cortile di scarso valore formale, risponde alle esigenze di incrementare il sistema di collegamento verticale, di garantire l'accessibilità e di fornire la biblioteca di una nuova sala d'ingresso e di servizi igienici adeguati. Esso polarizza l'asse di distribuzione longitudinale del convento e si organizza attorno ad una corte scoperta a distribuzione antinodale. Il nuovo corpo stabilisce una nuova unità formale con la preesistenza, traendo da essa le sue leggi compositive e costruttive. E' realizzato con la tradizionale muratura a sacco, in Puglia di ottima qualità, mentre la scala e gli orizzontamenti sono in legno per garantire un comportamento antisismico della struttura e la riconoscibilità del nuovo intervento. Il parziale riannodamento al piano superiore suggerisce invece i possibili sviluppi futuri della fabbrica.







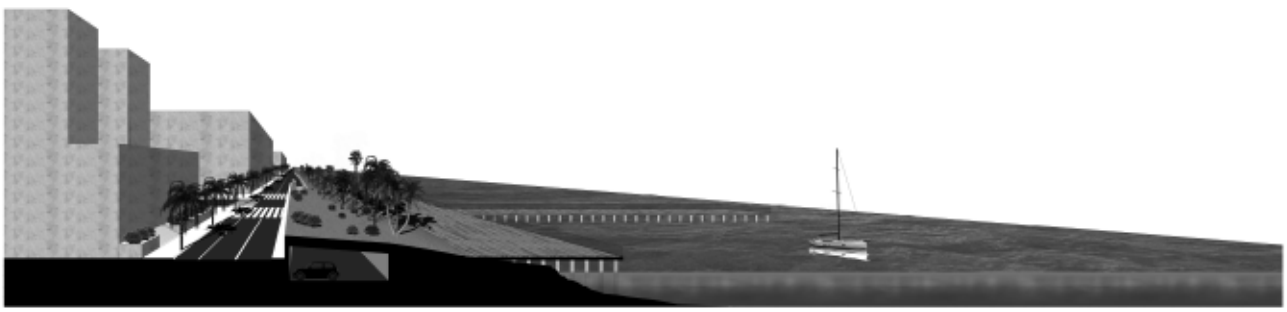


# LUOGO E IDENTITÀ: il quartiere di S.Girolamo e il mare

L'area oggetto di studio è un quartiere della periferia a nord-ovest di Bari, con uno sviluppo prevalentemente longitudinale, delimitata dal mare a nord, dalla strada tangenziale a sud, e alle estremità da due lame: Lama Balice e Lama Lamasinata, intendendo per lama un solco naturale del terreno determinato da fenomeni di erosione carsica. Entrambe sono sottoposte a vincoli paesaggistici e idrogeologici. Il tessuto insediativo risulta degradato per le piccole zone più densamente edificate in prossimità dell'area industriale dismessa a nord e sul fronte mare verso est. L'edificazione più recente risulta di tipo in linea risalente agli ultimi venti anni. Il sistema viario e dei servizi (verde, parcheggi, servizi per la residenza) sono degradati o del tutto assenti, causa la mancata progettazione a monte su scala urbana.

Il progetto si sviluppa lungo quattro linee di intervento:

- Miglioramento della fruizione costiera, ristabilendo la funzione di polo balneare che il quartiere ha storicamente esplicato.
- Costruzione del "Marina Balice", approdo turistico per piccole imbarcazioni da diporto.
- Potenziamento della viabilità, in modo da risolvere i problemi dovuti ad una edificazione frammentata raramente gestita da piani di lottizzazione pubblica o privata.
- Costituzione di una rete di servizi, sulla base di molteplici interventi, dal recupero del verde all'impianto di presidi di monitoraggio sociosanitario.



La costa diventa corona del quartiere, verso cui tendono le strade secondarie. Il progetto ridisegna la linea di costa con una struttura in legno, che, assecondando le preesistenze, alterna zone di verde a zone sabbiose a zone rocciose, elementi caratterizzanti della costa pugliese.

# LUOGO E IDENTITÀ: il quartiere di S.Girolamo e il mare

Il rapporto con la strada cambia, il diaframma verde che divide il patio dalla strada assorbe e mitiga i diversi tipi di inquinamento provenienti dal lungomare, rende la costa uno spazio a misura d'uomo, che offre così scorci sempre nuovi grazie alle essenze arboree e arbustive tipiche della macchia mediterranea. La scarsa presenza di parcheggi sul lungomare costituisce un limite per la fruizione balneare. Questi vengono ricavati tra il verde e la strada.

Il "Marina Balice" costituisce un elemento notevole di trasformazione. Ancorato su un banco roccioso esistente, oggi utilizzato per un rimessaggio, potrà servire una parte della notevole richiesta di approdi turistici sfruttando proprio la naturale insenatura della roccia, a protezione delle imbarcazioni.
Tale struttura accoglie un edificio dedicato all'apprendimento delle discipline nautiche e locali commerciali.
La diga foranea a protezione delle mareggiate nord-occidentali risulta un prolungamento della sporgenza naturale della costa, limitando al minimo l'interferenza con il vincolo SIC-Mare presente.

La sezione stradale del lungomare si riduce per fare spazio al verde, alla fruizione dolce della costa, e ai parcheggi seminterrati. La riduzione comporta anche un vantaggio per la mobilità. Esiste una tendenza ad utilizzare il lungomare come arteria di scorrimento veloce, in alternativa alla strada tangenziale. Tale modifica renderebbe la strada meno adatta all'alta velocità preservando la zona prospiciente il mare.
Il traffico dunque viene convogliato sulle parallele al lungomare IX Maggio: strada S.Girolamo, arteria centrale e spina del quartiere, e via Napoli, strada più interna già interessata da un notevole volume di traffico.
La rete dei servizi rappresenta il centro della rigenerazione funzionale e sociale. Il tessuto del verde degradato e frastagliato viene potenziato e ricucito attraverso un percorso ciclo-pedonale che permette l'attraversamento longitudinale del quartiere, limitando in maniera considerevole le intersezioni.
Il verde in questo modo collega le due lame ai bordi del quartiere tra loro. In corrispondenza di lama Balice, a nord-ovest del quartiere, una vecchia area industriale in stato di abbandono diventa un elemento di testata, vero e proprio perno della trasformazione, verso cui confluisce il loop delle reti ciclabili e il sistema interno del verde.
All'interno del quartiere è prevista da PRG una zona destinata a servizi in cui sorge, in aggiunta alle scuole, una struttura dedicata ad attività sociali con poliambulatorio per la prevenzione e un consultorio. Funzioni assenti o limitate alle attività parrocchiali fino ad ora.

La nuova edificazione residenziale si limita ad una zona di tipo C2 del PRG, situata a sud-est. Per limitare gli impatti sulla lama Balice, la volumetria prevista per l'area industriale a essa adiacente è stata trasferita nell'unico comparto edificato.
Ridisegnando il sistema viario si sono ridefinite le maglie urbane, rendendo strada S.Girolamo la spina del quartiere e ristabilendo un rapporto tra questa e le strade secondarie. Il comparto è costituito da due blocchi di edifici in linea sulle testate, che chiudono lo spazio interno rispetto alla strada. Due strade interne ad uso privato dividono ulteriormente in maniera trasversale il comparto seguendo l'andamento delle case a schiera previste dal progetto.

TaMaLaCà - TuttaMiaLaCittà

Cromoprogramma Urbano_Color-azioni sperimentali per la rigenerazione integrata della città di Sassari

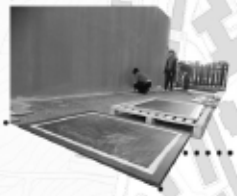
Dipartimento Architettura-Design-Urbanistica _ Università di Sassari

Laboratorio di ricerca e azione per la città dei diritti

Sassari

1 fase

Color-azioni realizzate



2 fase

Color-azioni in cantiere

3 fase

Color-azioni finanziate

4 fase

Color-azioni programmate

Riconquista -per fasi progressive e integrate - degli spazi pubblici attraverso interventi "micro", colorati, accoglienti visibili, aperti, inclusivi, costruiti collettivamente

Cromoprogramma urbano è un progetto sperimentale sviluppato dal Laboratorio TaMaLaCà dell'Università di Sassari in collaborazione con l'amministrazione comunale, e consiste in un insieme di azioni progettuali integrate su diverse tipologie di spazi pubblici: cortili scolastici, slarghi, piazze, strade e percorsi, giardini.

Tutti gli interventi hanno come obiettivo la riconquista degli spazi pubblici di prossimità per rivitalizzare le periferie della città di Sassari e promuovere la qualità della vita urbana dei suoi abitanti, a partire dai bambini. La riconquista avviene per fasi progressive, ogni azione è inserita in un processo progettuale strutturato e basato su un approccio intenzionalmente "micro" e low cost.

Questa dimensione degli interventi consente da un lato di costruire reali processi partecipati ed inclusivi, di procedere in modo coerente per "piccoli passi", con budget molto ridotti, facilitando eventuali rimodulazioni o aggiustamenti, ed evitando dove possibile problemi burocratici.

La creazione di un dialogo costante con gli abitanti e di un rapporto molto vicino ai luoghi e ai bisogni reali, apre possibilità interessanti e inedite sulla stessa gestione dei singoli spazi pubblici e dell'intera rete: consente di ri-costruire comunità aperte e ragionare sulle responsabilità individuali e sul senso di cura dei beni comuni; allo stesso tempo, riduce drasticamente le spese e le responsabilità della pubblica amministrazione.

Tutti gli interventi utilizzano il colore, declinato in molteplici forme, come strumento di trasformazione urbana.

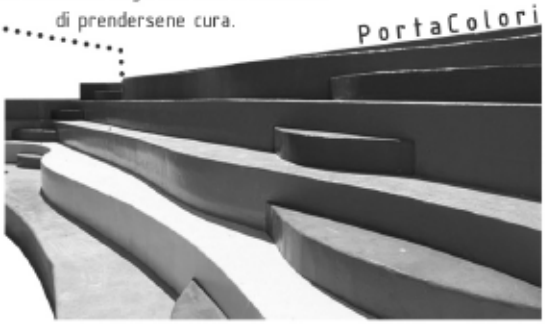
Il colore può essere capace di restituire o ricostruire identità e significati, specialmente in contesti urbani marginali, caratterizzati insieme da degrado, omologazione e anonimato.

Intervenire attraverso il colore nella vastità delle periferie contemporanee, significa restituire dignità e richiamare attenzioni.

Colorare gli spazi del quotidiano significa rendere straordinario tutto ciò che prima era stato considerato ordinario, ricordando ogni giorno che i cambiamenti sono possibili.

è uno spazio per il gioco all'interno del cortile di una scuola primaria, esito di un percorso di progettazione partecipata. Il colore, nel renderlo concretamente diverso dal grigio contesto circostante, ha restituito allo spazio una forte identità e ha costruito negli abitanti il desiderio di prendersene cura.

PortaColori



la segnaletica inclusiva colorata dei percorsi prevalenti dei quartieri non solo denuncia le criticità ma anche e soprattutto suggerisce comportamenti sostenibili e accompagna gli interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti e dei percorsi

ExtraPedestri – lasciati conquistare dalla mobilità aliena

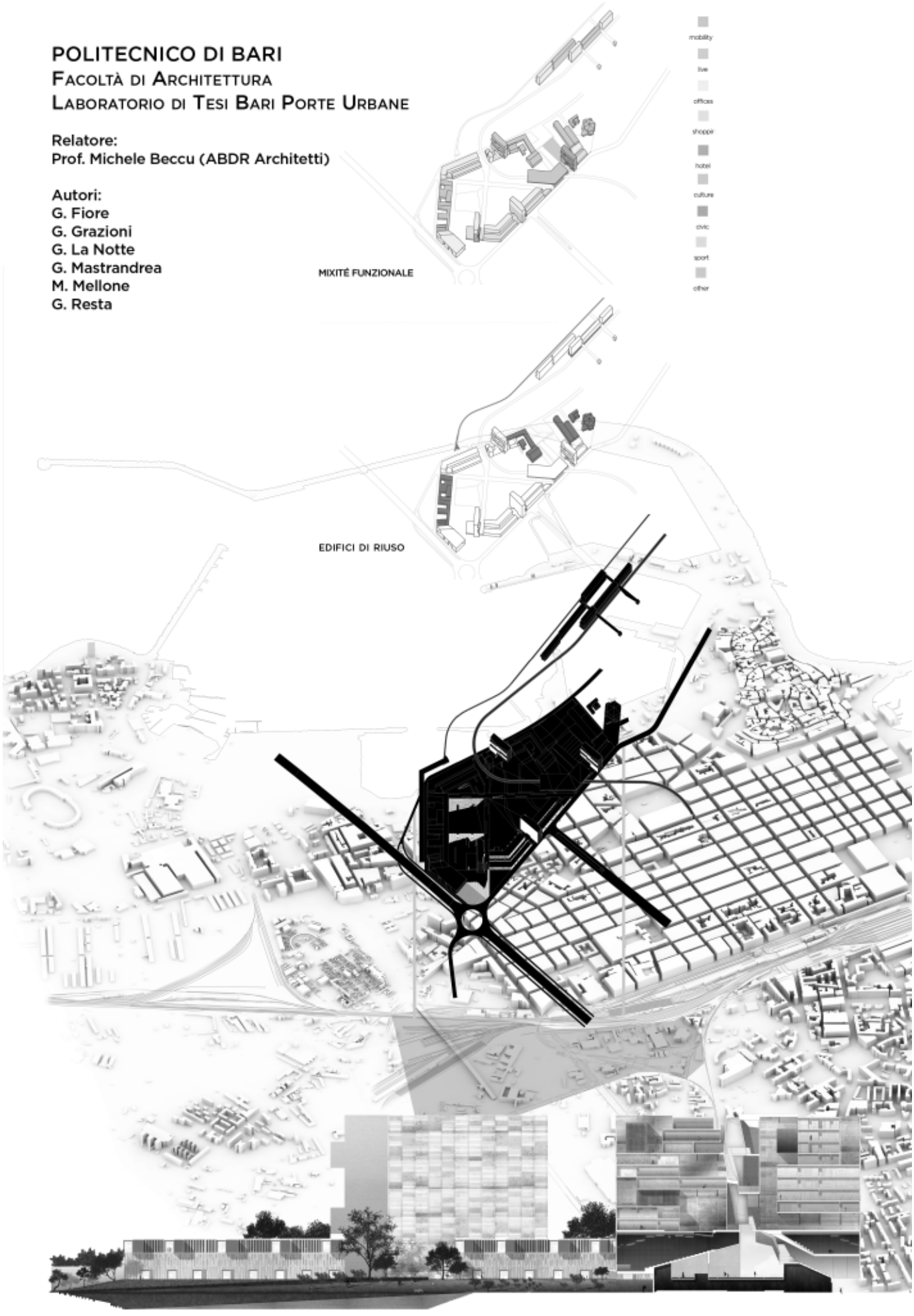
Percorsi Sicuri

l'innovativo sistema della segnaletica progettata ad hoc per identificare e promuovere i percorsi pedonali prevalenti. Il colore è utilizzato come strumento per dare forma ad una rivendicazione pacifica del diritto urbano negato di camminare in autonomia e sicurezza. L'efficacia di questa segnaletica inclusiva è il suo alto impatto visivo, grazie all'invasione pacifica e giocosa del colore sulle superfici orizzontali e verticali intercettate.

## POLITECNICO DI BARI
FACOLTÀ DI ARCHITETTURA
LABORATORIO DI TESI BARI PORTE URBANE

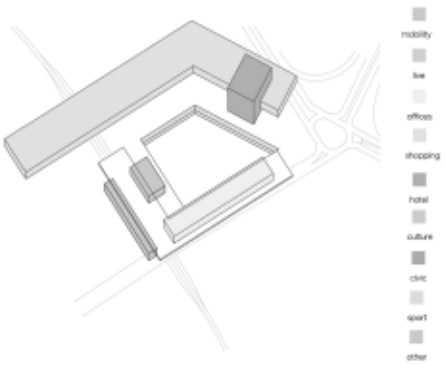
Relatore:
Prof. Michele Beccu (ABDR Architetti)

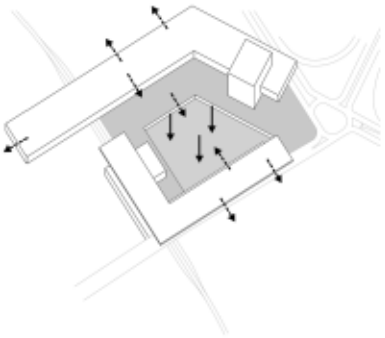
Autori:
G. Fiore
G. Grazioni
G. La Notte
G. Mastrandrea
M. Mellone
G. Resta

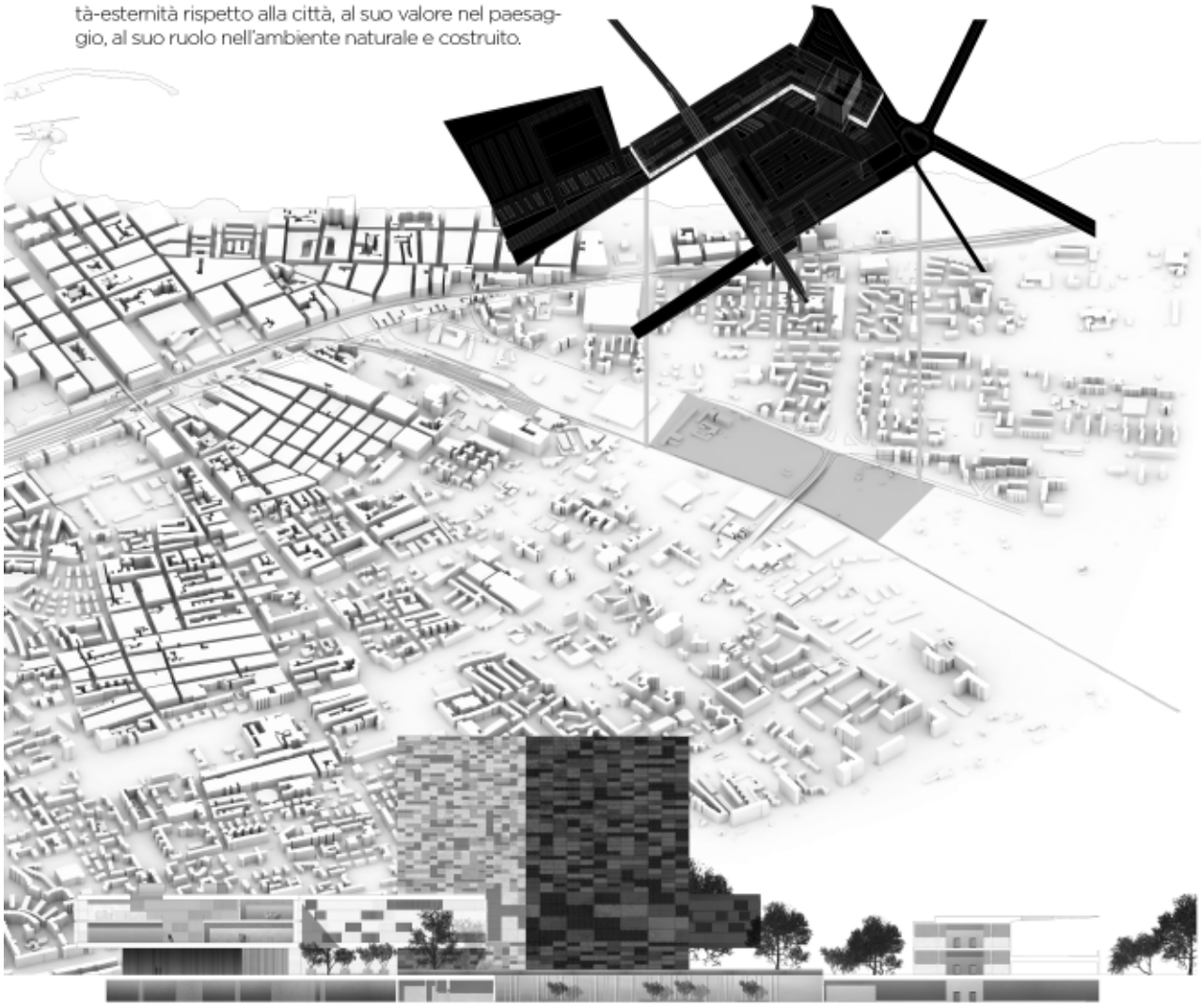


## Porte Urbane per la città rinnovata

Il laboratorio di Laurea Bari Porte Urbane ha assunto come oggetto di studio un edificio complesso, multifunzionale e stratificato. Un' occasione di sperimentazione progettuale applicata alla città di Bari che va nella direzione di una sua Riforma urbana. Riforma lungamente attesa e rinviata, ma che ora nutre delle speranze di concreta attuazione a seguito della maturazione delle recenti vicende concorsuali che hanno interessato la città, il Concorso Internazionale "Baricentrale" e la definitiva attribuzione dell'incarico del PUG, in continuità con il DPP già adottato dalla Amministrazione Comunale. Queste concrete possibilità attuative si fondano sui processi di ridimensionamento degli ambiti fisici e di riconfigurazione spaziale della città, sulla nuova definizione dell'immagine urbana e delle sue parti costitutive, sul rinnovamento della sua identità. In questo processo si inserisce la tematica architettonica della "Porta Urbana", già prefigurata nel DPP, un complesso urbano articolato e stratificato destinato allo scambio intermodale, alla cultura, all'amministrazione locale, alle funzioni residenziali e sociali.
Una "Porta Urbana" che ha assunto come valore l'annuncio dell'intensità di una condizione metropolitana inedita per Bari, che contribuisca al ridisegno figurativo della città compatta e della periferia. Il complesso – i complessi – progettati sono stati localizzati in siti a forte concentrazione urbana, in presenza di nodi infrastrutturali, già indicati dalla pianificazione cittadina. I complessi urbani oggetto di studio e di prefigurazione progettuale hanno un valore urbano forte, che oltre agli aspetti funzionali, tipologici e ambientali, ha affrontato anche il nodo del valore simbolico della "Porta", in relazione alla sua identità e riconoscibilità architettonica, alle sue condizioni di internità-esternità rispetto alla città, al suo valore nel paesaggio, al suo ruolo nell'ambiente naturale e costruito.





# PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

arc Politecnico di Bari - Facoltà di Architettura - A.A. 2009-10 - Proff. Riondino - Ieva
Laboratorio di Progettazione Architettonica IV - Seminario Prof. Antonio Riondino
FRANCESCO LAMONACA
francescolamonaca@alice.it

La città di Barletta, collocata a sud della foce dell'Ofanto, lungo la costa adriatica, costituisce il risultato dei processi insediativi attuatisi, nel tempo, nella porzione di organismo territoriale compreso tra l'entroterra canosino, l'antico sito archeologico di Canne e la costa. Tali processi hanno preso avvio già a partire in epoca dauna, proseguendo in una fase di impianto romano risalente al VI sec. d.C.. A partire dall'XI secolo la città di Barletta è stata dominata dai Normanni ed, a seguire, dagli Svevi, gli Angioini, gli Aragonesi e infine gli Spagnoli.

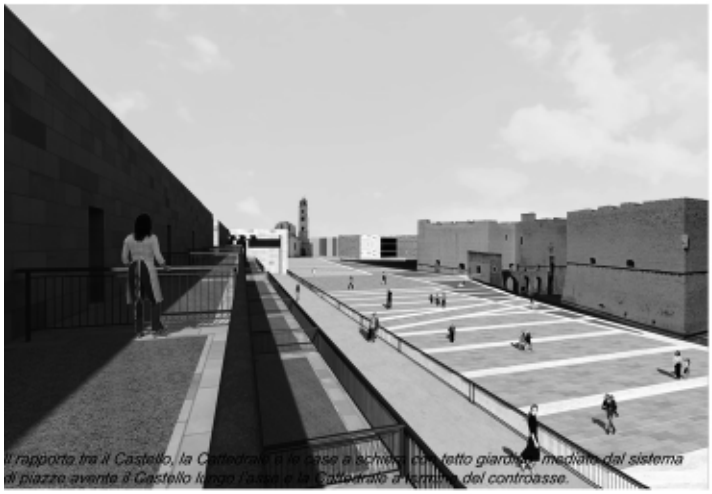
L'area di progetto si colloca in prossimità dell'area portuale e a ridosso del centro storico, caratterizzato da una struttura insediativa formata da un percorso matrice, avente come polo il Castello, e da una serie di percorsi di impianto derivati dal decumano romano.
Come evidenziato nello schema sintetico concettuale, attraverso il recupero dei principali percorsi ed il riammagliamento del nucleo storico con il fronte-mare, il progetto propone di restituire centralità al binomio Cattedrale-Castello, imprimendo un legame che dal tesuto storico giunge fino al Porto.

La *forma urbis* che ne consegue consiste in un sistema di strade-piazze che ricreano un raporto diretto tra il nucleo antico e il nuovo impianto insediativo di progetto, restituendo continuità ai percorsi matrice e attivando varianti, anche alla scala dell'aggregato, prima ancora che del tipo edilizio, volte a conferire un'organicità complessiva al progetto di riqualificazione urbana posto in essere.

PLANIVOLUMETRICO
*L'impianto insediativo di progetto in rapporto al centro antico*

# BARLETTA - PIAZZA CASTELLO

arc Politecnico di Bari - Facoltà di Architettura - A.A. 2009-10 - Proff. Riondino - Ieva
Laboratorio di Progettazione Architettonica IV - Prof. Antonio RIONDINO
FRANCESCO LAMONACA
francescolamonaca@alice.it



il rapporto tra il Castello, la Cattedrale e le case a schiera con tetto giardino mediato dal sistema di piazze avente il Castello lungo l'asse e la Cattedrale a termine del controasse.

Piazza Castello: i rapporti interni al sistema di piazze.

L'ingresso a piazza Castello da via Cavour: il rapporto tra l'ordine gigante e le case a schiera con piano commerciale e piani superiori residenziali, con affaccio su via Cavour.

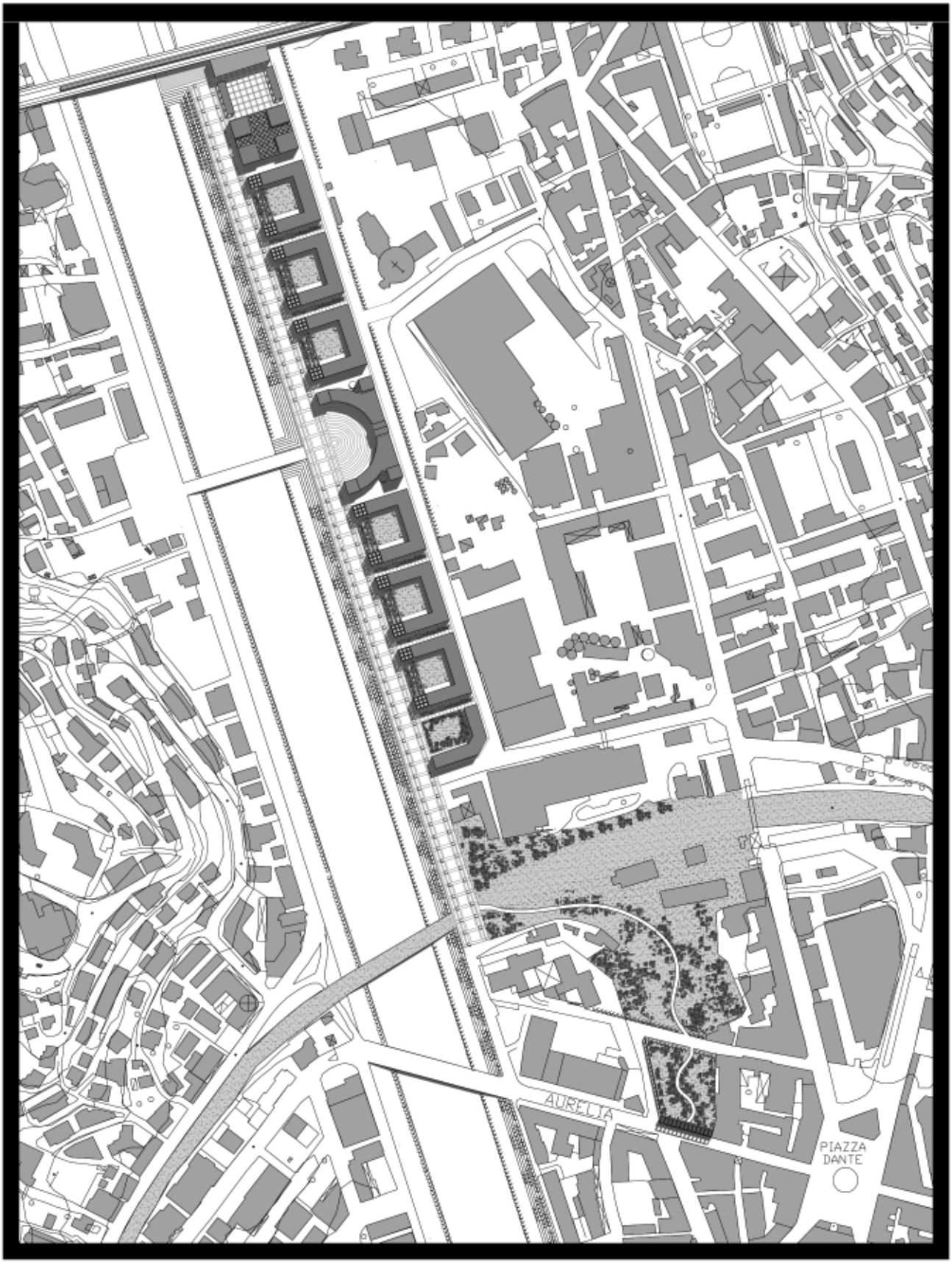
L'ordine gigante a contatto diretto con [illegible]

VISTA GENERALE DELLA PIAZZA:
Strutturazione della piazza, in asse con l'antica via per Andria. L'ordine ne scandisce i fronti circostanti e la pavimentazione.

# RIQUALIFICAZIONE AREE INDUSTRIALI NEL CENTRO URBANO DI ONEGLIA

*Una proposta progettuale*

Arch. Tomaso Lanteri Minet

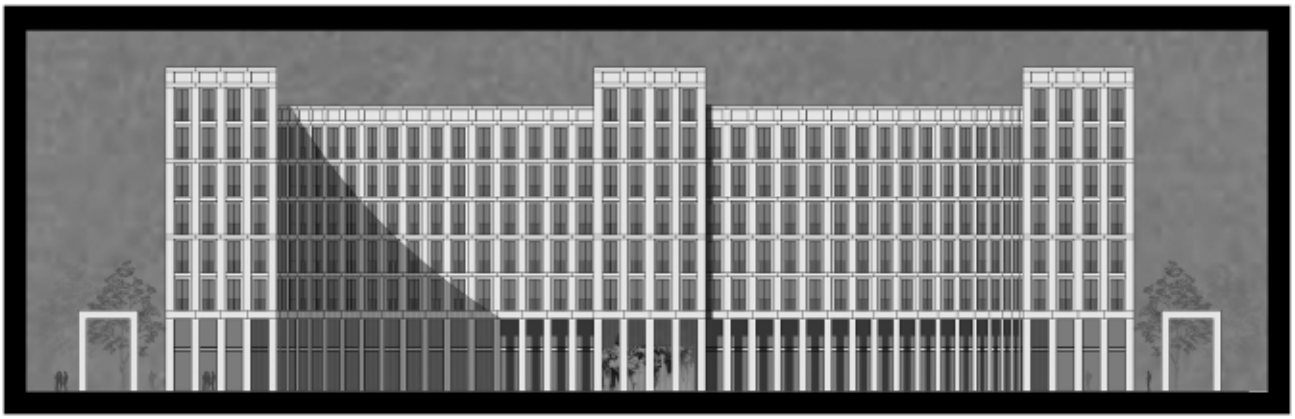



*Planivolumetrico progetto urbano. Dall'alto verso il basso: nuova stazione ferroviaria di Imperia, un palazzetto dello sport, edifici residenziali a corte aperta, una piazza sul lungofiume ospitante residenze e uffici amministrativi, un parco urbano lineare realizzato sull'ex sedime ferroviario, un parco urbano nel centro di Oneglia, un muro urbano sul fronte strada del tratto urbano della Via Aurelia.*

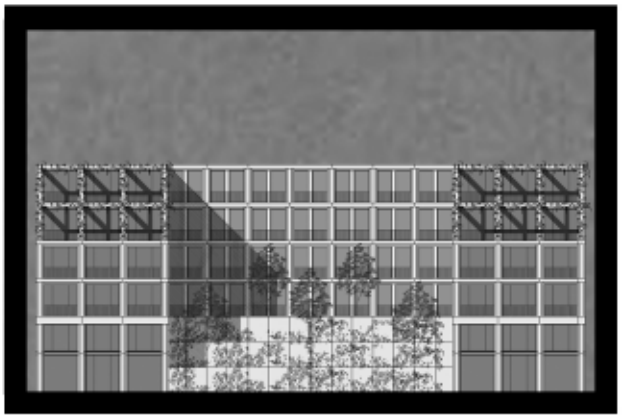
L'area di progetto situata in una zona di pregio della Città di Imperia Oneglia, per il suo essere limitrofa al centro urbano della *civitas* e per affacciarsi per tutto il suo sviluppo sulla sponda sinistra del Torrente Impero, ospita ex impianti industriali per la produzione del cemento. Il tessuto circostante vede insediati edifici con destinazioni residenziali, industriali (industrie leggere) e uffici amministrativi. Negli ultimi anni, dopo la delocalizzazione delle attività presenti nell'area oggetto di studio si è fatta sempre più viva, nella cittadinanza, l'esigenza di una ridefinizione degli spazi ex industriali anche in conseguenza dello spostamento della linea ferrata e della realizzazione della nuova stazione di Imperia a monte della zona di progetto.

UNA SEQUENZA DI EDICI PER LA DEFINIZIONE DI UN LUNGOFIUME.
La composizione del progetto di architettura.
Il progetto urbano di una strada di palazzi che con il suoi fronti crea un "lungofiume urbano" ha l'obbiettivo di collegare la nuova stazione ferroviaria con il centro di Oneglia. Alla base della composizione vi è l'idea di intendere l' architettura come "coscienza civile" di valori comuni dove le forme elementari, facilmente riconoscibili siano la base identitaria nella quale l'uomo possa riconoscersi come individuo di una precisa società. In una città costituita da elementi facilmente inteleggibili i cittadini possono vedere rappresentata la casa dove risiedono, l'edificio dove lavorano, la scuola dove studiano poiché il progetto di architettura assume le forme che appartengono al cittadino europeo. A tal proposito Italo Calvino in una delle Lezioni americane sull' Esattezza diceva: "...cercherò prima di tutto di definire il mio tema. Esattezza vuol dire per me soprattutto tre cose: 1.un disegno dell'opera ben definito e calcolato; 2.l'evocazione di immagini visuali nitide, incisive, memorabili; in italiano abbiamo un aggettivo che non esiste in inglese, "icastico", [...]; 3.un linguaggio il più preciso possibile come lessico e come resa delle sfumature del pensiero e dell'immaginazione" (I. Calvino, *Lezioni ammericane. Sei proposte per il prossimo millenio*, Garzanti, Milano, 1988, p.57).
Il progetto di architettura che si manifesta nella composizione delle facciate riprende il concetto di *ordinatio* ovvero la subordinazione di ogni elemento della costruzione al rapporto proporzionale dell'insieme rispetto al modulo *(proportionis ad symmetriam comparatio)*. La *dispositio*, ovvero la messa in opera elegante delle cose, per i Greci, si scinde in tre figure: iconografia, ortografia, scenografia. Questi tre sostantivi aventi come significato il giusto uso della riga e del compasso, l'immagine della facciata disegnata secondo un sistema proporzionale, e la convergenza di tutte le linee, nelle vedute di scorcio, in un centro focale vogliono essere gli elementi alla base del comporre il progetto di architettura. Infine la *symmetria* è l'accordo fra le singole parti della costruzione dove la disposizione euritmica è ala base del progetto.

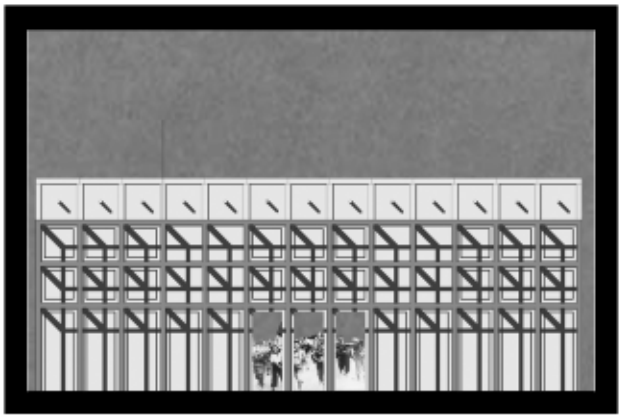
UN MURO URBANO - UNA CALDA RESISTENA
Il progetto di architettura fa si che il progetto dell'*urbs* prenda forma e si manifesti delineando in questo modo la città con i suoi isolati, le sue piazze, le sue strade e i suoi *boulevard*. Il progetto di architettura, o meglio la composizione dei fronti degli edifici delimitano i luoghi della civitas diventando la "quinta permanente" del vivere dell'individuo sociale. Il progetto di un "muro urbano" pensato e disegnato in un importante vuoto, che si affaccia sul fronte strada dell'asse principale della Città di Imperia Oneglia in allineamento con gli altri corpi di fabbrica, vuole essere la "scena" che determina la Via. Il disegno di un elemento murario inabitato che, a un primo sguardo, ha la sola funzione separatrice tra la pubblica strada e il parco urbano vuole essere un esercizio compositivo che riporti l'attenzione al rapporto tra forma e funzione, tra progetto di architettura e progetto della città. Così il disegno di un muro monolitico che segue, nella sua localizzazione planimetrica il disegno della città ottocentesca, che riprende l'altezza dei palazzi residenziali adiacenti, e il tema del portico, vuole essere un elemento di continuità con l'idea di urbs così come dall'anno Mille è intesa da chi abita l'Europa. Infine, la composizione del disegno di architettura libero da vincoli funzionali e distributivi è resa dall'assenza di bucature che viene solo ricordate attraverso il disegno scavato di cornici nella pietra. Allo stesso modo, l'apparato decorativo è costituito da una doppia struttura trilitica: una caratterizzata da un reticolo travi e pilastri separati dalla muratura; l'altra sempre da un reticolo posto in rilievo al fronte. Un luogo (la strada), quindi costruito attraverso la figura della facciata, attraverso cui l'edificio si racconta alla città ponendosi in un rapporto dialettico con le preesistenze. Il fronte diviene l'elemento cardine del progetto esibendo tutto la sua valenza collettivo/sociale attraverso la raffigurazione della scena urbana sempre dominata dal muro al quale è posta davanti una struttura trilitica che evidenzi il proprio rilievo collettivo *(pulchritudo ausiliaria)*.



*Prospetto lungofiume edificio per uffici e residenze.*



*Prospetto edificio residenziale a corte aperta.*



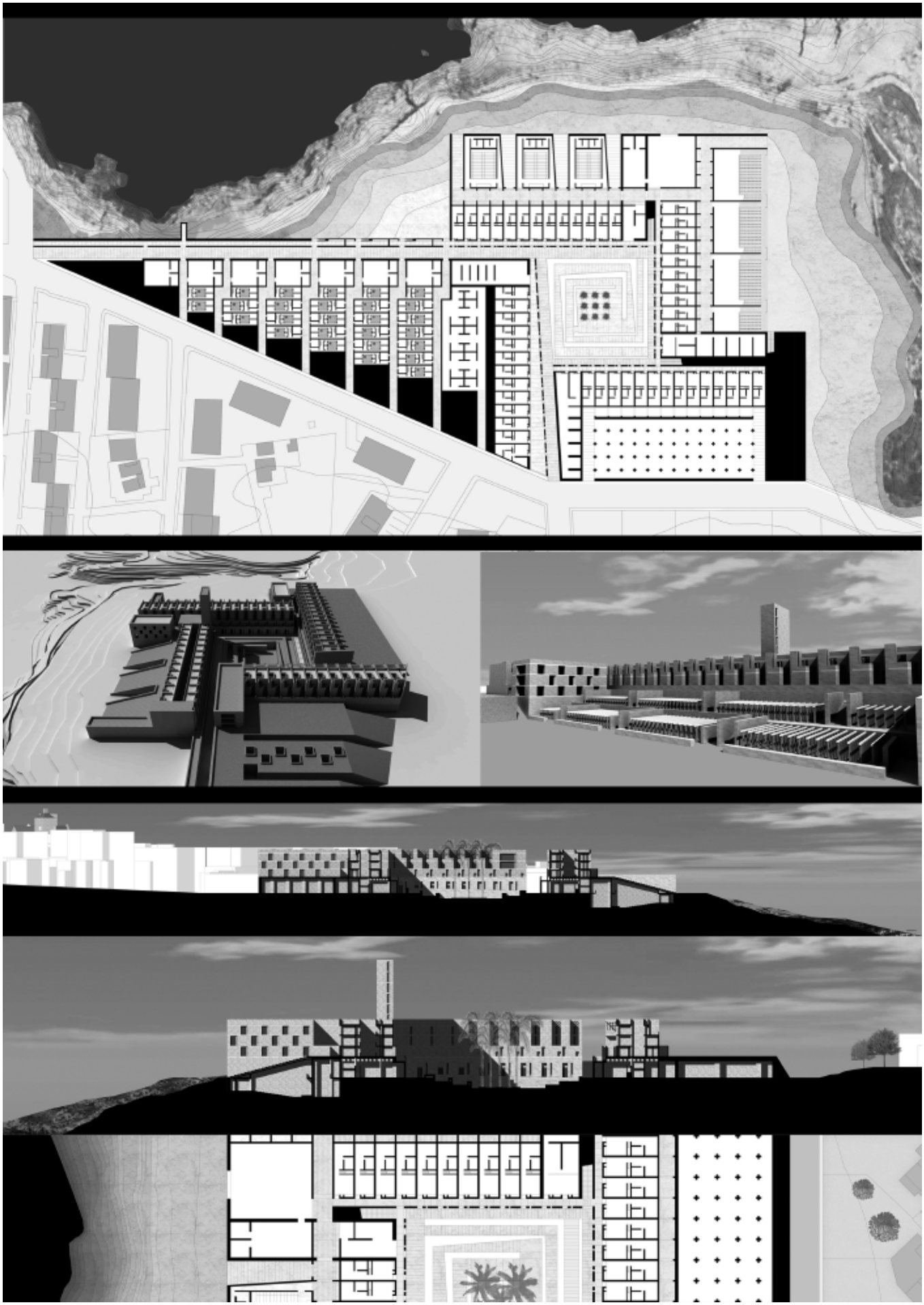
*Un muro urbano.*

**Maria Irene Lattarulo**

**Progetto di un complesso residenziale a Polignano a Mare**

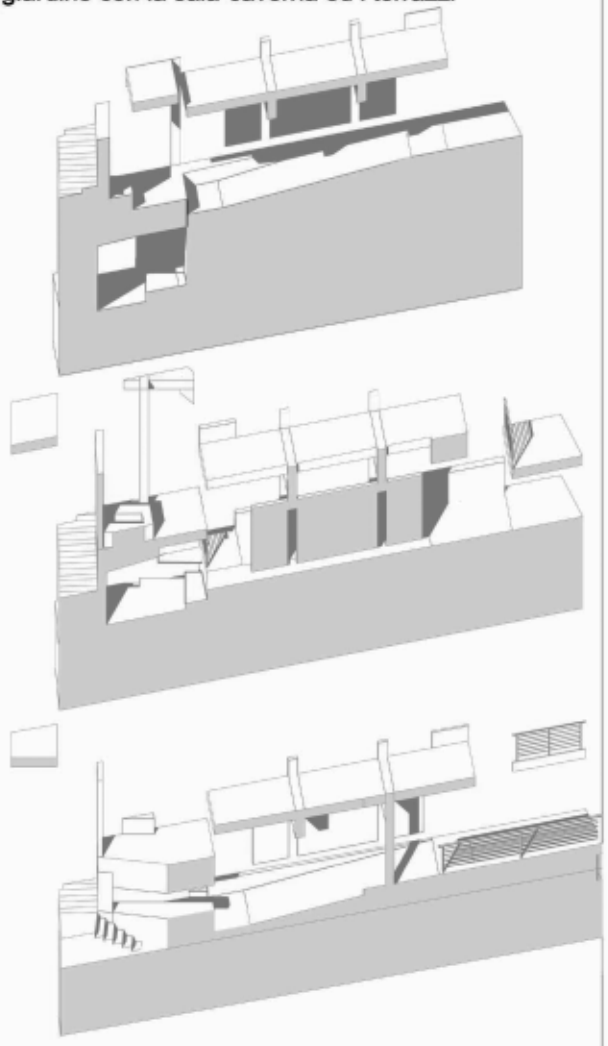
Laboratorio IV di Progettazione Architettonica, Prof. M. Montemurro
Facoltà di architettura, DICAR, Politecnico di Bari

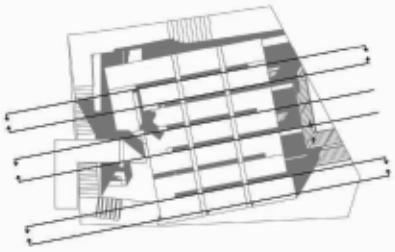
La proposta progettuale qui presentata, svolta in forma individuale attraverso l'attività di atelier in aula e il lavoro extra-moenia nell'ambito del Laboratorio IV di Progettazione Architettonica, ha avuto come oggetto la ri-progettazione di uno spazio urbano dismesso, coincidente con una vasta area libera a sud della città di Polignano, a ridosso della linea costiera.
L'intervento prevedeva la progettazione di residenze unifamiliari su più livelli secondo la tipologia della casa a schiera, con il piano terra destinato ad attività terziarie. Il complesso si sviluppa attorno ad una piazza, intesa come spazio di relazione tra gli edifici, in cui confluiscono due assi viari provenienti dal tessuto consolidato circostante e che conformano tutto l'impianto. Sono state approfondite soluzioni diverse di case a schiera, oltre a soluzioni di case a corte da realizzarsi in una porzione dello stesso intervento. Il progetto è stato sviluppato seguendo i principi architettonici relativi alle tecniche di edificazione (allineamenti, altezze, continuità dei fronti,...), al sistema costruttivo (sistema murario, sistema trilitico,....) e ai materiali (pietra, mattone, legno) desunti dall'area di intervento. Tali principi hanno consentito di verificare la coerenza, interna al progetto, del rapporto tra forma, costruzione e idea di spazio. Inoltre le architetture hanno riproposto, in alcuni casi, elementi e soluzioni architettoniche desunti dall'edilizia consolidata del centro antico della città, indagati attraverso indagini sul campo (campagna fotografica, rilievo, catalogazione).

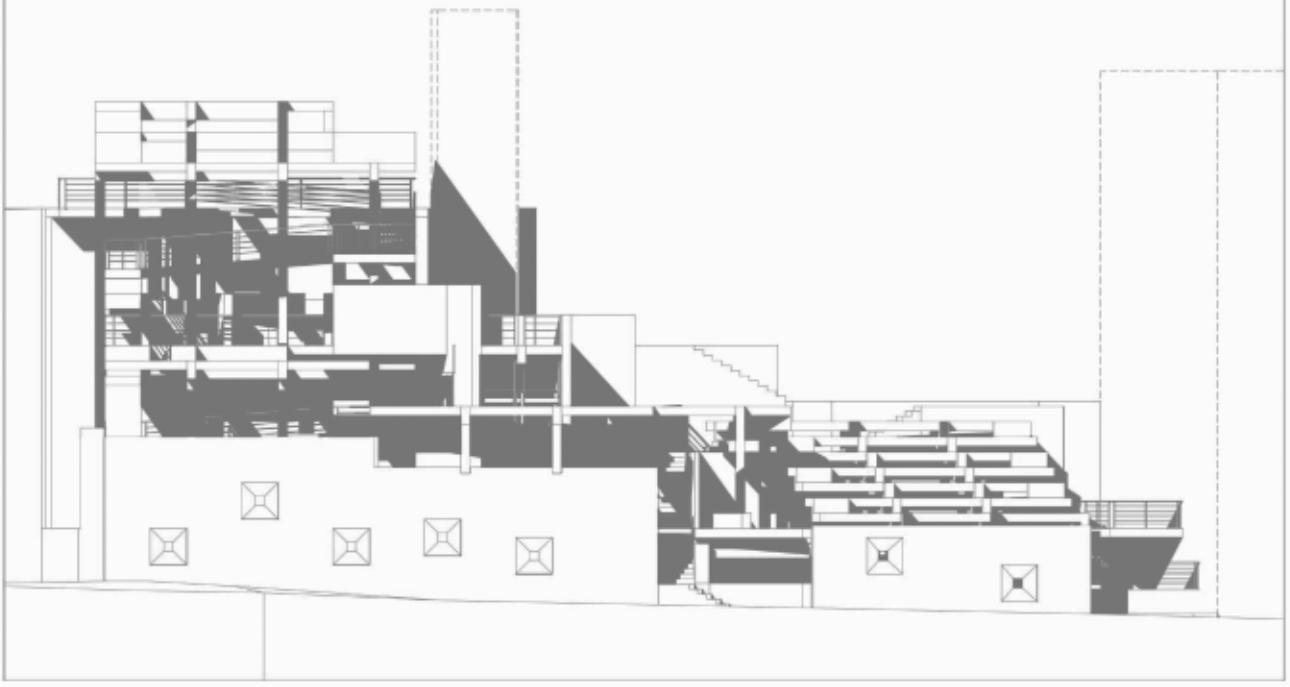


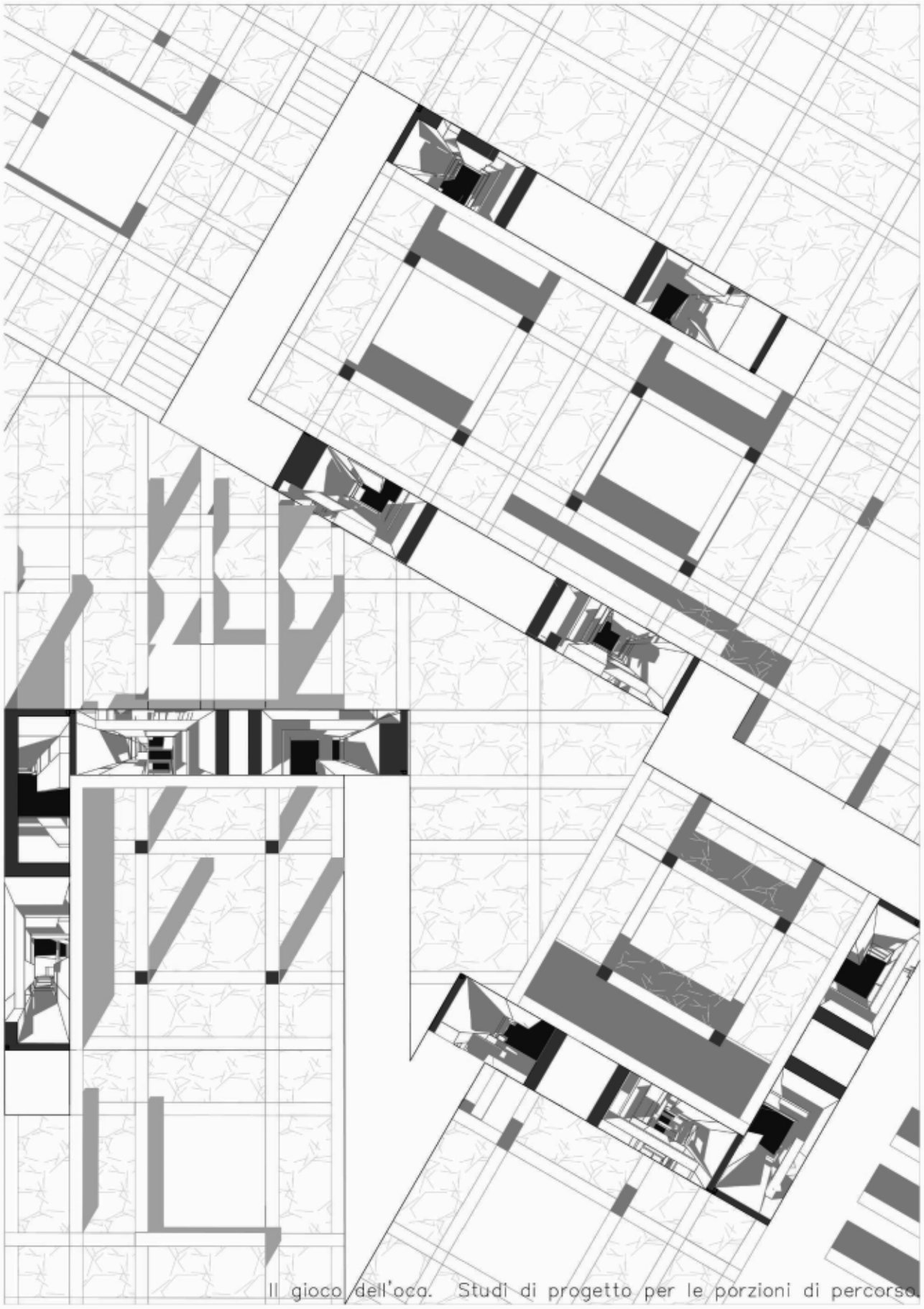
L'accesso da strada ed il percorso espositivo nel giardino con la sala-caverna ed i terrazzi

La riapertura alla pubblica fruizione del Forte Ogliastri a Messina, uno dei forti umbertini a presidio dello Stretto, con il conseguente afflusso di auto e problemi di parcheggio dovuti alla esiguità delle aree limitrofe da dedicare a ciò, ha condotto ad ipotizzare una accettabile alternativa per chi ne volesse fruire soprattutto in occasione di attività di richiamo che vengono riproposte ciclicamente. Individuate nelle aree circostanti alla piazza Castronovo, alla base della collinetta del forte, le potenzialitá a rispondere alla richiesta di parcheggi, si è posta la questione di rendere il percorso pedonale di risalita della collinetta del forte, diversificato e proponente elementi di richiamo per i visitatori, in quello che è stato strutturato come un giardino-percorso.









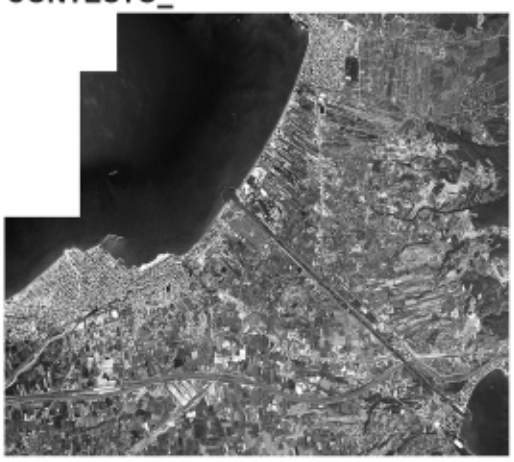
Il gioco dell'oca. Studi di progetto per le porzioni di percorso.

Università G.D'Annunzio di Chieti-Pescara Laurino Mariateresa-Manganiello Michele-Mosca Giulia

# UN SEGNO DI PIU' SEGNI

Laboratorio integrato in Composizione e Urbanistica IV A.A.2012/2013 Prof. Andriani Carmen-Zazzara Lucio

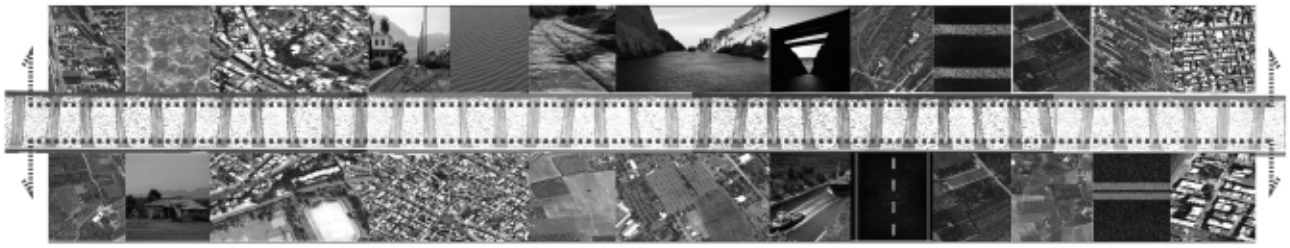
**CONTESTO_**



L'Istmo è quella striscia di terra che unisce il Pelopponeso alla Grecia Continentale.
Questo territorio è sempre stato crocevia di commercio e culture, per questo ricco di aree d'interesse storico; una delle più celebri è il Canale di Corinto.

**LETTURA_** *"...Nessuna somiglianza di forma. Un solo punto in comune: diversità." Gilles Clement.*

Dall'interpretazione del contesto è emersa la presenza di cesure dovute alle reti infrastrutturali tra cui il tracciato ferroviario dismesso. La sua peculiarità sta nell'intercettare diversità di paesaggio lungo il suo corso.
Diversità considerata come ricchezza.

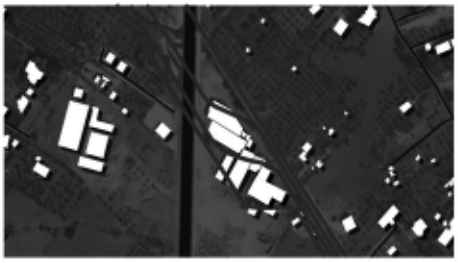


**CONCEPT_** *"...Un segno di più segni".*
Partendo dal concetto di diversità, la nostra strategia si è espressa tramite una **battitura di sezioni** che va ad individuare lungo il tracciato dei punti focali d'intervento. Queste sezioni lavorano per **dilatazione**, andando ad agganciarsi alle preesistenze (tracciati, zone archeologiche, zone agricole, aree dismesse, aree sportive...).
La sezione acquista spessore: da linea diventa superficie.

La spina dorsale di tutto questo sistema di sequenze trasversali è il tracciato dismesso che si rigenera in un'infrastruttura ambientale costituita da una giustapposizione di segni: percorso pedonale, ciclabile e metropolitana leggera.

**PROGETTO_** *"Life Cycle".*
L'azione programmatica prevede cicli di vita sia a scala territoriale che locale.
La scala territoriale interessa il sistema del tracciato e si articola in 2 fasi:
I FASE: l'intervento è circoscritto alle parti del tracciato che sono collocate nei centri urbani (percorso pedonale e ciclabile).
II FASE: l'infrastruttura si chiude andando ad interessare tutto il tracciato del "triangolo" Corinto-Loutraki-Agioi Theodoroi (metropolitana leggera).

L'identità delle sezioni trasversali è generata dal contesto; si andaranno, quindi, a definire diverse sezioni tematiche: sezione ambientale, sezione urbana, sezione di bordo, sezione rurale...

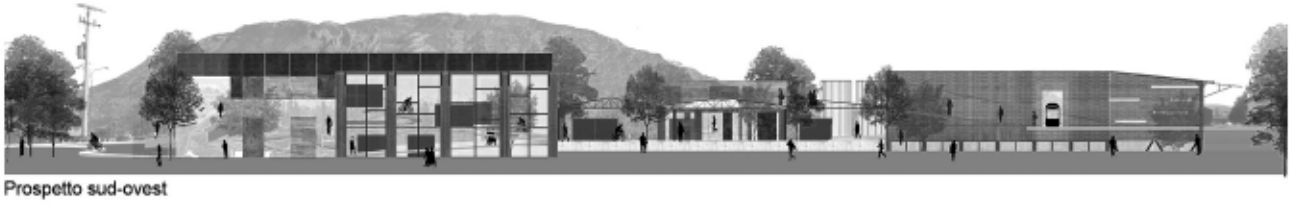


La sezione esaminata è quella che intercetta una fabbrica di confetture dismessa degli anni 50-60 posta nella periferia della città di Loutraki, segnata dalla presenza della strada statale su cui si affacciano vari edifici industriali dismessi e che taglia la maglia poderale esistente. In particolare il lotto della fabbrica è delimitato dalla strada e dall'ex-tracciato ferroviario.
L'impianto industriale attualmente è in stato di abbandono.

Vista esterna della fabbrica

Vista interna della fabbrica

**STRATEGIA_** *"...Spazi di contaminazione".*
Il segno del tracciato dismesso si dirama all'interno del lotto andando ad attraversare l'edificio rifunzionalizzando gli spazi.
Quindi l'edificio stesso diventa **percorso**.
La permeabilità della fabbrica è ulteriormente rafforzata dal disegno delle facciate che creano una forte introspezione tra spazio internoe spazio esterno.



Prospetto sud-ovest

L'obiettivo è quello di un'occupazione e riappropriazione dello spazio che si esplica nel recupero delle strutture esistenti con l'aggiunta di funzioni non permanenti. Queste sono collocat in moduli mobili e prefabbricati e distribuiti all'interno e all'esterno dell'edificio.

La temporaneità di questo intervento permette di individuare preventivamente possibili portatori d'interesse (Stakeholder) disposti ad investire sull'area.

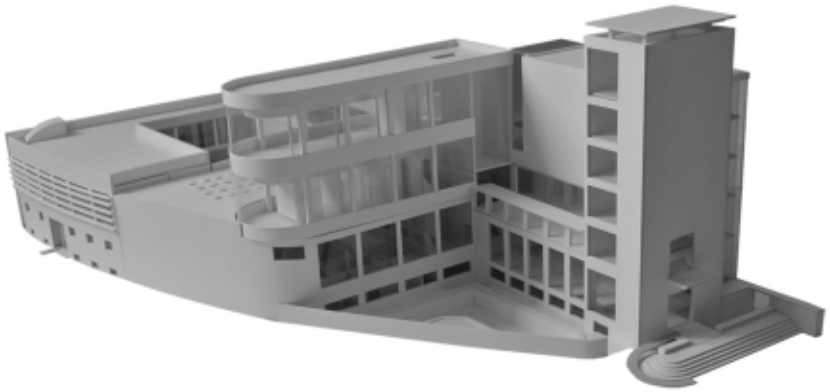
# Rifunzionalizzazione della ex GIL in Trastevere _ Roma

Università degli studi di Roma "La Sapienza" _ Corso di Laurea Magistrale Architettura - Interni e Allestimenti _ A.A.2011/2012
Prof.Arch. Anna Giovannelli _ Designer Team: Gaia Lupo, Diletta Niro

Stato originale

Stato attuale

## TRASFORMAZIONE E RIUSO DELL'EDILIZIA ESISTENTE


PLASTICO _ vista sud

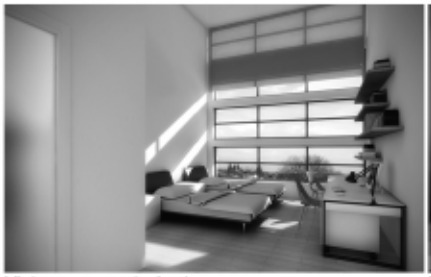
Il progetto di tesi elabora il tema del riuso dell'esistente attraverso un articolato programma di rifunzionalizzazione della ex Casa della Gioventù a Trastevere, opera dell'architetto Luigi Moretti (1933-1938). Il progetto prevede il recupero della sequenza di spazialità della ex GIL con la trasformazione dell'edificio in un luogo flessibile e trasparente, con aree espositive, aree sportive, laboratori, biblioteca ed uffici. L'adeguamento funzionale richiede, tuttavia, un preciso studio del carattere distributivo dell'edificio partendo dagli elementi primari della accessibilità alle diverse attività negli spazi dell'interno architettonico. Tale obiettivo si esplica con un sistema di rampe fisse disposte secondo il disegno del percorso originario ideato da Luigi Moretti: lo spazio diviene così assolutamente permeabile ma al contempo permette di identificare tre macroaree: espositiva, tecnica/sportiva e ricreativa.

Vista Salone d'Onore

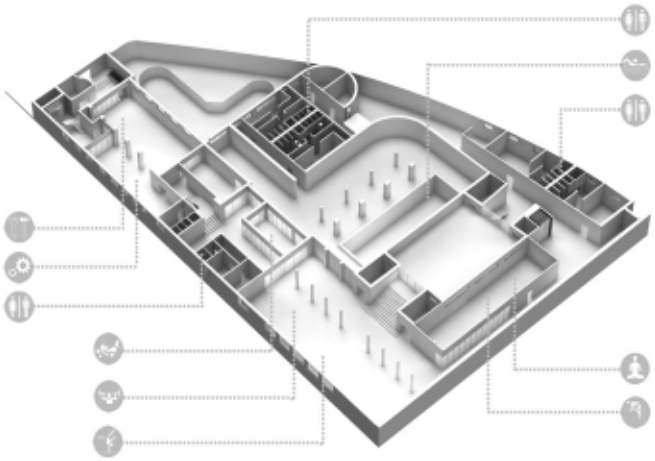
Vista ingresso Teatro

Il tema della rifunzionalizzazione dell'edificio vuole restituire quell'unità funzionale dell'organismo architettonico originario con la nuova destinazione a Centro delle Arti: l'idea è quella della realizzazione di un luogo in cui si articolano ambiti d'uso che ritrovano, nelle forme dello spazio esistente, la cornice architettonica delle attività di formazione e pratica, nonché di comunicazione ed esposizione delle esperienze educative.
Il nuovo Centro delle Arti si caratterizza per un'inedita integrazione tra zone pubbliche destinate alle esposizioni-comunicazione, e ambiti privati destinati alla educazione. Il Centro ospita una scuola di Architettura e Design ove gli studenti, oltre alle attività di formazione e pratica, hanno la possibilità e l'opportunità di alloggiare all'interno dell'edificio. Gli studenti frequentanti avranno la possibilità di esporre i propri lavori nelle aree espositive aperte al pubblico, le quali potranno anche essere date in locazione a terzi per mostre e performance. Inoltre potranno avere libero accesso a Laboratori, Biblioteca, Palestra e Piscina. La zona del Bar-Ristorante, sita al piano terra, è aperta a studenti e pubblico e rappresenta il punto di raccordo tra l'area pubblica e l'area privata.

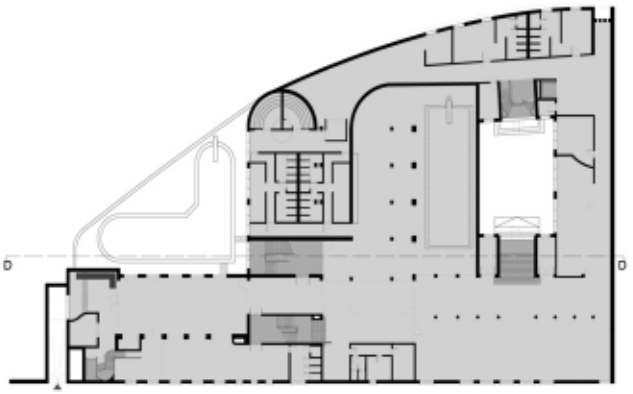
Vista zona espositiva


Vista camera studente

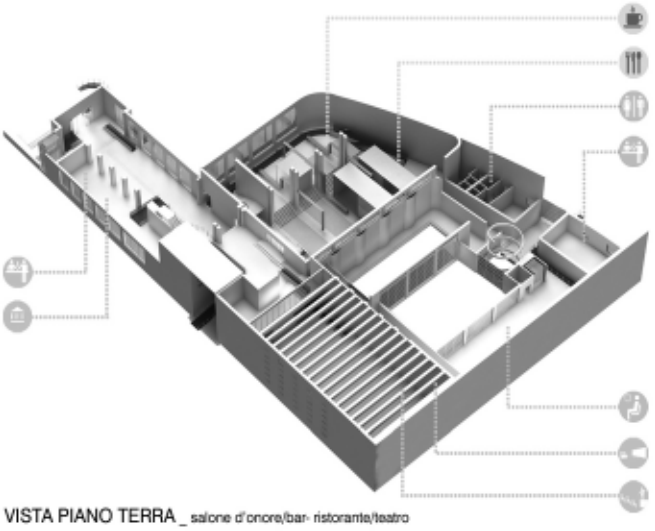
Vista Aule didattiche



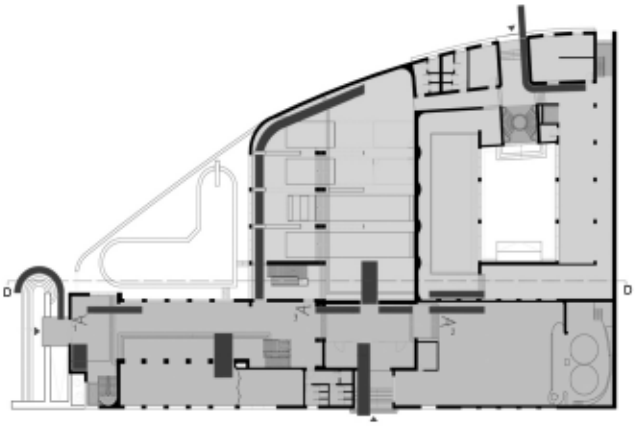
VISTA PIANO INTERRATO _ zona sportiva/biblioteca



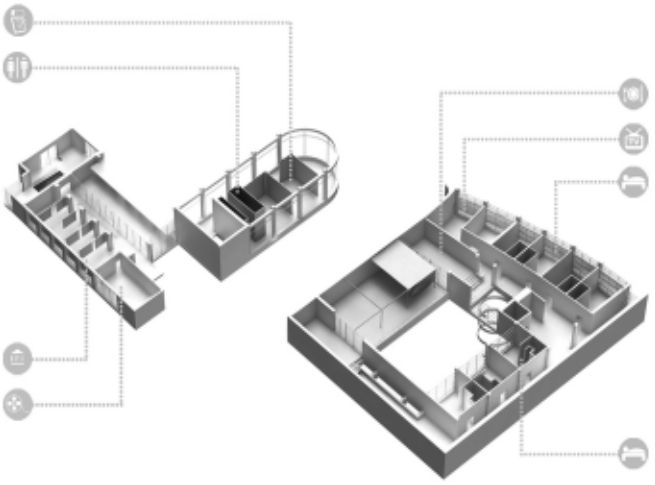
PIANTA PIANO INTERRATO



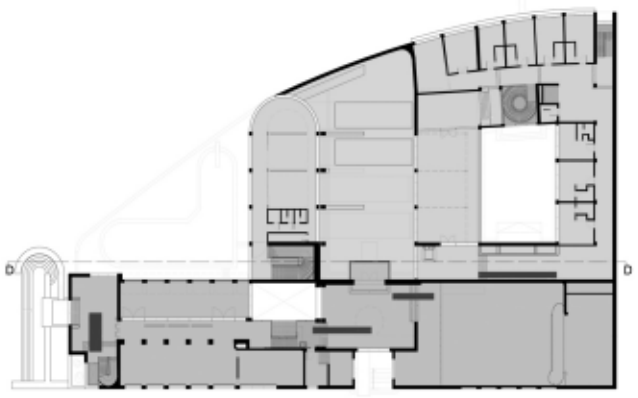
VISTA PIANO TERRA _ salone d'onore/bar- ristorante/teatro



PIANTA PIANO TERRA

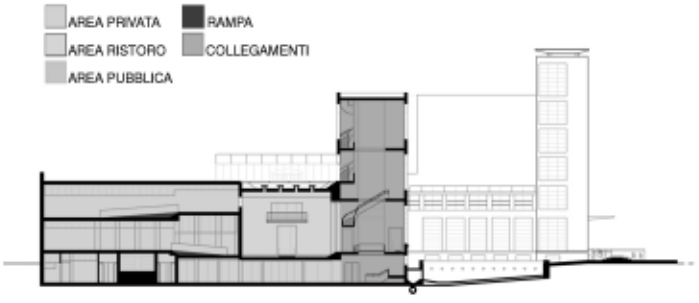


VISTA PRIMO PIANO _ zona espositiva/aule didattiche/alloggi studenti



PIANTA PRIMO PIANO

VISTA ZONA BAR/RISTO



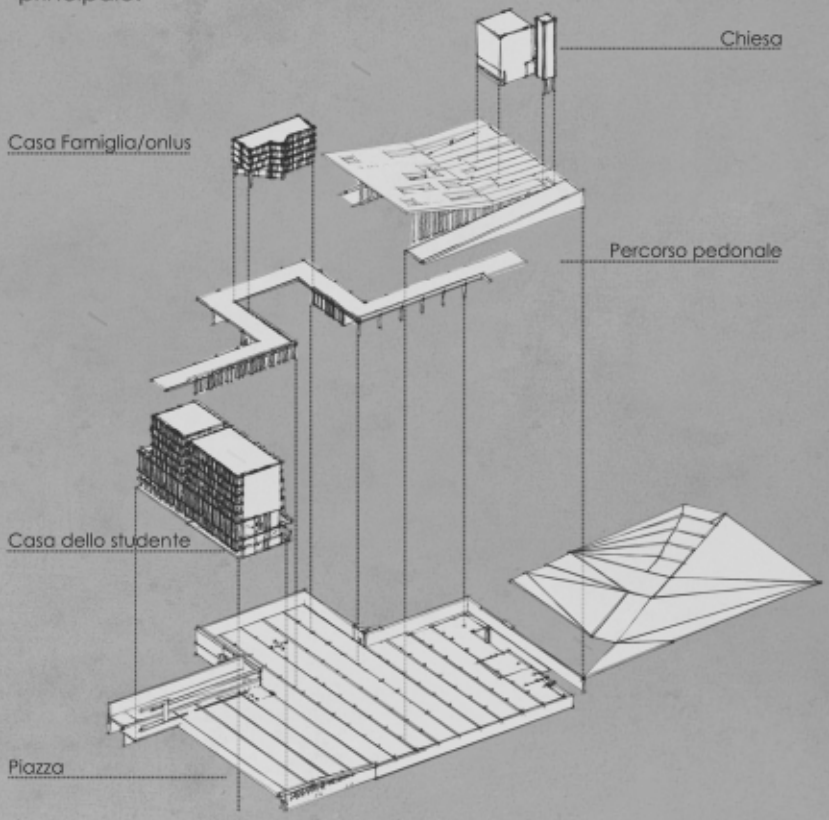

SEZIONE DD

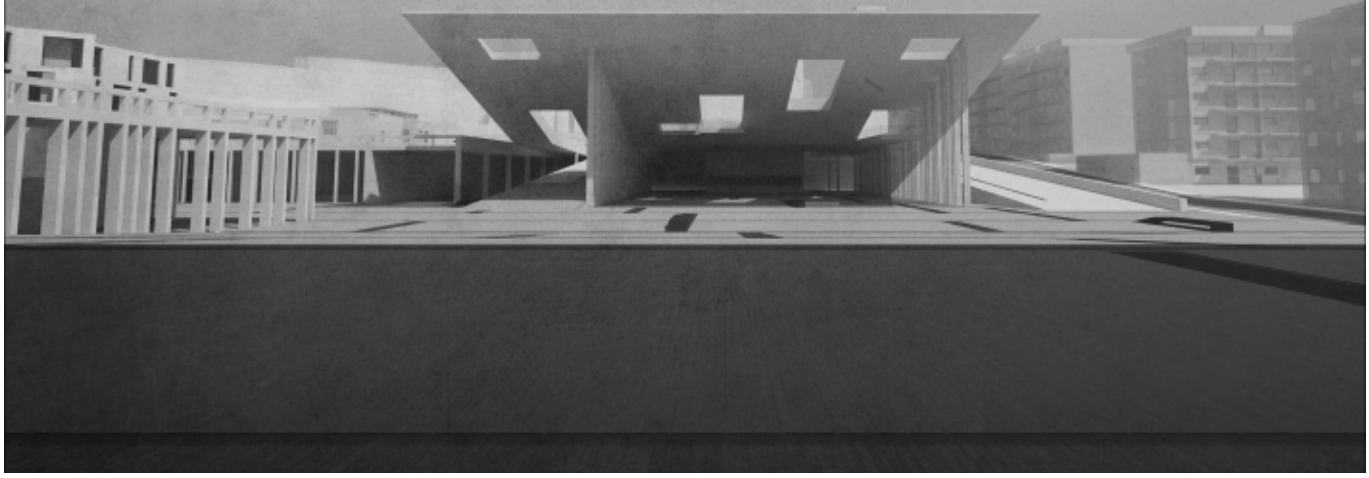
Università degli studi "Mediterranea" di Reggio Calabria _ Facoltà di Architettura _ A.A 2012/2013 _
C.d.L in Architettura U.E _ Lab. di progettazione Architettonica 2 _
Prof. : Arch. G. Arcidiacono _ studenti: Francesco Mammolito _ Gennaro Pileggi

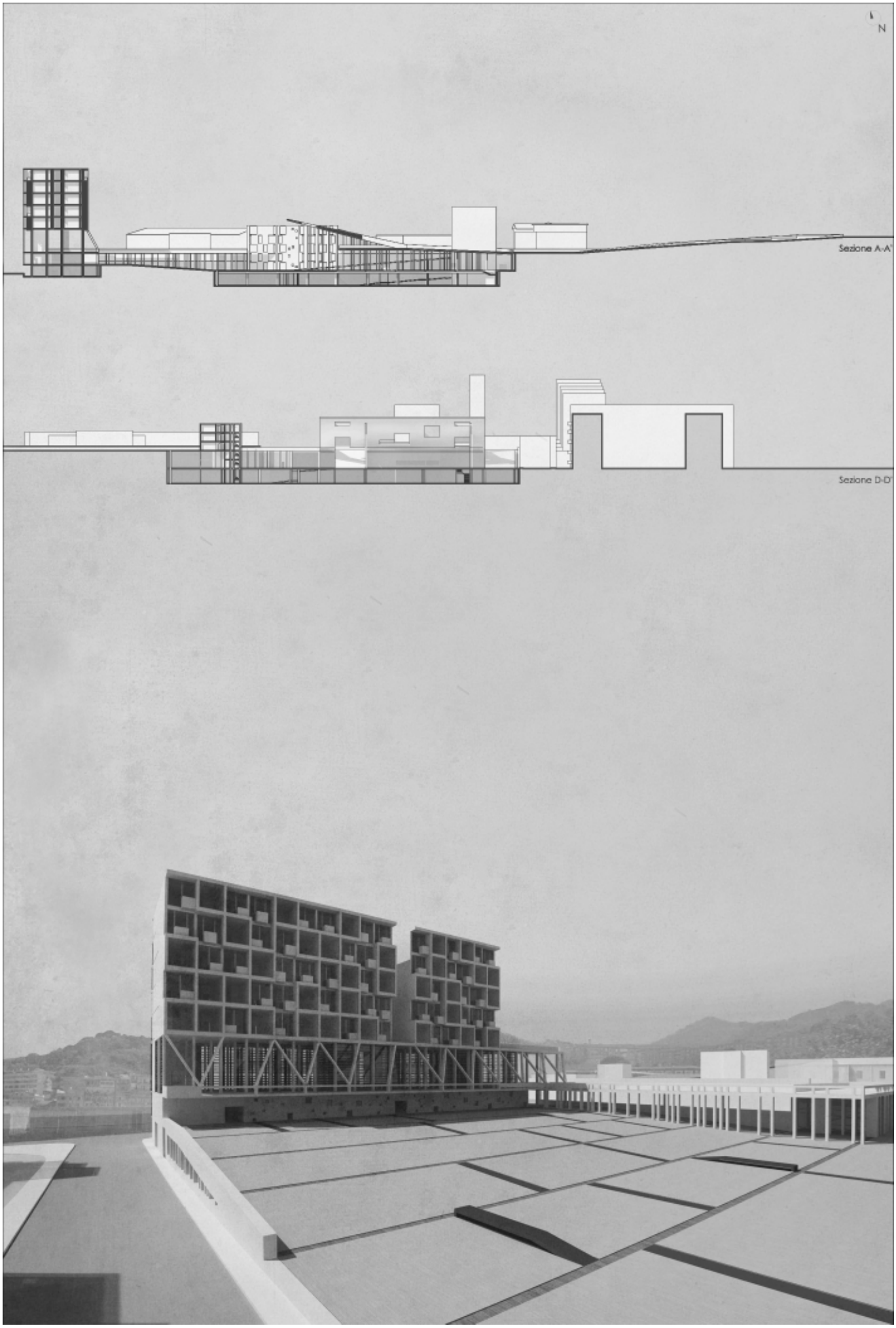
# Vuoti urbani: Nuovi Spazi per il Mandalari

Esistente

Il progetto, localizzato nell'area del messinese, vuole mettere in relazione il parco, ormai in disuso del "Mandalari" , e l'intera area circostante con la realizzazione di spazi aperti alternati a strutture pubbliche andando a rimodellare l'assetto della suddetta zona.
L'architettura proposta vuole, attraverso piani inclinati e percorsi pedonali, permettere la totale fruizione dell'area nella quale verranno inserite le nuove funzioni.
Queste saranno disposte secondo due direzioni entrando così in relazione con le strutture esistenti, rappresentate dall'Usl e dal quartiere "167", grazie alla realizzazione di piani di verde e passeggiate pedonali, e l'asse stradale principale individuato nel Viale Giostra con l'edificio della casa dello studente posto come filtro di ingresso alla piazza principale.



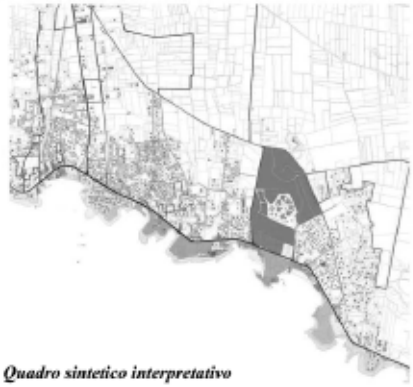




N
Sezione A-A'
Sezione D-D'

dicar Politecnico di Bari- Prof. Ing. Rotondo F. – Autori: Manca Silvia, Soroberto Angela, Sportelli Selenia

La Marina di Pulsano, in provincia di Taranto, è un litorale ricco di insenature e risorse naturalistiche deturpato dall'edificazione selvaggia che ha invaso tanto l'entroterra quanto l'area costiera. Tale sviluppo ha determinato consumo di suolo, saturazione di spazi aperti e una viabilità irregolare. Il progetto interviene su diversi fronti che interessano principalmente la trasformazione e il riuso soprattutto delle aree dismesse e abbandonate, molte delle quali sconosciute poichè schermate dalle abitazioni. Gli obiettivi perseguiti, per quanto possibile, sono la soluzione ai problemi causati dall'urbanizzazione e la risposta alle esigenze manifestate dai fruitori. Nella stagione estiva è evidente la congestione del traffico e l'impossibilità di movimento per i pedoni, pertanto la sezione stradale è stata modificata mantenendo il doppio senso di marcia e garantendo percorsi ciclabili e pedonali integrandoli con verde ed arredi urbani. Tale operazione è stata possibile impedendo la sosta lungo i bordi stradali predisponendo aree parcheggio nelle zone destinate da PUG; inoltre il traffico è stato limitato prevedendo navette accessibili da aree di scambio poste in punti strategici. Parallelamente alle soluzioni per i veicoli motorizzati sono stati previsti un percorso esclusivamente ciclabile, integrando area edificata e verde attrez-

Le analisi preliminari hanno permesso di schematizzare gli elementi caratterizzanti del territorio e il quadro delle tutele su cui è basato il progetto.



*Quadro sintetico interpretativo*

-Sistema infrastrutturale: il litorale è percorribile attraverso la strada provinciale 122 costituita dalle sole due corsie di marcia, priva di percorsi pedonali. Dallo stesso nodo stradale si ripartiscono la SP 121,unico collegamento tra la Marina e Pulsano, e la SP123 in realtà poco praticata. I percorsi che si districano tra le abitazioni sono poco utilizzati dai fruitori del litorale i quali preferiscono le arterie principali congestionate durante la stagione estiva.

-Sistema del verde: nella prima parte dell'area costiera ci sono solo le aree dunali interessate da vegetazione spontanea. La seconda parte, invece, è interessata da un'area boschiva e da una piccola parte di macchia mediterranea. E' nettamente superiore la presenza di verde privato e sono completamente assenti percorsi verdi, spazi aperti e sistemi di collegamento.

-sistema dei servizi: lungo il litorale sono presenti strutture ristorative alcune delle quali da asporto. Alle strutture alberghiere ancora in uso si alternano quelle abbandonate o non terminate. Gli unici servizi urbani, posti uno accanto all'altro,sono la chiesa e la farmacia.

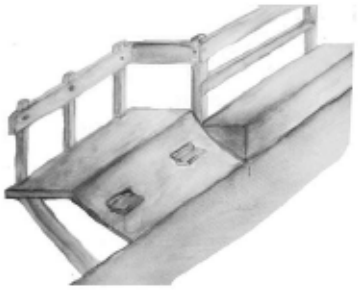
-Analisi dei vincoli: l'intera costa è interessata da criticità e sensibilità medio-bassa e dai soli vincoli Galasso e idrogeologico (in corrispondenza della lama che attraversa l'area boschiva).

PROPOSTE PROGETTUALI:

*Esempio di accesso abusivo alla scogliera*

La violenza subita per l'abusivismo degli interventi edilizi dagli elementi naturali del territorio non si limita all'azione edificatoria: i proprietari ne perpetuano quotidianamente gli effetti, appropriandosi di ogni porzione di costa disponibile per garantirsi un accesso privato al litorale (bene comune). Al fine di rendere praticabili tutte le fasce costiere e restituirle all'uso comune, evitando la nascita di nuove oscenità create abusivamente tra il giorno e la notte, si ipotizza la realizzazione di passerelle ed affacci removibili (realizzabili grazie anche alla scarsa erosione costiera).

zato, che si conclude con la realizzazione di un woonerf (ottimo compromesso tra necessità ciclabili e di servizio alle abitazioni), ed un percorso pedonale recuperando quel che rimane del compluvio naturale invaso dalle prime abitazioni. Una costante progettuale è stata sicuramente la volontà di ripristinare la vegetazione esistente recuperando le aree dismesse riconnesse da una rete di giardini, corridoi verdi e spazi aperti.
L'impraticabilità di molti luoghi ha reso inevitabile l'inserimento di accessi facilitati alle spiagge e passerelle (con interventi architettonici per una visione panoramica del paesaggio) per raggiungere le nuove aree attrezzate. In base alle attività svolte dai fruitori in modi precari, sono state definite le funzioni da attribuire ai luoghi per la collettività, come area barbecue/ristoro e postazioni per la pesca con relative attrezzature per la vendita e consumo del pescato. In tutti gli interventi è stata riservata una particolare attenzione alla sostenibilità dei materiali e dove possibile all'inserimento di nuove tecnologie, ad esempio per ricavarne energia rimpiegabile nell'alimentazione delle navette e nell'illuminazione stradale.



*Particolare delle sedute*

In coerenza con la linea di pensiero del progetto si cerca di ridurre al minimo gli impatti ponendo una particolare attenzione all'utilizzo dei materiali e alla semplicità e linearità degli elementi aderenti alla morfologia della scogliera.
Il sistema infrastrutturale è gerarchicamente organizzato in modo da servire marginalmente ed internamente tre aree ben definite, per morfologia e dotazione di servizi. Gli interventi ipotizzati mirano: alla limitazione del flusso di traffico e della sua velocità (garantendo un percorso alternativo esterno al litorale, SP123), a una maggiore sicurezza per tutti i fruitori dell'area e alla possibilità di raggiungere e vivere le zone oggi in disuso.

*Schema progettuale*

*Intervento architettonico : sedute ed affaccio su baia*

Il camping e l'insediamento protostorico, solo alcune delle aree abbandonate, rappresentano sicuramente dei siti di potenziale interesse per la collettività. Attualmente, il camping, rappresentativo dell'inciviltà umana, oltre ad essere in uno stato di degrado, è soggetto a periodici incendi. L'insediamento protostorico delimita un'area storica in cui è presente, a qualche metro di distanza, una villa romana, e versa in una condizione di abbandono tale da non far percepire i resti del villaggio rinvenuti negli anni 60. L'intento è quello di inserire le due aree in un percorso ideale che conducano i visitatori fino ai confini del comune. Gli spostamenti sono resi più agevoli e piacevoli con l'inserimento di bus-navette favorendo tuttavia percorsi pedonali e ciclabili. La scelta di non separare nettamente l'area camping con la sezione stradale ma di modificare quest'ultima per rallentare la velocità dei veicoli e facilitare l'attraversamento, può essere un modo per consentire la fruizione delle due parti.

*Esempio vegetazione esistente*

In tutti gli interventi si vuole recuperare la vegetazione esistente, ormai apprezzabile solo nelle zone incontaminate, per restituire un carattere identitario ai luoghi. Un'alternanza di piante aromatiche, grasse e alberature resistenti al clima marittimo, ripopoleranno la Marina di Pulsano.

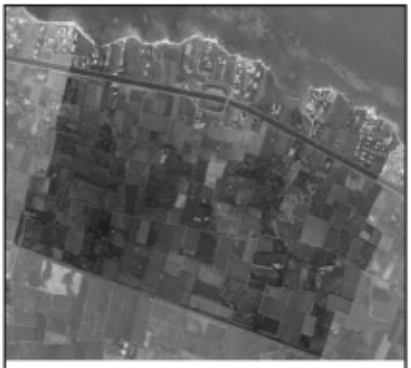
*Ricostruzione dell'insenatura dove è stata ipotizzata la passeggiata per il raggiungimento dell'area attrezzata per la vendita e consumo del pescato e delle installazioni previste per i pescatori*

# Recupero e connessione tra spazi costieri e spazi rurali: Mola di Bari nord

Prof. Ing. Francesco Rotondo

Studenti:
MARASCIULO FLAVIO
SALVEMINI VALENTINA IRENE
ZAZZARA MARIANGELA

dicar
Politecnico di Bari



1. Stralcio ortofoto stato di fatto

2. Area abbandonata a ridosso della costa

3. Accessi privati e aree degradate a ridosso della costa bassa e rocciosa

## CARATTERI GENERALI DEL PROGETTO

Obiettivo del progetto è quello di riqualificare un'area del territorio pugliese, dismessa e abbandonata, situata a nord del comune di Mola di Bari riconnettendola e uniformandola al contesto.
Le scelte progettuali avranno come scopo ultimo quello di:

- Migliorare la fruizione costiera
- Ricucire l'assetto della mobilità, eliminando i nodi infrastrutturali
- Convertire a nuova destinazione le aree dismesse e abbandonate
- Incrementare il verde, creando una rete ecologica

## 1. ANALISI TERRITORIALE

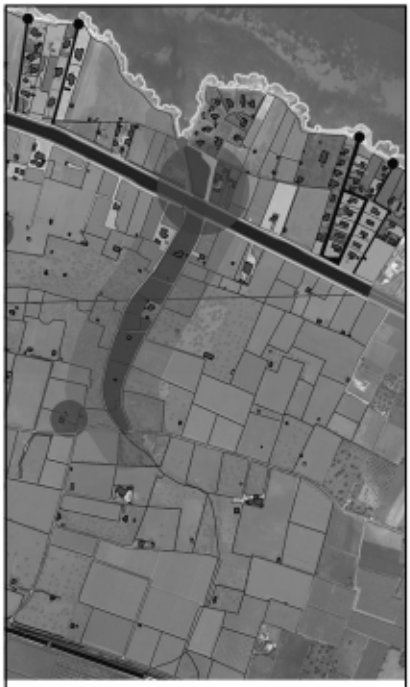
L'area analizzata è compresa tra la costa nord di Mola di Bari, di lunghezza pari a 3,574 km, e l'asse ferroviario statale che collega Foggia con Lecce.
Esaminando tutta la fascia costiera, essa è caratterizzata da un litorale a carattere roccioso, con sporadiche zone basse e sabbiose. A causa della presenza di residenze private estive in prossimità della battigia, realizzate prima dell'entrata in vigore della Legge n.431, 8 agosto 1985 (Legge Galasso), gli accessi pubblici a mare sono molto limitati e per la maggior parte inaccessibili al pubblico. I pochi disponibili sono molto lontani tra loro e creano disagi evidenti ai bagnanti.
Le zone costiere vengono identificate dal Piano Regolatore Generale del comune di Mola, risalente al 1980, come zone B3 parzialmente edificate (da completare); C5 estensiva "B" (da destinare a zona turistica, per alberghi e pensioni); e infine zona E2 rurale. Tra queste le zone C5, adibite ad attività turistiche, non sono state mai completate interamente. Nel tratto finale di costa vi è la presenza di una lama, nella quale sono presenti alcuni edifici, nonostante le norme tecniche del Piano di Assetto Idrogeologico non ne consentano l'edificazione.
Il restante territorio, a carattere rurale, è tagliato dalla SS16 adriatica e si estende fino all'asse ferroviario. Esso è costituito per la maggior parte da terreni agricoli suddivisi in: seminativi, uliveti, vigneti e frutteti tutti parcellizzati e confinanti tra loro. L'accesso è dato esclusivamente da piccole strade interpoderali e da tratturi che permettono l'ingresso sia alle varie proprietà, sia ai magazzini e depositi agricoli presenti al loro interno.

## 2. CARENZE DELL'AREA

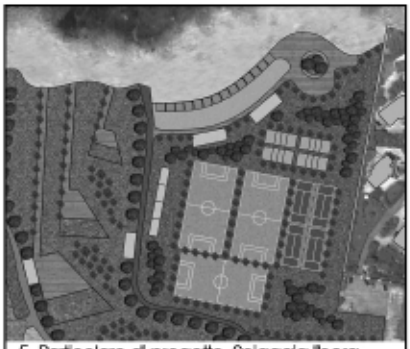
Dall'esito delle analisi si evince che la fascia costiera è poco fruibile a causa della natura rocciosa della stessa e per la presenza di vaste aree incolte e abbandonate. Essa è inoltre completamente slegata dal resto del territorio per via della barriera fisica costituita dalla SS16 adriatica.
Il verde pubblico è completamente assente, nonostante la bassissima densità residenziale, infatti sono presenti esclusivamente aree agricole private.
Non ci sono altresì spazi pubblici o attrezzature di interesse collettivo che attirino turisti e residenti ma soltanto residenze private sulla costa e manufatti agricoli nell'entroterra.
La viabilità principale è costituita essenzialmente dalla statale e dalle sue complanari mentre il resto del territorio è attraversato esclusivamente da strade interpoderali e tratturi. Vi è una carenza evidente di parcheggi e aree di sosta, così come una rete di ciclo-pedonale che possa collegare il territorio in maniera sostenibile.

## 3. INDIRIZZI E INTERVENTI PROGETTUALI

Considerando le criticità appena analizzate e le potenzialità instrinseche del territorio, si è deciso di attrezzare la fascia costiera con strutture turistico-ricettive e rivitalizzare l'area agraria sottostante.



4. Stralcio tavola di sintensi delle analisi. In evidenza le fragilità dell'area e i pochi accessi diretti al mare



5. Particolare di progetto. Spiaggia libera con servizi, camping e attrezzature sportive

La fascia costiera è stata resa più accessibile con il potenziamento degli accessi pubblici a mare, uno ogni 150m come previsto dalle norme tecniche del Piano Regionale delle Coste. In conformità con quanto prescritto dal P.R.C., il litorale è stato attrezzato con spiagge libere, libere con servizi e un lido privato. Nella parte di costa rocciosa, in cui l'accesso al mare è più difficoltoso, la fruizione è stata resa possibile mediante l'utilizzo di pedane, passerelle in legno rimovibili e aree ristoro/relax. A tal fine sono stati utili il waterfront del quartiere ecosostenibile di Stoccolma Hammerby Sjöstad e la sistemazione del lido Coccaro Beach in Savelletri di Fasano (Br).

Per accedere alle spiagge e per creare un continuum con quanto si sta realizzando in ambito urbano, si è provveduto ad implementare le complanari della SS16 adriatica con piste ciclabili su entrambi i lati. In questa maniera la rete stradale non apparirà più come una barriera ma diventerà essa stessa il mezzo per ricucire la costa con l'entroterra. La problematica della mancanza dei parcheggi è stata risolta realizzando delle aree di sosta dedicate che non prevedano la creazione di isole di calore.

Infine nell'area di costa situata in prossimità di orti a mare, si è realizzato un mercato che desse l'opportunità agli agricoltori di vendere al minuto i loro prodotti. Nella zona più interna sono state allargate e rimodernate le strade, prevendendo l'inserimento di piste ciclo-pedonali e di filari di alberature. Per rendere ancora più vivibile il territorio agricolo, si è creato un parco all'interno della lama con percorsi pedonali simili a quelli progettati da Fuksas per il concorso di Bari Centrale.

Le aree abbandonate sono diventate spazi di ristoro, campeggio e pic-nic all'aperto. Per valorizzare e far conoscere le tradizioni e i prodotti tipici del territorio, si è inoltre rifunzionalizzato un antico manufatto agricolo in masseria didattica.

Le finalità del progetto sono far rivivere l'area che si presentava anonima, in parte dismessa e priva di qualsiasi tipo di "appeal", sfruttando le sue potenzialità naturali creando un progetto unitario e non frammentario. Le criticità sono diventate punti di forza e le aree dismesse si sono trasformate in centralità. La fascia costiera è diventata un luogo del vivere, un luogo che richiama a sé turismo ed imprenditoria. Si è provveduto altresì a mantenere la forte vocazione agricola del territorio facendo in modo che essa stessa fosse motivo di attrazione. In ultima analisi si è provveduto alla creazione di nuove fasce di verde attrezzato al fine di valorizzare le aree con una spiccata valenza naturalistica e di una nuova viabilità ciclo – pedonale che metta in comunicazione gli spazi di aggregazione.

6. Masterplan di progetto: la costa risulta unitaria tramite l'inserimento di attrezzature turistico-ricettive. L'entroterra si presenta collegato con il contesto grazie al potenziamento della viabilità ciclabile. La sistemazione della lama e delle aree incolte ha conferito omogeneità e vivibilità al territorio.

This book is one of the products of the i2a research infrarealities - unraveling the management and maintenance of the urban condition, directed by Alessandro Martinelli and Jachen Könz, which aims, through the disciplinary tools of architecture, to construct knowledge about the relationship between the infrastructural development of territory and the politico-administrative questions that this implies.
Within this framework, the intermodal hub -the space of interchange between different mobility systems- represents more than one among the many architectural typologies today deserving investigation.
If the administrative complexity of the contemporary territory greatly derives from its simultaneous occupation by a large variety of infrastructures, given that each of them presents a different question of management and maintenance, the actual necessity of intermodal hubs manifests how the complexity of human life simply "cannot" be handled by a single infrastructure. Moreover, considering the architectural effort that these reveal as necessary to render all contemporary infrastructures spatially interdependent as much as functionally autonomous, the finitude of intermodal hubs clarifies that the proliferation of infrastructures essentially derives from the fact that all mobility systems offer advantages as much as constraints, thus requiring a spatial convergence and "collaboration" that relies on the discipline of architecture to ameliorate the human condition.
In a nutshell, the architecture of the intermodal hub objectifies the complexity that characterize the life of today and therefore establishes its very finite nature as the device through which to drive the development of contemporary territory, especially in the context of the administrative discontinuity that is connaturated to the very democractic political paradigm of Switzerland and that precisely requires finite initiatives to progress.
Because of all these reasons, this book takes charge of making public the result of a projective research developed by Valentina Grasso and Francesca Mazzone, i2a researchers between April and June 2012, about the architecture of a Swiss intermodal hub that is today waiting to be developed.

# Beyond Urbanization

i2a - internazional institute of architecture

*Francesca Mazzone, Valentina Grasso* (Authors)

*Alessandro Martinelli* (Editor)

## Beyond Urbanization

i2a - internazional institute of architecture

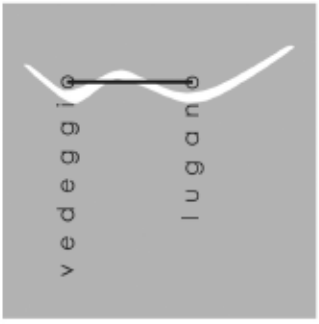
*Francesca Mazzone, Valentina Grasso* (Authors)

*Alessandro Martinelli* (Editor)

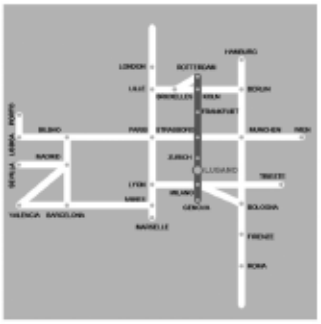
Il progetto di una rete tramviaria unificata costituisce un'opera fondamentale per lo sviluppo del luganese. Quest'opera creerà un collegamento diretto tra la valle del fiume Cassarate, dove è posta la città di Lugano che dà il nome alla regione, e la valle del fiume Vedeggio, area fortemente attiva in termini produttivi.

All'interno di questo progetto è prevista la realizzazione di un *Park&Ride* capace di ospitare 1.500 posti auto e direttamente collegato all'autostrada che attraversa la Svizzerea connettendo Italia, Germania e Francia.

Le condizioni e la potenzialità di questo hub infrastrutturale in rapporto ai suoi contesti territoriali sono oggetto della ricerca *vedeggio*lugano

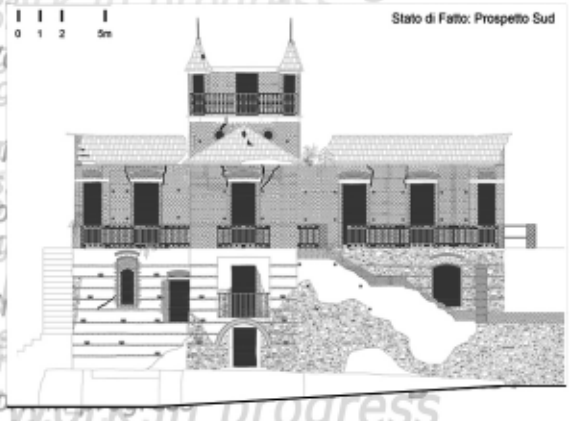



CONDIZIONI FISICHE



CONDIZIONI AMMINISTRATIVO INFRASTRUTTURALI

CONTESTO
*VEDEGGIO*LUGANO

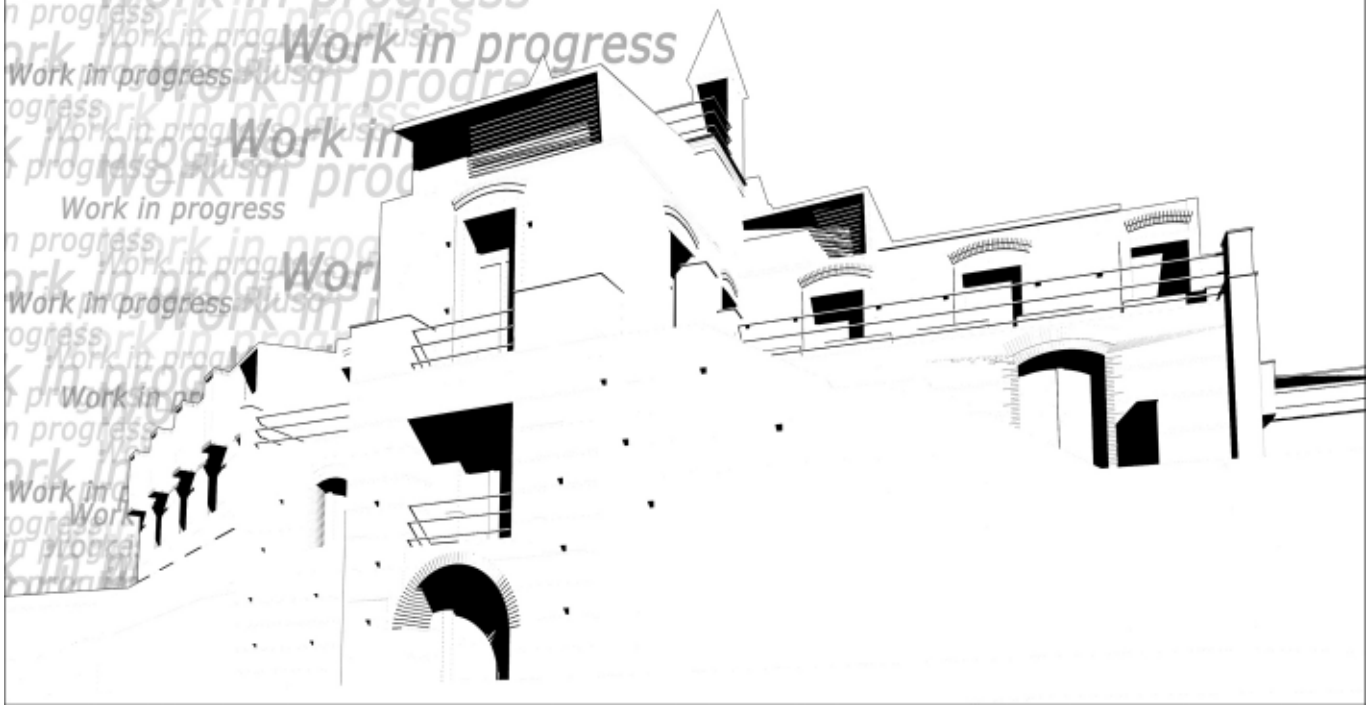


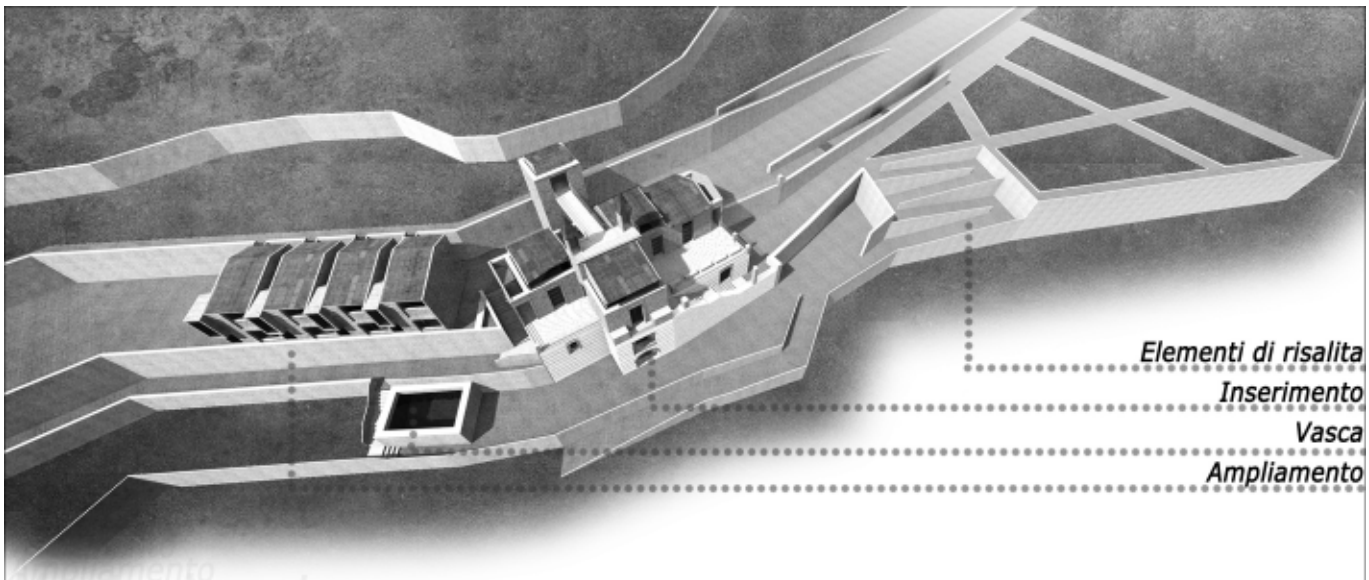

## *Progetto per un centro turistico-rulale ad Ali Terme Casa Interdonato 1782*

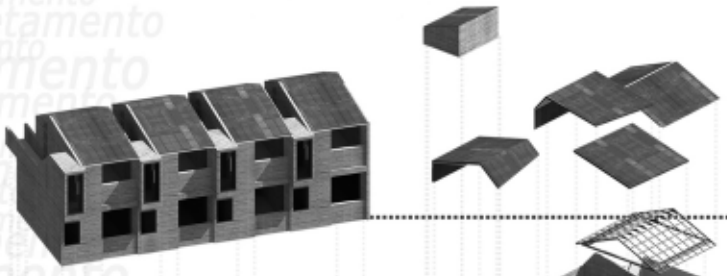
*XXIII Seminario internazionale e Premio di Architettura e Cultura Urbana.*
*Progetto di ricerca di Marco Migliore.*

*Questo progetto è stato sviluppato autonomamente dopo l'esperienza effettuata con il laboratorio di Restauro architettonico svolto nella facoltà Architettura di Reggio Calabria.*

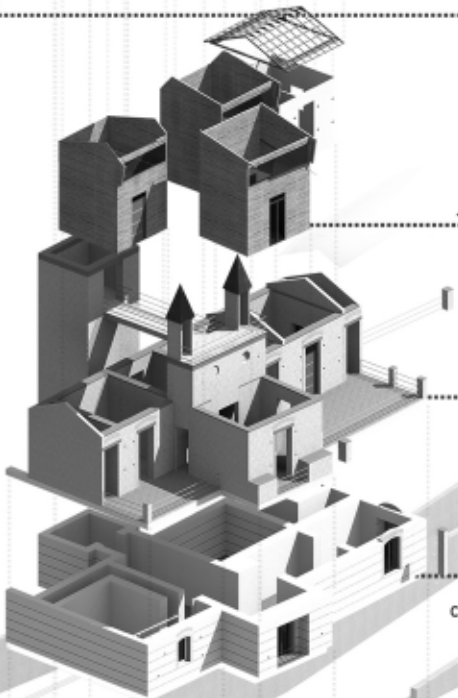
*"Casa Interdonato" è sita ad Ali Terme (Messina) e prende il nome dalla famiglia che ne commissionò la realizzazione nel 1782. Incendiata durante la seconda guerra mondiale e mai più restaurata, versa in pessimo stato di conservazione. Il progetto presentato, lavora sulla doppia tematica della conservazione integrale e della moderna riqualificazione dell'esistente.*
*Sul piano della conservazione delle tracce esistenti, si prevede il loro miglioramento statico attraverso opportune azioni di consolidamento, reintegrandone la compagine muraria e rinsaldandola con opportuni cordoli sommitali, allo scopo di presentarla come preziosa testimonianza storica della città di Ali Terme.*
*Sul piano della riqualificazione dell'immobile, si propone il suo riutilizzo destinandolo a turismo rurale.*
*L'intervento prevede, distinte "strategie d'intervento" progettuale: il completamento e il mantenimento dello stato di fatto, l'inserimento di nuovi elementi architettonici e l'ampliamento.*
*Il dibattito contemporaneo sul recupero e la valorizzazione del costruito oscilla tra la istanze della conservazione integrale delle testimonianze storiche, del "così come era" e quelle di rinnovamento e modernizzazione dell'esistente, che tuttavia spesso sfocia in vera e propria omologazione del patrimonio storico producendo una "tabula rasa" dei valori identitari.*
*Il progetto presentato mira alla valorizzazione del manufatto oggetto d'intervento con tecniche sostenibili e soprattutto non invasive. I nuovi volumi sono infatti realizzati con tecnologia X-Lam e si traducono nell'inserimento di "autonome" capsule abitative che dialogano in differenti modalità con la compagine muraria esistente.*





***Ampliamento***
Alloggi realizzati a secco con il sistema costruttivo X-Lam.



***Inserimento_Completamento***
Alloggi in capsule lignee in X-Lam
Ripristino del sistema di copertura

***Mantenimento***
Restauro Conservativo e consolidamento della struttura anno 1865

***Mantenimento***
Area di ristoro, restauro conservativo e consolidamento della struttura anno 1782

***Mantenimento***
Reception, restauro conservativo e consolidamento della struttura anno 1782

# Spazi pubblici e corridoi verdi : Costa Bari-S.Spirito

**Docente :** *Prof. F.Rotondo*
**Autori:** *Minelli Giovanna*
*Ranito Rossella*

*Oggetto di studio*: **Bari - S.Spirito ( Porto - Stabilimento balneare "Il Titolo")**

*Analisi dell'area: Tavola di sintesi.*

Il tema della riqualificazione delle aree costiere è sempre stato al centro della progettazione urbanistica nella Provincia di Bari, proprio perché Bari nata sul mare vive da sempre un rapporto simbiotico con esso.

La costa, quindi, diviene filtro tra mare e città, ma anche il centro stesso della vita cittadina per un quartiere piccolo, come quello oggetto di studio.

L'intervento, per questo, si propone di dotare i residenti di tutte le attrezzature necessarie per un miglioramento della qualità della vita, riappropriandoli del mare e di tutti quegli spazi pubblici necessari, ma ad oggi scarsamente presenti.

L'area oggetto di studio è situata sulla costa a Nord di Bari e comprende l'area che va dal porto allo stabilimento balneare "Il Titolo", e che si spinge all'interno fino all'asse ferroviario delle Ferrovie dello Stato.

Le analisi svolte sull'area evidenziano una morfologia compatta, che vede l'edificato più antico presente nei pressi del molo; è questo il fulcro centrale dell'intera zona in cui sono concentrati i servizi principali e le polarità di rilevante importanza; da qui si snodano le vie principali e si aprono i fronti commerciali che rendono tali punti più frequentati isolando il resto della città.

Inoltre, sul territorio è evidente la presenza di numerose ville storiche, che sono rese identificabili dalla viabilità, che in prossimità di esse, si interrompe bruscamente.

La progettazione, come da tema, si è focalizzata sugli spazi pubblici e i corridoi verdi al fine di rendere i luoghi abitati a misura d'uomo e integrati con l'edificato esistente; l'area in analisi,infatti,mostra una forte carenza di spazi pubblici che si limitano a una piccola piazza esistente e a un lungomare poco attrezzato.

La presenza di spazi incolti all'interno del territorio edificato, se da un lato risulta un punto di debolezza in quanto sono spazi abbandonati, dall'altro rappresentano un'opportunità di riqualificazione della zona .

L'analisi individua nel territorio delle zone incolte, che, da PRG Quaroni ancora in vigore, sono destinate ad attrezzature per la residenza e verde attrezzato; il progetto per questo si pone come obiettivo proprio la progettazione di tali aree, prevedendo nel primo incolto, quello più vicino al centro,la realizzazione di un parco che sopperisca la carenza di spazi verdi sul territorio e crei uno spazio di aggregazione e integrazione sociale; inoltre a partire da esso si prevede un collegamento pedonale che conduce al percorso natura destinato all'esercizio dell'attività fisica e sportiva.

*Foto Porto Bari S.Spirito.*

Una seconda area di progetto vede, invece, la nascita di un centro sportivo con annessi campi all'aperto, al fine di dotare , il territorio di tali attrezzature, ad oggi assenti; la realizzazione di questa struttura garantirebbe, inoltre, una fruizione del quartiere anche da parte della popolazione delle aree limitrofe permettendo una conoscenza del posto e incentivando anche il turismo.

L'intervento si propone, infatti, di migliorare la mobilità dolce con l'introduzione di una pista ciclabile che percorra l'intera costa, costeggi il parco e giunga sulla via principale,la quale presenta una sezione più ampia adatta ad accogliere un percorso ciclo-pedonale; ciò permette di attraversare l'intero centro godendo del panorama circostante.

*Tavola di progetto: Ipotesi di riqualificazione della Costa di Bari - S.Spirito: il progetto si propone di riconnettere il centro costiero con il resto dell'edificato, realizzando attrezzature per i residenti ad oggi inesistenti e riqualificando gli spazi pubblici esistenti.*

Per rendere ulteriormente fruibile l'area portuale si è ipotizzato l'ampliamento del marciapiede che costeggia il lungomare di una decina di metri verso il molo, dando la possibilità agli utenti di un passeggio continuo godendo della vista mare; il tutto è reso più piacevole dalla presenza del verde inserito in maniera puntuale mediante numerose aiuole. Inoltre, sempre in prossimità del porto, l'area destinata attualmente a parcheggio, è stata adibita a piazza con l'inserimento di verde e panchine sempre al fine di incentivare la fruizione in maniera continua e agevole.

Dalle analisi si evince che la costa è, per la quasi totalità dell'area balneabile; a tal proposito, al fine di migliorare e facilitare la fruibilità della stessa, si è pensato di riqualificare il vecchio stabilimento per la coltivazione delle cozze, ormai in disuso da anni, con la realizzazione di attrezzature utili alla balneazione. Il progetto prevede di recuperare una parte della struttura per la realizzazione di un bar, e che la restante parte venga demolita per lasciare posto a una piattaforma lignea utile alla balneazione. Con tale intervento si mira a soddisfare anche eventuali esigenze di più ampia scala territoriale.

Per quanto riguarda la viabilità, al fine di evitare il congestionamento delle strade principali, sono state valorizzate le strade secondarie, ampliando dove possibile la sezione stradale e rendendone alcune a unico senso di marcia. Inoltre, dove la sezione stradale lo permetteva, sono stati inseriti assi alberati per valorizzare e gerarchizzare maggiormente la viabilità. Alcuni tratti sono stati pavimentati per destinarli al transito pedonale e solo in casi limitati carrabile. La stessa pavimentazione ricopre anche le strade di collegamento al porto creando un'omogeneità dei percorsi verso il lungomare.

*Particolare di progetto: realizzazione parco, percorso natura e centro sportivo*

Particolare attenzione è stata rivolta alla localizzazione e al dimensionamento degli spazi riservati alla sosta delle auto in quanto risultavano carenti e inseriti in zone non idonee; pertanto sono state destinate a parcheggio pubblico intere aree soprattutto in prossimità delle zone attrezzate e del lungomare.La struttura dell'intera organizzazione del progetto mira a dare una nuova identità al centro urbano e valorizzare i suoi punti di forza. L'obiettivo è quello di connettere l'intero contesto urbano in modo da renderlo fruibile in ogni singolo spazio evitando l'isolamento di alcune aree; in relazione a tale concezione organizzativa dello spazio, un ruolo essenziale rivestono le connessioni non solo carrabili ma soprattutto ciclo-pedonali che generano un sistema continuo della mobilità e che lambiscono diversi punti nevralgici per l'intera area. Un ruolo fondamentale è rivestito dalla realizzazione degli spazi verdi attrezzati che oltre alle loro normali funzioni creano dei punti di connessione con l'edificato esistente.

In definitiva, l'intero progetto e, più in dettaglio, gli spazi adibiti a verde, la viabilità e le attrezzature mirano a valorizzare gli elementi paesaggistici esistenti e sono concepiti per conferire buoni livelli prestazionali non solo alle singole componenti, ma anche all'intera soluzione proposta, vista nel suo insieme.

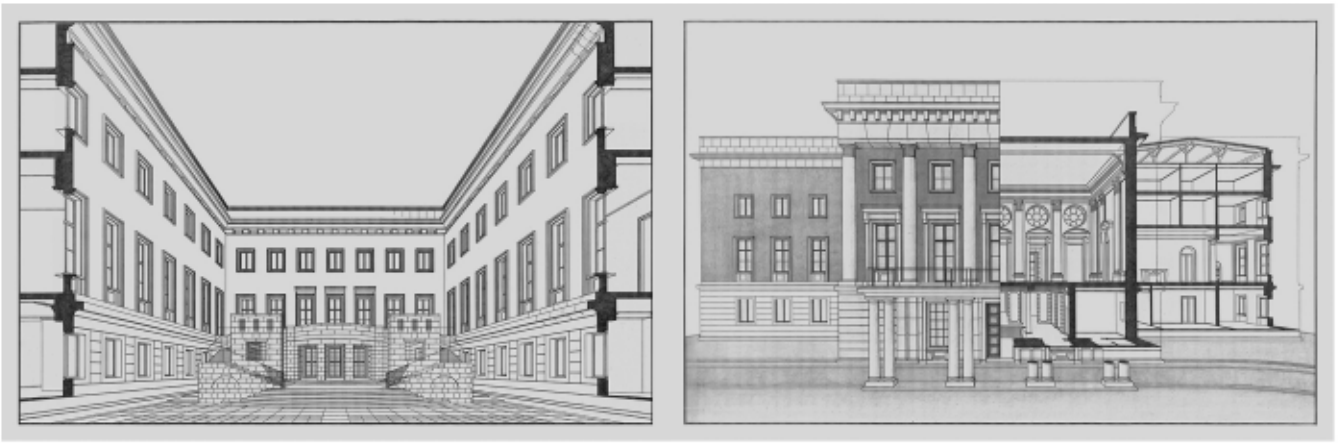
# "THE CULTURE OF CITY": rigenerare il costruito sulle tracce del costruito. Gianluigi Mondaini, Antonello Alici, Claudio Tombolini

## Progetto per il nuovo Istituto Italiano di Cultura come rigenerazione ed ampliamento dell'Ambasciata Italiana a Berlino.

Enti committenti: Istituto Italiano di Cultura a Berlino
Partner: Università Politecnica delle Marche: Prof. A. Alici, Prof. G. Mondaini con C. Tombolini, K. Tishcenko; Politecnico di Torino: Prof. L. Barello; Fachochschule di Potsdam: Prof. A. Burg con Ivan Brambilla

Tra i temi di ricerca che si occupano di architettura contemporanea, la rigenerazione dell'esistente è sicuramente quello di maggiore attualità.
Ogni intervento sulla città contemporanea deve oggi ripartire dal suo patrimonio, dalla possibilità e necessità di progredire e innovare, attraverso la riqualificazione dell'esistente. Solo quando la città ha smesso di riciclarsi e nel nome di un presunto e infinito futuro ed è esplosa nello spazio verso territori nuovi, a volte anche creativamente stimolanti ma più spesso preda delle più aride speculazioni, ha subìto una traslazione della sua attrattività. La ricchezza della qualità dello spazio prodotta storicamente, sovrapponendo, riadattando, in secoli di ardite manipolazioni, si è trasformata per lo più nella banalità della quantità e i luoghi della città hanno recentemente perso quell'attrattività che nel tempo si erano costruiti. L'architettura può ridiventare come più volte è accaduto nel passato materia prima di se stessa e le recenti operazioni su Berlino hanno in tal senso contribuito a costruire un immaginario teorico e realtà operative davvero strategiche anche se non sempre perfettamente riuscite. Un nuovo progetto, che rigeneri a partire dalle plurali tracce del costruito, che senza timori accosti innovazione e tradizione, sperimenti con i materiali prestigiosi o banali dell'esistente, e sia capace di attenzioni poetiche e di concretezza, che sia in grado di costruire sinergie positive fra gli operatori per un progetto responsabile e testimone virtuoso del proprio tempo.

Questo approccio e la "cultura della città" espressa dallo stratificato contesto operativo prescelto è il nodo centrale della summer school promossa nel 2012 dall'Università Politecnica delle Marche, nella convinzione che le tracce della storia abbinate all'upgrade dell'esistente siano oggi elementi imprescindibili. In tale ambito Berlino rappresenta uno straordinario caso di studio per la densità della sua storia recente, e per gli innumerevoli casi in cui la preesistenza convive con la contemporaneità in modo efficace. L'invito dell'Ambasciata d'Italia e dell'Istituto Italiano di Cultura ad occuparci del palazzo che li ospita ci ha offerto, dunque, l'occasione di ripercorrere le traumatiche vicende della città e delle trasformazioni del Tiergartenviertel e parallelamente di misurarci con la sfida di rigenerare un brano di città così importante e prestigioso.



Il progetto dell'Ambasciata d'Italia, che dal 1903 era stata ospitata in tre diversi edifici preesistenti, fu realizzato tra il 1938 e il 1943 ad opera di Friedrich Hetzelt, che interpreta l'idea del palazzo italiano, imponente nelle dimensioni, di impianto simmetrico nelle sequenza assiale degli spazi di rappresentanza, dal portico di ingresso al salone delle feste fino alla corte interna conclusa nella trasparenza di un portico a doppio registro. La prima vita dell'edificio è stata molto breve, poiché le bombe lo hanno colpito solo pochi mesi dopo la conclusione dei lavori. Sono seguite ipotesi alterne di alienazione e recupero, fino al progetto di Vittorio de Feo, vincitore del concorso bandito nel 1992 quando Berlino è tornata capitale della Germania unita. De Feo propone una raffinata rivisitazione critica dei caratteri e della storia dell'edificio. Il limite della realizzazione del suo progetto sta nell'inserimento forzato dell'Istituto di cultura, costretto in spazi di risulta tra il piano terra e il terzo piano, a livello della trabeazione del palazzo. Da qui parte il nostro progetto, che assume fin da principio l'idea di dare all'Istituto di cultura una sede autonoma e degna della cultura italiana.

Fin dal primo sopralluogo all'Istituto Italiano di Cultura è emersa la necessità di garantire adeguati spazi per la promozione della cultura italiana, che sono assolutamente carenti nella situazione odierna per la frammentazione e la scarsa qualità degli ambienti. La disponibilità di un lotto edificabile di proprietà dello Stato italiano posto al confine con l'Ambasciata di Grecia ha consentito la progettazione di un nuovo corpo collegato all'Ambasciata in grado di ospitare tutte le funzioni di un istituto di promozione culturale. Il nuovo Istituto potrebbe anche diventare una realtà attrattiva, un polo culturale ed espositivo nel quartiere delle Ambasciate, un luogo che rappresenti un punto di riferimento della grande comunità italo-tedesca e favorisca il dialogo tra le due culture in continuità con la sua storia prestigiosa.
Gli studenti hanno lavorato in gruppi misti interuniversitari delle tre sedi coinvolte nel progetto. Ciascun gruppo si è avvicinato in maniera autonoma ed originale alla progettazione: c'è chi ha preferito ideare un oggetto dal sapore minimalista accostando nuovo ed esistente in maniera sobria e misurata, c'è invece chi ha preferito un approccio decisamente più radicale puntando sulla plasticità e il dinamismo delle forme, o chi ancora ha puntato su un'idea decostruttivista che fondasse il disegno dei propri volumi sulle linee di forza restituite dallo studio del disegno urbano che circonda il lotto. Differenti punti di vista, eterogenei per formazione ed approccio, che hanno offerto una panoramica esaustiva delle ipotesi rigenerative che potrebbero essere messe in campo nel prossimo futuro.

Per poter in qualche modo valutare le differenti ipotesi progettuali in modo critico, l'ultima giornata del workshop ha previsto la presentazione dei lavori presso l'istituto di cultura ad una giuria composta da Claudia Conforti (Università di Roma Tor Vergata), Mara Pinardi (Beuth Hochschule Berlino), Wolfgang Schäche (Beuth Hochschule Berlino), che ha apprezzato la qualità dei lavori, per la comune consapevolezza critica dei legami tra città ed edifici e il senso profondo della storia, componenti che arricchiscono e consolidano le scelte progettuali. Si illustra qui in alto l'immagine del progetto che la giuria ha premiato; il gruppo è composto da Stephan Heinzel e Sven Hermann (Potsdam School of Architecture FHP), Giulia Marchisio (Politecnico di Torino), Paola Renda e Alex Scurti (Erasmus a Potsdam / Politecnico di Milano) e Lara Silla (Università Politecnica delle Marche, Ancona). La giuria ha ritenuto inoltre meritevole di una speciale menzione di qualità il progetto del gruppo composto da Cristina Azzena (Torino), Sara Pierpali, Mattioli Silvia, Tarsi Alessia (Ancona), Vladimir Yakovlev e Farhod Yusupov (Potsdam). Tutti i gruppi hanno comunque raggiunto ottimi risultati, alcuni dei quali sono riportati qui a fianco.

Riciclare l'esistente, e le ipotesi progettuali proposte ne sono testimoni, impone indubbiamente per il progetto un nuovo approccio più dinamico e sperimentale, che non significa veicolare l'esasperata deriva formale dei nostri tempi di opulenza comunicativa ma anzi, interiorizzare le discontinuità e le imperfezioni del già scritto verso una spazialità più credibile e di qualità. La strategia sottesa anche negli esempi suesposti, va ricercata nel disegno e nella sinergia fra costruito e spazio pubblico, all'interno del quale sperimentare nuove possibilità di relazione sociale, oggi irrigidite da una dimensione individualistica d'uso dello spazio stesso rispetto al disegno della città. Sarà per questo indispensabile rigenerare, sostituire, ricostruire, implementare, per riattivare quella filiera virtuosa del progetto che dosi segni e disegni per architetture capaci di rappresentare tale vocazione di centralità pubblica e civica.

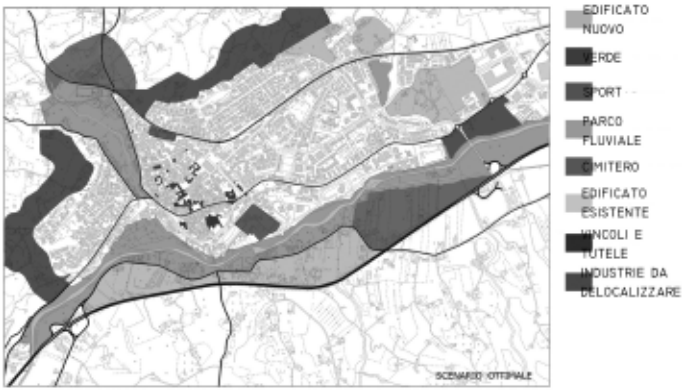
# 2 MINUTI PER TOLENTINO

STUDENTI: FEDERICO LANCIONI
LUCA MOSCA

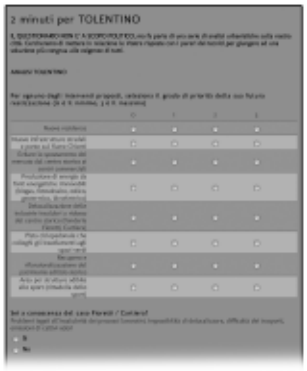
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAMERINO
SCUOLA DI ARCHITETTURA E DESIGN SAD

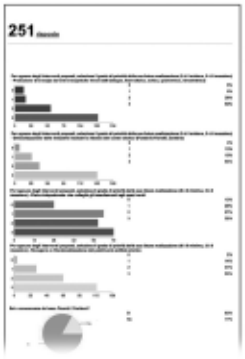
TESI DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA
_*TITOLO DELLA TESI*: SIMULAZIONE DI PROGETTO PATECIPATO PER IL RECUPERO AMBIENTALE DI AREE INDUSTRIALI A TOLENTINO
_*RELATRICE*: PROF. FEDERICA MARIA OTTONE

OGGETTO DELLO STUDIO E' LA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE INDUSTRIALI A RIDOSSO DEL CENTRO STORICO DELLA CITTA' DI TOLENTINO. L'INTERVENTO E' CARATTERIZZATO DA DUE PROCESSI BENE DISTINTI:
_UNA PIANIFICAZIONE PARTECIPATA, ATTUATA CON SONDAGGI E INTERVISTE
_UNA PROGETTAZIONE SOSTENIBILE DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE, ECONOMICO E SOCIALE
L'INTERVENTO HA UN ORDINE CRONOLOGICO RIGIDO CHE VA DALLE ANALISI URBANISTICHE ALLE INTERROGAZONI AI CITTADINI TRAMITE SONDAGGIO SUL WEB, FINO ALL'INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI DI PROGETTO, PASSANDO PER INDAGINI AMBIENTALI E INTERVISTE.
INFINE UN SECONDO SONDAGGIO PIU' SPECIFICO RIFERITO ALLE AREE DI PROGETTO INDIVIDUATE IN PRECEDENZA.

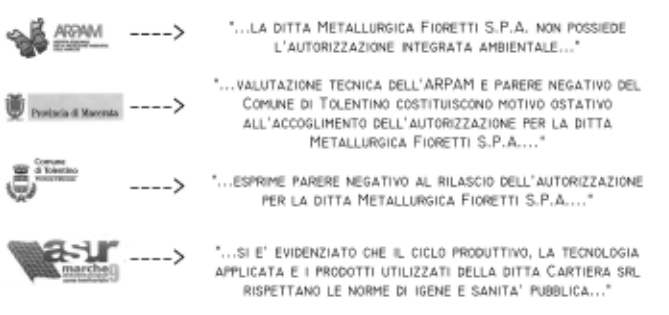



## • ANALISI URBANISTICHE

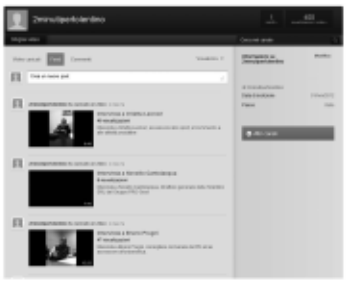



## • PRIMO SONDAGGIO

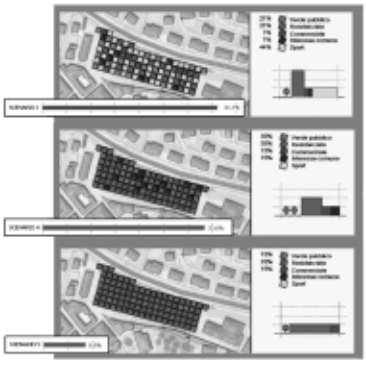



## • INDAGINI AMBIENTALI



facebook YouTube twitter

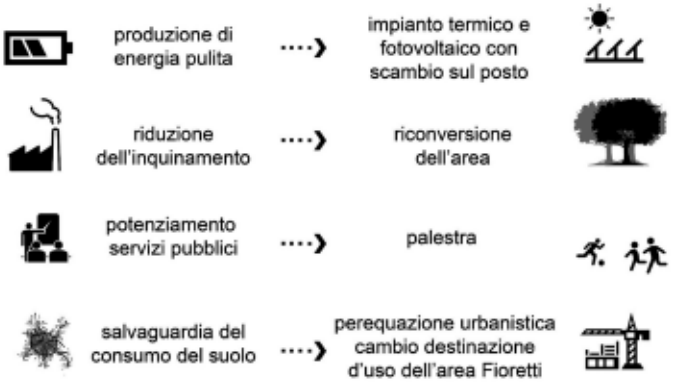
## • PUBBLICITA' _ INTERVISTE

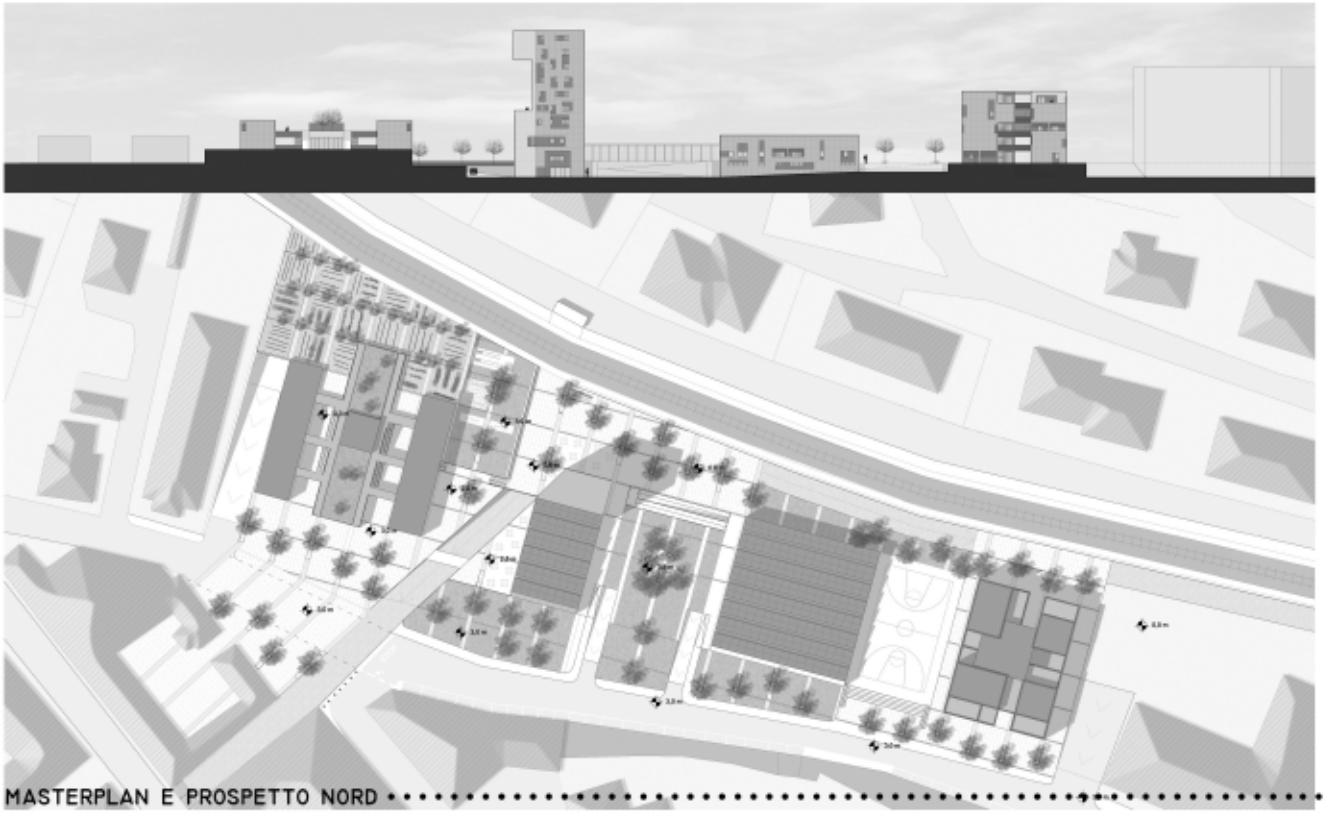


## • SECONDO SONDAGGIO

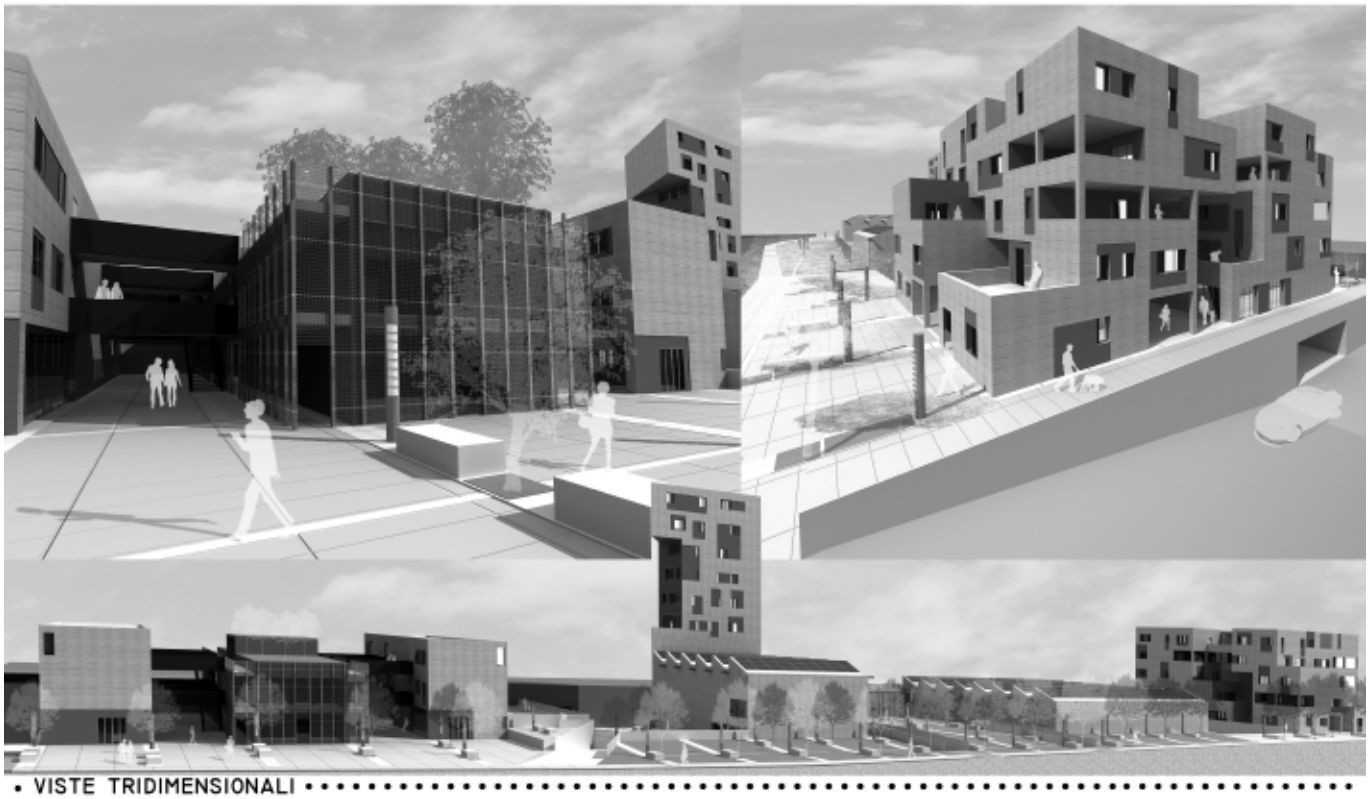
## •AMBITI DI PROGETTO

LE INTERROGAZIONI AI CITTADINI HANNO PORTATO ALLA SCELTA DI RECUPERARE L'AREA DELLA METALLURGICA FIORETTI S.P.A., ATTRAVERSO UNA BONIFICA DELL'INTERA AREA E LA REALIZZAZIONE EX NOVO DI SPAZI PUBBLICI E PRIVATI, NELLA MISURA SUGGERITA DAL SONDAGGIO.
LE NOSTRE SOLUZIONI ABITATIVE PROGETTATE CERCANO DI OFFRIRE DUE SOLUZIONI DIFFERENTI, SODDISFANO LE TENDENZE CHE SI STANNO AFFERMANDO E CHE POSSIAMO SEMPLIFICARE NEI CONCETTI DI COABITAZIONE E INDIVIDUALISMO. LA PRIMA E' QUELLA PER CUI SI TENDE A COABITARE ALMENO PER UN CERTO PERIODO DELLA PROPRIA VITA, L'ALTRA E' LA NECESSITA' COMUNQUE INELIMINABILE DI UNO SPAZIO "PROPRIO" DOVE ESPRIMERE LA PROPRIA PERSONALITA'.



• MASTERPLAN E PROSPETTO NORD •



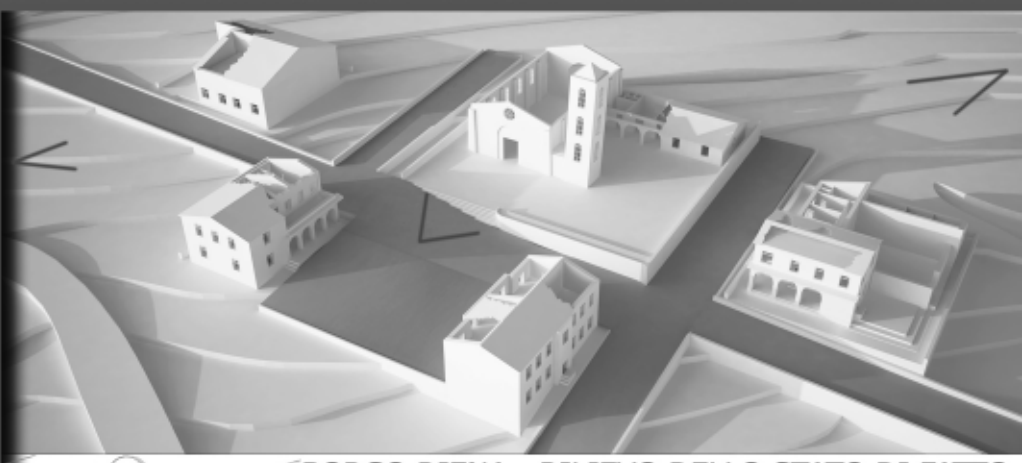
• VISTE TRIDIMENSIONALI •

1

# NUOVI SCENARI URBANI OPERE, PROGETI, UTOPIE

I borghi rurali del Novecento, presenti in tutte le province della Sicilia ad eccezione di Ragusa, sono interventi puntuali nel territorio e suscitano interesse perché sono a scala regionale.
Vennero costruiti durante il trentennio che va dagli inizi degli anni Venti fino alla fine degli anni Cinquanta, ed avevano il duplice scopo di favorire il ripopolamento delle campagne e di rendere produttivi quei terreni, tipo il latifondo, adibito generalmente a pascolo o a cerealitico estensivo, e quindi non redditizio.
Borgo Riena è una città di fondazione del 1941-1943, nata durante l'assalto al latifondo siciliano decretato da Benito Mussolini nel 1939. In questo periodo, il regime fascista, obbligava i latifondisti attraverso leggi stipulate per l'occasione, alla costruzione di nuovi edifici e coltura dei fondi a loro concessi. Nello specifico, durante questo periodo furono interessati da questa manovra circa cinquecento mila ettari di terra.
La sua impostazione urbana richiama chiaramente i principi che il regime imponeva, cioè di un impostazione progettuale di chiara derivazione greco-romana. Infatti, gli edifici sono disposti lungo l'asse principale, cioè, volendo rifarci ai romani, lungo il Decumano in quanto esso ha una direzione est-ovest che in questo caso segue le curve di livello. Gli edifici che fanno parte del borgo sono quelli che in genere ritroviamo in tutte le nuove fondazioni fasciste.
Partendo proprio dalla piazza, troviamo due edifici che si sviluppano su due livelli in cui in uno ritroviamo quella che sembra la Casa del Fascio con terrazzo al secondo livello, elemento indispensabile per le propagande politiche del regime, ed un portico al primo livello formato da archi che schermava l'ingresso alla locanda ( l'uso dell'arco di derivazione romana, lo troviamo in tutte le città del regime ); nell'altro edificio possiamo trovare al primo livello le botteghe per gli artigiani, mentre al secondo livello due appartamenti a scopo abitativo. Entrambi presentano forma regolare in pianta di dimensioni quasi uguali.

Ortofoto Borgo Riena (Castronovo di Sicilia)



BORGO RIENA - RILIEVO DELLO STATO DI FATTO

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PALERMO – FACOLTA' DI ARCHITETTURA
sede Agrigento . Anno accademico 2011/2012 Tesi di laurea Prof. Walter Angelico Studente Alberto Nucera

2

# TRASFORMAZIONE E RIUSO DELLE AREE DISMESSE **BORGO RIENA**

Il progetto di riqualificazione si occupa del recupero di una serie di edifici in disuso, collocati all'interno del borgo Riena e della sua trasformazione in spazi funzionali.
Il borgo ricade all interno di uno dei cinque parchi naturali presenti in Sicilia, Parco Monti Sicani.
Visti gli edifici e la posizione geografica del borgo Riena, è auspicabile che esso possa ricoprire una funzione strategica per l'intero parco con una destinazione d'uso museale e alberghiera.
Il museo sarà molto interessante per i visitatori perchè racconterà la naturalità del parco dei Monti Sicani con la sua Fauna e la sua Flora.
La struttura alberghiera sarà di tipo "albergo diffuso", cioè un complesso ricettivo situato in un centro abitato, formato da più stabili vicini fra loro, con gestione centralizzata e in grado di fornire i servizi alberghieri standard.
Il nuovo impianto prevede il rafforzamento dell'asse viario principale e la realizzazione di assi viari secondari disposti ortogonalmente ad esso, al fine di creare una maglia regolare che collega i vari edifici fra loro. Lo stesso principio venne adottato da Vittorio Gregotti nel progetto per l'Università della Calabria, dove creò un'asse lungo tre chilometri che serviva a collegare fra essi i vari servizi universitari.
Questa nuova maglia, insieme alla forma curvilinea della strada provinciale esistente, genera inoltre una suddivisione del territorio del borgo in piccole aree ognuna delle quali ricopre una propria funzione.
La Strategia adottata, per il recupero di alcuni degli edifici, è quella della "scatola nella scatola".
Nel caso della chiesa, ormai in disuso, la "scatola" ricopre la funzione di Museo della Flora. La prima impressione che si ha guardando gli elementi progettuali è fortissima: una semplicità, una purezza, un'elementarità quasi esasperata. Il contrasto fra l'intonaco originario della costruzione, che presenta una colorazione giallo-rossastro tipico del periodo storico, ed il colore ruggine dell'inserimento, la ruvidità dell'esistente e la levigatezza del progetto, le due forti pendenze del tetto.



PARTICOLARE "SCATOLA"

PARTICOLARE "CORNICE SUL PAESAGGIO"



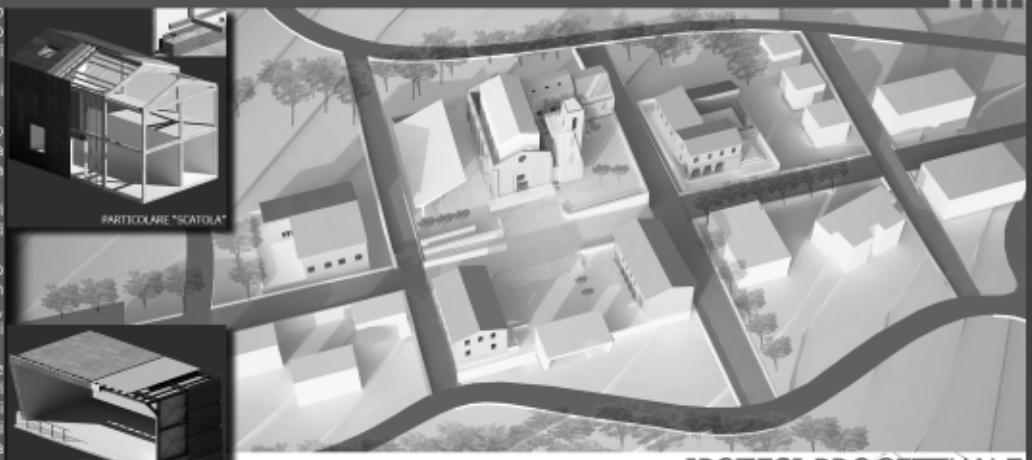
DETTAGLIO STRUTTURALE

Fmp / Architekten, S(ch)wasball, Stoccarda

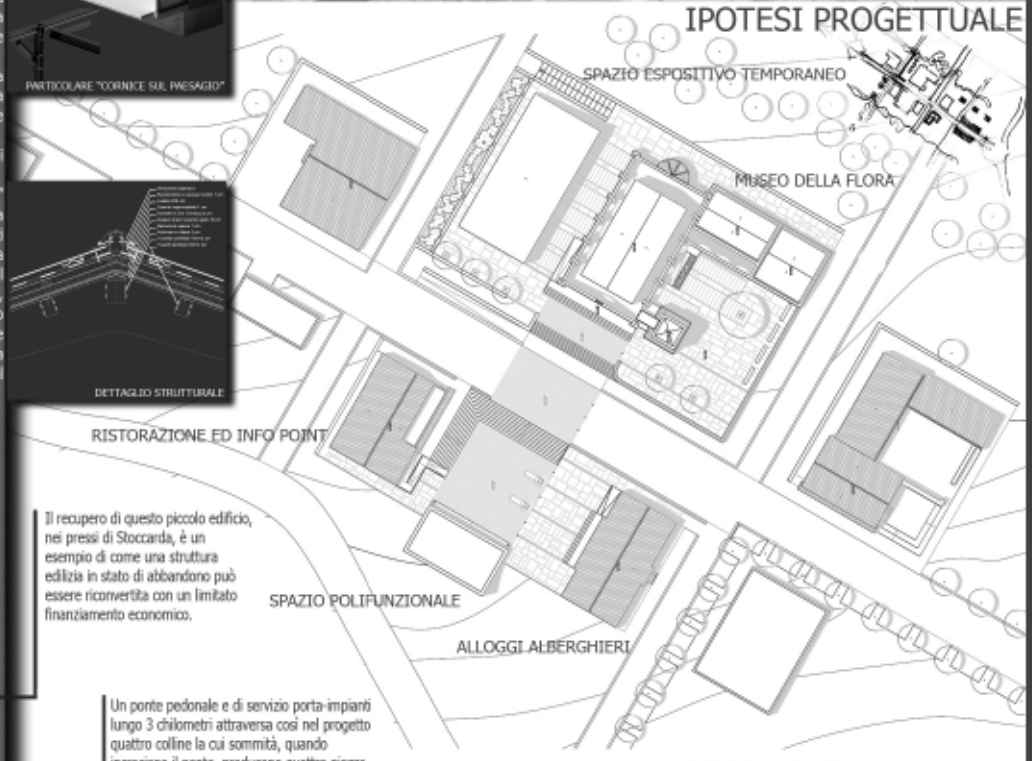
Il recupero di questo piccolo edificio, nei pressi di Stoccarda, è un esempio di come una struttura edilizia in stato di abbandono può essere riconvertita con un limitato finanziamento economico.

Vittorio Gregotti, Universita' della Calabria

Un ponte pedonale e di servizio porta-impianti lungo 3 chilometri attraversa così nel progetto quattro colline la cui sommità, quando incrociano il ponte, producono quattro piazze dedicate alla biblioteca, al tempo libero, ai servizi, al centro amministrativo dell'università.



## IPOTESI PROGETTUALE



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PALERMO – FACOLTA' DI ARCHITETTURA
Prof. Walter Angelico Studente Alberto Nucera sede Agrigento . Anno accademico 2011/2012 Tesi di laurea

# Il waterfront sud-est di Bari.
# "Pianificazione per una città aperta al verde"

Il progetto di riqualificazione dell'area di intervento rappresenta l'occasione di ridisegno con la funzione di produrre una nuova qualità urbana ad un ambito territoriale di grande rilevanza strategica, valorizzando la fruizione pubblica degli spazi e delle risorse, proponendo una presenza, quella del mare e della costa, come nuova centralità rispetto alla città.

**Lo stato dei luoghi**

Il territorio costiero che si estende a sud della città di Bari sino alla cala San Giorgio comprende una fascia di litorale di 8 km di lunghezza con una profondità di 3 km.

Percorrendo il territorio costiero ritroviamo una successione di costruzioni storiche oltre ad isolate porzioni di campagna periurbana frammentata da proprietà private e piccoli opifici. In circa un secolo questo tratto di costa è stato oggetto di una serie di proposte progettuali, ad esempio il progetto di un lungomare carrabile si tradurrà con una massicciata che interrompe il naturale declivio del terreno verso il mare.

Dall' osservazione del processo di accrescimento del territorio di Bari, risulta evidente come l'attività edilizia si sia distribuita prevalentemente secondo tre direzioni preferenziali. La prima è quella che dal Borgo Murattiano si spinge verso sud, configurando una sorta di "asse urbano" e congiungendo Bari con i Comuni di carbonara, Ceglie e Loseto, ormai divenuti sue frazioni. Dal Borgo ottocentesco l'espansione si è direzionata anche verso est ed ovest, sviluppandosi lungo la costa ed inglobando nella città i Comuni costieri contermini di Santo Spirito ad ovest e di Torre a Mare ad est.

Il settore urbano oggetto di studio è delimitato da confini fisici riconoscibili quali la costa a nord, la lama san Giorgio ad est, la strada tangenziale a sud-est e la linea ferroviaria a sud-ovest. Viene inoltre ricompresa nell' area la parte del quartiere Madonella che, vede una rotazione degli assi del tessuto insediativo i quali, interrompendo la regolarità dell' andamento degli assi del Murattiano, si dispongono secondo le direzioni parallele ed ortogonali alla costa. Diversi sono gli elementi, di varia estensione e tipologia, che costituiscono un aspetto problematico ai fini dell' apprezzamento e della vivibilità dell' area stessa, nonché del rapporto con il suo intorno. Tra questi si riconoscono numerosi fattori di cesura interni all' area, che quindi la frazionano rendendone impercettibile la coerenza, ma anche posti lungo i suoi confini, separandone così ampie parti dal più ampio contesto urbano.

Il tessuto edificato che tende a configurarsi secondo forme aperte via via che la compagine urbana si disgrega verso la campagna, la mancanza di centralità rilevanti, assieme agli aspetti critici dei sistemi infrastrutturale e ambientale, fanno si che in gran parte del settore urbano venga a mancare l' "effetto città" (Archibugi 2000), aggravandone quindi la condizione di periferia.

**1.** Via Peucetia
**2.** Sacrario dei Caduti d'oltremare, unica attrattiva di rilievo dal punto di vista storico-culturale
**3.4.** Linea ferroviaria e Strada litoranea costituiscono un distacco dall'entroterra e Japigia, quindi tale area è oggetto di azioni di un Modello Strategico come quello del D.P.P. che prevede un parco urbano costiero e la costituzione di nuove centralità che debbano interagire sia con le funzioni esistenti che con quelle programmate (come ad esempio la realizzazione della nuova sede della regione Puglia in corso di realizzazione).
**5.6.** Area caratterizzata dalla presenza di elementi edificati, realizzati per singole lottizzazioni, senza tipologia né destinazione prevalente, disposti in maniera quasi casuale nel territorio. L'accesso è garantito dal tracciato viabilistico rettilineo, Via Gentile.

Si riscontra inoltre un elemento di criticità per il tratto terminale di una delle due strade in cui la Via Peucetia (1) si biforca: tale asse stradale per quanto non abbia un ruolo primario all' interno del sistema della viabilità urbana, si interrompe prima di confluire nell' asse principale ad esso ortogonale (Via Gentile (6)), al quale si ricongiunge mediante una strada sterrata e dall' andamento non rettilineo. Viene quindi a caratterizzarsi come un elemento di scarso rilievo, declassando il ruolo dell' asse stradale che, partendo dalla rotatoria, vi si collega.

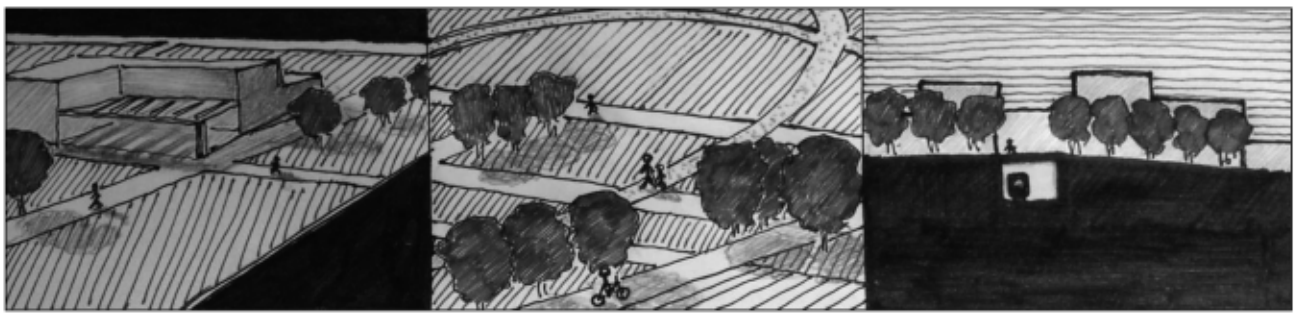
Nella zona 167 e nell' area urbana ricompresa tra la lama, Via Magna Grecia e Via Peucetia, gli elementi dell'edificato, se pur caratterizzati da un disegno urbano unitario, poiché disposti secondo forme aperte e molto distanti tra loro, non riescono a restituire un disegno urbano organico delle aeree su cui sorgono, a causa della mancanza di una chiara griglia ordinatrice che permetta di instaurare un dialogo tra queste e gli assi viabilistici generatori che le delimitano.

Gran parte degli edifici presenti versa in stato di abbandono e notevole degrado fisico. Ricompresi tra la strada litorale ed il tracciato ferroviario, questi non instaurano alcun dialogo con la costa, né lasciano spazio ad alcuna componente strutturale di tipo ambientale, che potrebbe invece costituirne l' elemento ordinatore e riqualificante.
Anche l' aspetto ambientale contribuisce, con la numerosa presenza di aree incolte ed inutilizzate, a creare dei "vuoti urbani", incapaci di definire ed organizzare il territorio.
Elemento di criticità di tipo infrastrutturale è certamente il tracciato ferroviario (3), che divide nettamente in due parti le porzioni urbane che su di esso si affacciano: tra queste viene a mancare qualsiasi tipo di continuità, se non nei rari punti in cui le infrastrutture stradali la scavalcano, impedendo che vi sia unitarietà di disegno urbano per le aree attraversate dai binari. In particolare, in quartiere Japigia, intermente delimitato dal fascio ferroviario e dalla tangenziale, manca quasi del tutto di relazione con il contesto urbano più ampio, caratterizzandosi come un settore urbano a sé stante.
Infine, la strada litoranea, superato il tratto in cui si caratterizza come un asse monumentale, diviene un elemento di criticità, impedendo la completa fruizione della costa, che si costituisce come un elemento ambientale dominante ad estensione lineare e per nulla relazionato col territorio che su di esso si affaccia, sia questo edificato o a prevalente carattere naturalistico.
Gran parte dell' area in esame risulta attualmente edificata, realizzata in tempi diversi e secondo differenti modalità. Le previsioni di Piano, per quanto riguarda le destinazioni previste, sono state grossomodo rispettate, sebbene si abbia una netta prevalenza dell' edificato residenziale rispetto a quello a diversa destinazione. Risultano ancora non realizzate due vaste porzioni urbane collocate alle estremità Nord e Sud – Ovest del settore analizzato: le previsioni del PRG in queste zone sono legate essenzialmente alla dimensione ambientale delle stesse, destinandone la quasi totalità a verde pubblico urbano e di quartiere. Le restanti parti prevedono destinazioni residenziali, per servizi, per attività produttive primarie e per attività terziarie.

**Obiettivi - Ipotesi Progettuale - Azioni**

Il waterfront di Bari ha l'obiettivo di diventare il fulcro di un nuovo sviluppo economico e sociale legato alla qualità dei progetti e all'eccellenza delle attività economiche legate al turismo e all'intrattenimento.
Tramite l'analisi S.W.O.T. è stato possibile visualizzare contemporaneamente:
- Punti di forza (Strenghts) e debolezza (Weaknesses) propri del contesto di analisi e modificabili grazie alla politica o all'intervento proposto.
- Opportunità (Opportunities) e rischi (Threats) derivanti dal contesto esterno cui sono esposte le specifiche realtà territoriali analizzate e non sono quindi generalmente modificabili.

Un approccio analitico di questo genere è stato adottato per definire le azioni progettuali da intraprendere nel caso specifico del progetto di riqualificazione del litorale a sud del territorio di Bari.
Pertanto, individuati come macroambiti di studio il sistema insediativo, il sistema infrastrutturale, il sistema ambientale-paesaggistico e, infine, quello socio-economico, si è cercato di comprendere quale sia lo stato attuale della zona, quali i punti su cui sia possibile articolare lo sviluppo futuro, quali le carenze da colmare.
Gli obiettivi che si tende a raggiungere sono: ricucitura del tessuto urbano compreso tra la costa e il centro abitato (che la linea ferroviaria ha inesorabilmente distaccato dando vita a forme di degrado sia dal punto di vista insediativo che ambientale); avvicinamento della città al mare che costituisce una risorsa fondamentale dal quale il cittadino barese non può prescindere e che, pur tuttavia, non è mai stato posto al centro di una politica di sviluppo che potesse restituirne un ruolo di fondamentale importanza e centralità.
Le azioni, quindi, dal punto di vista infrastrutturale, sono finalizzate a garantire: una maggiore fruibilità dell'area rispetto a quella esistente; continuità con il sistema viario presente; percorribilità che non sia demandata solo all'uso del mezzo automobilistico; interramento della linea ferroviaria.
Le azioni dal punto di vista ambientale prevedono una ricucitura del quartiere con il waterfront realizzata attraverso canocchiali verdi e forme curvilinee che richiamano l'andamento naturale della costa. Il verde più prossimo al waterfront previsto con bassa vegetazione, mentre il parco rurale vede la piantumazione di viti e ulivi. Inoltre, dal piano volumetrico emerge una forte contrapposizione tra le forme curvilinee del sistema del verde e dei percorsi ed il rigore geometrico degli edifici pensati. Si prevede anche l'inserimento di un ortobotanico per lo studio e la ricerca di piantumazioni di vario genere.
Infine, dal punto di vista insediativo, le azioni sono rivolte alla progettazione di edifici volumetrici di vario genere con destinazione di tipo culturale, turistico, commerciale ed edifici per la ricerca e servizi.



# RIQUALIFICAZIONE DELLA ZONA DEL CAVONE DEL COMUNE DI SAN VITO ROMANO

**"La completezza umana può essere raggiunta solo all'interno dello spazio aperto creato dal dialogo: con gli altri, con la storia, con la natura e il cosmo."**
**[Daisaku Ikeda]**

**Sapienza Università di Roma – Facoltà di Architettura sede "Valle Giulia"**
**Corso di laurea in Scienze dell'Architettura e della Città – SAC**
**Docenti:**

- **Arch. Giuseppe Strappa**
- **Arch. Paolo Carlotti**
- **Arch. Alessandro Camiz**

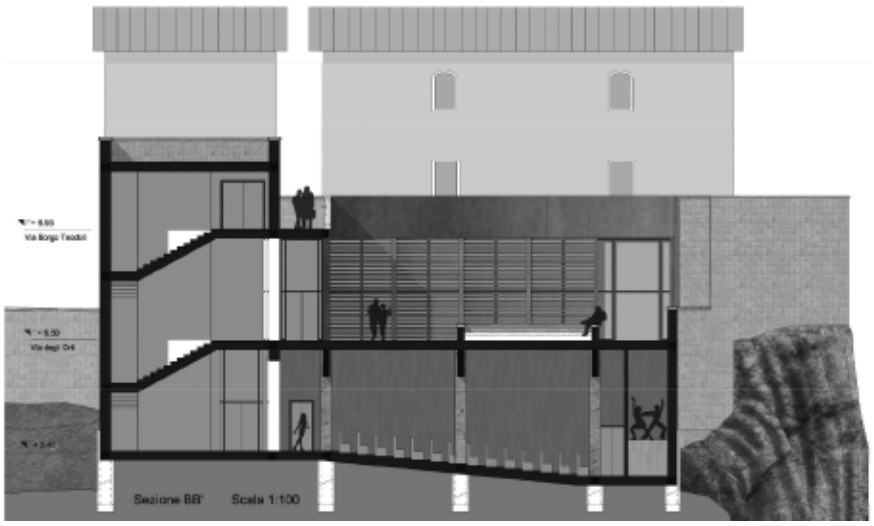
**Studentessa Lea Fanny Pani**

Il tema presentato prevede la riqualificazione della zona del cavone nel comune di San Vito Romano. In particolare l'obbiettivo progettuale è quello di ricollegare tale area al centro storico utilizzando un metodo basato sulla lettura e sullo studio del tessuto urbano volto ad individuare le fasi formative della città, per poi inserire il progetto come ultima fase di sviluppo del tessuto urbano. In questo modo si realizza un edificio specialistico con forte carattere di continuità e organicità. La zona cosiddetta del "cavone" si trova in prossimità delle antiche mura del centro storico e prende il nome dall' estrazione di pietra che si è svolta nel tempo fino a diventare un luogo degradato. Oggetto di vari tentativi di riqualificazione, come quello degli anni 70 che ha previsto l'inserimento di una serie di scale collegando la via di accesso al centro storico ( Borgo Theodoli) con via di porta Olevano ( percorso che conduce all'omonima porta della città). Il progetto deve confrontarsi con un dislivello rispondendo però all' esigenza di continuità con l'esistente accentuato dalla presenza delle ex stalle marchionali del castello.

**L'edificio progettato si sviluppa su tre livelli:**

**il primo** si trova a quota +655 slm e corrisponde alla copertura praticabile collega Borgo Theodoli con l'edificio. Su questo livello è previsto l'accesso al vano scala che permette di raggiungere i restanti livelli della struttura.

**Il secondo** livello si trova in corrispondenza di via degli Orti ( quota +650 slm ). Vi si può accedere sia tramite il vano scala,sia dal percorso di via degli Orti o dalla scalinata che collega Borgo Theodoli a via degli Orti. Le cellule che si formano sul proseguimento di via degli Orti all'interno dell'edificio vengono rifuse e lo spazio ottenuto viene utilizzato per la funzione di ludoteca, mentre le cellule che si formano sul percorso che collega Borgo Theodoli a via degli Orti all'interno dell'edificio vengono rifuse e lo spazio ottenuto viene utilizzato per sala lettura. Questo secondo livello contiene la corte aperta con la funzione di piazza e vista sulla valle. Corrisponde alla copertura di una parte del terzo livello e si divide in copertura praticabile e tetto giardino.



**Il terzo** livello a quota +645 slm ha la funzione di sala conferenza con servizi: bagni e biglietteria. Vi si può accedere tramite il vano scala. Il piano di calpestio del terzo livello sala conferenza ha una pendenza dell' 8 % .

Visivamente l'edificio appare come basamento delle stalle, quindi il linguaggio utilizzato per i prospetti esterni è quello plastico murario con bucature molto ridotte e con materiali come il travertino e l'arenaria, una tipica pietra locale, per il rivestimento.
L'interno invece rimane aperto, quasi svuotato utilizzando un linguaggio elastico ligneo, caratterizzato da pareti vetrate con struttura a montanti e traversi in acciaio corten, per illuminare gli ambienti interni. Viene previsto un frangisole che riveste la parete vetrata esposta a sud, anche questo in acciaio corten.

L'edificio è stato pensato per essere messo al servizio dei cittadini del paese come luogo d'incontro urbano (da qui la scelta della piazza aperta piuttosto che della corte) e può diventare il punto di riferimento per i visitatori del paese e per i cittadini.

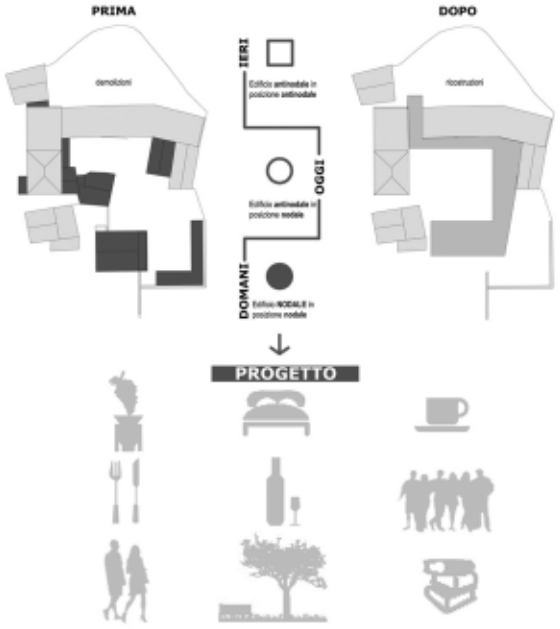
Il progetto, finalizzato al recupero del complesso Ruffo,
consiste nella trasformazione dell'intera azienda in una cantina vinicola d'eccellenza.
Indagini recenti affermano che il settore vinicolo negli ultimi anni ha permesso un' ingente crescita dell'economia umbra, non soltanto nel settore agro-alimentare, ma soprattutto nel settore turistico, rilanciando anche l'interesse per le bellezze paesaggistiche che questo territorio offre.

L'intervento s'inserisce all'interno di un panorama, ormai ampiamente diffuso sotto il nome di "architetture del vino", di progetti di cantine che partono dalla necessità di ricostruzione di paesaggi articolati, con una importante sfida: un profondo rinnovamento urbano e sociale, attraverso il riuso e il recupero di manufatti esistenti.

Una "cittadella del vino", come appunto la si potrebbe definire, necessita, sotto un profilo funzionale, di tutti quei servizi che dovrebbero consentire lo sviluppo di un turismo enologico, cioè di un turista non soltanto interessato al "buon vino", ma anche e soprattutto a quella condizione di benessere che può scaturire affiancando a questo interesse anche quello per un paesaggio urbano stratificato, intriso di storia e di architettura.

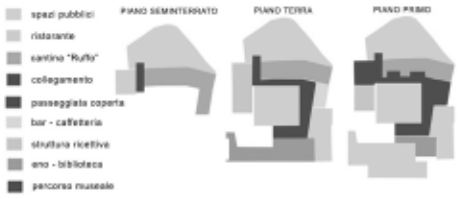
Il progetto assegna ai volumi esistenti principalmente la funzione produttiva e riserva al nuovo intervento, che prevede la ricucitura e il collegamento di tutte le funzioni, la parte propriamente ricettiva ed attrattiva, come una eno-biblioteca e un percorso museale enologico.

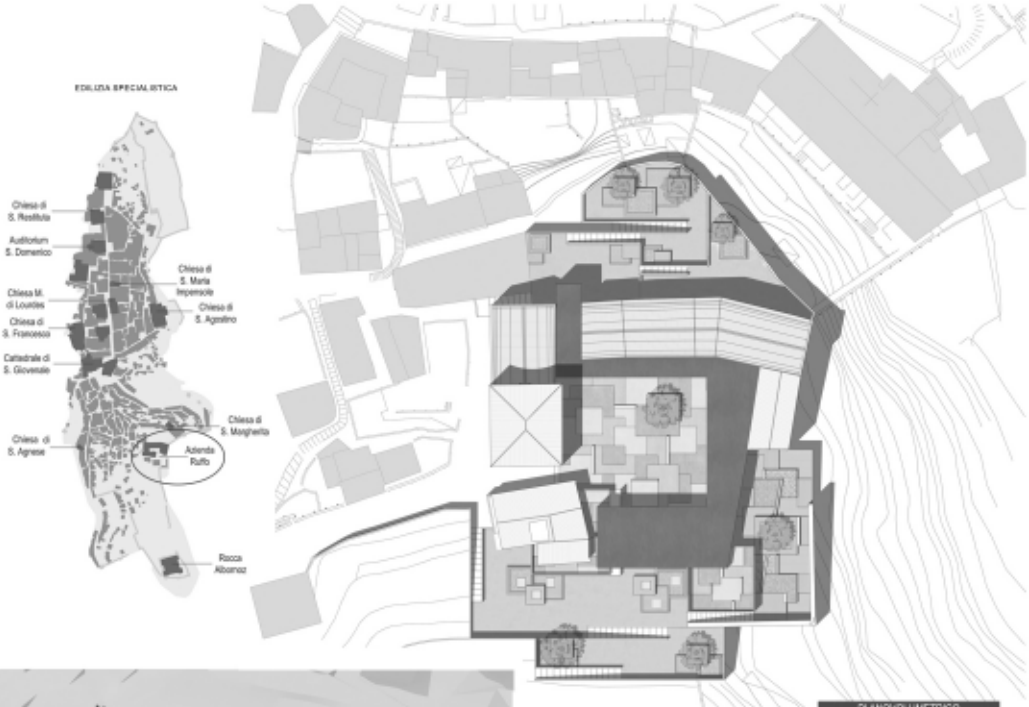
Il sistema degli spazi pubblici, che risulta anch'esso ancorato e collegato a questo "nastro" compositivo, si configura come una successione di scene urbane, dalla piazza "mezule", così definita per il terziere in cui ricade, fino al giardino del vino: uno spazio meditativo in cui poter sorseggiare un buon vino, traguardando un prezioso panorama attraverso l'importante testimonianza di una città fortificata.



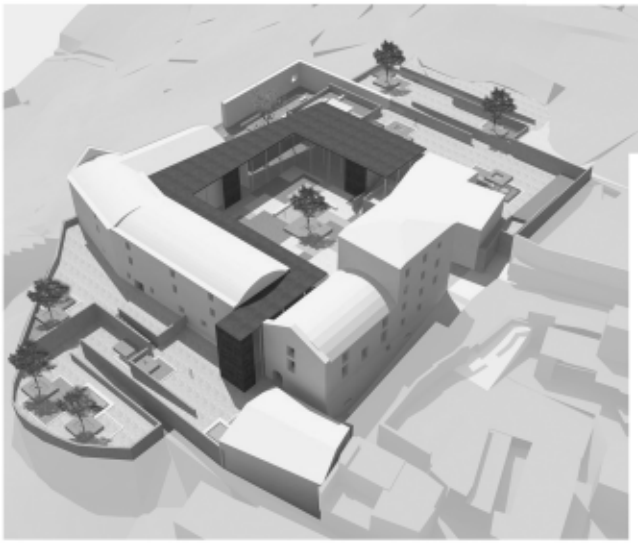

Il complesso Ruffo si presenta come una sommatoria di volumi collegati tra loro in maniera del tutto occasionale e senza la logica di un disegno comune. La percezione è quella di uno spazio fortemente disorganico, e "chiuso su se stesso".
Il passaggio della storia ha però lasciato importanti testimonianze che tuttavia, si concentrano in pochi volumi e in punti singolari.
Nonostante la sua "interna" disorganicità, il complesso si presenta fortemente radicato nel tessuto urbano circostante , con il quale crea un'immagine unitaria consolidatasi nel tempo.

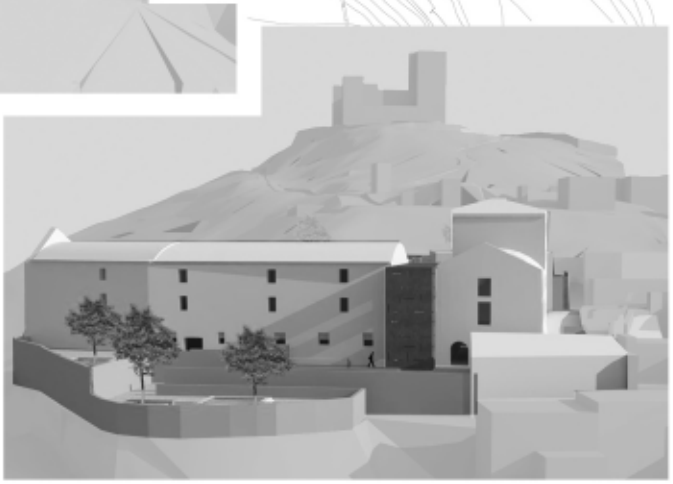
L'intenzione progettuale è quella di creare un "nastro compositivo" che si confronti con l'esistente senza negarlo, con lo scopo di rendere questo spazio fortemente organico ed unitario.
Il "nastro" si configura come un unico elemento che trancia i fabbricati e gli si sovrappone a seconda delle necessità funzionali, e si pone come obiettivo la geometrizzazione e gerarchizzazione dello spazio pubblico.

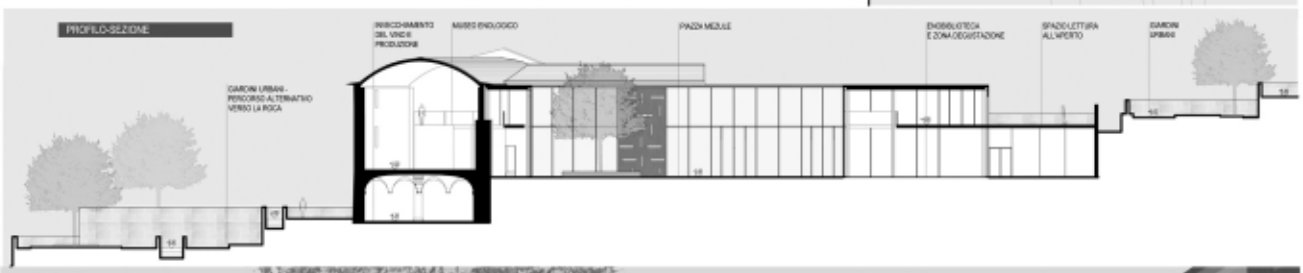



PIANOVOLUMETRICO







Comune di Narni
SAPIENZA Università di Roma
master PARES Anno Accademico 2011/2012
master universitario di secondo livello
Progettazione Architettonica per il Recupero dell' Edilizia storica e degli Spazi Pubblici

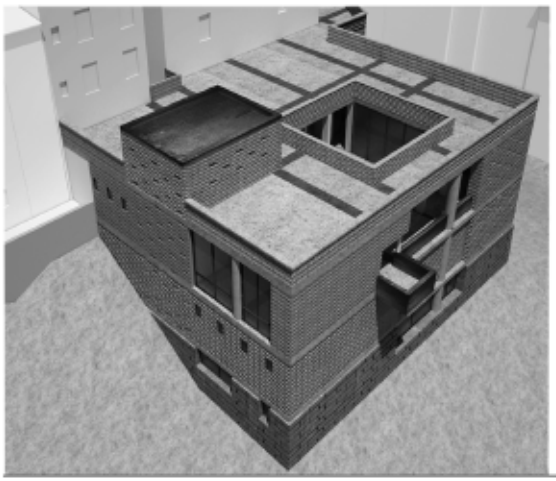
Progetto di recupero del complesso Ruffo e riqualificazione degli spazi pubblici adiacenti
PROGETTO DI UNA CITTADELLA DEL VINO
Architetto Alessandra Passiatore

FACOLTÀ DI ARCHITETTURA
SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA

SAPIENZA UNIVERSITA' DI ROMA - FACOLTA' DI ARCHITETTURA sede di "VALLE GIULIA"
**LABORATORIO DI PROGETTAZIONE 3 - PROF. PAOLO CARLOTTI**
Seminario: San Vito Romano, prof. arch. Alessandro Camiz Ph.D.
Studentessa: Giulia Perini
Progetto: Riconnessione delle Stalle marchionali e del "Cavone" a San Vito Romano (RM)

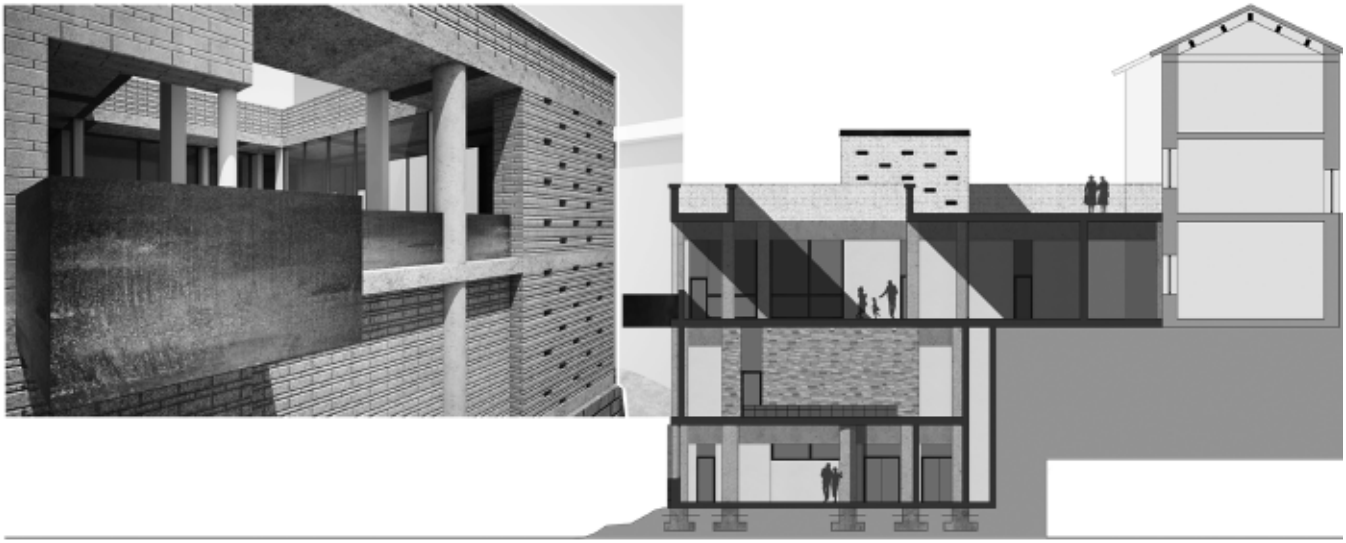
Tavola 1
A. A. 2012/2013

La zona di progetto prevede la riconnessione delle stalle marchionali e del Cavone presso San Vito Romano, provincia di Roma. L'idea progettuale parte da uno studio dei percorsi (matrice, impianto e collegamento): le cellule dell'edilizia di base si attestano su via degli Orti, percorso matrice relativamente al mio progetto e su un percorso d'impianto, realmente esistente, che collegavia BorgoTheodoli con via degli Orti attraverso delle scalette. Il ribaltamento di tali percorsi fenera un sistema di percorrenze interno che forma a sua volta una corte e garantisce continuità tra interno dell'edificio e l'ambiente circostante. I corpi scala si trova in posizione antinodale: in particolare uno collega i tre piani dell'edificio con la copertura piana e praticabile.



Si tratta di un centro polifunzionale usufruibile da ogni tipo di utenza ed in grado di costituire una centralità importante anche per i paesi confinanti.
Al piano superiore l'edificio dispone di una ludoteca e di un bar con anessa una sala lettura al piano inferiore vi è una sala proiezioni e all'ultimo piano una piccola sala espositiva.

Il linguaggio è trascrittivo: la grande apertura in corrispondenza della corte pone in stretta realzione l'edificio con il paesaggio limitrofo, il balcone conferisce importanza al percorso d'impianto che si trova immediatamente dietro di esso e le pareti forate evidenziano la presenza di un vano scala. I piani sono scanditi dalla fascia del marcapiano e la struttura portante, in prossimità delle grandi aperture, è messa in evidenza e caratterizzata in modo forte trasformando i pilastri rettangolari in colonne rivestite di cemento faccia vista.
Nei prospetti prevale un linguaggio plastico murario, in contrasto con interno più elastico.



Maria Serena Pirisino

# LUNGO IL MARGINE DELLA CITTÀ STORICA

## Relazioni Urbane tra Architetture e Spazi Aperti*

Tale lavoro che si focalizza sull'antico quartiere storico cagliaritano di Stampace è costituito da un impegno progettuale che affronta, tra l'altro, il tema, oggi di grande attualità, dell'inserimento dell'architettura contemporanea nei centri più antichi delle nostre città. L'approccio progettuale si fonda su un rapporto vivo e rispettoso con la memoria. La base di tale approccio è stata l'analisi sociologica dei luoghi e i significati del tessuto storico in esame.

### La città storica: Stampace e il suo margine

Stampace, uno dei quartieri storici della città di Cagliari, si presenta fortemente degradato, del tutto distaccato dal contesto urbano confinante. Questa porzione del centro storico cagliaritano risulta costantemente minacciato dal degrado antropico.

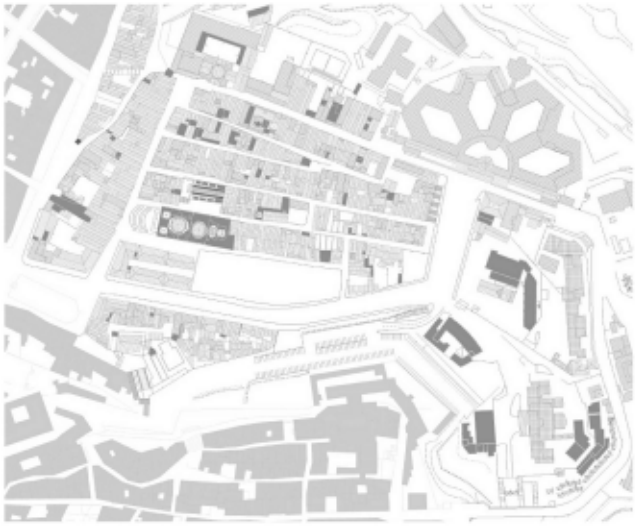
Dal dopoguerra ad oggi, a causa del mancato dialogo tra antico e nuovo, si è verificato lo spopolamento del quartiere e la sua conseguente devitalizzazione, provocando così la rottura tra città storica e cittadini.

Un intervento che condusse alla spaccatura definitiva del tessuto storico di Stampace, fu la costruzione dell'arteria viaria formata da via Santa Margherita e via San Giorgio, avvenuta nel 1961, con la demolizione di un intero isolato di matrice medievale. Questa infrastruttura delinea nettamente il margine del quartiere che si presenta come un insieme caotico difficilmente percorribile se non in auto. E' del tutto evidente una costante miriade di auto parcheggiate apparentemente senza criteri che vanno ad occupare spazi destinabili ad altre funzioni, favorendo in tal modo il degrado non solo materico del tessuto edilizio, ma anche urbano e sociale.

* Tesi di Laurea di Maria Serena Pirisino, Relatori: Giovanni Battista Cocco, Caterina Giannattasio, Correlatore: Francesco Pinna, Corso di Laurea in Ingegneria Edile L.S. in Recupero e Conservazione dell' Università degli Studi di Cagliari, A.A. 2010-2011

# LUNGO IL MARGINE DELLA CITTÀ STORICA

## Relazioni urbane tra architetture e spazi aperti



L'intervento di restauro urbano proposto, vuole essere uno strumento operativo in grado di valorizzare il patrimonio storico, di rimarginarne la ferita e ricucire i rapporti tra il quartiere, separato dal contesto urbano, e la città che si è sviluppata al suo margine, attraverso il coinvolgimento di varie discipline, da quella del restauro, alla progettazione architettonica e delle infrastrutture e l'utilizzo di mezzi e di linguaggi propri della contemporaneità, nel rispetto del carattere distintivo degli insediamenti e dei manufatti storici.

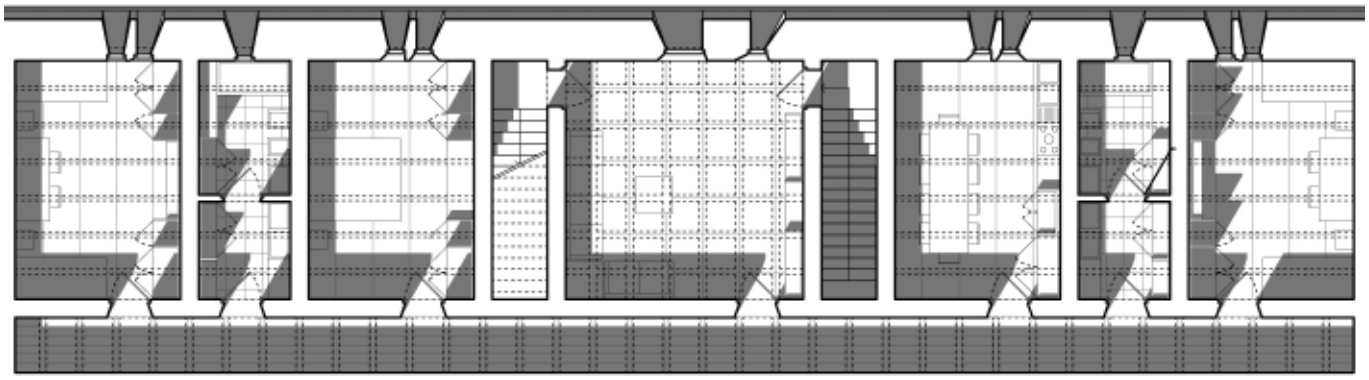
L'intento è quello di rammagliare il tessuto attraverso la costruzione di spazi aperti: spazi pubblici che hanno la funzione non solo di creare un nuovo scenario urbano, più rispettoso del contesto storico, ma anche di creare dei luoghi per favorire l'integrazione e la comunicazione fra le persone.

La soluzione prescelta è basata sulla progettazione ex novo dello spazio circoscritto da via Santa Margherita e da via San Giorgio. Lo spazio pubblico non è più considerato come luogo di risulta di un'attività edilizia dissennata e priva di sensibilità ecologica, ma acquisisce una dimensione strategica per il futuro della città, conquistando un ruolo sociale. Il disegno degli spazi aperti deve essere un segno unificante la città storica.

L'inserimento, inoltre, di una nuova struttura nel tessuto edilizio è un'importante occasione per aggiungere all'interno del quartiere, prettamente residenziale, un nuovo polo attrattivo.

Si tratta, di fatto, di un edificio polifunzionale, considerato come un centro propulsore per il riscatto del quartiere: data la prossimità dell'Ospedale Civile e di altre strutture ospedaliere, l'edificio è destinato ad essere un luogo di accoglienza per coloro che si recano in città per fare delle visite mediche o per sottoporsi a delle terapie e/o per ospitare coloro che, invece, hanno ricoverato un loro caro. il piano terra risulta fruibile al pubblico.

Nella pagina precedente, dall'alto: Vedute del quartiere di Stampace; di Via Santa Margherita e di Via San Giorgio.
In questa pagina, dall'alto: Planimetria stato di fatto, Planimetria di progetto, Modello 3D della soluzione progettuale.



0 1 m 5 m 10 m

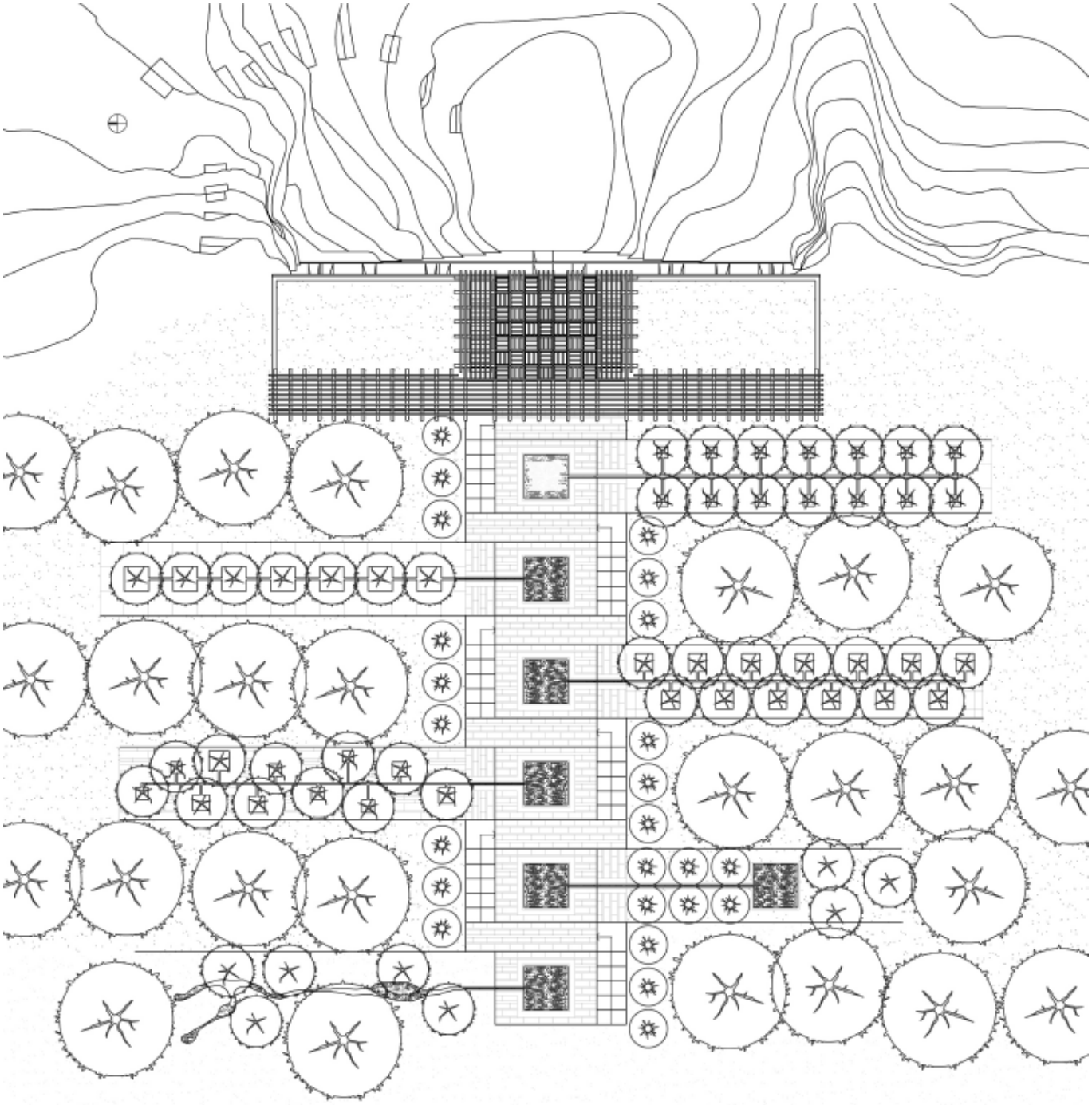
L'ipotesi progettuale ristabilisce l'uso di una cava dismessa per inserirla all'interno di un tessuto urbano, in particolare la nuova funzione che le si attribuisce è di tipo residenziale.
L'abitazione si inserisce in modo naturale all'interno della cava secondo un'operazione di scavo nella roccia, in seguito si dispone l'apparecchiatura muraria della facciata riutilizzando il materiale estratto.
Il prospetto frontale è caratterizzato da un muro a scarpa, che evidenzia il principio di basamento della struttura architettonica, e da finestre strombate sviluppate in senso prevalentemente verticale, che individuano il tema del 'taglio' applicato al carattere della *venustas* dell'opera.
L'impianto abitativo si sviluppa in larghezza seguendo il profilo della cava su cui si affacciano tutte le stanze.

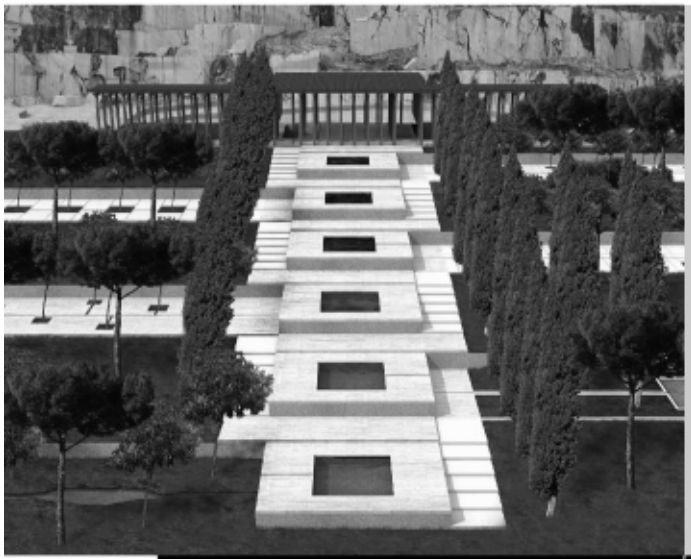
0 1 m 5 m 10 m

arc

**Politecnico di Bari** - CdLM in Architettura
Laboratorio 1C di Progettazione dell'Architettura - AA 2012/2013
prof. G. A. Neglia - prof. F. Scricco

Giuliano Pugliese
**Progetto per riutilizzo di una cava**
Tav. I





Il percorso di accesso all'abitazione e alla cava è costituito da un giardino su più terrazzamenti graduali. C'è un sistema di vasche che segna l'asse centrale dell'apparato architettonico e da cui si diramano dei corsi d'acqua per l'irrigazione della vegetazione nelle aiuole.
In corrispondenza dell'abitazione sottostante c'è una loggia in legno, progettata per creare una zona di svago all'ombra e da cui si può approfittare della vista sulla cava e sul giardino.

Questa ipotesi progettuale si prefissa l'obiettivo di servirsi della condizione di depressione del giacimento minerario per creare una zona privata adibita all'uso domestico, quindi non in contatto con lo spazio urbano, al contrario del giardino.

0 1 m 5 m 10 m

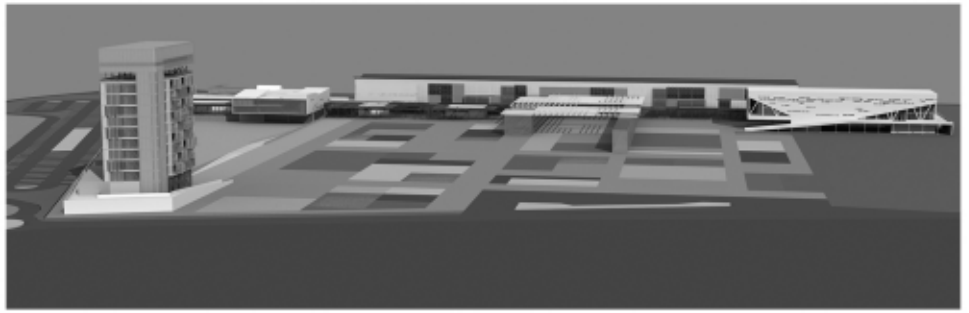
arc

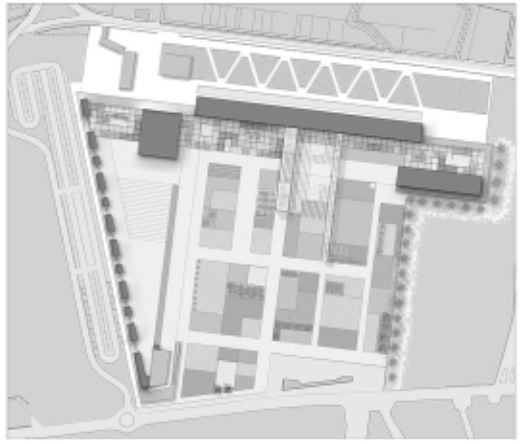
**Politecnico di Bari** - CdLM in Architettura
Laboratorio 1C di Progettazione dell'Architettura - AA 2012/2013
prof. G. A. Neglia - prof. F. Scricco

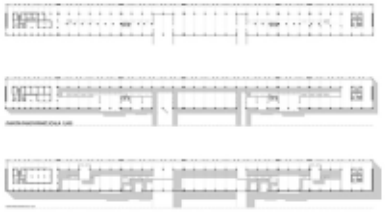
Giuliano Pugliese
**Progetto per riutilizzo di una cava**
Tav. II

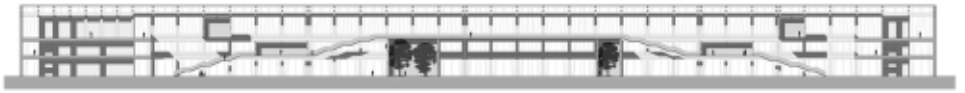
# MONDADORI REVIEW

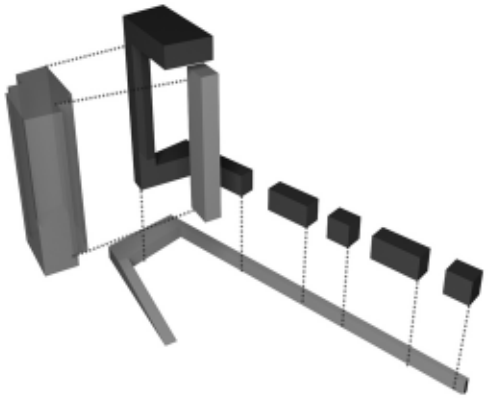
Il progetto consiste nel recupero della cartiera mondadori, una fabbrica dismessa, situata nella zona industriale di ascoli piceno.
Con il progetto si vuole dare nuova vita all'edificio cambiando destinazione d'uso e creando nuovi spazi, temporanei e permanenti.
Il nostro progetto è nato per dare alla città di Ascoli Piceno un polo espositivo per la Biennale del Design, un progetto molto caro alla nostra università, che ritrova nella Cartiera Mondadori il posto più adatto per collocarsi per la sua qualità architettonica, infatti uno dei progettisti dello stabile è stato Oscar Niemeyer.
Abbiamo progettato l'edificio tenendo conto della sostenibilità bioclimatica ripensando l'involucro prendendo in considerazione lo sfruttamento energetico di sole e vento.
Lo spazio interno della Cartiera è stato organizzato per ospitare una grande zona espositiva continua su tre livelli; i piani sono collegati tramite una scala centrale che distribuisce un percorso privilegiato; salendo, crea delle teche vetrate riuscendo a disegnare spazi esclusivi.
All'esterno dell'edificio abbiamo progettato una zona filtro smontabile che funge da portico verde, interrotto da due serre che portano la vegetazione all'interno dell'edificio centrale climatizzando i vari ambienti.
Per rendere la zona un luogo che abbia nuova vita, e soprattutto creare uno spazio che sia sostenibile e visitabile tutti i giorni dell'anno abbiamo progettato tre edifici con funzioni che possono essere autonome dalla biennale del design ossia, un albergo con spa e ristorante, un auditorium e centro conferenze, e una piccola sala espositiva e ingresso allo stabile della Cartiera Mondadori.
In particolar modo è stato studiato l'edificio ricettivo che è la testata del masterplan, ed è a stretto contatto con la strada, infatti funge da landmark nel paesaggio circostante grazie alla sua altezza di 60 metri.
I tre progetti sono legati da due percorsi, uno alla quota del terreno, ed uno rialzato per poter dare al visitatore l'opportunità di vedere il nuovo complesso da una visuale complessiva migliore.
Questi percorsi hanno la forza di identificare un limite del progetto che si vuole chiudere al contesto industriale esistente, mentre si vuole aprire alle vie di comunicazioni principali.

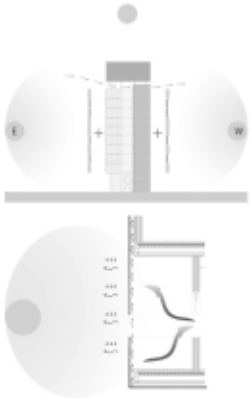










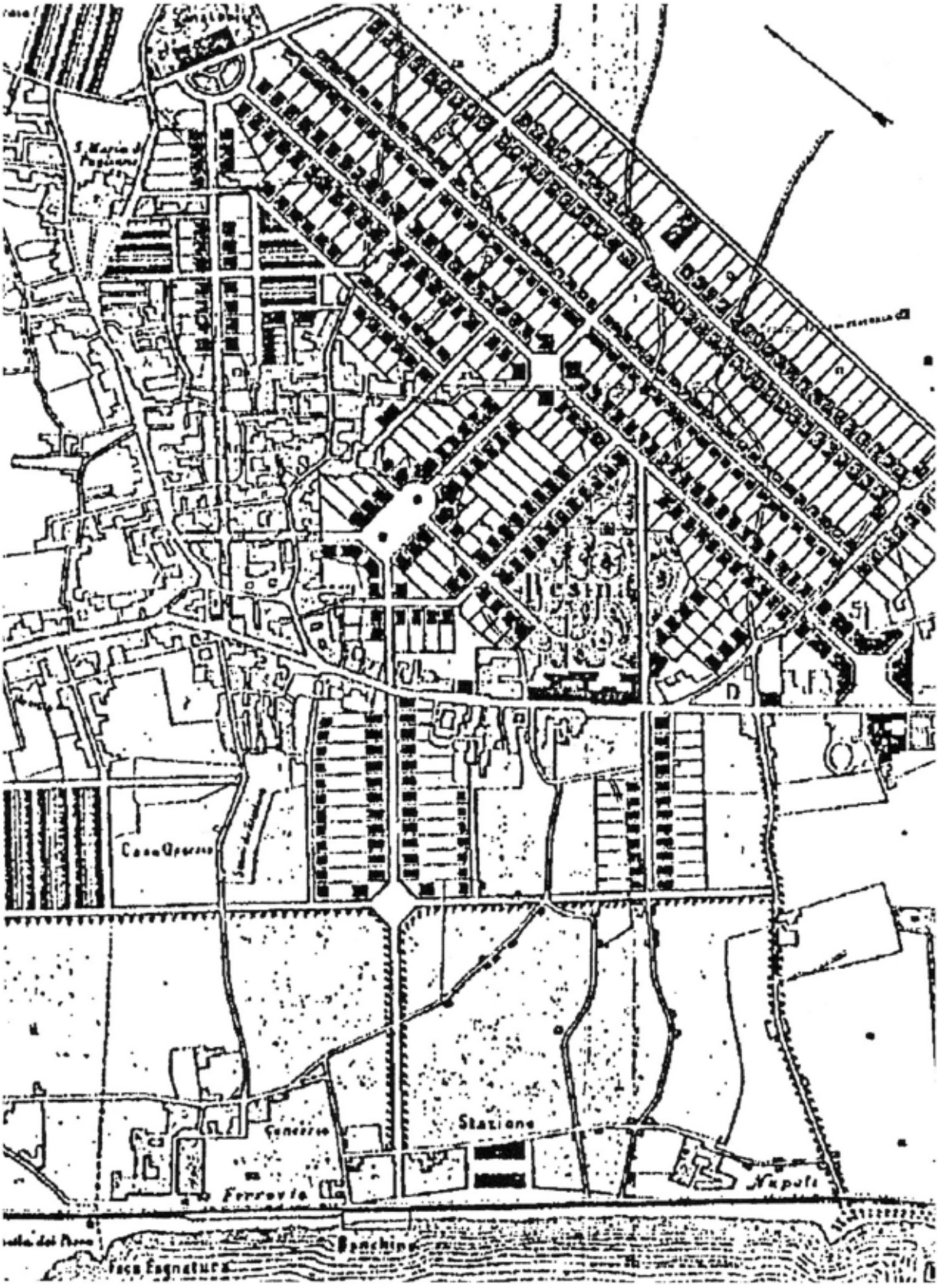


La torre è l'elemento comunicativo dell'intero complesso perchè è situato a ridosso della strada; sono state poste le stanze nei lati est e ovest, schermati opportunamente con brise-soleil mobili che si regolano a seconda della posizione del sole.

# UN PROGETTO UTOPICO DELL'OTTOCENTO PER RESINA (ERCOLANO) ALLE FALDE DEL VESUVIO

*di Annamaria Robotti*

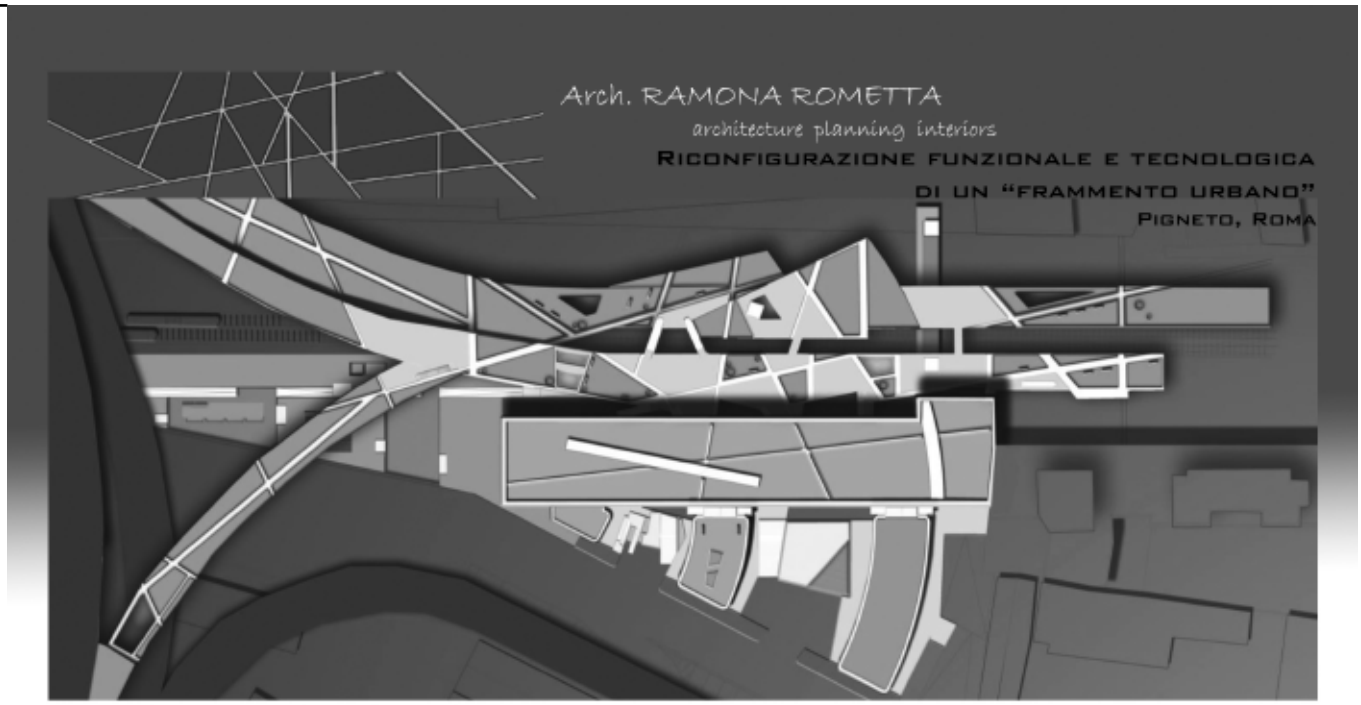
Il piano progetto di risanamento e ampliamento della città di Resina (attuale Ercolano dal 1967), redatto nel 1887, rappresenta un caso-studio di urbanistica utopica sviluppata durante gli interventi di risanamento ottocenteschi di luoghi antichi e nuovi in Italia e In Europa. Questo che si espone nella sua sintesi descrittiva deriva dalle letture di documenti grafici d'archivio e da eventi relativi all'area di Napoli e dei centri viciniori. Il progetto fu redatto dall'ing. Giulio Melisurgo su incarico del primo ministro Crispi Francesco affinchè si intervenisse a seguito delle persistenti epidemie sviluppatesi nell'area urbana di Resina (tifo petecchiale nel 1867, vaiuolo nel 1879, colera nel 1887). Situazione igienica estremamente pericolosa per il centro, per quelli viciniori e per Napoli. Le epidemie emersero dal forte degrado delle abitazioni medievali, dall'estrazione dell'acqua dai pozzi dall'impianto fognario fatto per pozzi neri, dall'addensamento delle abitazioni su strade di carreggiata non adatta alla operatività territoriale e al soleggiamento. Coerentemente all'incarico ricevuto il progettista intitola la sua proposta con l'eloquente titolo di "Higeianopoli ercolanese" per mettere in evidenza la presenza nel territorio comunale degli scavi archeologici della antica città romana di Ercolano, promossi nel 1738 e in fase di viluppo alla data del progetto, oltrechè della presenza nel territorio di Resina di 22 ville di delizie erette, nel Settecento da eccellenti architetti napoletani - tra cui Vanvitelli e Fuga – in un contesto paesaggistico di rilevante richiamo turistico internazionale anche per la presenza scenografica del maestoso Vesuvio meta di escursioni da parte di eminenti personaggi della cultura europea. Il piano prevedeva un completo assetto delle aree agresti, di cui era contornato l'agglomerato edilizio di Resina, soprattutto a mezzo di un sistema viario capace di selezionare il traffico pedonale e veicolare, di essere strumento di bonifica urbana con la costruzione di n 263 case operaie e n. 336 ville, costruzioni tutte dotate di aree verdi, di realizzare nuovi edifici pubblici e di valorizzare le ville storiche e della costruzione dell'acquedotto e delle fogne. Col piano-progetto nella sua intrinseca accezione l'autore intendeva recuperare per ritrovare e riproporre, ovvero dare un nuovo assetto al luogo storicizzato e una immagine urbanistica come strumento tecnico di organizzazione spaziale per sviluppare nuovi valori di residenzialità e di sviluppare una stazione d'igiene (Higeianopoli nella villa Favorita) organizzata anche per valorizzare la bellezza del sito. L'idea derivava da due fatti, uno usuale e l'altro casuale. Dall'analisi del progetto si evince che alle strade rettilinee, e alla edificazione basata su principi di simmetria, regolarità, assialità su terreno acclive alle falde del Vesuvio nei tempi successivi è sorta una edificazione fatta per addizioni di palazzi su strade tortuose, in luogo di ville e case popolari sino a raggiungere la quota di m 300. Ai concetti utopici della progettazione con criteri etici ed estetici è stato sostituito di fatto un piano urbanistico del tutto alieno dalla volontà ideologica dell'ottocento. Dopo la redazione del primo progetto del 1877 si registrano sul territorio comunale impianti per l'acqua corrente (nel 1906) e lavori per il sistema fognario. Il piano del Melisurgo costituisce un eccellente esempio di progettazione utopica, una sfida forse non raccoglibile per un centro della costiera napoletana, adatto alla espansione demografica come altri limitrofi. Gli abitanti di Resina nell'Ottocento erano novemila, oggi se ne contano 54000.



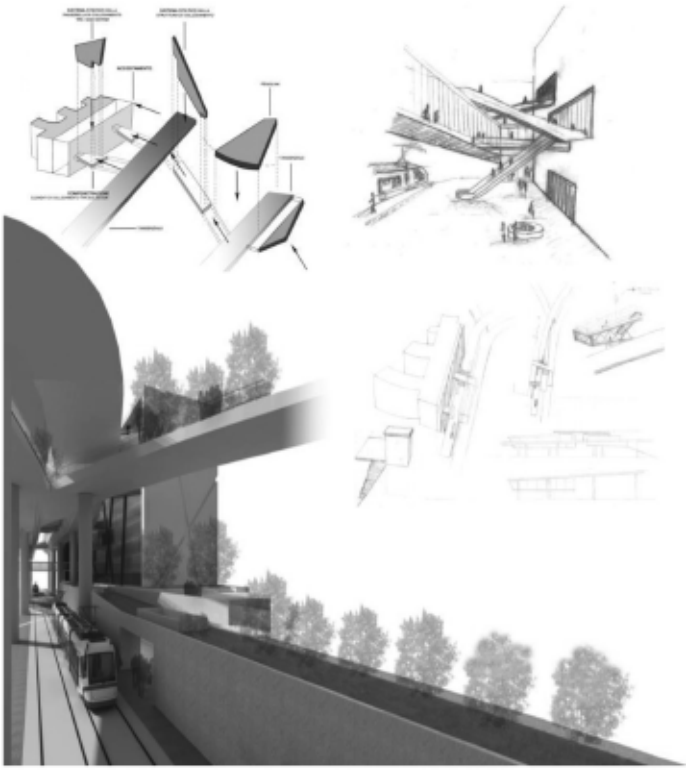
Il piano del Risanamento di Resina (Higeianopoli ercolanese) opera dell'ing. Giulio Melisurgo.

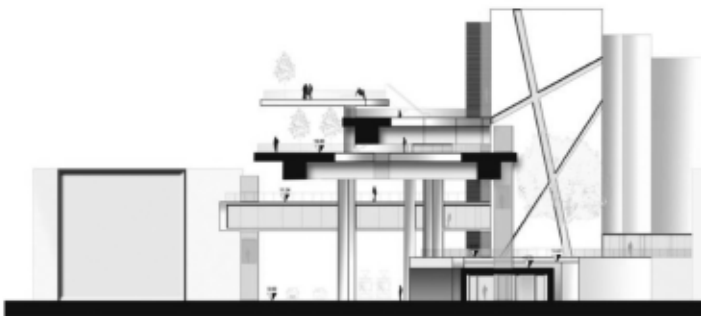
## Bibliografia

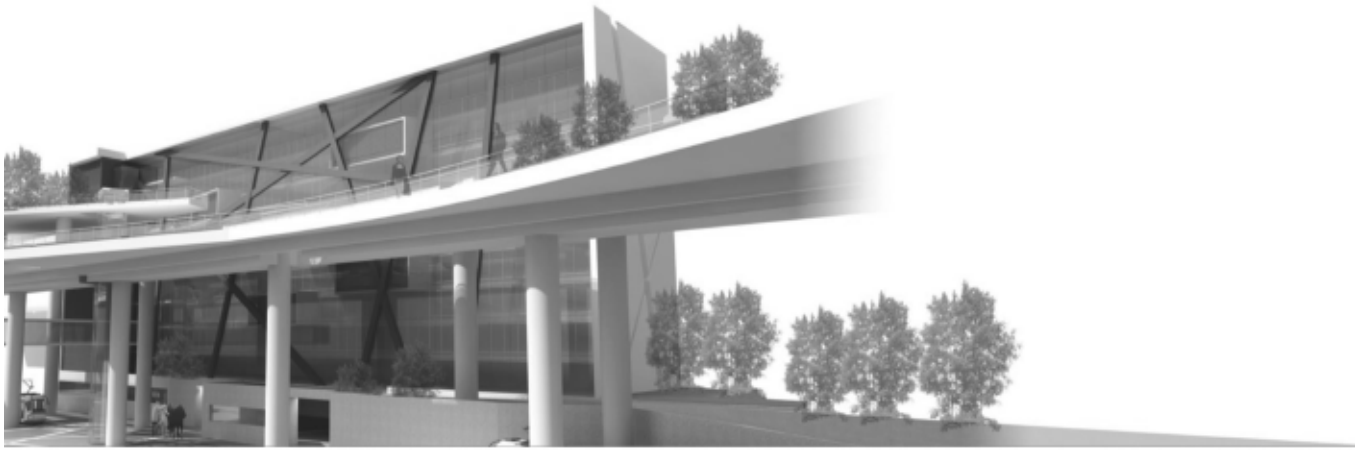
Camardo D., L'acqua, fontane e fogne di Erculaneum, , A.X. n.3, 2005.
Pepe G., Il sistema di fognatura pneumatica applicato alla bonifica della città di Napoli, Atti degli ingegneri ed Architetti in Napoli, 1877.
Robotti A., Valenze utopiche nella città cablata, Edizioni Grifo, Lecce 1997.
Trifogli S., L'acquedotto del Carmignano e le fontane pubbliche di Napoli, Edizioni Grifo, Lecce 2002.




La sopraelevata era prevista nel PRG del 1963, progettata dell'Ing. F. De Miranda e costruita dalla Finmeccanica, tra la seconda metà degli anni '60 e i primi anni '70. Da circa un trentennio la "tangenziale sopraelevata est", svolge un ruolo fondamentale di collegamento anulare veloce nel settore sud-orientale di Roma, a prezzo di un grande disagio dei cittadini che hanno la disavventura di abitare in sua prossimità. La tangenziale identifica un nodo cruciale nello stato di fatto della città di Roma e se ne deve tener conto per una pianificazione futura del riassetto della mobilità. Molti atteggiamenti del passato sono cambiati: oggi possiamo dividerci in fautori della demolizione del "mostro" o in accaniti conservatori di un'archeologia infrastrutturale, ma a quasi nessuno verrebbe in mente di lasciare la sopraelevata così com'è anche nelle sue relazioni con l'intorno. A nuovi o diversi pensieri corrispondono nuovi o diversi modi di agire. L'obiettivo è la modificazione di alcune parti della Tangenziale e delle sue aree d'intorno che, per ruolo, funzione e posizione, possono assumere diverse polarità urbane. I nodi agiscono parallelamente sulle trasformazioni del patrimonio edilizio esistente (da residenziale a commerciale), sugli spazi interstiziali e sui vuoti; questi tendono a riconfigurare nuove porte urbane e nuove realtà di quartiere. Questioni così complesse non possono essere affrontate in modo canonico, ma è necessario uno sforzo di contaminazione tra differenti discipline come metodo d'indagine. L'inizio di strutture "intelligenti", sensibili al paesaggio urbano o naturale che siano capaci di compensare la loro presenza attraverso l'offerta di servizi aggiuntivi e stratificati; infrastrutture come luoghi urbani. L'idea informatrice del progetto ha avuto, sin dall'inizio, lo scopo principale di ricercare un continuo legame con la città, sia dal punto di vista dell'accessibilità, sia dal punto di vista estetico e di-segno. Il riuso dello spazio attraverso il mutamento della funzione originaria porta con sé una dimensione integrata e multipla. Si stabilisce un nuovo ed innovativo "intreccio linguistico" che genera "luoghi altri".

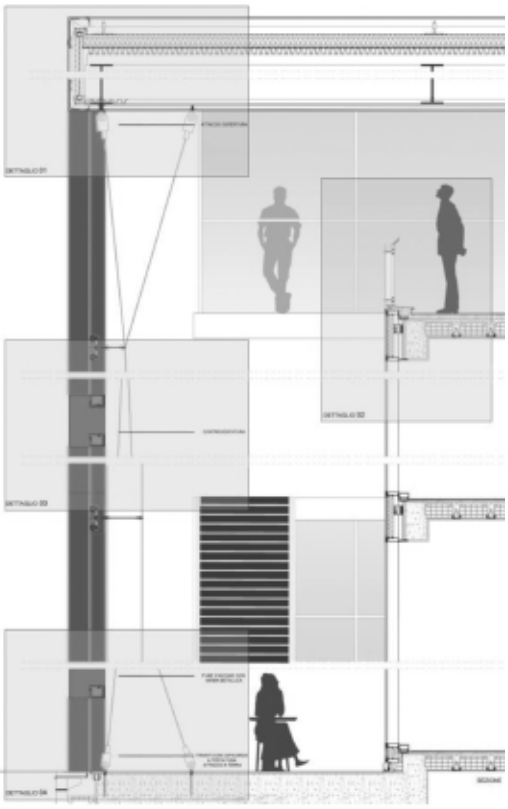




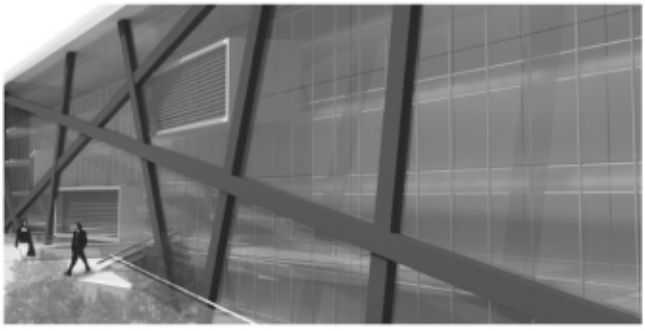


Gli obiettivi specifici per le aree oggetto di trasformazione e riqualificazione sono:

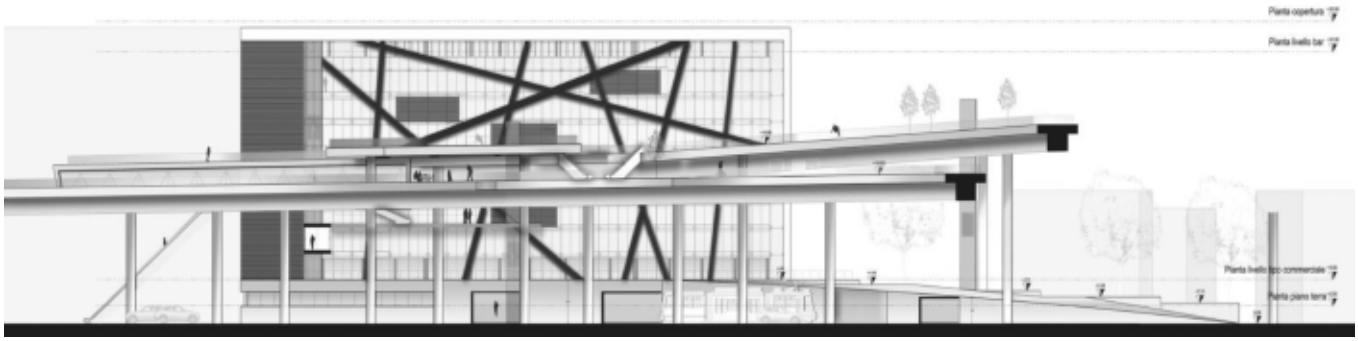
- la qualità dello spazio pubblico;
- la definizione dell'identità dei luoghi e del nuovo carattere del manufatto;
- la valorizzazione e riconfigurazione degli spazi aperti con la creazione di aree permeabili facili da attraversare, accessibili e praticabili tra loro, con attrezzature a verde per l'uso pubblico;
- la realizzazione e l'incremento del sistema della sosta;
- l'attrattività dei luoghi pubblici e privati, attraverso la definizione di un impianto
  urbano ed un'architettura di qualità;
- il recupero del patrimonio edilizio e delle aree dismesse;
- un mix funzionale adeguato;
- l'adattabilità degli spazi ad esigenze di cambiamenti funzionali, sociali, tecnologici ed economici.

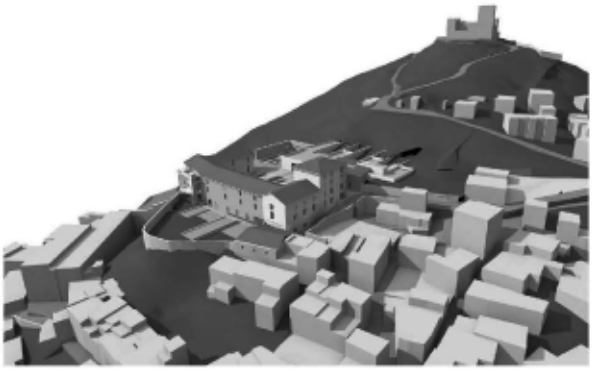


La logica associativa delle parti comprende gli "accostamenti", ma anche il principio della "compenetrazione", dell' "addizione" e della "traslazione". La connessione di parti accostate dà luogo a spazi intermedi veri e propri, che sono esterni alle parti ma interni all'insieme, controllabili, ma dotati di forte significato. Come nella città confluiscono più stili e più modi di edificare, così nello stilema progettuale confluiscono più giochi linguistici che ne costituiscono il reale valore. Tutto si ritrova anche nell'oggetto architettonico, in questo caso compiuta metafora dell'urbano.



La vetratura è fissata direttamente alla struttura principale ed è dotata di un proprio sistema indipendente di controventatura. Le lastre sono state attestate tra loro, e un sigillante trasparente al silicone, applicato in loco, che assicura la tenuta agli agenti atmosferici.

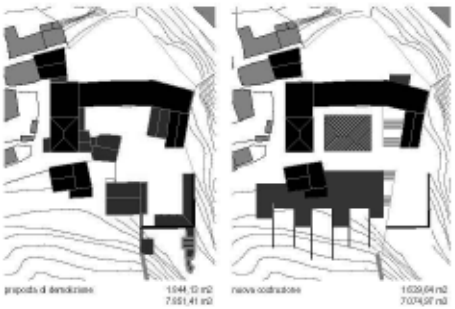




**Il nostro patrimonio architettonico non è soltanto una risorsa materiale, non è solo un prodotto turistico o una identità locale neppure unicamente un elemento storico da conservare. Fra i vecchi muri suonano ancora echi di un passato che ci appartiene, sono la materialità dello sguardo attento dell'uomo verso un mondo cambiante, e per quello, sono una parte fondamentale di noi stessi.**

Talvolta sentirsi **a sbalzo**, come un baluardo, crea sconforto, ma talvolta diventa, invece, una risorsa, una situazione (fisica e non solo) che permette di appartenere allo stesso tempo a due realtà e diventare collegamento, unione. Offre, insomma, la possibilità di essere coinvolto nelle realtà accanto.

L'azienda Ruffo è così collocata, a sbalzo, fra due realtà, due paesaggi, due storie. Esprime la propria descrizione della città di Narni, la dualità, il contatto e l'appartenenza a diversi mondi, materializza il punto, (se si può definire un unico punto) in cui si trovano i percorsi (lenti e veloci), i ritmi (urbano e naturale), le prospettive (architettonica delle strade medioevali e apertura e libera di un belvedere a valle), i tessuti (residenziale e produttivo), le storie (il medioevo di Narni e il suo presente)...



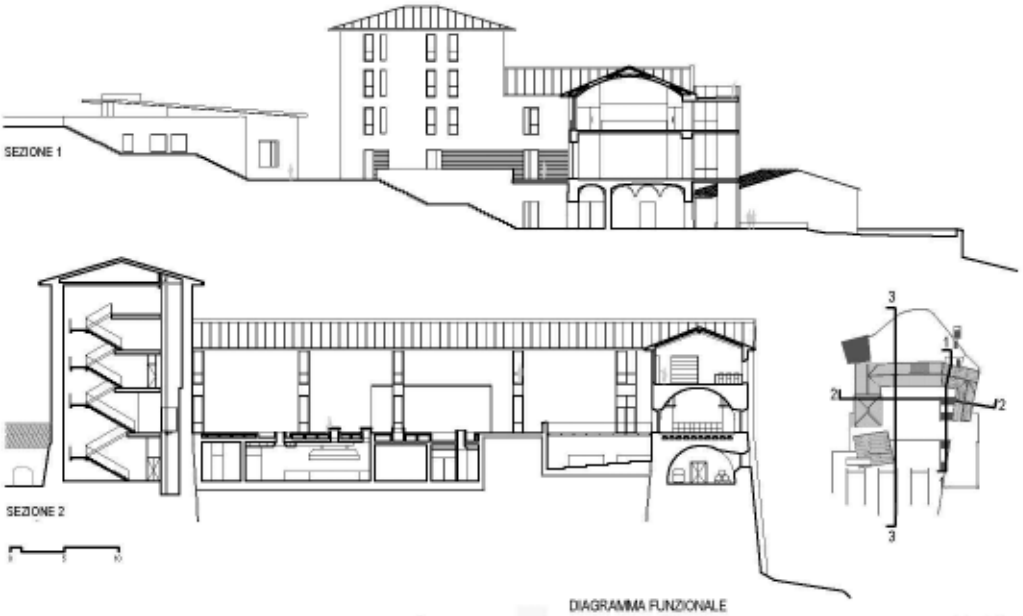

Il progetto sceglie di diventare collegamento, unione, di mostrare che l'architettura di ieri che un ruolo, un posto, un'identità del presente. Che si muove, si spande e vive. La struttura in cui si appoggia nasce dalla terra stessa, dai muri già riconosciuti come preesistenze ma disegni del Sangallo, e si trasformano in aule, in alcove, in confini... allungandosi a tutti entrambi lati.

Si cerca di evidenziare un'unità architettonica dentro la sua apparenza frammentaria, rispettando il ritmo dell'esistente e utilizzando quello stesso ritmo come struttura della nuova costruzione, che si integra con il verde come fili di un tessuto, in un percorso che ora è architettura ora è paesaggio, e che permette di essere attraversato sia con il corpo che con lo sguardo.

Nel quartiere di Mezule, dove si trova il complesso, ci sono tanti anziani, mancano i ragazzi, per cui l'integrazione si offre pure dalla scelta della destinazione di uso, una scuola di cucina e di viticoltura che mantiene il collegamento con i prodotti della terra, con i mestieri tradizionali, con la storia del manufatto, aggiungendo le risate, i suoni di passi veloci, e degli sguardi nuovi, nel tentativo di creare una impronta nuova risultato dell'unione fra l'età della fretta e l'età della pazienza.

Le possibilità economiche della scuole vengono appoggiate per la creazione di un restaurante vincolato alla cucina e ai vini tradizionali unitri che usufruisce degli spazi aperti e garantisce la utilizzazione della struttura fuori il calendario docente.

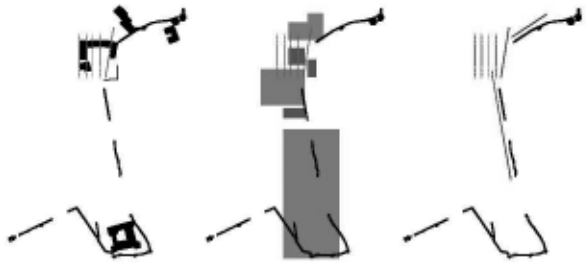
Gli spazi aperti prendono dei significati diversi, un giardino per il gioco e uno per la tranquilità che si uniscono grazie ad una grande scalinata che attraverse l'edificio. Proprio come una strada che scende nel sottosuolo cercando le vecchie mura della città e la luce che si trova al di là delle pareti, altri tempi chiuse, del vecchio convento.







INTEGRAZIONE NEL SISTEMA URBANO



emergenze nel percorso | successione di spazi verdi | strategia di collegamento

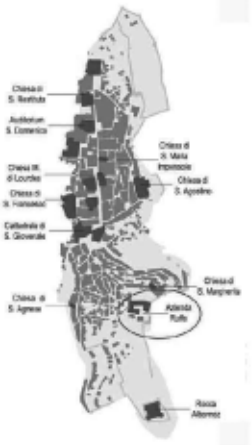
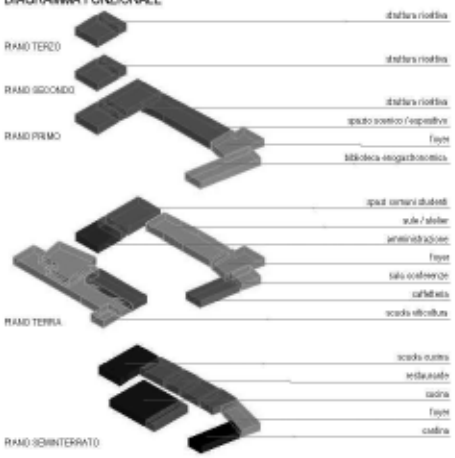
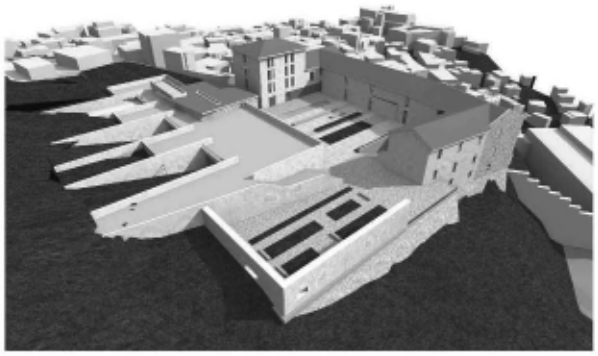
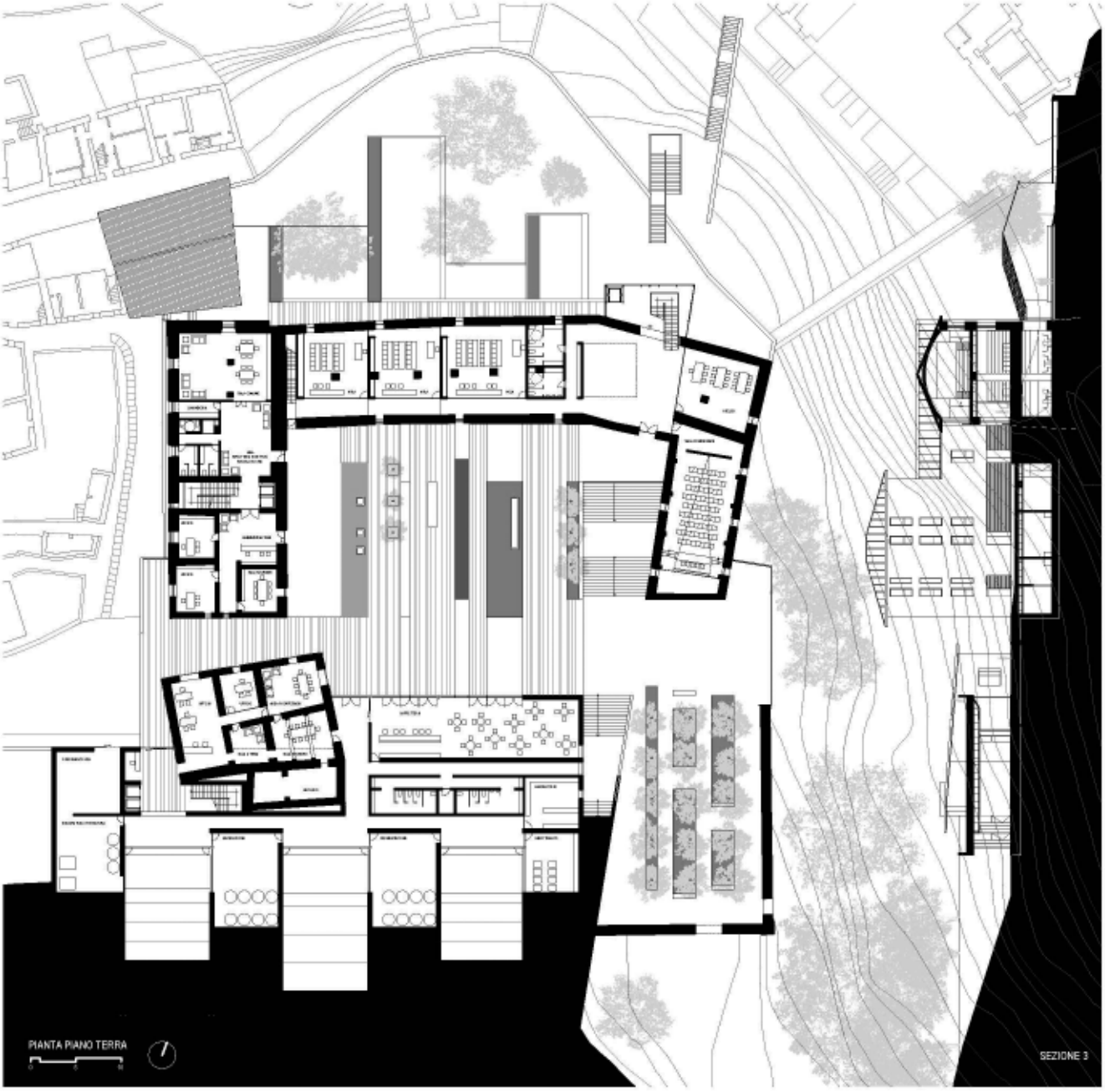



DIAGRAMMA FUNZIONALE



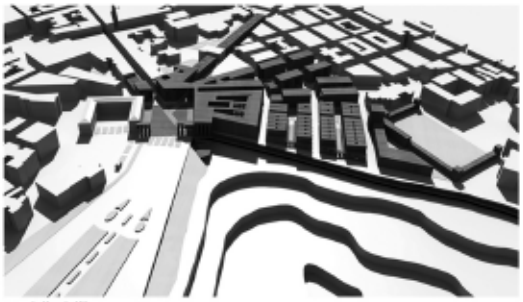

PIANTA PIANO TERRA
SEZIONE 3

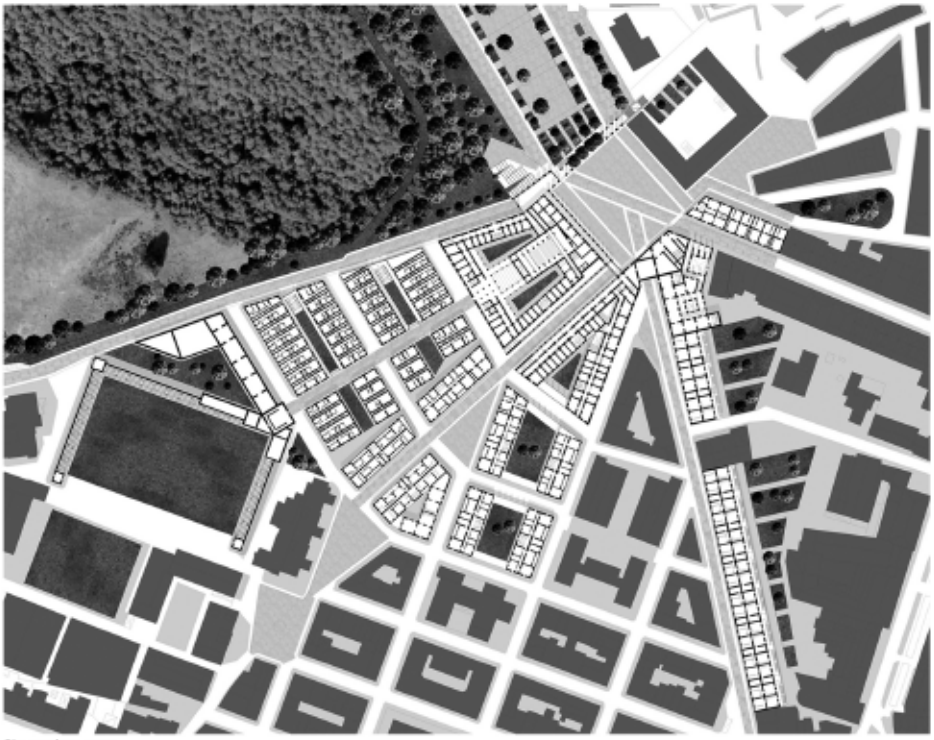
dicar
Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura
Politecnico di Bari

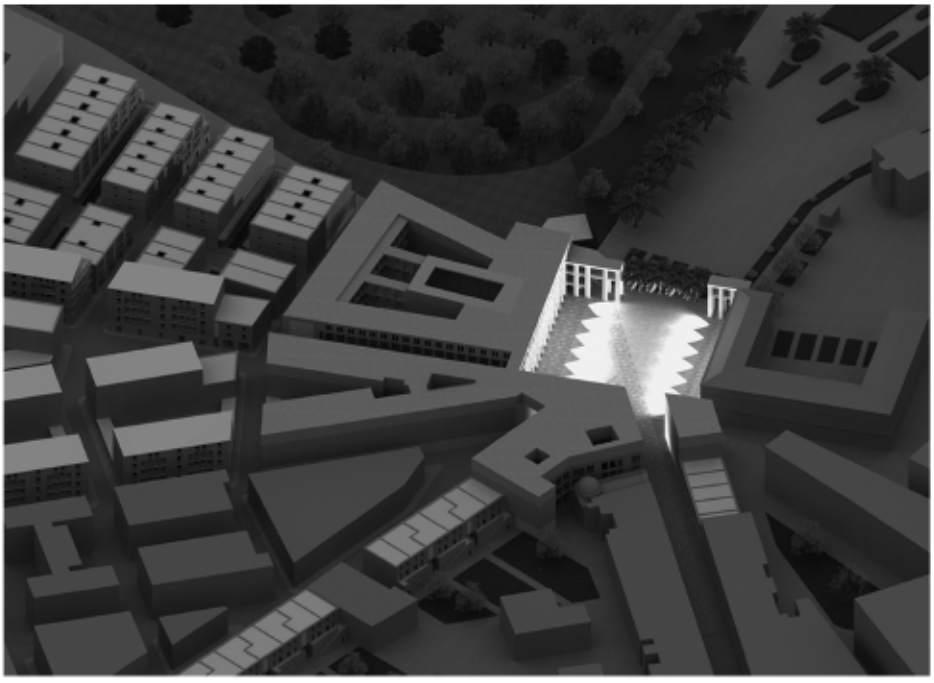
Laboratorio IV di progettazione architettonica - Prof. M. Ieva - Studentessa: Sancineti Anna Paola

**Lucera**, progetto di riqualificazione urbana

Area di progetto


Modello dell'intervento


Pianta piano terra


Vista notturna

DESCRIZIONE:

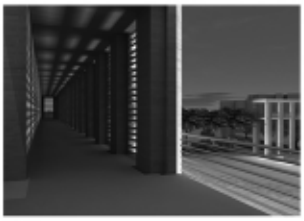
Il progetto nasce dalla necessità di "riammagliare" al tessuto urbano un'area dalla duplice vocazione, ossia di filtro, poiché situata tra il forte elemento naturale della valle con la sua vegetazione e l'organismo urbano; inoltre ha anche la funzione di cerniera tra espansioni relative a differenti epoche.

Dall'analisi sull'organismo urbano è emerso che ***Lucera*** è caratterizzata da una struttura policentrica e l'area di progetto ha avuto un ruolo marginale durante le differenti fasi storiche, pur occupando una posizione strategica, poiché in relazione alle centralità rappresentate dal Castello e dal nucleo storico.

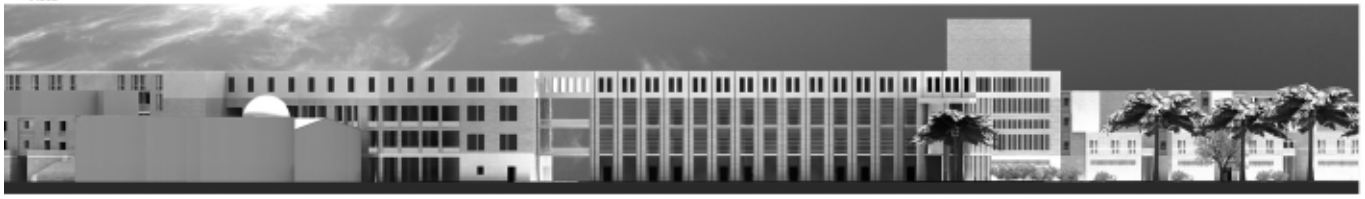
La riprogettazione dell'area completa la struttura di un tessuto disomogeneo partendo dal riconoscimento del polo rappresentato da ***piazza Matteotti*** (dove precedentemente sorgeva la porta di Sant'Antonio ) e del polo che gli si contrappone , la chiesa del Cristo Re, e quindi dalla formazione di un nuovo percorso che li collega e aspira a raccordare il borgo antico con le nuove espansioni in relazione al limite rappresentato dalla condizione orografica.

Attraverso il riallineamento del fronte dell'edilizia esistente è stato possibile delineare la regolarità dello spazio della piazza.

Molto importante è la gerarchia dei percorsi che si formano, determinata in relazione alle tipologie che si attestano su di essi. Sulla piazza si attesta edilizia specialistica seriale, all'interno della quale il ribaltamento dei percorsi principali è contrassegnato dalla presenza di passaggi coperti (percorsi urbani); sull'asse che collega i due poli e su via Indipendenza si attesta sia edilizia specialistica che residenziale di tipo in linea; mentre i percorsi ortogonali a quest'asse, che terminano su viale Castello, sono formati da edilizia a schiera plurifamiliare, le cui unità sono costituite da due o tre cellule in base alla valenza del percorso su cui si attestano; invece su via Federico II si attesta la tipologia a schiera unifamiliare, così come su via Napoli è stata studiata la variante della casa-bottega su ballatoio.



Viste



Dalla Porta Ternana ai "Giardini Segreti"

Una Nuova Piazza per il Parco

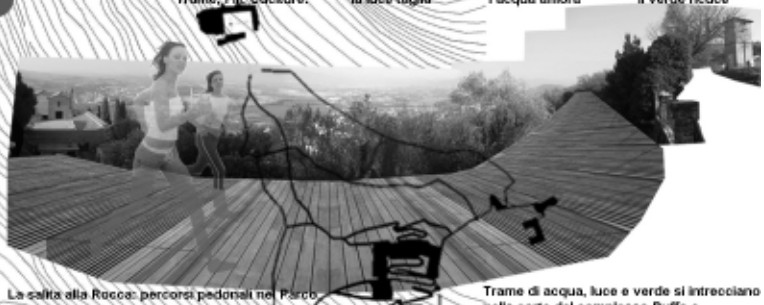
"Legarsi alla Montagna" Maria Lai,1977

*IL PARCO DELLA SALUTE*

L'idea di progetto nasce dalle potenzialità offerta dal percorsi in salita del terziere di Mezule: la bellezza con cui felicissimamente si raggiunge la Rocca in cima al promontorio, il verde che entra nella visuale, e infine la sensazione di benessere che offre la soddisfazione dell'arrivo e la vista panoramica. Lo spazio ritrovato del complesso Ruffo è una tappa nei percorsi di risalita, un nuovo spazio di socializzazione e di incontro,aperto ai bambini e ai tanti anziani del centro storico di Narni.
Al suo interno uno spazio intessuto con trame di verde e di acqua, ricucito alle colline con piani inclinati e terrazze, fontane e terrapieni. Un grande parco aperto alla citta', agli sportivi e ai turisti, collegato alle porte a est e a ovest, dai percorsi lenti, rigorosamente e felicissimamente attraversati a piedi.

"Legare Mezule a La Rocca"

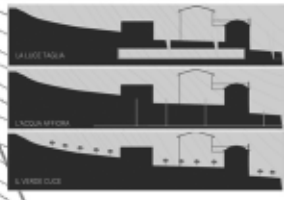
Trame, Fili, Cuciture: la luce taglia l'acqua affiora il verde ricuce



L'acqua, il verde e i nuovi belvedere

La salita alla Rocca: percorsi pedonali nel Parco

Trame di acqua, luce e verde si intrecciano nella corte del complesso Ruffo e riconnettono lo spazio al sistema urbano, al suo sotterraneo, al colle fortificato



L'area del Parco e il complesso Ruffo nel terziere alto di "Mezule"

La salita come occasione

PARCO DELLA SALUTE

La luce ritaglia i ricoli stretti delle vie dei terzieri storici, entra nelle corti segrete, attraversa i varchi sotterranei. Nel Parco la luce taglia gli spazi piogei della piazza Ruffo e riensie le terrazze del salaria.

L'acqua della antica sorgente della Formina affiora nei piccoli slarghi e nelle piazze del centro storico.
All'interno del Parco della Salute l'acqua è elemento estetico (vasche e fontane verticali), sportivo, ludico, ricreativo (piscine e giochi d'acqua).

Il verde si riappropria degli spazi urbani, delle corti interne, dei giardini privati. Nel Parco l'elemento verde ricuce dall'alto le colle e la Rocca al complesso Ruffo e al suo quartiere, in un sistema intrecciato con la terra, l'acqua e la luce.

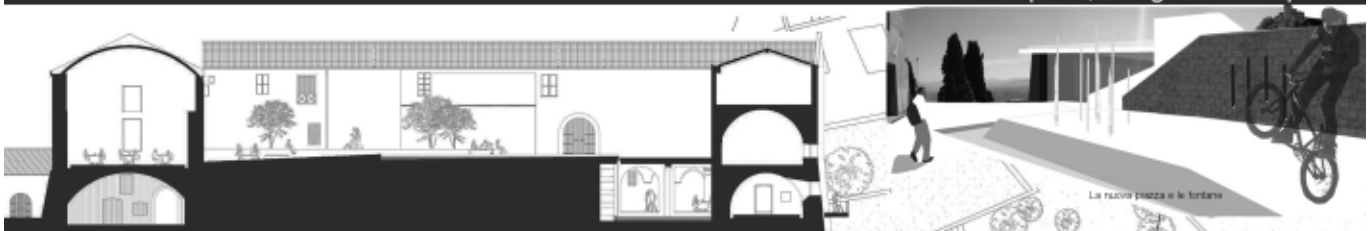
LEGENDA

- ascensori
- fontane e giochi d'acqua
- enoteca e degustazione vini
- cantine
- MERCATLAB
- ristorante
- ricettivo
- piscina e spa
- solarium
- servizi
- punto panoramico
- percorsi facilitati
- percorsi jogging

Le terrazze verdi e la salita alla Rocca

Comune di Narni
SAPIENZA Università di Roma
master PARES Anno Accademico 2011/2012
master universitario di secondo livello
Progettazione Architettonica per il Recupero dell' Edilizia storica e degli Spazi Pubblici

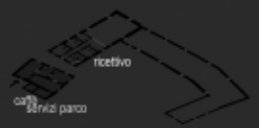
Progetto di recupero del complesso Ruffo e riqualificazione degli spazi pubblici adiacenti
PROGETTO PER IL "PARCO DELLA SALUTE"
LUOGHI E PAESAGGI DELLA RISALITA ALLA ROCCA DI NARNI
VALERIA SANTONI ingegnere edile

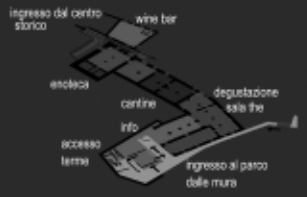


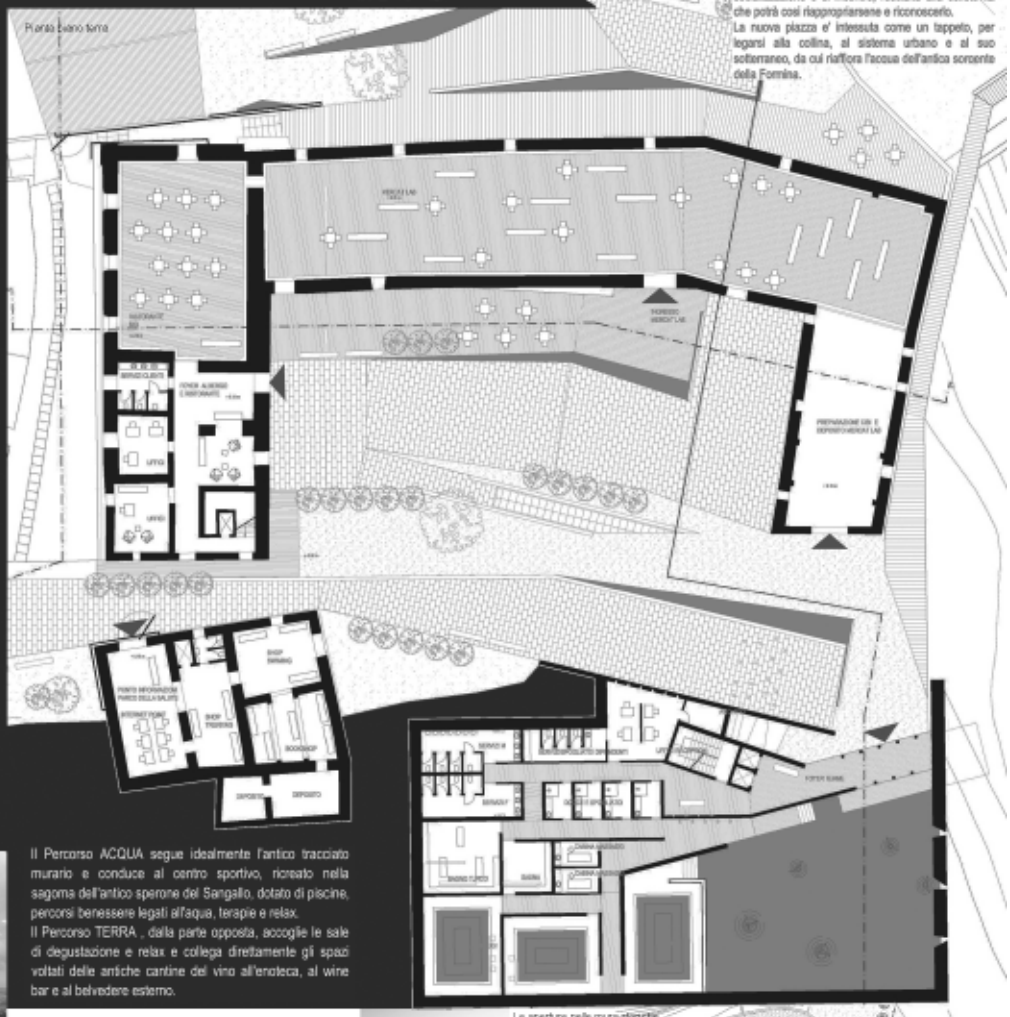
La nuova piazza e le fontane

Il progetto prevede la conservazione e il recupero funzionale delle preesistenze storiche e la demolizione di alcuni volumi più recenti,in campitura scura, come la villa di proprietà e le superfettazioni addossate alla struttura più antica.

Il sistema si inoltra nella corte del complesso Ruffo, in cui le terrazze inclinate creano specchi d'acqua e pedane per risalire o per comode sedute.
Lo spazio della corte diviene dunque luogo di socializzazione e di incontro, restituito alla collettività che potrà così riappropriarsene e riconoscerlo.
La nuova piazza e' intessuta come un tappeto, per legarsi alla collina, al sistema urbano e al suo sotterraneo, da cui riaffiora l'acqua dell'antica sorgente della Formina.






PIANTA PIANO TERRA
L'accesso alla piazza avviene dal piano interrato, dalle mura,attraverso un taglio di luce nel terreno, mentre a livello superficiale lo spazio è aperto, idealmente riconnesso al parco e al quartiere.
Gli spazi dell'antico convento sono lasciati liberi a doppia altezza,e ospitano un "Mercat LAB", mercato sperimentale in cui si vendono, si preparano e si degustano i cibi prodotti nel territorio.
Nel corpo adiacente è allestito un ristorante biologico e un piccolo albergo.
Nell'edificio isolato, all'ingresso del complesso, lasciato integro, vengono realizzati gli spazi di accesso al parco, infopoint, i servizi e alcuni spazi di vendita legati allo sport.

PIANTA PIANO INTERRATO
L'accesso dalle mura storiche avviene attraverso un taglio nel terrapieno, a livello -4m dalla piazza. Un punto informazioni indirizza verso due percorsi tematici: "ACQUA" e "TERRA" o verso la piazza al livello soprastante.

Il Percorso ACQUA segue idealmente l'antico tracciato murario e conduce al centro sportivo, ricreato nella sagoma dell'antico sperone del Sangallo, dotato di piscine, percorsi benessere legati all'aqua, terapie e relax.
Il Percorso TERRA , dalla parte opposta, accoglie le sale di degustazione e relax e collega direttamente gli spazi voltati delle antiche cantine del vino all'enoteca, al wine bar e al belvedere esterno.

Affaccio sulla valle dalla vasca natatoria

Le aperture nelle mura storiche consentono la visuale sul paesaggio e dalla vasca natatoria

Pianta piano interrato

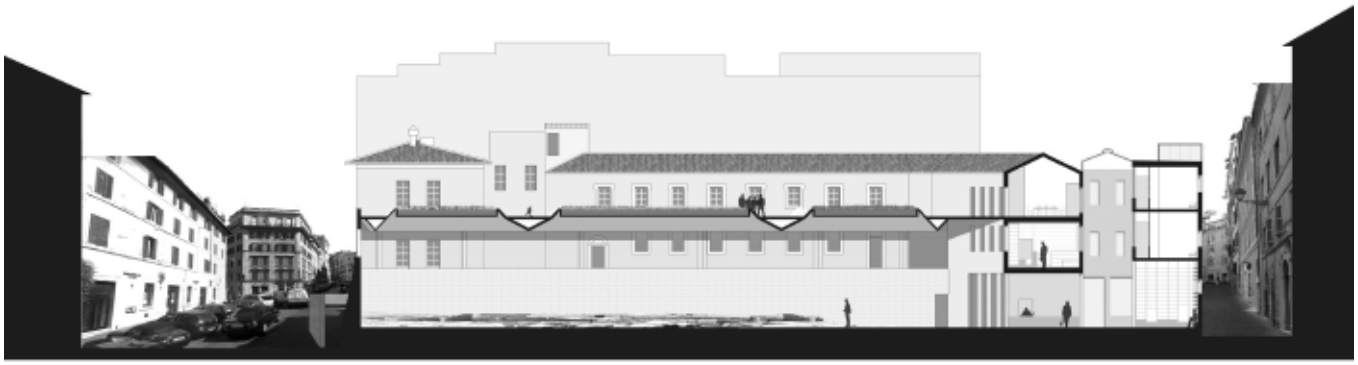
Il sistema del parco è pensato come una discesa graduale addolcita da terrazzamenti verdi, rampe, pedane in legno o pietra,in cui l'acqua affiora nelle fontane verticali e segue le pendenze naturali, come in una lunga cascata verso la valle.

Comune di Narni
SAPIENZA Università di Roma
master PARES Anno Accademico 2011/2012
master universitario di secondo livello
Progettazione Architettonica per il Recupero dell' Edilizia storica e degli Spazi Pubblici

Progetto di recupero del complesso Ruffo e riqualificazione degli spazi pubblici adiacenti
PROGETTO PER IL "PARCO DELLA SALUTE"
LUOGHI E PAESAGGI DELLA RISALITA ALLA ROCCA DI NARNI
VALERIA SANTONI ingegnere edile

**ARcheo LogoS in urbe** - Riconfigurazione del vuoto urbano tra via Crispi e via Zucchelli - nuovo museo archeologico Roma , progetto di Arch. **Elica Sartogo**

Ente committente: Comune di Roma
Corso di laurea Specialistica Restauro Università La Sapienza Facoltà di Architettura Valle Giulia
Tesi di Laurea A.A.2011-2012 Prof. G. Carbonara, Arch. A. Camiz Ph.d, Prof.ssa C. Conti, Ing. Del Mese



**Inquadramento territoriale ed indagine storica**

Il **sito è nell'attuale Vuoto Urbano compreso tra Via Crispi**, ex via Capo le Case e **via Zucchelli** Rione III Colonna **attualmente** adibita a **parcheggio automezzi AMA**. L'area è ricca di **testimonianze architettoniche ed artistiche** di **diversi stili e periodi storici**.

In **Epoca Augustea** si stendevano gli **Horti Luculliani, n**el **Medioevo** venne costruito il **muraglione di sostegno, nel Rinascimento** il **Convento di S. Giuseppe per le Carmelitane Scalze ed il Monastero delle Teresiane con orto interno, attuale sede del Museo Galleria Arte Moderna, nel XVII secolo** fu completato il **dormitorio con copertura a loggia su via Zucchelli** che **crollò in parte nel 1932,** nel **1902** su **progetto di Pio Piacentini** venne realizzato un **Padiglione Industriale a quattro campate** che venne utilizzato come sede di una scuola d'arte dove studiò il noto artigiano Duilio Cambellotti. Il **palazzo su via Crispi con muro cieco confinante** con il sito d'intervento accoglie la Sede della **Galleria Gagosian Arte Contemporanea** progettata dall' Arch. Fiduz Galdo.

Seguito a **scavi archeologici** sovvenzionati dall'Ama sono stati ritrovati **reperti risalenti all'Età Imperiale e al Primo e Secondo Periodo Repubblicano**, appartenenti ad una ***domus patrizia*, padiglione agricolo all' interno degli orti luculliani.**

Ho considerato i reperti archeologici, architettonici ed artistici dei diversi periodi da quello romano a quello fino a metà del 1900 come **"memorie storiche"** : da qui nasce il museo **Ar**cheo Logo**s**, un luogo legato alle Arti in stretto dialogo con la Gagosian e la Gnam, all'Architettura ed all'Archeologia.

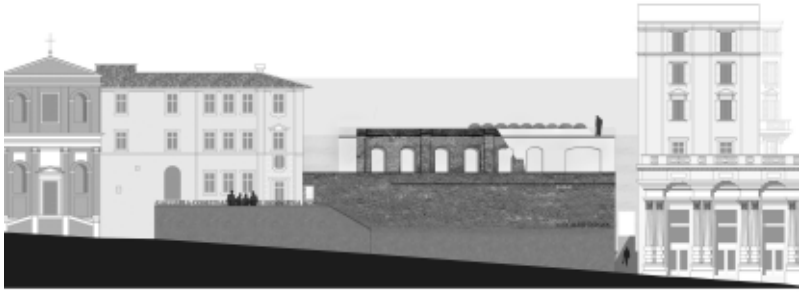
**Progetto di Restauro**

**Spostamento dell'albero di Carrube** all'interno del nuovo Chiostro di Progettazione ; **conservazione, consolidamento e valorizzazione della facciata ad archi del Piacentini** mediante **abbassamento visivo ( pulizia ) della quota intonacata ( da spazzolare per effetto nuvoloso) del muraglione medievale di sostegno** vincolato dalla Sopraintendenza **per introdurre un dialogo diretto con il livello stradale**; **ricostruzione in chiave contemporanea ( infissi ad arco in acciaio ) della quarta campata**; introduzione di **piante di lavanda in copertura per "ricordare" il verde**, oggi giorno elemento caratterizzante della via a partire della fioritura dell'albero in primavera.

**Nuova Progettazione Architettonica – Riconfigurazione del vuoto urbano**

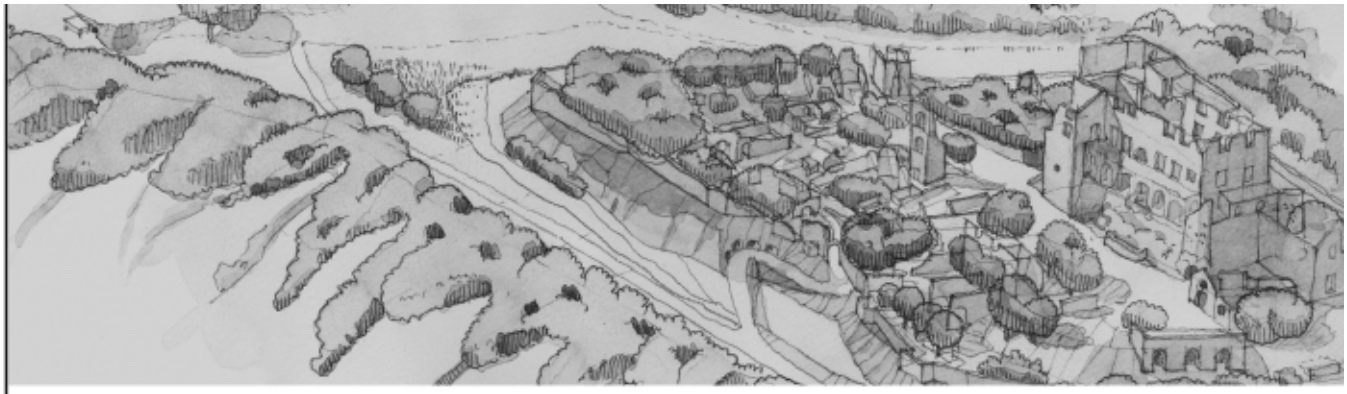
Il **progetto è un intervento architettonico concepito** non sull'antico bensì **per l'antico** .
L'**ingresso principale** è situato dal **lato di via Zucchelli** con accesso anche carrabile; un uscita di sicurezza ed **ingresso pedonale per la piazza dal lato via Crispi**. **I nuovi volumi del polo museale lato Zucchelli** di un totale di **8500 m$^3$** che riprendono la pianta originale del dormitorio e comprendono: **atrio vetrato d'ingresso, corte interna con botteghe artigiane, bookshop, uffici, archivio, laboratori, mediateca e risto caffè con tavolo conventuale**. Il **prospetto lato Zucchelli** appare come un **"monolite"** in **materiali di scarto e frammenti** ( **mattoni forati.. e pietre ( travertino..) di riuso; cf Muralla Mazari, Granada, Arch. Torrecillas; Kolumba Museum, Colonia, Arch. P. Zumthor** ) la cui **sagoma** richiama quella del **disegno originale del dormitorio** ( asse d'ingresso centrale, colombaio, allineamento finestre ). L'intervento voleva essere **storico** ( **conservazione dei "pezzi di muratura intonacati"** rimanenti dell'antico dormitorio ) e **contemporaneo** al tempo stesso ( uso di materiale di rivestimento e del colombaio "elemento di nuova tecnologia" in vetro ed acciao ). Una forte **identità visiva rileggibile anche dall'altro lato quello di via Crispi**. **L'ingresso è posto ad "imbuto"** in modo da richiamare l'occhio dalla strada poco frequentata.

La concezione di una **"piastra di nuova tecnologia che vola"** ( a **quota +8mt** per **lasciare ampio respiro agli scavi di spessore 1,8 mt** e **luce** di **35 mt x 60 mt**): una **carpenteria metallica antismica** realizzata mediante un sistema di incastri di **travi reticolari in acciao - travi principali sostenuti dai setti laterali** e **travetti secondari** per le **vasche con copertura vegetale - senza pilastri intermedi** per non toccare la parte archeologica ( inizialmente pensata con pilastri puntuali) ma con sostegni laterali: una **piazza pedonale con orto di piante officinalis** ( aromatiche, medicinali e fiori, cf primo trattato sull'orto " Hortulus" Walafrido Strabo X sec.) come **copertura ( da pioggia e luce ) degli scavi**. La piastra permette l'ingresso di **luce naturale calibrata** attraverso tagli lungo lo **spessore delle vasche** e **prese di luce puntuale** mediante tunnel solari **Velux**. **All'interno dello spessore delle travi** passano le **tubazioni per energia** ( climatizzazione, acqua ) **e elettricità, apribili direttamente da sotto per la manutenzione** ( cf. Commerzbank, Francoforte, Ing. Ove Arup ). I **"setti murari" laterali** di larghezza mt ( confinanti con il convento e palazzo accanto, laddove i carotaggi non indicano ritrovamenti ) – **coppia di pilastri sono irrigiditi** e **collegati tra loro mediante tiranti in acciaio**. Ho concepito un **sistema di tende** ( posizionate secondo il **disegno delle vasche** che in questo modo possono **"rileggersi " in modo astratto anche da sotto** ) come **contro soffitto della piastra in copertura** per **diffondere in modo continuo la luce diurna** e mediante **led colorati la cui cromia indica la zona e/o periodo storico** posti all'estremità delle tende per la **luce notturna** artificiale ( i Led sono alimentati dalle **riprese fotovoltaiche** in copertura). La **ventilazione naturale** avviene **tra lo spessore delle vasche** e ai lati attraverso un **sistema impacchettabile** dei vetri tipo **Naco**. L'effetto è quello di **dilatazione dello spazio per "alleggerire" raddoppiando l'altezza** da **8 mt a 15 mt** e di **negazione del volume in copertura** ( effetto cielo nuvoloso sopra alla domus ).



L'intervento a **livello energetico** cerca di **minimizzare il consumo** attraverso **l'uso del sottosuolo** mediante **sonde geotermiche**, **illuminazione naturale** e **ventilazione naturale** ( fondamentali per una buona **manutenzione degli scavi** e grazie anche al "verde" ), **riuso acqua piovana, energia umana/pc, energia solare** ( coppi fotovoltaici in copertura sui nuovi volumi lato Zucchelli) e **frangisole per oscuramento**. La nuova progettazione nel tentativo di raggiungere un buon **equilibrio idrometrico** evitando ponti termici ha portato ad una **classe di appartenenza energetica** secondo i risultati dal programma Docet **A+** ( la più alta per risparmio energetico ed ambientale ) ."

Il **progetto** cerca di far **rileggere le diverse stratigrafie storiche** ( **domus romana, medioevale fino a metà del '900) in situ** attraverso un **percorso organico** sia **all'interno del nuovo polo museale archeologico** che **all'esterno lato Crispi e Zucchelli** in modo da **far sentire il visitatore in ogni punto protagonista** di un **periodo storico nel cuore di una città "collage storico" come Roma**. Volevo **riproporre un luogo " silenzioso", magico, creativo, verde** ad impatto zero quali erano la **domus** ed in seguito il **convento con orto** inserendo anche un **polo didattico** e **zone ricreative** con un linguaggio che usa morfologie e stilemi del contemporaneo.



**XXIII Seminario internazionale e Premio di Architettura e Cultura Urbana**
***"Nuovi scenari urbani - Opere, progetti, utopie"***
Camerino 28 luglio - 1 agosto 2013

**Università La Sapienza di Roma**
***Prima Facolta di architettura***
*Tesi di laurea* ***AA. 2011/2013***
Titolo: ***"La piazza Longa nel antico borgo di Monterano, valori di memoria e valori di attualità"***
Relatore: ***Maria Piera Sette***
Co-relatore: ***Chriatian Rosolino***
Studente: ***Luca Segnalini***

## INTRODUZIONE

La questione della rigenerazione edilizia si presenta come un tema molto stimolante: gli interventi operativi presentano da una parte la necessità di studi approfonditi sul territorio e analisi preliminari riguardo la fattibilità, dall'altra non mancano difficoltà di adattamento formale o di rispetto storico nei confronti delle preesistenze; questo costituisce appassionante territorio di ricerca.
La mia tesi di laurea aveva per oggetto un piccolo borgo abbandonato della Tuscia Romana, Monterano, che oggi si presenta al visitatore occasionale come un confuso agglomerato di rovine ammantate da florida vegetazione. Questo ricco palinsesto di stratificazioni (dalla preistoria al XVIII secolo) è da considerarsi una preziosa risorsa alla stregua delle eccellenze naturalistiche della valle del Mignone.
Durante la fase di analisi e ricerca è risultato evidente che una semplice operazione di consolidamento e restauro non avrebbe garantito né il risarcimento della frattura temporale che ha emarginato Monterano dalla contemporaneità, né la qualità del processo di rigenerazione. L'attenzione si doveva dunque indirizzare su problematiche non strettamente architettoniche: ho creduto che per rigenerare Monterano non sarebbe bastato riqualificarlo e rifunzionalizzarlo, ma che bisognasse in primis ripopolarlo, perché la vera identità di un luogo è data dalle persone che lo abitano.
Nell'ottica di trasformare quest'enorme rudere diffuso in qualcosa di attuale ho cominciato a svolgere delle brevi analisi che mi permettessero di collocare in questo luogo la funzione più congeniale alle comunità che vivono sui margini l'area di Monterano. I dati che ho raccolto (principalmente da statistiche ISTAT) hanno fatto emergere un dato significativo: la popolazione della Tuscia romana sta aumentando grazie al grande flusso di immigrati dall'est Europa e dal centro Africa con grandi intenti di stanziamento nel nostro territorio.
Dopo aver appurato questo bisogno, il lavoro è ripartito, più come pianificazione che progettazione architettonica, dal bauen e dal buan, ovvero dalla connessione che c'è tra il costruire e l'abitare. L'intento era quello di ripopolare un intero paese, ma per chi? Come? Con quali tempistiche? Ma soprattutto perché qualcuno sarebbe dovuto andare a vivere in luogo che, sebbene restaurato, riqualificato o rifunzionalizzato, era abbandonato da quasi 400 anni?
La storia ci offre molti esempi in cui i siti che sono arrivati a noi come luoghi antropizzati sono tutti stati prima abitati in maniera temporanea poi edificati e quindi abitati in modo permanente. Questo a dimostrazione che, a parte rare eccezioni, nessuna città è stata prima costruita e poi abitata: tutti i luoghi "civilizzati" offrirono a chi li ha poi abitati delle peculiari caratteristiche attrattive - acqua, cibo, possibilità di difendersi da possibili aggressori, aperture al commercio etc.
Il progetto che è stato sviluppato per Monterano non è quindi una mera operazione di riconversione, ma consiste in un articolato piano di possibili operazioni preliminari volte a creare i presupposti per una futura e più efficace rigenerazione, per assicurare a questo luogo un presente più sicuro e un futuro longevo.

## GLI OBIETTIVI

Per poter innescare la progettazione sono stati posti due obiettivi, uno a lungo termine, la rigenerazione, e uno a breve termine, la riattualizzazione del borgo.

### OBIETTIVI A LUNGO TERMINE. LA RIGENERAZIONE URBANA.

*In questa fase l'obiettivo a lungo termine è solo un risultato a cui tendiamo. È un qualcosa su cui non si ha il pieno controllo perché condizionato dai rapidi cambiamenti delle popolazioni interessate. La progettazione verrà costantemente verificata e ricalibrata in base alle diverse esigenze insorgenti in itinere.*

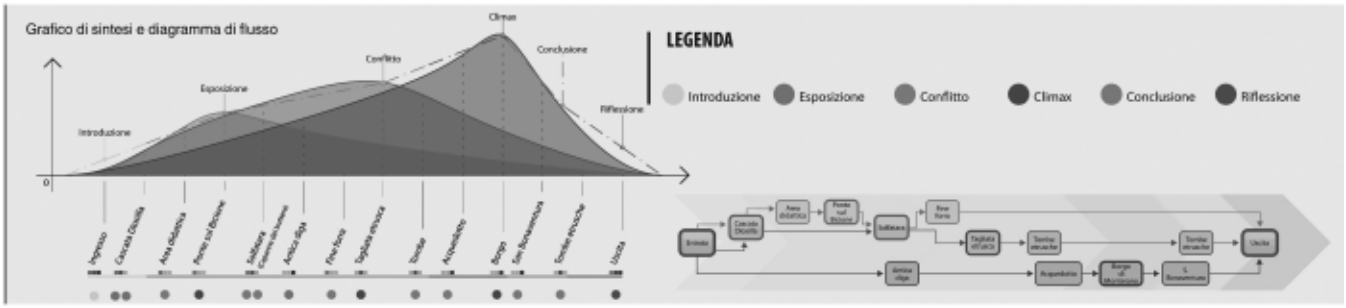
• Graduale riuso e parziale ripopolamento del borgo. Per rendere questo obiettivo raggiungibile bisogna prima ri-inserire Monterano all'interno di un circolo virtuoso che lo renda oggetto di interesse diffuso (vedi obiettivo a breve termine).

## OBIETTIVO A BREVE TERMINE. LA RIATTUALIZZAZIONE DEL BORGO.

*La priorità è dotare Monterano di una nuova identità diversa da quella di muto rudere pittoresco. Le iniziative da attuare devono sottolineare ed esaltare le potenzialità del borgo, seguendo due direttive: far conoscere a chi non è del posto il borgo di Monterano rendendolo attrattivo, far apprezzare agli autoctoni la risorsa che il borgo è e il valore che ha. Le azioni da intraprendere sono dunque:*

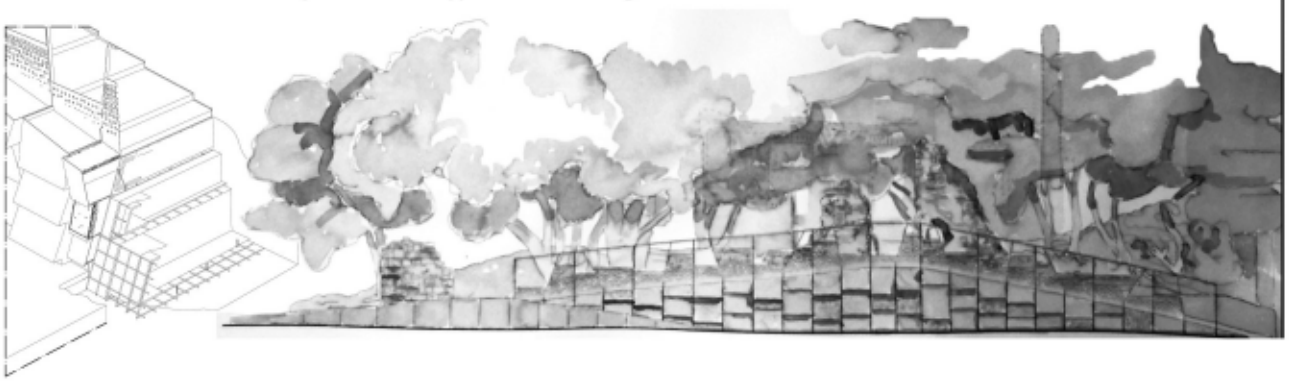
- Potenziare il già esistente circuito museale del borgo e della riserva di Monterano.
- Rendere il borgo progressivamente sempre più visitabile/abitabile con un piano di riqualificazione.
- Predisporre delle opere provvisionali che rendano Monterano un luogo atto ad attività ed eventi -teatro, musica dal vivo, cinema, etc.
- Avviare un processo di concertazione con gli abitati per rigenerare lo spazio urbano del borgo

Schema del concept




## IL PROGETTO

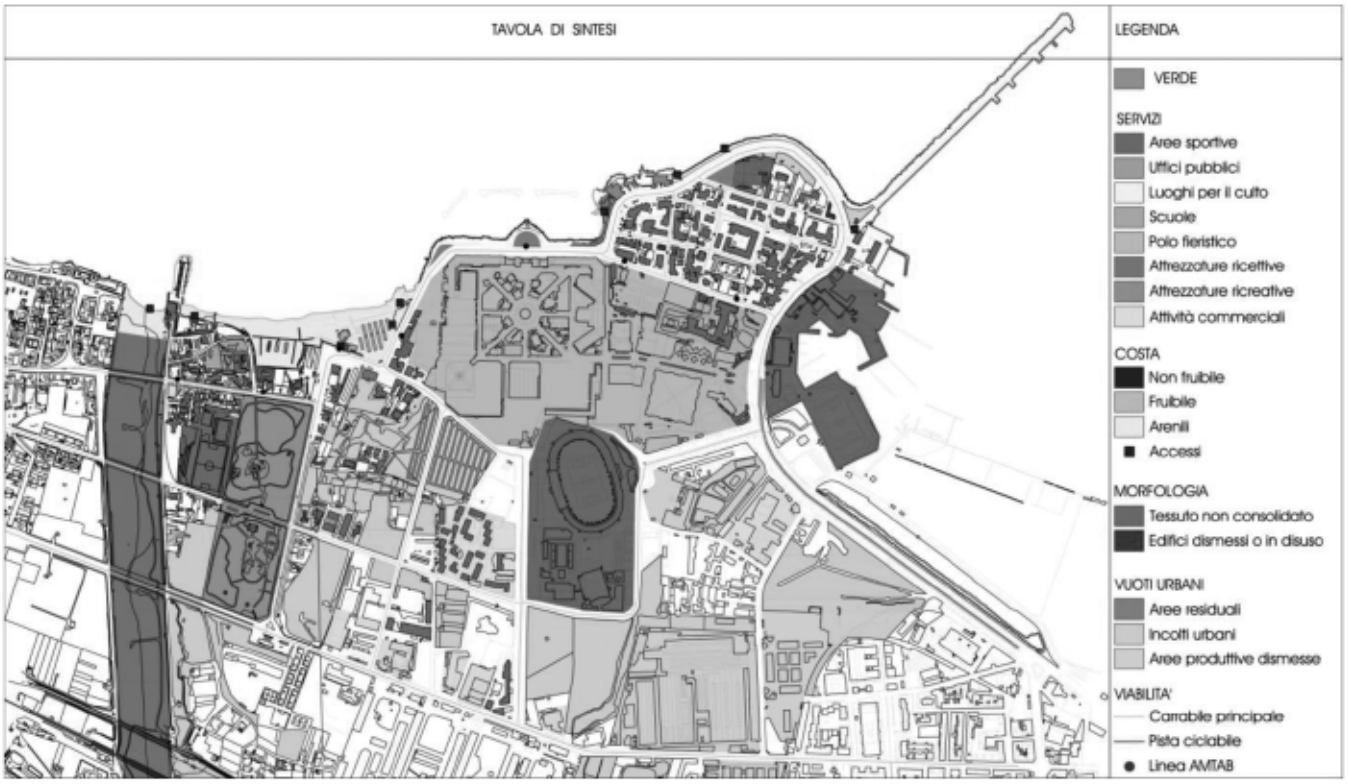
Il progetto vero e proprio si divide in tre livelli: la progettazione a livello della riserva, la progettazione a livello del borgo e un piccolo affondo a livello esclusivamente architettonico sulla Piazza Longa, la piazza principale del borgo.
La progettazione alla scala della riserva, data la sua vasta estensione è estremamente schematica e mirata all'omogeneità dell'intervento. La manciata di chilometri che il visitatore deve percorrere dall'ingresso fino al Pianoro di Monterano è una sorta di viaggio temporale sulle tracce di tutte le popolazioni che hanno abitato l'area. Le testimonianze che troviamo lungo il percorso sono tante, dai manufatti preistorici alle presenze di origine etrusca e romana, fino alle modifiche settecentesche apportate al Borgo. Il percorso mostra inoltre l'enorme valore naturalistico delle forre, che ospitano specie arboree che sono vanto per la riserva e habitat per la prestigiosa fauna autoctona. Alla luce di ciò si è ritenuto impossibile considerare questo tragitto solo come una passeggiata in un parco, ma come un vero e proprio percorso museale. L'obiettivo è quello di rendere questa "passeggiata" una esperienza ricca, semplice e comoda. Il percorso è molto lungo ed è quindi impossibile progettarlo interamente ad una scala molto ridotta. L'idea è quella di scrivere un piano che preveda tutti gli interventi da realizzare finalizzandoli al comfort del visitatore.
I due approcci che hanno guidato la progettazione sono stati quelli dello studioso statunitense R. Lehmbuck e quello del curatore e critico d'arte francese Nicolas Bourriaud, che in Italia ha contribuito alla realizzazione del PAV (Parco d'Arte Vivente) di Torino. Sintetizzando le loro visioni, Bourriaud descrive il PAV come "un luogo di negoziazioni tra uomini e cose" dove non esiste un percorso o una gerarchia fra gli "oggetti" in mostra; mentre Lehmbuck nota che "la visita ad un museo solitamente richiede un certo tempo per essere effettuata," e sottolinea che questo tempo è "simile a quello di un lavoro teatrale", proponendo di ricreare una sequenza di stati psicologici analoghi durante il percorso museale. Nell'idea del progetto il metodo di Lehmbuck è stato sviluppato e adottato su tre livelli (quello delle pre-esistenze archeologiche, quello delle pre-esistenze storiche e quello del sistema naturale) che insieme concorrono a formare un unico grande sistema di gestione dello spazio geografico/spazio museale. Entrambi i metodi nel progetto si sono tradotti fattivamente in "Funzioni museali" e "Attrezzature" che sono spiazzi attrezzati ed elementi architettonici all'interno dell'area.
Per quanto concerne la progettazione a livello del borgo, sono state condotte delle analisi sulle sue strutture e sulle superfici dei suoi organismi per poter capire quale parte del nucleo urbano fosse agibile o praticabile. La progettazione sul borgo si divide in due ambiti: il primo concerne la rifunzionalizzazione temporanea, il secondo prevede una pianificazione generale per un futuro sviluppo. A seguito delle analisi sono state individuate 9 aree che si presterebbero ad una temporanea rifunzionalizzazione che si configurererebbe sotto forma di eventi temporanei nelle stagioni estive (teatro, cinema, musica dal vivo, mercati con prodotti tipici etc.) da replicare ogni anno ed ogni anno in modo diverso, accompagnando la liberazione di Monterano dal verde infestante e la progressiva e inevitabile rifunzionalizzazione. La pianificazione per il futuro sviluppo del borgo produrrà un utile crono-programma che disciplini la liberazione, il consolidamento e la lenta rigenerazione del nucleo urbano.
L'affondo architettonico che è stato previsto sulla Piazza Longa è un piccolo impianto di risalita, progettato rispettando i criteri del moderno restauro architettonico, che permetta di accedere ad un edificio con accesso sopraelevato rispetto al piano di campagna e che ad oggi non è visitabile. L'impianto di risalita, in terra armata rivestita di acciaio corten, non aggredisce la materia preesistente e si accompagna alla risistemazione della pavimentazione lasciata come terreno stabilizzato per mantenere l'appeal di rudere di luogo romantico.



WATERFRONT REDEV

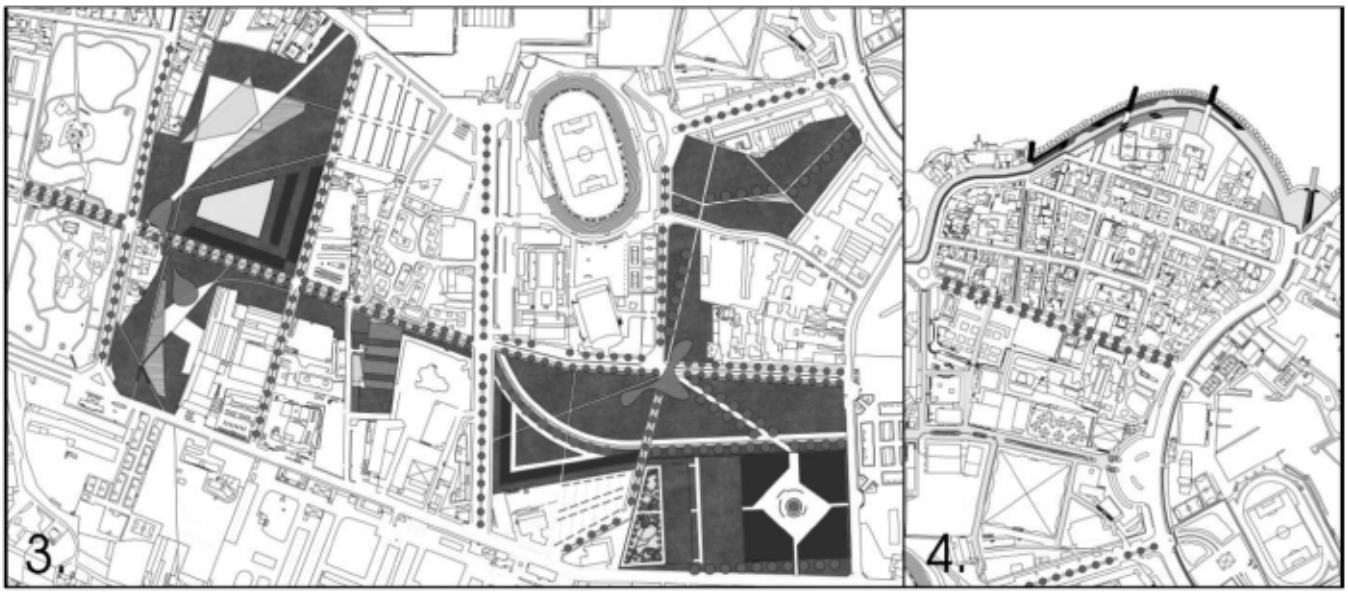
Autori: Anna Simone, Elio Veneziani, Giuseppe Vrilletti
Docente: Prof. Ing. Francesco Rotondo

L'area oggetto di studio si estende su una superficie di circa 170 ettari, a nord del centro urbano di Bari, su un'area eterogenea che, dalla costa si estende verso l'entroterra.
Il progetto è stato ideato a valle di un accurato processo di analisi e valutazione delle caratteristiche territoriali ed urbanistiche. In questo senso si è proceduto per layers, fino ad ottenere uno schema di sintesi [*Tavola di sintesi*], che già di per sé metteva in luce aspetti positivi e negativi, permettendoci di ottenere un quadro generale di possibili obiettivi da perseguire. L'analisi così condotta, ha portato ad individuare 6 macro-componenti (verde, servizi, costa, morfologia, vuoti urbani e viabilità), sulle quali abbiamo effettuato delle ipotesi, successivamente sviluppate nel progetto.




Il limite più grande al quale siamo giunti dopo aver condotto tale analisi, è rappresentato dall'eterogeneità di linguaggio dell'area studiata.
In particolare si è evidenziata la presenza di numerosi punti di forza non valorizzati, che spesso diventano essi stessi barriere fisiche e concettuali per i fruitori. Un esempio lampante di questa situazione lo troviamo nella presenza, al centro dell'area, della Fiera del Levante che per sua natura non ha interazioni dirette con il sistema delle risorse ambientali derivanti dall'idrogeomorfologia e dall'assetto naturalistico presenti nel suo intorno. A questo ci sono da aggiungere elementi identitari e caratterizzanti come la Lama Lamasinata [*Immagine 1.*], il faro di San Cataldo[*Immagine 2.*], lo stadio della Vittoria con annesso stadio del nuoto e pineta di San Francesco alla Rena. Tutti elementi sparsi sulla zona studiata senza un minimo rapporto tra loro, eppure elementi con un forte potenziale inespresso.

Lo studio preliminare dell'area ha messo subito in evidenza le vocazioni di questa porzione di territorio a svolgere tanto il ruolo di risorsa ambientale strategica per il territorio comunale, in virtù della sua qualità paesistica, quanto quello di risorsa economica, altrettanto strategica per la popolazione in esso insediata, in virtù della sua valenza turistico-ricettiva.




Il progetto mira a creare un rapporto diretto tra tutti questi potenziali inespressi, rafforzando il sistema naturalistico, con l'obiettivo principale di creare verde diffuso (nella zona più interna in cui risulta maggiormente carente), direttamente relazionato con una rivitalizzazione e riqualificazione costiera, fino a creare una vera e propria rete ecologica.
Si è partiti dal concetto di "zona costiera" intesa come fascia di transizione tra mare-costa-entroterra, come ambito relazionale che comprenda territori in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali della costa e della storia della società. Quindi l'attività progettuale è essenzialmente rivolta a migliorare la connessione e l'integrazione del mare con la città nella porzione di costa compresa tra il canale Lamasinata e il molo di San Cataldo. Obiettivo perseguito attraverso il recupero di spazi dismessi e abbandonati della costa, con la localizzazione di attrezzature e servizi e con interventi di riqualificazione e bonifica ambientale [*Immagine 4.*]. In particolare si è pensato di rendere pedonale per quanto più possibile la fascia costiera. Per fare questo, senza intaccare i percorsi carrabili, è stata osservata la bassa portata di traffico veicolare del "cono" più sporgente dell'area verso il mare, ovvero la zona prospiciente il faro di San Cataldo e tre degli assi viari del suddetto "cono". Tutta l'area costiera risulta essere una qualità decisamente non sfruttata in maniera ottimale nella città di Bari, sottoutilizzata dalla popolazione, se non per zone puntuali. Un'idea di riqualificazione costiera è stata quindi quella di portare i fruitori proprio sul mare, attraverso alcuni sistemi di pontili aggettanti sopraelevati, proiettando la zona pedonale oltre la terraferma. L'idea è nata prolungando le tracce dei tre percorsi pedonali che attraversano il "cono" sul mare, dando una conseguenza fisica e logica del percorso al fruitore che, partendo dalla zona verde all'interno dell'area, può raggiungere la costa fino a camminare sul mare. In questa maniera si prosegue la semeiotica architettonica (voluta dall'architetto Augusto Corradini) nella realizzazione della piazza antistante l'ingresso monumentale della Fiera del Levante.
La lama e la pineta rappresentano due poli del sistema naturalistico, punto di partenza per creare un corridoio verde nella parte più interna dell'area [*Immagine 3.*]. Il progetto verte nel valorizzare due elementi identitari e caratteristici del territorio, fascia costiera e sistema naturalistico esistente. Inoltre si è proceduto a legare i due nuovi elementi attraverso percorsi ciclopedonali trasversali che permettano al fruitore di raggiungere agevolmente sia la costa che il "nuovo" sistema verde.
In quest'ottica, ci si è approcciati alla Fiera del Levante, vera barriera da superare per ottenere il nostro obiettivo. Facendo riferimento al Piano Triennale 2012-2014 della Fiera del Levante e ai nuovi indirizzi che s'intende dare all'enorme quartiere fieristico, sfruttando la nuova idea di inserire all'interno di essa centri congressuali e attività permanenti, si è pensato di rendere il polo fieristico attraversabile per i pedoni, individuando percorsi ciclopedonali che passano per i punti focali della Fiera.
Al fine di dare nuova vitalità all'area progettata, si è pensato di sfruttare un'area industriale molto estesa e in stato di dismissione, per localizzare un polo universitario, in particolare la facoltà di biologia marina. La struttura consta di due parti: aule ottenute dal riutilizzo di due vecchi capannoni e la facoltà, in se per se realizzata secondo una metodologia compositiva tipica di Mario Botta, quindi partendo da un solido semplice come il cubo, per arrivare a tagliare il volume secondo precise direttive, fino ad ottenere 4 corpi fisicamente separati ma intimamente connessi tra loro e con le aule. Nell'area adiacente, attualmente adibita a parcheggio utilizzato principalmente nel periodo espositivo della Fiera del Levante, si è pensato di localizzare uno studentato.
Il modello guida di sviluppo ipotizzato, teso a garantire un utilizzo ottimale delle risorse, adotta, nei contesti oggetto di trasformazione, criteri di intervento preordinati alla tutela delle invarianti strutturali (storico-culturali, botanico-vegetazionali e idro-geomorfologiche), agendo in modo prioritario sul risanamento delle situazioni più critiche rilevate nella matrice ambientale, sulla valorizzazione delle peculiarità e sensibilità presenti, sul soddisfacimento dei servizi alla persona, garantendo una migliore fruizione e ricettività del territorio e contribuendo alla diffusione di una coscienza ambientale.

dicar. NUOVI SCENARI URBANI

città di BISCEGLIE

Politecnico di Bari - Facoltà di Architettura
Lab. di Progettazione architettonica III – Prof. M.IEVA

studentessa
NADIA SIMONE

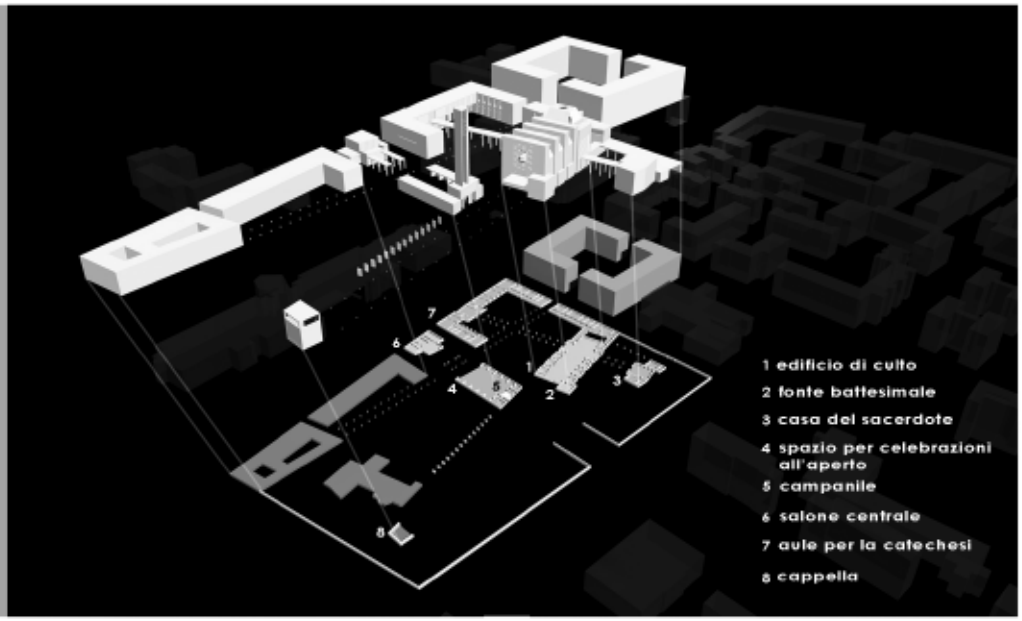
# progetto di un centro parrocchiale

analisi gerarchie urbane

*"La pittura agisce su due dimensioni, anche se può suggerirne tre o quattro. La scultura agisce su tre dimensioni, ma l'uomo ne resta all'esterno, separato, guarda da fuori le tre dimensioni. L'architettura invece è come una grande scultura scavata nel cui interno l'uomo penetra e cammina."*

Bruno Zevi

analisi funzionale



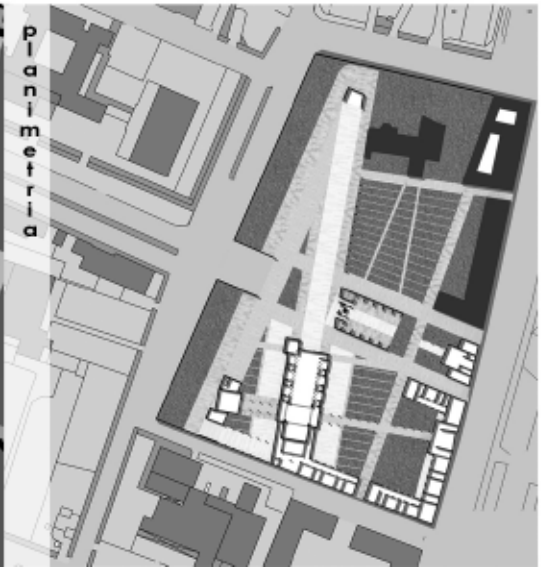

L' area di progetto è collocata a Sud est della città di Bisceglie, al confine col tessuto novecentesco.

Dopo una prima analisi della città per comprenderne le gerarchie nonchè le sue invarianti, il progetto si pone come obiettivo quello di riprendere i percorsi principali facendoli diventare parte integrante del progetto e di riammaliare non solo l'edificato esistente quanto di porsi in stretta relazione con la chiesa di S.Maria di Costantinopoli già esistente.

Il percorso principale proveniente dal nucleo antico trova come sua nuova polarità il campanile. Su un percorso trasversale,di controasse si colloca il nuovo edificio di culto.

planivolumetrico

planimetria



simone_nadia@libero.it

dicar.

# NUOVI SCENARI URBANI

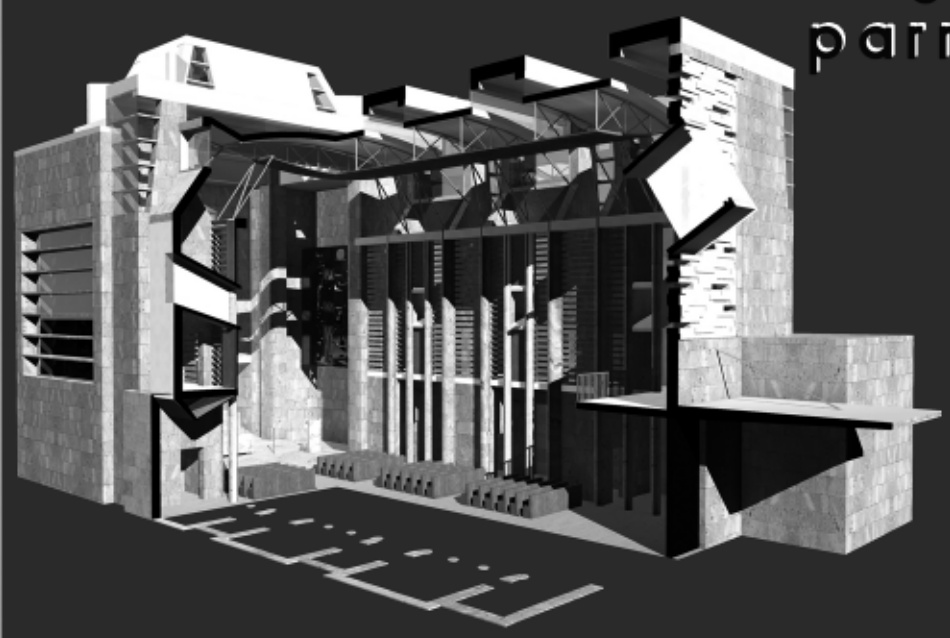
città di BISCEGLIE

Politecnico di Bari - Facoltà di Architettura
Lab. di Progettazione architettonica III – Prof. M.IEVA

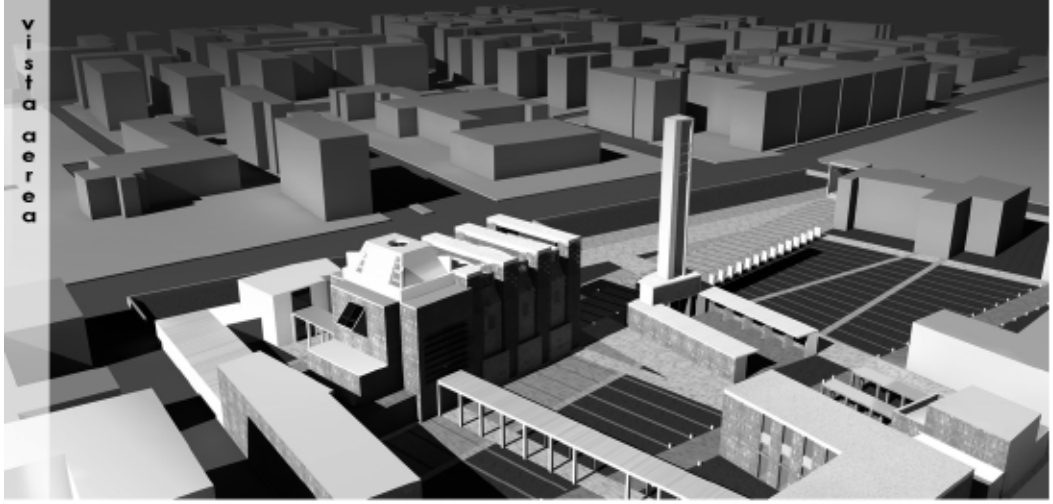
studentessa
NADIA SIMONE

## progetto di un centro parrocchiale

spaccato prospettico



vista aerea



L'impianto dell'ediicio di culto, in relazione al contesto è nodale.

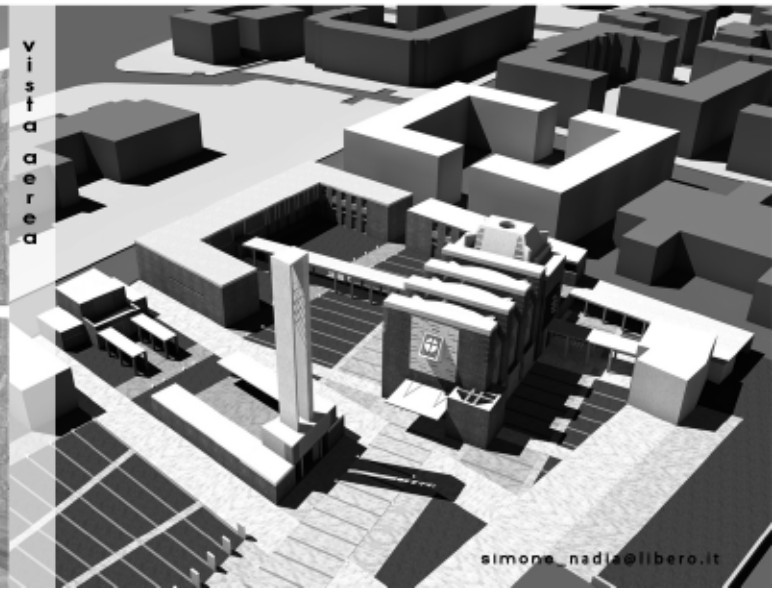
L'edificio si pone lungo un percorso che, polarizzandosi in una cappella esterna, segue la giacitura della facciata della chiesa già presente, ponendosi in stretta relazione con essa.

Un volume antistante racchiude il fonte battesimale del nuovo edificio di culto. In testata al percorso principale proveniente dal nucleo antico si colloca il campanile che sovrasta l'area destinata alle celebrazioni all'aperto.

Attorno,quasi a voler ricreare una corte nello spazio sacro si dispongono gli ambienti destinati alla catechesi a impianto seriale.

vista

vista aerea



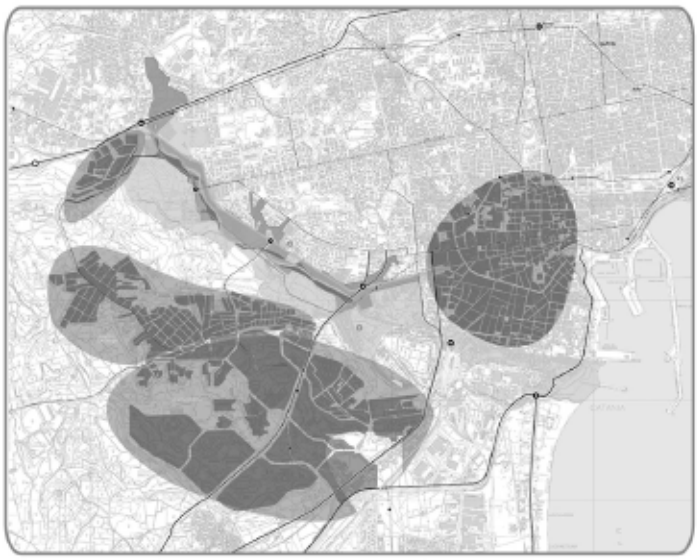
simone_nadia@libero.it

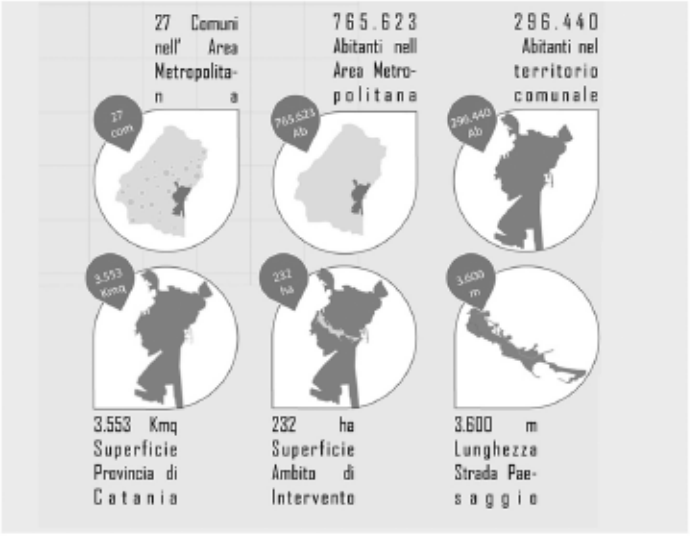
Eliana Strano
Sapienza Universita' degli Studi di Roma_Facolta' di Architettura
Laurea Magistrale/Specialistica biennale A.A. 2011-2012
Relatore prof. arch. Fabrizio Toppetti
Corso di Studi in Architettura-Progettazione Architettonica e Urbana (APAU)

# il parco lineare integrato nel quadrante urbano ovest di Catania

Alla scala metropolitana i fulcri della struttura territoriale di Catania vengono individuati nei due grandi Parchi dell' Etna e del Fiume Simeto. Questi sottolineano trattarsi di una citta' di mare e di montagna, i cui caratteri e segni attraversano la citta', come la Lava che emerge tra il costruito e il Verde agricolo che con le sue masserie, penetra dalla Piana di Catania verso sud. Eppure, le dinamiche di crescita della citta' hanno determinato un Defcit di verde pubblico. La citta' e' vittima di una differenza fortissima che esiste tra le sue parti sociali, "coestistono una citta' che cresce , vive e dialoga con l'esterno e una che vive ancorata a un simbolico tanto pittoresco quanto scarsamente proiettivo." Questo potrebbe derivare dalla forte ghettizzazione che nel tempo i quartieri hanno determinato.
Il progetto, tenta di dare un nuovo assetto alla citta' considerando il grande vuoto urbano costituito dal paesaggio collinare in abbandono, come occasione per connetere i quartieri periferici satelliti con il **Parco Lineare**, contestualmente ad un miglioramento della mobilita' mediante una **Strada Paesaggio**, riconsiderando il traffico veicolare in entrata e in uscita alla citta', essendo la storica Via Palermo ormai insufficiente a sostenere il traffico attuale.

La Strada paesaggio Il Parco





## Le 4 STRATEGIE DI SVILUPPO URBANO :

1 Trasformazione Urbana

**favorire una ricentralizzazione** tra tessuti marginali e quartieri periferici della citta', **nell' ambito della collina di Montepo** che ne costituisce attualmente la separazione fisica.

2 Parco Lineare

invertire la percezione che la citta' ha della collina come limite al proprio sviluppo, integrando uno spazio libero sull' asse Nord Ovest-Sud Ovest **attraverso diverse azioni come la rigenerazione della vegetazione, il trattamento dell idrologia del torrente , interazione di percorsi pedonali, ciclabili e servizi** annessi che abbiano il compito di collegare parti diverse di citta'.

3 Mobilita' e Viabilita'

trasformazione della mobilita' attraverso il **potenziamento di percorsi pedonali, integrazione di tracciati viari, realizzazione di una nuova strada urbana lungo il sistema del parco**, senza entrare in conflitto con esso, che funge **da rafforzamento di Via Palermo**, strada storica ormai incapace di sostenere il traffico veicolare in entrata e in uscita alla citta. Disposizione di parcheggi strategici nei punti di accesso al parco.

4 Strategia Culturale

considerare il sistema parco-strada paesaggio, non solo come connettivo ma come punto di ingresso alla citta' per i comuni limitrofi e veicolo di **fruizione sociale diffusa per i quartieri periferici**, attraverso la promozione di attivita' volte al **ripristino dell' antico ruolo agricolo-rurale** della collina, **recupero degli elementi storico archeologici** ivi presenti, inserimento di servizi da supporto alle attivita' del parco e alle attivita' e funzioni urbane che esso intercetta.

## I TRE ELEMENTI DEL PARCO

L' ecologia del parco puo' essere compresa mediante l' interazione delle **Tre ecologie** di cui il territorio d' ambito e' costituito. Interagiscono l' Ecologia delle **Acque** del torrente che scorre lungo tutto l'ambito, ( riqualificazione del suo corso e riutilizzo dell' acqua per l' irrigazione dei campi). L' Ecologia degli Orti che grazie alla presenza dei **Terreni** argillosi collinari ha potuto sviluppare in passato la cultura delle coltivazioni cerearicole, attualmente in stato di abbandono.

L' Ecologia delle **Sciare** laviche che fungono anche da veicolo culturale per la testimonianza storica delle colate che hanno segnato la citta' nei secoli e soprattutto marcano il paesaggio urbano con le specie vegetazionali tipiche di paesaggio vulcanico.

I punti cruciali in cui la citta' viene intercettata dal parco lineare, si innestano inglobandosi ad esso per veicolarne l'indirizzo funzionale del parco stesso, con una serie di servizi atti a valorizzare gli ambiti urbani e creando degli eventi all' interno del parco e della sua strada paesaggio.

Autore: SILVIA TARDELLA

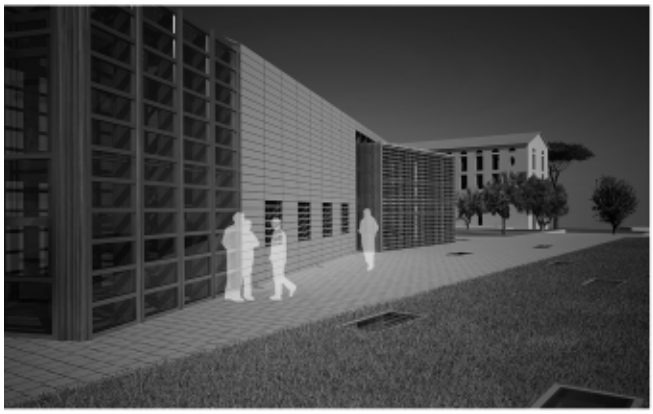
# SPAZI DI INCUBAZIONE *tra permanenze e mutazioni*

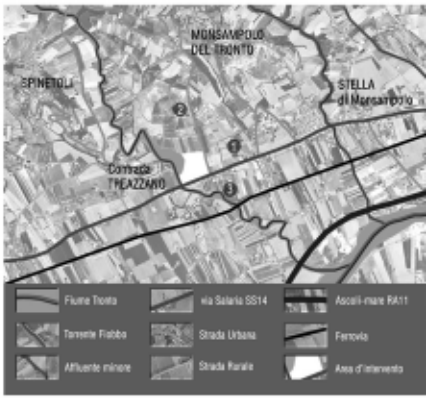
Università degli Studi di Roma "La Sapienza"
Facoltà di Architettura "Valle Giulia"
Anno Accademico: 2012/2013
TESI DI LAUREA in Architettura U.E.:
*Proposta di recupero dell'Ex Bigattiera Marcatili di Monsampolo del Tronto*
*e riconversione architettonica in Incubatore d'imprese per il sistema locale della Valle del Tronto*
Relatore: Prof. Arch. Benedetto Todaro
Assistente: Arch. Manuela Pattarini

Il vecchio complesso della Bigattiera Marcatili di Monsampolo del Tronto è un raro esempio di opificio bacologico del periodo pre-industriale, fu edificato intorno al 1830 seguendo scrupolosamente le indicazioni tipologiche del senatore Dandolo fissate nel trattato *Dell'Arte di Governare i Bachi da Seta del 1815,* all'epoca largamente diffuso su tutto il territorio nazionale per incentivare la pratica della bachicoltura nelle realtà rurali. L'impianto è composto da due distini corpi di fabbrica uniti da un passaggio sopraelevato che collega lo stabilimento produttivo con quella che era l'abitazione dei coloni che vi lavoravano, entrambi gli edifici presentano una struttura muraria continua portante in laterizio con copertura a capanna e un sistema di volte a crociera al piano terra.
La Bigattiera, oltre che per la particolare destinazione d'uso, si distingue per le sua forma planimetrica allungata (9,50 x 35,50 m), per il rapporto tra pianta e alzato (12m) e per l'equilbrata armonia dei prospetti scanditi da una tripla serie di ampie aperture rettangolari. L'attività della Bachicoltura è perdurata fino ai primi anni '50 del XX secolo, successivamente vennero apportate delle modifiche allo stabilimento per utilizzarlo come essicatoio di tabacco ma solo per un breve periodo. L'intero complesso è stato poi lasciato in completo stato di abbandono dal 1980, solo nel 1995 l'Amministrazione comunale ha censito il complesso della Bigattiera tra gli immobili e manufatti con caratteristiche storico-artistiche e nel 2001 è stato posto il vincolo della Soprintendenza con il quale l'immobile "Bigattiera" è stato dichiarato di *interesse particolarmente importante.*

La proposta di intervento suggerisce una riconversione architettonica in ***Incubatore d'imprese per il sistema locale della Valle del Tronto***, una struttura aziendale volta a favorire lo sviluppo imprenditoriale e la valorizzazione delle risorse del territorio (artigianato, marketing turistico, ambiente, beni culturali, etc.) capace di affiancare gli *Enti Locali* nella progettazione e implementazione del sistema integrato dei servizi alle aziende e ai cittadini, favorendo ***lo start- up delle piccole e medie imprese o di singoli professionisti.*** La scelta di un manufatto edilizio di grande valore storico, sia per l'identità del luogo che per la sua tradizione produttiva, in cui concentrare alcune risorse strategiche per lo sviluppo del territorio che favoriscano occasioni di impresa, lavoro e formazione, fa del complesso della Bigattiera il ***volano per una rivitalizzazione dell'economia locale,*** in cui lo stabilimento non è considerato come semplice contenitore di nuove attività, bensì un ***catalizzatore di nuove sinergie imprenditoriali***.
L'introduzione di attività di durata limitata e in continua rigenerazione come quelle legate all'Incubatore d'impresa o al coworking tenta di suggerire, in chiave simbolica, l'attività originaria che si svolgeva nei locali dello stabilimento, dove i bachi da seta venivano posti in incubazione per alcuni mesi fino alla loro trasformazione in bozzoli, così le attività delle nuove imprese, avviate grazie al periodo di incubazione nella nuova "Bigattiera", saranno pronte per approdare sui mercati attuali.

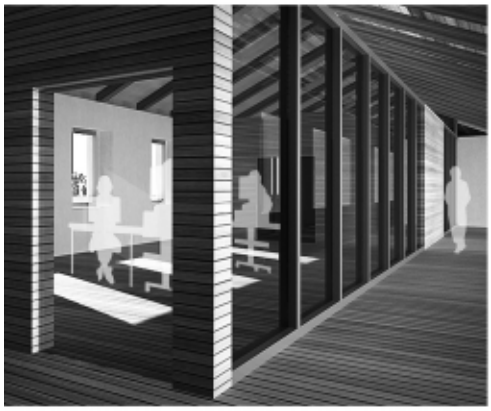
L'area d'interesse si colloca tra l'altro in una ***posizione strategica***, al centro della Vallata del Tronto, lungo la SS4 tra Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto, in corrispondenza delle direttrici di collegamento con i principali centri provinciali. Il fabbricato è a metà strada tra il centro storico di Monsampolo del Tronto e la stessa zona industriale e nelle vicinanze si trova la sede del rinomato Centro Sperimentale per l'Orticultura del Dipartimento nazionale di Biologia e Produzione vegetale. La realizzazione di una struttura simile risponderebbe anche alla *richiesta di decentramento dei servizi alle imprese dai centri maggiori,* favorendo un contatto diretto con le aree produttive.






Il nuovo programma funzionale, tenendo conto della varietà dei fruitori potenziali di un Incubatore d'imprese, richede una distribuzione spaziale capace di accogliere e relazionare gli spazi destinati alle singole imprese insediate, agli uffici dell'amministrazione, alle aule didattiche per gli utenti occasionali e alle aree di uso collettivo per le attività di servizio.

L'intervento di adeguamento necessita di un aumento di circa il doppio della superficie già esistente (2000 mq tot.) e segue un approccio progettuale integrato e continuativo con la struttura originaria. L'ampliamento si sviluppa lungo una delle direttrici spaziali già esistenti, con un sistema strutturale seriale di portali in legno che mantiene inalterata l'originaria forma a capanna, e secondo l'orografia del terreno per la creazione di un'ampia area ipogea, adatta ad ospitare i laboratori di impresa collegandoli direttamente con il terreno di pertinenza ad essi assegnati. Gli spazi dell'amministrazione occupano il volume della casa colonica e gli uffici delle imprese incubate sono collocati all'interno del grande spazio della "Bigattiera", secondo un sistema modulare di acciaio e vetro che ricorda nella sua distribuzione gli antichi "graticci" usati per allevare i bachi da seta.

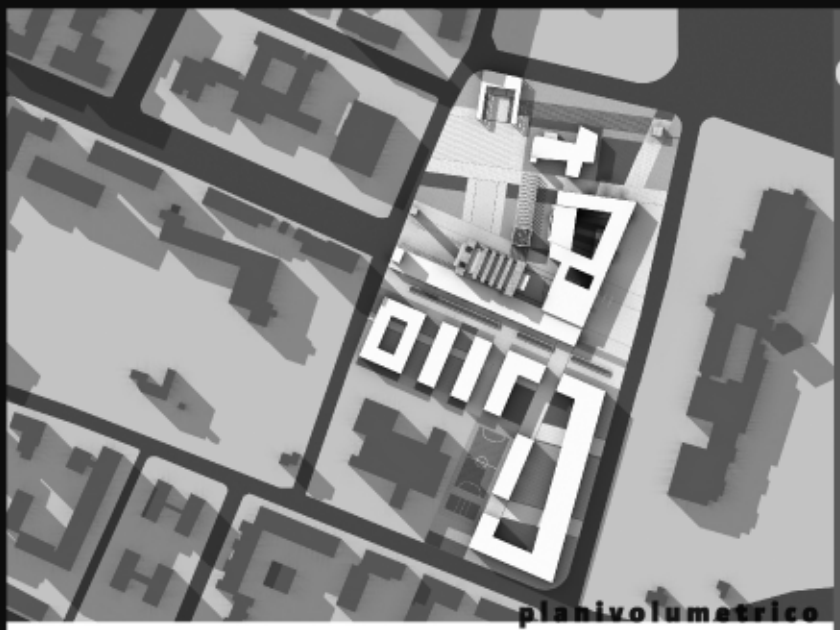


# nuovi scenari urbani

## città di Bisceglie

Politecnico di Bari **Facoltà di Architettura 2012/2013** Laboratorio di Progettazione Architettonica III *Prof.: **Matteo Ieva***

*Allievo: **Luca Tommasi***
luca.tommasi@rocketmail.com



planivolumetrico

il progetto di un

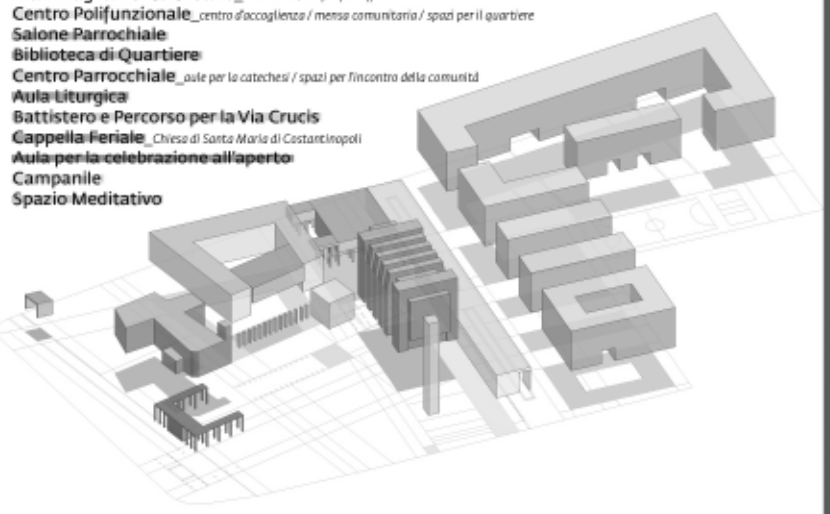
## centro parrocchiale

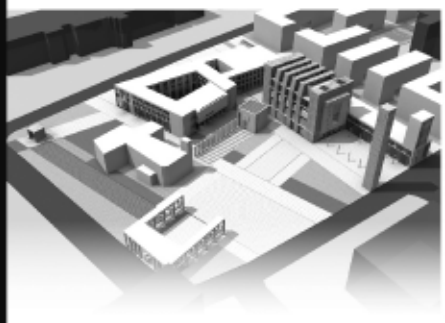
La conoscenza del territorio come base fondante della progettazione, l'atteggiamento di conservazione come stimolo a rinnovare l'edilizia storica declinandola con un linguaggio moderno.

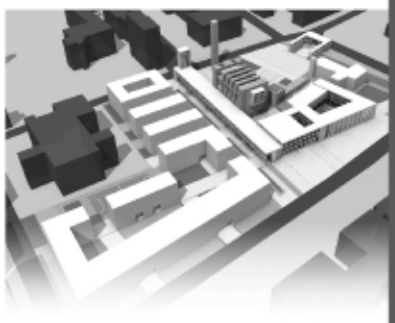
L'analisi della città di Bisceglie e la scelta dell'area di progetto periferica, antinodale, ha portato alla decisione di far nascere le regole di progetto dall'esistente, dalle poche tracce che i percorsi e le polarità dell'area lasciavano per darle nuovo significato. Così le preesistenze sono diventate regola geometrizzante dell'area, nella quale il progetto si inserisce in continuità, conferendo però nuove gerarchie, funzioni e significati.

Il complesso parrocchiale come ricerca della spiritualtà e di un modo di fare architettura non storicista, ma nascente dalla storia e dalla vocazione organica del luogo per avvicinarsi ai linguaggi più moderni, dialogando con le architetture circostanti ma migliorandone l'espressività architettonica.

~~Riammagliamento Urbano~~_abitazioni / edifici per uffici_
Centro Polifunzionale_centro d'accoglienza / mensa comunitaria / spazi per il quartiere_
~~Salone Parrocchiale~~
~~Biblioteca di Quartiere~~
Centro Parrocchiale_aule per la catechesi / spazi per l'incontro della comunità_
~~Aula Liturgica~~
Battistero e Percorso per la Via Crucis
Cappella Feriale_Chiesa di Santa Maria di Costantinopoli_
~~Aula per la celebrazione all'aperto~~
Campanile
Spazio Meditativo







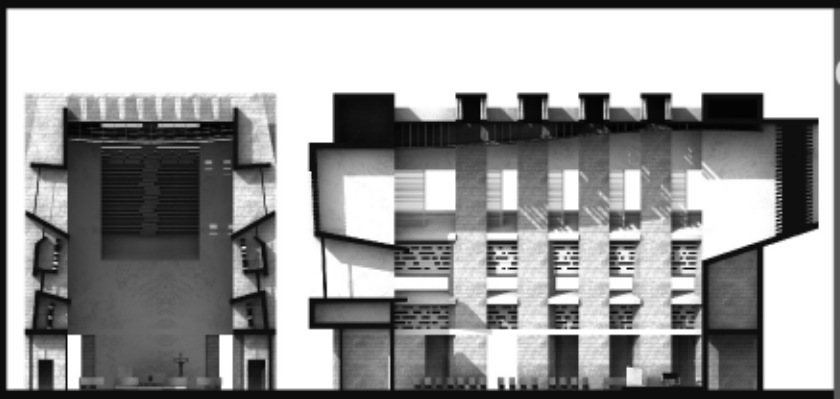
fronte dell'area di progetto

# nuovi scenari urbani

## città di Bisceglie

Politecnico di Bari **Facoltà di Architettura 2012/2013** Laboratorio di Progettazione Architettonica III *Prof.: **Matteo Ieva***

*Allievo: **Luca Tommasi***
luca.tommasi@rocketmail.com



*il progetto di un*

# centro parrocchiale

Il sistema costruttivo in cemento armato nasce dall'accostamento di diverse scatole cave irrigidenti con i loro tamponamenti, che formano la navata centrale costituente l'aula liturgica e un percorso che la cinge, una rilettura moderna del nartece.

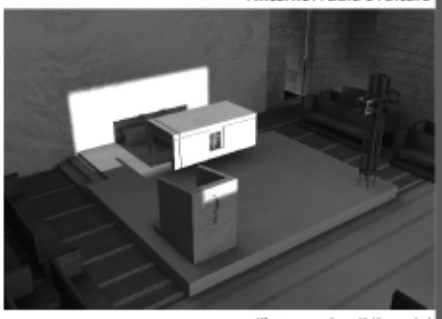
L'aula polarizza il percorso su cui si attesta, preceduta nell'area di progetto esclusivamente dal sagrato, chiuso dal campanile e da una croce che svettano per segnalarne la presenza.

La copertura permeabile, che permette il passaggio della luce, tema centrale della costruzione, enfatizza l'importanza dell'altare, nucleo centrale dell'aula e polo liturgico per eccellenza.

*l'entrata: il sagrato e il campanile*

*l'interno: l'aula e l'altare*

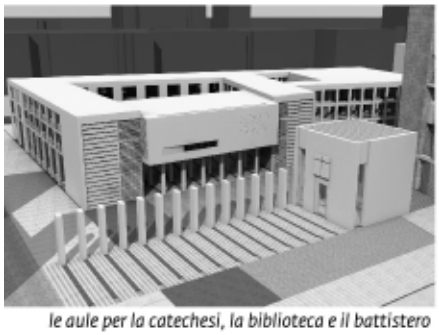
*l'interno: la copertura e la struttura*



*l'interno: i poli liturgici*

*l'aula e il complesso parrocchiale*

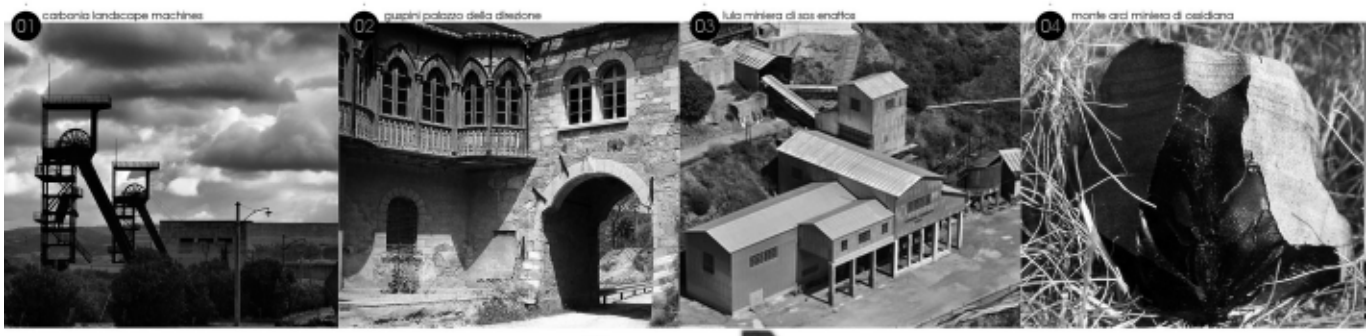
*il portico del centro parrocchiale*



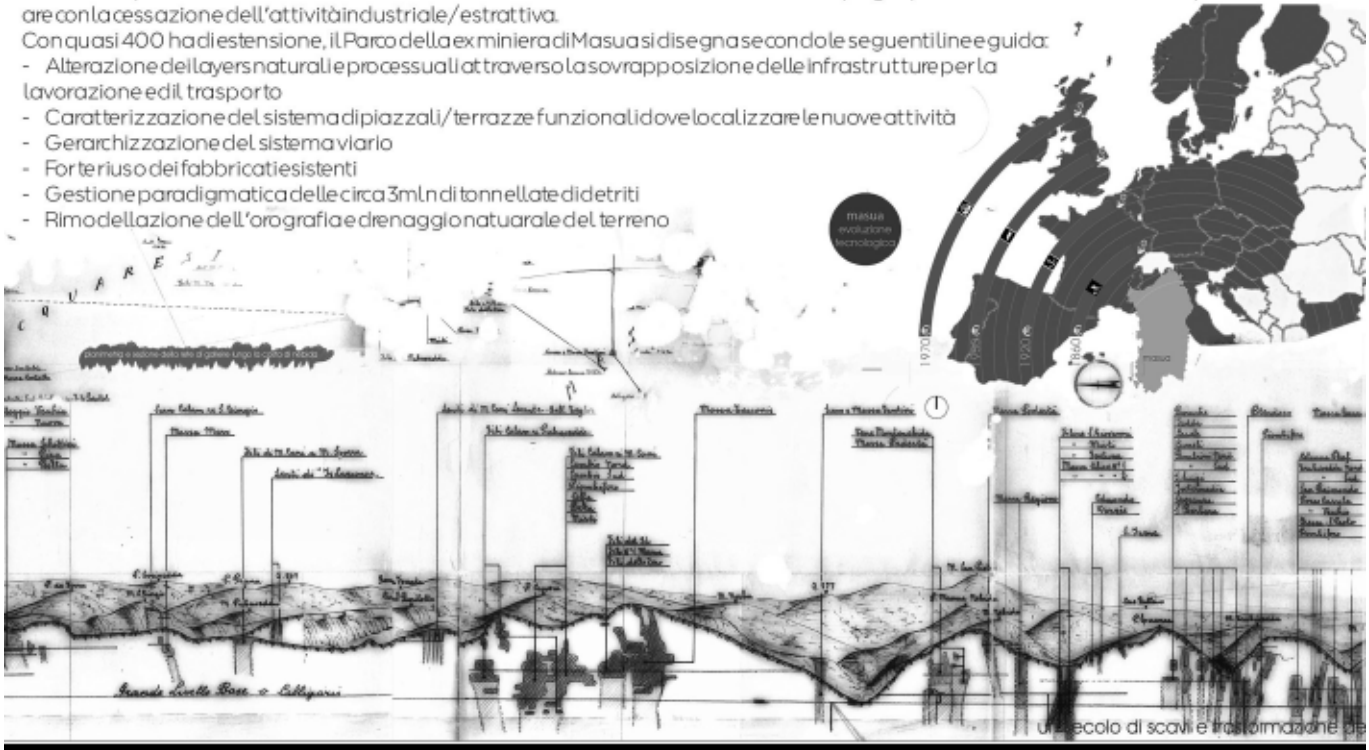
*le aule per la catechesi, la biblioteca e il battistero*

*il piccolo spazio meditativo*

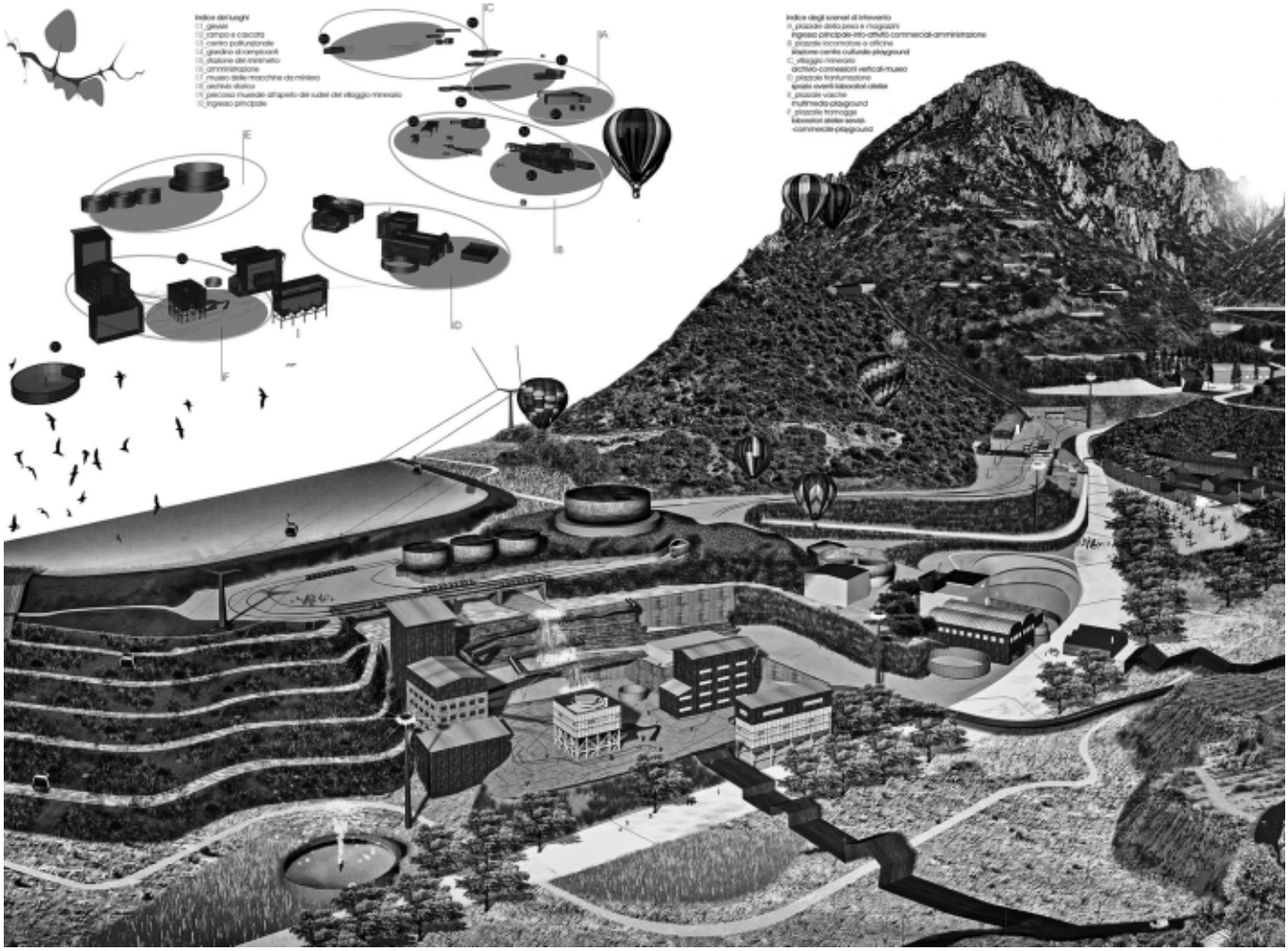
*Gli altri elementi di celebrazione o di riflessione spirituale - l'aula per le celebrazioni all'aperto, il battistero e lo spazio meditativo - polarizzano i controassi e le diverse direzioni che concorrono all'interno dell'area di progetto. Le stesse direzioni fondano gli altri edifici: così il centro d'accoglienza e le sue struttue cingeranno il margine dell'area parrocchiale, il salone si attesterà in asse con l'aula liturgica mentre le aule per la catechesi e la biblioteca intersecheranno le due grandi direzioni prese in considerazione, creando un organismo unitario nell'insieme dove però ogni elemento conserva le sue peculiarità.*



La pianificazione dell'area vasta del tratto costiero sud-occidentale della provincia di Carbonia-Iglesias è stato il presupposto per l'intervento di riqualificazione del compendio minerario dell'ex miniera di Masua. Un territorio in cui la valenza paesaggistica è il risultato del connubio secolare tra ambiente selvaggio e eredità dell'attività mineraria. Quest'ultima ha negli anni trasformato radicalmente le aree puntuali disseminate lungo tutta la costa scavando e incidendo un territorio in gran parte desolato.
Riconnettere queste aree, riqualificando le antiche infrastrutture per il trasporto del minerale e rilocalizzando nuove attività lungo questi percorsi, risponde alla necessità di costituire un paesaggio continuo tra costa, mare e miniera. Un cammino lento ma di grande scala in cui si addensano eventi testimoniali dell'identità locale. Siano essi episodi meramente commemorativi o, più spesso, catalizzatori di nuove attività in un'operazione di risarcimento nei confronti della natura e della società di tutti quegli spazi interdetti la cui storia non poteva terminare con la cessazione dell'attività industriale/estrattiva.
Con quasi 400 ha di estensione, il Parco della ex miniera di Masua si disegna secondo le seguenti linee guida:
- Alterazione dei layers naturali e processuali attraverso la sovrapposizione delle infrastrutture per la lavorazione ed il trasporto
- Caratterizzazione del sistema di piazzali/terrazze funzionali dove localizzare le nuove attività
- Gerarchizzazione del sistema viario
- Riuso dei fabbricati esistenti
- Gestione paradigmatica delle circa 3 mln di tonnellate di detriti
- Rimodellazione dell'orografia e drenaggio naturale del terreno



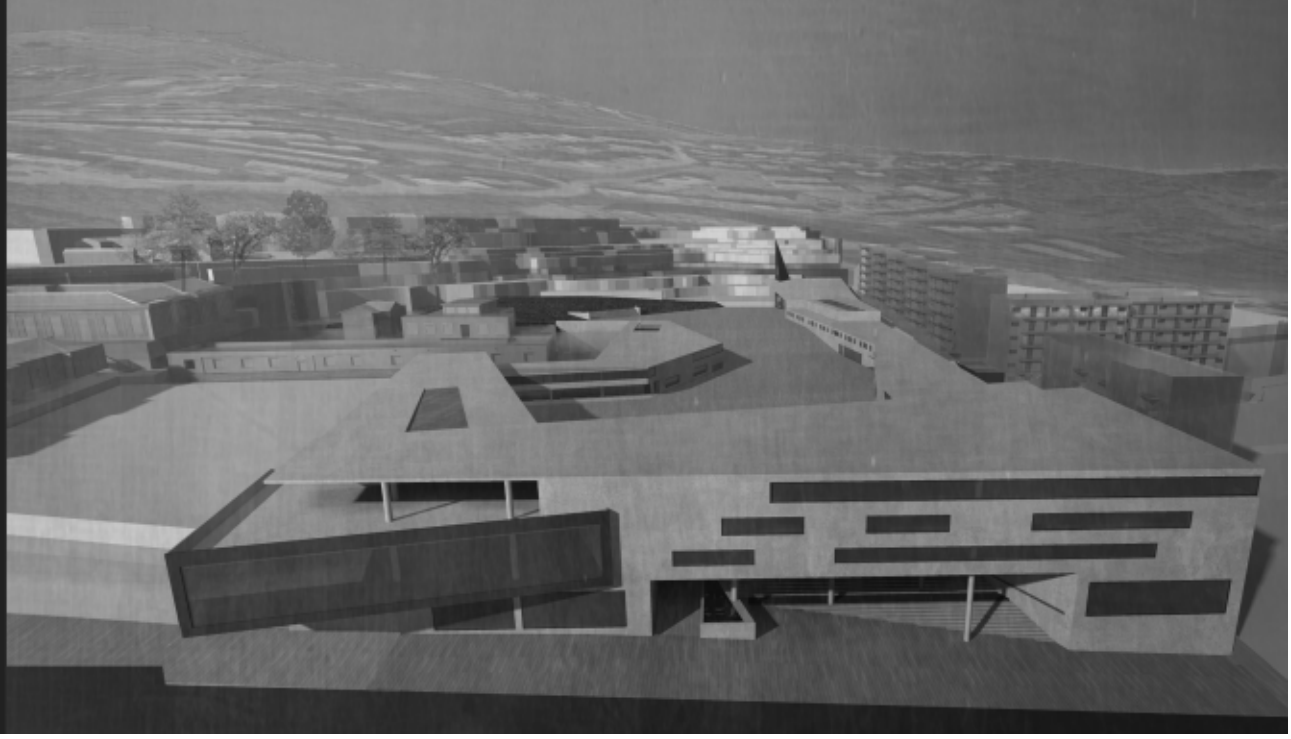

giulio tonelli/parco dell'ex miniera di masua/
tesi di laurea in progettazione architettonica e urbana/università di roma la sapienza

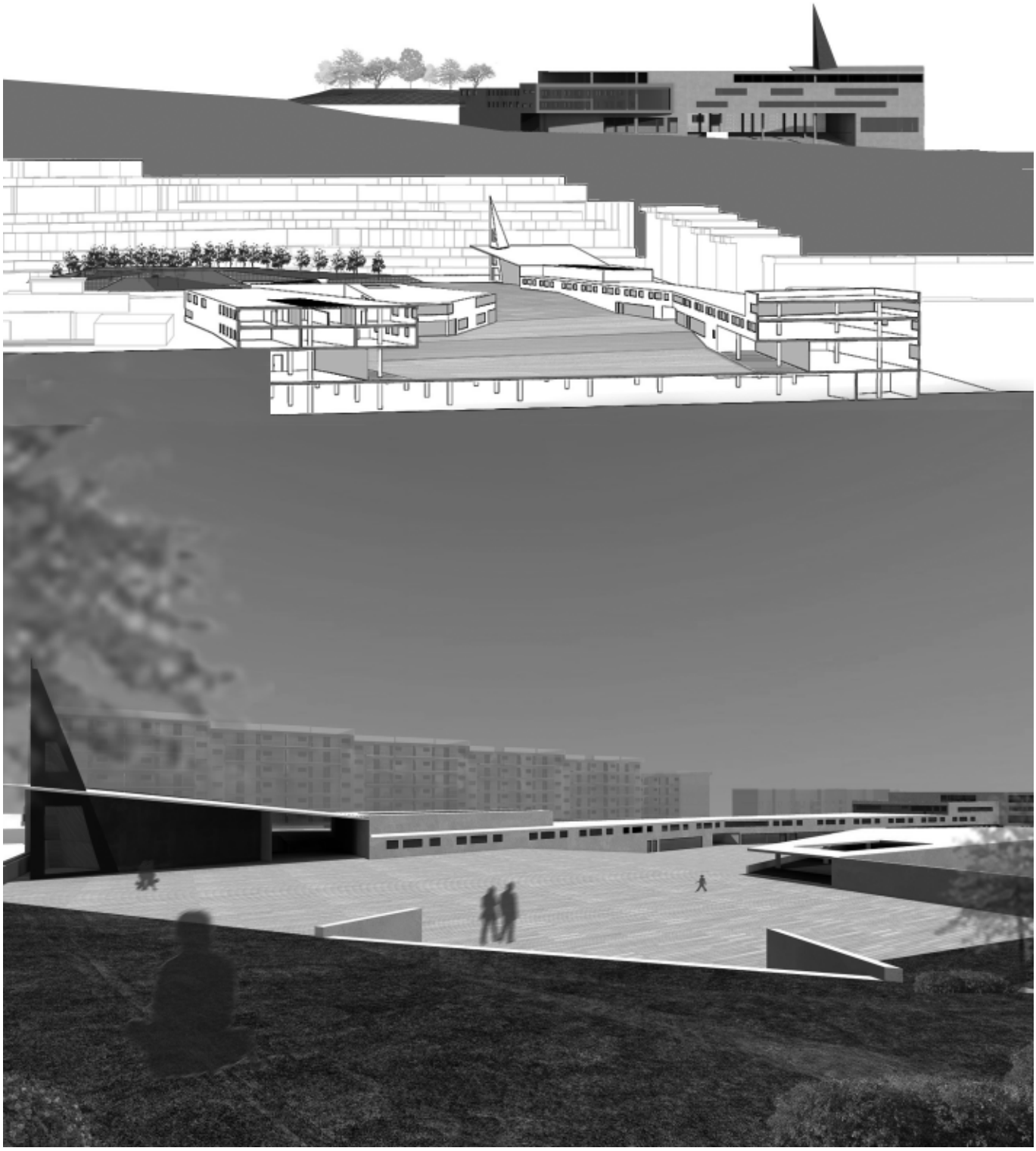

Indice dei Luoghi
01_geyser
02_rampa e cascata
03_centro polifunzionale
04_giardino di vernicianti
05_stazione del minerale
06_amministrazione
07_museo delle macchine da miniera
08_archivio storico
09_percorso museale all'aperto dei ruderi del villaggio minerario
10_ingresso principale
Indice degli scenari di intervento
A_piazzale della pesa e magazzini
ingresso principale-info-ufficio commerciali-amministrazione
B_piazzale locomotive e officine
stazione-centro culturale-playground
C_villaggio minerario
archivio-connessioni verticali-museo
D_piazzale frantumazione
spiazzi eventi laboratori-cielex
E_piazzale vasche
multimedia-playground
F_piazzale tramoggia
laboratori atelier-vasi
commerciale-playground

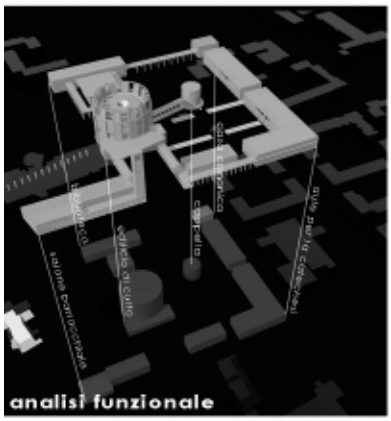
# RIGENERAZIONE URBANA : LA PIAZZA E' VITA!

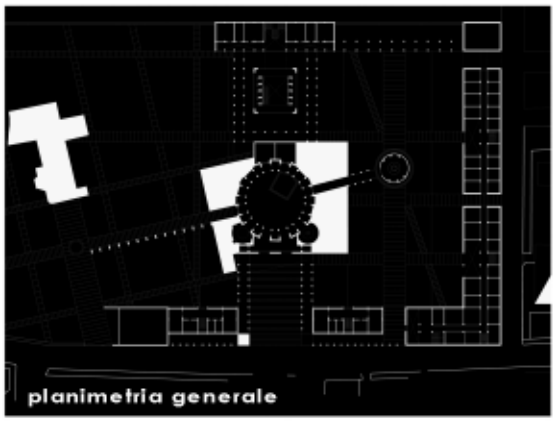
Università degli Studi mediterranea di reggio calabria_ Facoltà di architettura_a.a.2012/2013_Architettura U.E._Docente: G. Arcidiacono_St.ssa: Travia Dafne

Il progetto nella parte nord di Messina, si inserisce in un contesto urbano degradato e non omogeneo, nell'area dell'ex manicomio Mandalari.
L'idea progettuale si propone la connessione di attività differenti, che oltre alla residenza comprende lo sport, il lavoro, il tempo libero, lo svago e il culto; con l'intento di creare un ambiente favorevole all'integrazione sociale di classi e età differenti.
L'edificio si articola e prende vita attorno a un sistema di piazze a diverse quote connesse tra loro da una serie di piani inclinati.
Nella parte più alta vi è il parco che si inserisce all'interno del sistema delle piazze, come a volerne occupare lo spazio con le sue radici.
L'edificio abbraccia le piazze nell'intento di isolarle dal frastuono veicolare e dalla vita convulsa del grande viale, cercando di creare all'interno una piccola isola ove sia possibile la vita in comunità a contatto con il verde anche all'interno di un contesto urbano; si offre così spazio per negozi, un bar, un ristorante panoramico, una palestra, casa famiglia, casa per gli studenti, uffici, associazioni culturali e una chiesa.





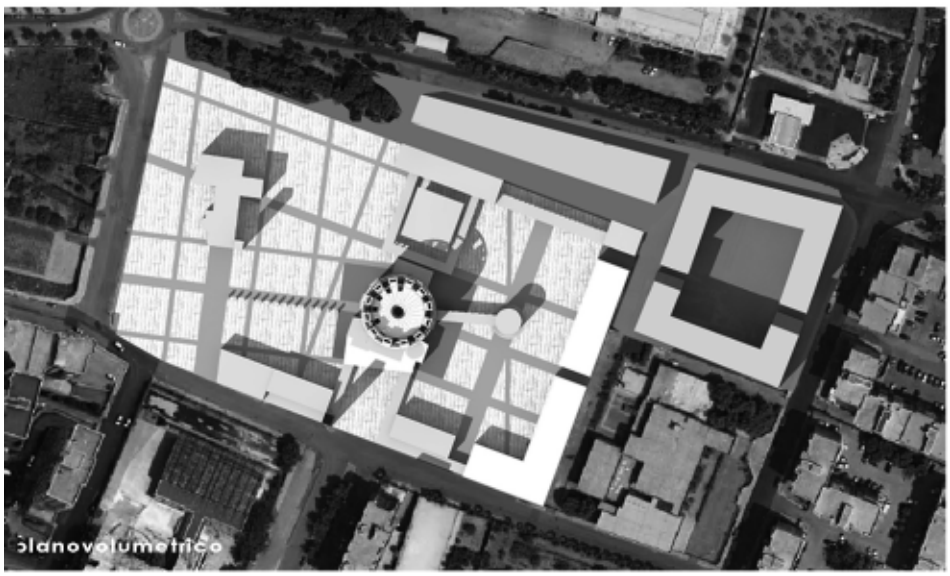



Il progetto interessa l'area a Sud della città di Bisceglie, nella parte più periferica, quasi al confine con il tessuto novecentesco.

L'area mantiene comunque un rapporto con la città storica poichè è raggiunta da un percorso da essa generato e polarizzato dall'edificio di culto.

L'assetto planimetrico richiama quello di San Vitale a Ravenna, caratterizzato da un impianto polare e da un deambulatorio.



dicar.

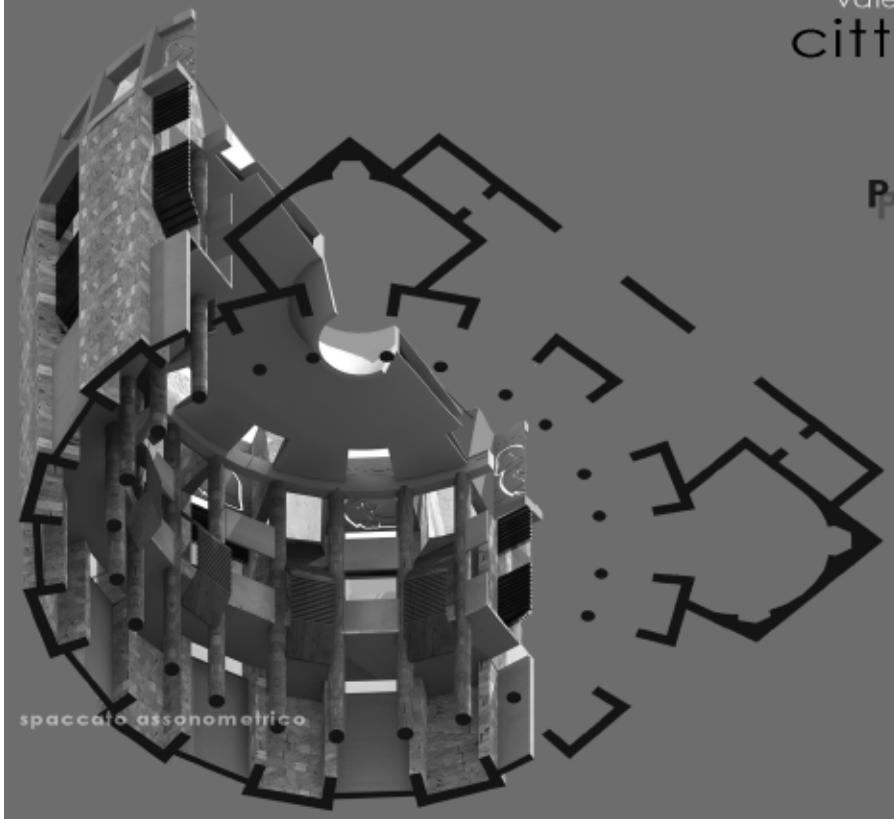
# NUOVI SCENARI URBANI

Politecnico di Bari- Facoltà di Architettura
Lab. Progettazione architettonica 3 Prof M.Ieva

Studentessa : Valentina Zecchillo
valentina_zecchillo@libero.it

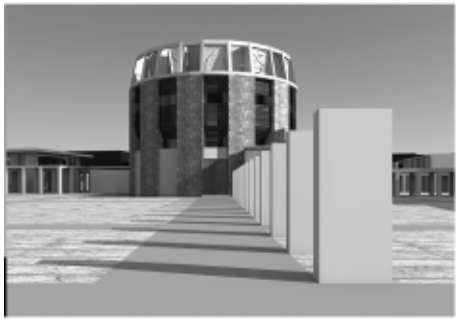
## città di Bisceglie

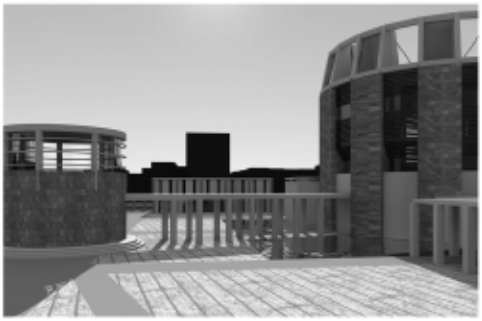
## PROGETTO DI UN CENTRO PARROCCHIALE

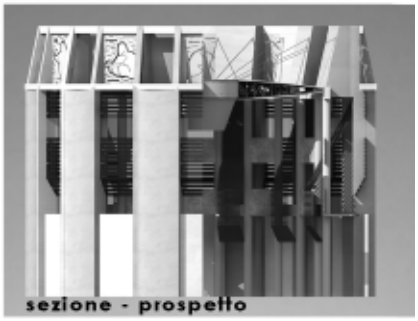


spaccato assonometrico

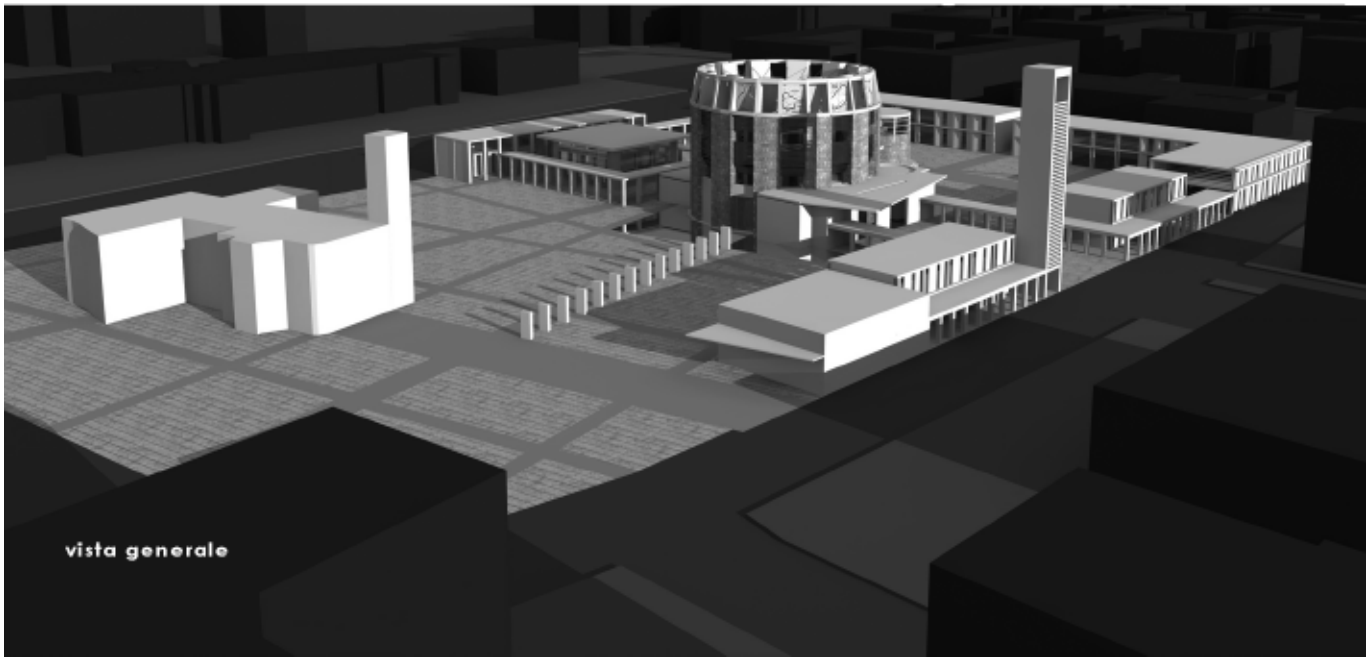
L'organismo ecclesiale, insieme a tutto il centro parrocchiale, è caratterizzato dalla presenza di più assi, organizzati gerarchicamente e generati dalle preesistenze del luogo : la chiesa di Santa Maria di Costantinopoli, il percorso storico di Corso Umberto ed il seminario diocesano.
Lo spazio dell'aula liturgica è progettato con un sistema costituito da scatole murarie in calcestruzzo armato che ne costituiscono lo scheletro portante.
La copertura è generata da una struttura ad anello, in acciaio, con la presenza di un foro nella parte centrale che permette un'illuminazione diffusa dell'aula liturgica.
La luce diventa elemento importante all'interno del progetto, canalizzata nei punti di maggior importanza funzionale e spirituale.





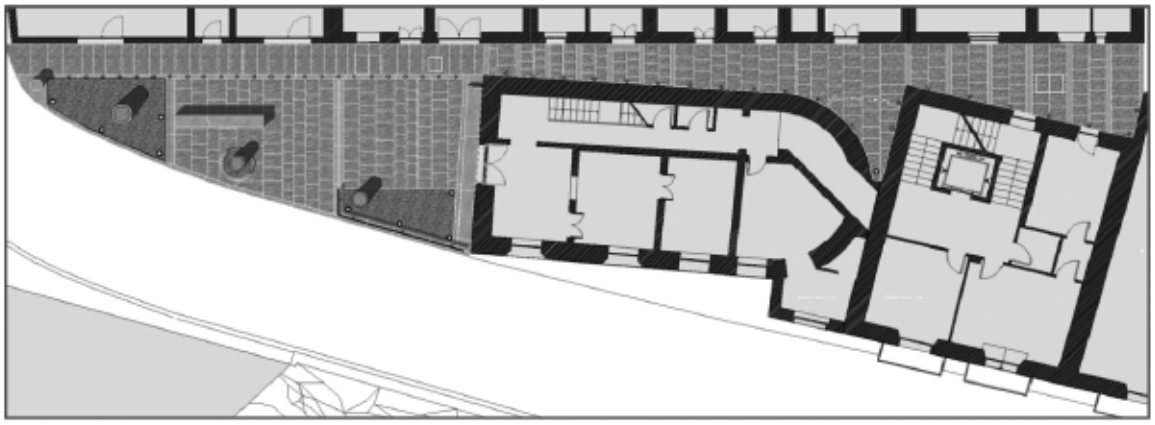


sezione - prospetto



vista generale

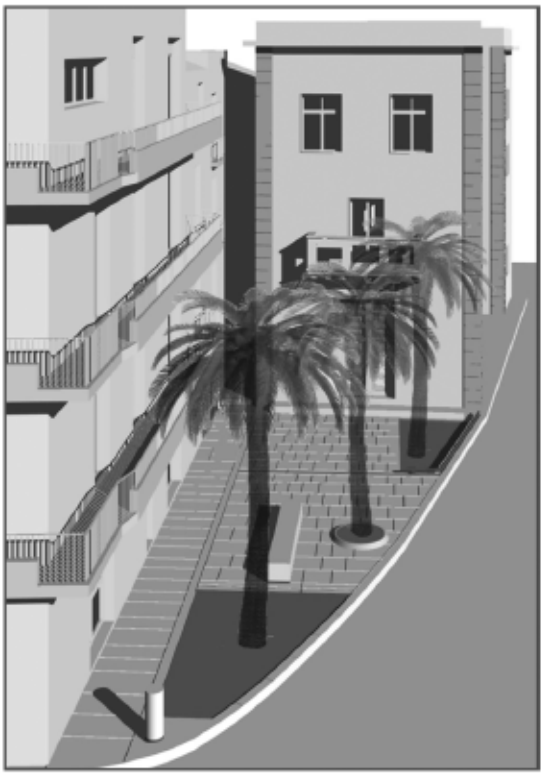
## XXIII Seminario Internazionale e Premio di Architettura e Cultura Urbana
## NUOVI SCENARI URBANI. OPERE, PROGETTI, UTOPIE
*Spazi pubblici e corridoi verdi*



Titolo **Spazi pubblici in piccoli centri: un progetto per Lascari**
Progetto *Giacinto Barbera e Giuseppe Di Benedetto*
Collaborazione *Marcella Moavero e Giuseppina Pizzuto*

Commisurare gli investimenti nel campo urbano ed architettonico alla situazione politica ed economica attuale, significa valutare in pieno il momento di crisi che stiamo vivendo in tutti i settori. Solo, infatti, sulla base della conoscenza diretta delle realtà sociali, economiche, politiche, è possibile razionalizzare le trasformazioni dei centri abitati, che risultano dalla somma di tessuti antichi ed al tempo stesso contemporanei, spesso connessi da nuovi tipi di spazi, in diversi casi di risulta, che comunque costituiscono elementi di connessione tra vari tipi di tracciati urbani. Su tali concetti si basa il progetto di riqualificazione della piazza Aldo Moro, localizzata in un piccolo centro urbano delle Madonie, Lascari, in provincia di Palermo. La piazza Aldo Moro è situata nella zona bassa del paese. Si presenta con una forma irregolare, dettata dallo sviluppo della zona edificata e delimitata dalla direzione della via S. Chiaramonte. Il progetto ha previsto la risistemazione della piazzetta e della scalinata di via SS. Crocifisso, che da essa inizia delimitando da un lato l'edificio comunale. Le quinte edilizie di tipo elencale che ne costituiscono i lati sono state completate in periodi diversi. La piazza ha sempre svolto una funzione di rappresentanza istituzionale per la presenza del Comune. Essa si configurava come un luogo generato da scelte progettuali prive di organicità. L'intera area, nel tempo, è stata oggetto di numerosi interventi compreso quello del Palazzetto comunale, realizzato sulla precedente struttura dell'Oratorio del SS. Crocifisso, unico edificio di maggior pregio nell'ambito della piazza. L'attuale edificio fu costruito negli anni Trenta in perfetto stile fascista, con successive superfetazioni. Appare come un piccolo frammento urbano connesso alla via Salvatore Chiaramonte. Nella configurazione precedente all'intervento, quasi tutto lo spazio era riservato a una serie di elementi di 'arredo urbano' posizionati in maniera del tutto casuale, che limitavano anche la fruibilità da parte degli utenti. La piazza era utilizzata dalla cittadinanza unicamente come via di accesso alla scalinata di via SS. Crocifisso, che si inoltra nella parte storica del paese, e come passaggio per entrare al Palazzo comunale. Il progetto ha preso l'avvio da un attento ed accurato rilievo della piccola piazza e della scalinata adiacente, ma anche dalle osservazioni delle abitudini e delle esigenze degli abitanti della zona. Si è quindi stabilito di procedere con un intervento radicale su tutta l'area della piazza e della suddetta scalinata con lo scopo principale di ridefinire tale luogo come ritrovato dall'identità cittadina, eliminando tutti gli elementi problematici, anti-estetici e di intralcio ai pedoni; è stata quindi realizzata una nuova pavimentazione. Si è proceduto, dunque, con l'eliminazione delle barriere architettoniche, con il miglioramento dell'illuminazione mediante un nuovo impianto, con la risistemazione della scalinata. Sono stati previsti, inoltre, interventi di arredo urbano, quale l'individuazione di un'unica seduta monolitica e di due piccoli *parterres* verdi di forma trapezoidale, di cui uno in particolare, quello adiacente al Comune, impedisce il passaggio pedonale all'angolo con la via S. Chiaramonte, per la sicurezza dei cittadini. I due *parterres* e

l'aiuola centrale di forma circolare consentono di inglobare tre nuove palme, in sostituzione delle precedenti. L'assetto complessivo della piazza è stato sensibilmente modificato con la sostituzione di tutta la superficie pavimentata, compresa quella della scalinata. Lo spazio rimane dunque unicamente pedonale, accogliendo i cittadini. I piccoli *parterres* attorno alle palme, che creano sempre delle zone ombreggiate, ne modificano il cromatismo e la visuale generale. La seduta dalla forma essenziale, costituita da due monoblocchi di bardiglio chiaro levigato, è utilizzata dai fruitori che passano o sostano. Per quanto riguarda la pavimentazione, come materiale predominante è stata scelta la pietra grigia di Billiemi, utilizzata anche in allineamento con la cortina edilizia che prosegue lungo la via SS. Crocifisso, in modo da determinare un percorso; lo stesso, a partire dall'angolo opposto al Municipio, diviene l'accesso alla piazza da parte dei disabili e l'ingresso allo stesso vicolo, segnato anche all'inizio da un paracarro dalla forma cilindrica in bardiglio. La piazza è stata realizzata con lastre di diversa pezzatura poste secondo differenti tessiture e delimitate da cornici e orlature in corrispondenza delle aiuole e delle zone perimetrali su via S. Chiaramonte. Le gradonate del vicolo sono state realizzate con gli stessi materiali. Tutto il progetto, dunque, si basa su di una razionalizzazione delle risorse economiche che eviti qualsiasi tipo di spreco, concentrando l'attenzione su di un nuovo linguaggio contemporaneo che valorizzi, al tempo stesso, la tradizione radicata dei luoghi.



# MODIFICARE LA CONTEMPORANEITÀ

Arch. Luigi CORNIELLO

PhD of "Environment and structures representation, protection and safety and land management"

Second University of Naples
Department of Architecture and Industrial Design
"Luigi Vanvitelli" _ Aversa

*La rappresentazione* grafica, quale frutto di un ragionamento attuato con riferimento ai materiali nelle loro strutture e colori, costituisce uno strumento per modificare la contemporaneità. La pietra, la ceramica, il legno, il vetro, l'acciaio sono materiali con i quali tramandare i caratteri della tradizione artigianale al fine di raggiungere una durata linguistica dei tempi nostri e della ricerca applicata di linee, forme e colori.

*Il disegno* è un momento sempre ambizioso perché tenta di "progettare" nell'innovazione e nel gusto. È fondato sulla linea come segno, sulla geometria, sulla simmetria e sulla modellazione dell'ambiente, creando rapporti tra interno ed esterno, tra uomo e natura, tra il disegno "del fatto" e quello "del da farsi" producendo una contingenza culturale e spirituale, di fattori ideativi orientati alla modificazione dell'architettura esistente.

*La modificazione* come strumento di rigenerazione, vincolato dalle esigenze quotidiane odierne finalizzate alla praticità, alla bellezza, all'uso ed alle forme di comunicazione tra la struttura e il territorio. Non simboli ma confronto con la realtà, per "costruire" un brano di spazio tra interno ed esterno contribuendo al "recupero della storia" mediato dalle esigenze del luogo e dalla contemporaneità.

**Autori**

phD arch. Michele Cornieti, Responsabile Settore Urbanistica - Comune di Bagno di Romagna, docente a contratto nelle discipline del Disegno e del Rilievo alla Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze.
phD ing. Lorenzo Bianchini, Responsabile Settore Lavori e Servizi Pubblici - Comune di Bagno di Romagna.
geom. Bruno Ruggeri, Associazione di Promozione Sociale "Il Faro di Corzano"

**titolo del lavoro**
Il cantiere dell'antica strada mulattiera di Corzano fra memoria, utopia, partecipazione
*(sezione opere realizzate)*

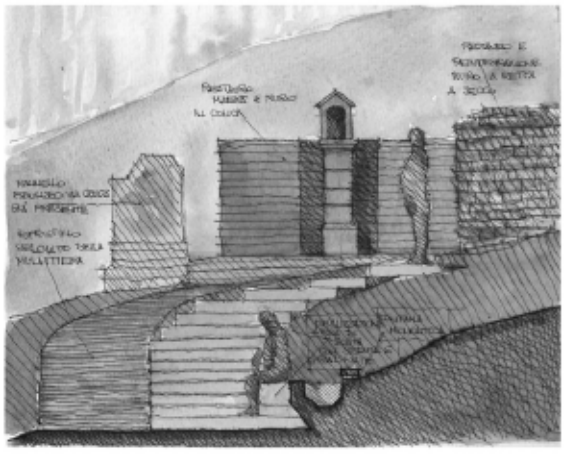
**Enti committenti**
Comune di Bagno di Romagna (FC) ed Associazione di Promozione Sociale "Il Faro di Corzano"

**Descrizione sintetica del progetto e dell'opera realizzata**

Quella presentata è una singolare esperienza di *restauro del paesaggio* e di riappropriazione delle dimensioni materiali e immateriali che connotano i luoghi storicizzati da parte della comunità che li abita. Il recupero dell'antica strada mulattiera che collega il centro di San Piero in Bagno, nell'alto appennino romagnolo e all'interno di quella regione storico culturale denominata "Romagna toscana", costituisce la testimonianza del rinnovarsi di quel patto fra il territorio e la gente che lo abita, che rappresenta oggi un aspetto imprescindibile dell'abitare nel segno della sostenibilità.
Il colle di Corzano e il nucleo storicizzato del borgo di San Piero in Bagno sono infatti alcune delle emergenze più importanti sotto il profilo paesaggistico e ambientale di tutto l'Alto Appennino Tosco-romagnolo: posti al confine del Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, si inseriscono all'interno di quel complesso e denso di significati *paesaggio culturale,* strutturato attorno all'antico percorso transappenninico conosciuto nel medioevo come *via romea germanica* e sono oggetto di una dichiarazione di rilevante interesse pubblico da parte del Ministero dei Beni Culturali.
Fra la comunità del borgo di San Piero, disteso lungo la storica direttrice e il colle di Corzano che lo sovrasta con la sua figura, sottolineata dai maestosi ruderi della fortezza medievale e del santuario che ne segnano la sommità, intercorre da sempre un profondo legame. Anche se non è chiara la primigenia dei due insediamenti, con la tradizione che vuole il borgo sorto ai piedi del *castrum* in epoca tardomedievale con funzioni mercatali e più recenti ipotesi di una preesistenza dell'insediamento di fondovalle da relazionarsi forse alla presenza di una *villa rustica* romana o tardo antica, esiste un vero e proprio cordone ombelicale mai reciso, che unisce il borgo al sito d'altura che ospita il castello e il santuario, nonostante quest'ultimo risulti oggi completamente disabitato. Questo legame assume una figura ed una dimensione corporea ben evidente: si tratta dell'antica strada mulattiera che dalla piazza mercatale del borgo, sale fino al sito di sommità, disegnando e radunando attorno a sé il paesaggio, per terminare in corrispondenza del santuario, luogo vocato alla devozione popolare, ubicato dove si trovava una delle antiche porte del *castrum*.
Alla metà del decennio scorso, preso atto delle condizioni di degrado in cui versava la strada , che si inerpica con andamento sinuoso per poco più di un chilometro dal nucleo abitato alla sommità del colle, dovute all'assenza di manutenzione oramai da tempo immemorabile, in seno alla comunità si è sollevato un dibattito in merito alla necessità e alle condizioni di fattibilità di un recupero della strada mulattiera. Nel 2008 per iniziativa di un gruppo di cittadini è stata formalmente costituita l'Associazione di promozione sociale "Il Faro di Corzano". L'associazione, priva di fini di lucro, dichiarava quale finalità istituzionale «l*a tutela, la valorizzazione, il recupero e il ripristino del patrimonio storico,artistico, ambientale e naturale, nonché il recupero delle tradizioni locali del territorio comunale*» e, raccogliendo un progressivo consenso fra gli abitanti della vallata, ha attivato una campagna di sensibilizzazione, confrontandosi in maniera propositiva con i soggetti deputati alla tutela del mulattiera.
La missione verso cui si sono convogliate le energie dell'Associazione si è da subito collocata nel territorio dell'*utopia:* ci si proponeva infatti di realizzare un intervento di recupero e di ripristino della strada, pavimentata con blocchi di arenaria locale anche di cospicue dimensioni, esclusivamente attraverso il lavoro gratuito di volontari e facendo ricorso quasi esclusivamente a strumenti e prassi operative della tradizione pre-industriale.
Fra i soci, infatti, vi erano diversi artigiani esperti nella lavorazione della pietra, muratori e scalpellini che, che hanno condotto una serie di analisi conoscitive dei caratteri costruttivi del manufatto, recuperando dal territorio della memoria antichi saperi costruttivi. Lo strato massicciato appariva divelto o incoerente sulla gran parte del percorso, tuttavia, fortunatamente, sopravvivevano taluni segmenti in cui lo stato di conservazione permetteva una lettura delle matrici costruttive e dei moduli applicati.
La mulattiera era stata realizzata secondo la caratteristica tecnica locale, mettendo in opera una massicciata larga poco più di 190 cm di blocchi di pietra arenaria accapezzati, disposti su corsi paralleli ed in direzione normale all'asse della strada. La trama costruttiva, eseguita pressoché a secco, ricalca quella di un apparecchio murario in elevato: ai bordi della strada, infatti, elementi di dimensioni nettamente superiori, lavorati più accuratamente assolvono alle funzioni di incatenamento quali veri e propri conci cantonali.
Alla fase di documentazione è seguita quella della progettazione, ove tecnici volontari dell'Associazione congiuntamente a progettisti in servizio presso il Comune si sono impegnati nella redazione del progetto esecutivo dell'intervento di recupero, manutenzione e ripristino della strada, che ha ricevuto anche il benestare dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici e al Paesaggio di Ravenna.

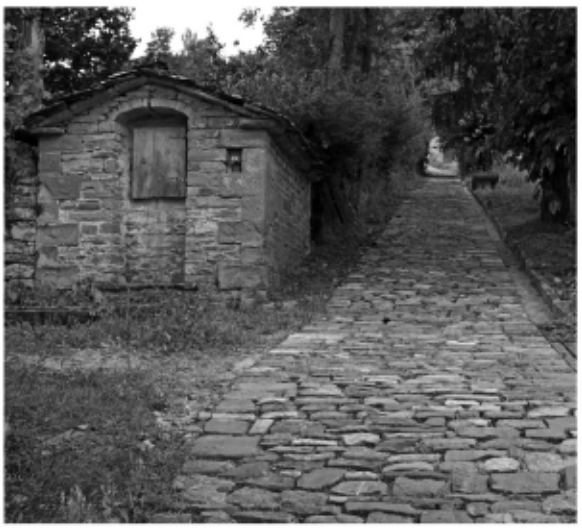
L'intervento, iniziato nella primavera del 2009, si è potuto sostenere grazie alle donazioni dei soci, dei cittadini, delle istituzioni e naturalmente dal lavoro integralmente gratuito prestato da ottantuno volontari che si sono alternati in cantiere, professionisti e non, istruiti dagli artigiani più esperti. Esso ha previsto inoltre il ripristino di quegli ingegnosi sistemi di regimazione delle acque meteoriche (fossi di scolo, canalette, depositi e serbatoi interrati) funzionali all'equilibrio idrogeologico del versante fortemente acclive e che rappresentano una importantissima rete di manufatti funzionali alla difesa del territorio, nella direzione non più ignorabile della sostenibilità.
Nel 2012 si sono conclusi i lavori che interessavano il tratto extra-urbano della strada, mentre è previsto il completamento dell'intera opera entro l'estate dell'anno in corso, quando verranno installati anche manufatti e arredi di linguaggio contemporaneo, oggetto di progettazione di dettaglio e di esecuzione da parte di volontari (fontane, sedute, aree di sosta e di belvedere) funzionali ad una ulteriore qualificazione dei luoghi.
Infine occorre porre l'attenzione su due aspetti, allo stesso modo pertinenti al tema dell'*utopia costruita*. Il primo riguarda la salvaguardia e la trasmissione del patrimonio immateriale oggi a serio rischio di scomparsa, costituito dalla raffinata tradizione costruttiva dei lapicidi dell'Appennino, che sopravvive veicolato e forse rinnovato dall'esistenza del cantiere stesso. Questa riflessione induce a perseguire l'idea e l'obiettivo di un cantiere perpetuo, che una volta terminata la strada si impianterà, senza soluzione di continuità, in un altro brano della città storica, al fine di mantenere viva la narrazione di quel legame così importante, ma a volte così fragile fra i luoghi e le persone che li abitano.
Il secondo aspetto dirige l'attenzione su un'altra utopia contemporanea: quella della costruzione della cittadinanza. Il cantiere ha infatti visto e vede lavorare fianco a fianco persone di età, etnia, cultura e mestiere schiettamente diversi, nella direzione del recupero e forse della creazione di un'identità e con la prospettiva, rara ma non utopica, dello spazio che diventa bene comune.

Visualizzazione dell'inserimento di una fontana in progetto lungo la mulattiera recuperata



Progetto di sistemazione di un'area di sosta con sedute ed elementi di arredo in corrispondenza di un'edicola preesistente

Volontari al lavoro sul cantiere della mulattiera



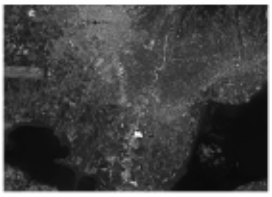
Un tratto della mulattiera recuperata. A fianco un deposito idrico costruito secondo la tradizionale tecnica in pietra da taglio.

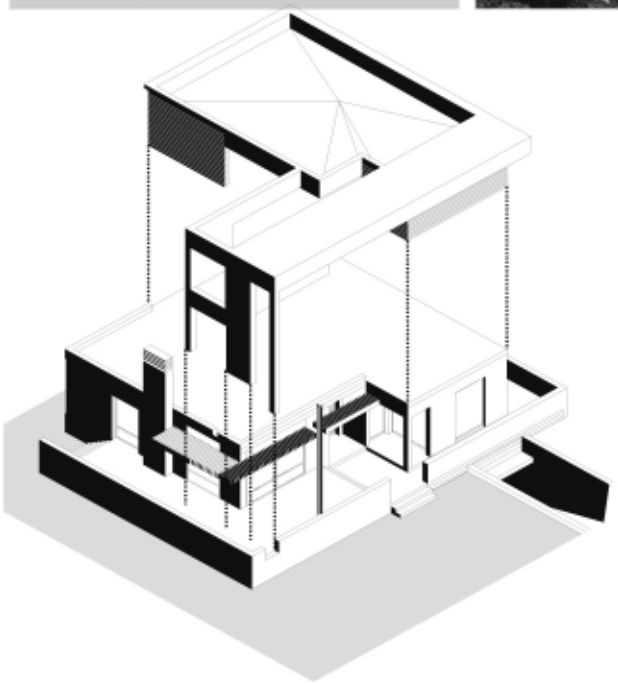
# BUILDING GREEK UTOPIAS_COUNTRY HOUSE IN AGRINIO, GREECE

intesifying rural, crisis affected areas with the possibility of future dynamic transformation

Architecture and Construction: **Geropanta Valina_ http://valinageropanta.blogspot.gr/**

Project: **2 floor housing**
Size: **162 m2**
Location: **Agrinio, Aet/nia, Greece**
Type: **Commission, Private Client**
Status: **Built**
Cost of construction: **220.000 eur**





We are concerned about how economic crisis has impacted Greek cities, and we use the ideas of adaptive urbanism as a way to face new challenges and urban strategies in areas where land cost is very low. This is based on the idea that there are three main problems we have to face and work on together: economic restrictions (the age of big urban interventions is over), climate change (we need to adapt our built environment to nex climate conditions and vulenrabilities) and a social change which is transforming society with new paradigms of learning, and thus changing needs. Current economic constraints scenario, even when social needs are higher, means cities must keep offering solutions by using flexible formulas and transitional planning.

The main design idea is an experiment of expanding the volume in elevation and generate spaces flexible for future adaptation in function needs. The dwelling extends in the groundfloor while the design elements of the second floor permeat the access to the terrace while adding a two floor height inside the house. This two floor height is giving the possibility for a future dwelling to be created on the upper floor. The openings, the orientation of the building and the second floors model that is added reduces dramatically energy consuption and delivers physical heat and light in the ground floor.

# BUILDING GREEK UTOPIAS_COUNTRY HOUSE IN AGRINIO, GREECE

intesifying rural, crisis affected areas with the possibility of future dynamic transformation

Architecture and Construction: **Geropanta Valina_ http://valinageropanta.blogspot.gr/**

A flexible scenario system requires a typological delivery that is able to adapt in future changes, Not only for the building itself but also for the urban tissue where it is apply-ied. This particular case study, overpasses the limits of identity of the area, and strives to open up a dialogue of what it could be a contemporary constuction in the outskirts of the city, how architecturally could respond to the needs of new era, and what space means when used as a tool to create a sustainable environment. The construction materials are all extracted by the region, reducing costs of transfer, and asks for new creative understanding of collective space

Note

ISBN
978-88-7499-263

ISBN
978-88-7499-263

XXIII Seminario internazionale e Premio di Architettura e Cultura urbana

# NUOVI SCENARI URBANI

## OPERE PROGETTI UTOPIE

## NEW URBAN SCENARIOS
## WORKS, PROJECTS, UTOPIAS

Trasformazione e riuso dell'edilizia esistente
Trasformazione e riuso delle aree dismesse
Spazi pubblici e corridoi verdi

**Camerino 28 luglio - 1 agosto 2013**

## La mostra

Comune
di Camerino

Consiglio Nazionale
degli Architetti
Pianificatori
Paesaggisti
e Conservatori

Ordine
degli Architetti
Pianificatori
Paesaggisti
e Conservatori
della Provincia
di Macerata

UNICAM
Università
di Camerino

Archeoclub
d'Italia

Quaderni di
Architettura&Città
Di Baio editore

www.unicam.it/culturaurbana

Patrocinio

ANIAI
INARCH
INU
UIA sezione Italia

ISBN
978-88-7499-263

ISBN
978-88-7499-263