

CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE, INSEDIATIVA E INFRASTRUTTURALE (SCALA 1:5000)



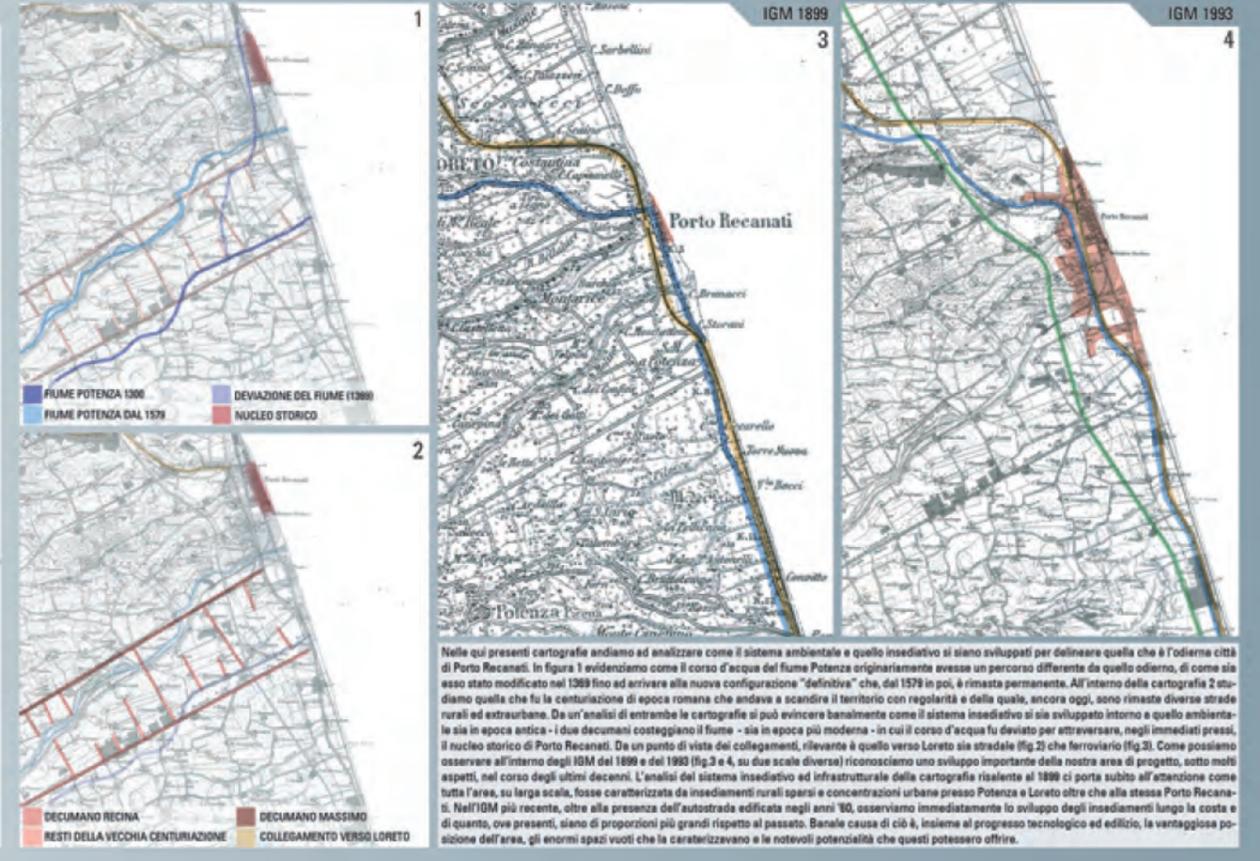
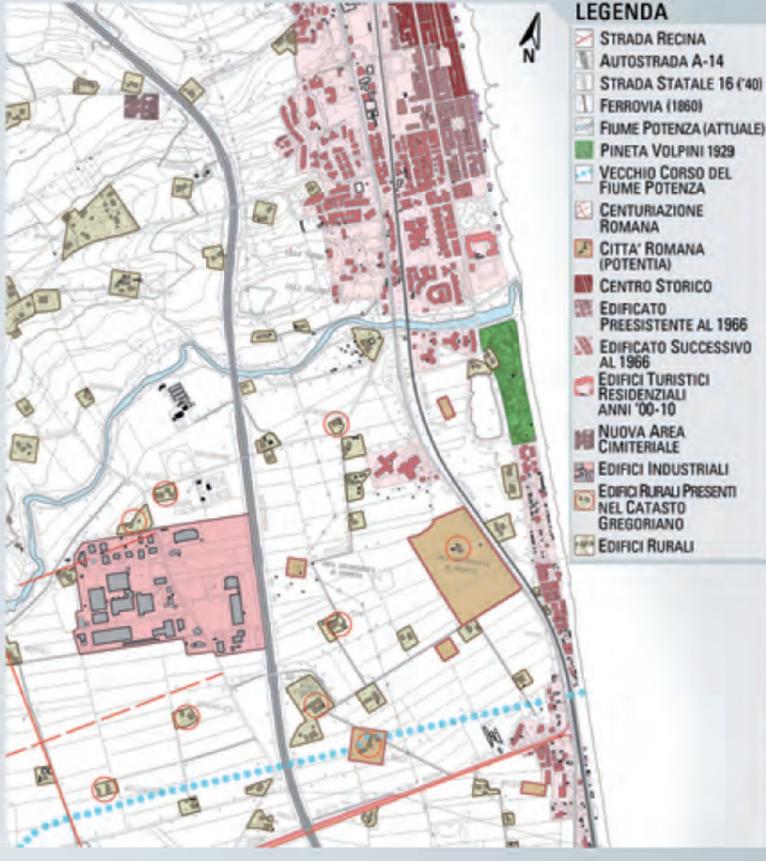
- COMPONENTI DEGLI SPAZI APERTI**
- SEMINATIVI SEMPLICI
 - SEMINATIVI ARBORATI
 - BORDURE STRADALI
 - VERDI URBANI PRIVATI
 - PARCHI PUBBLICI
 - VERDI RIPARIALI
 - CORSI D'ACQUA/LAGHI ARTIFICIALI
 - FILARI ALBERATI
 - VIGNETI
 - OLIVETI
 - PINETA
 - SPIAGGIA
- COMPONENTI DEGLI SPAZI COSTRUITI**
- ZONA RESIDENZIALE
 - ZONA RESIDENZIALE DI PREGIO
 - ZONA RESIDENZIALE TURISTICA
 - INSEDIAMENTI URBANI ISOLATI
 - INSEDIAMENTI RURALI SPARSI
 - ZONA DI RILIEVO E TUTELA STORICA
 - ZONA INDUSTRIALE
 - LUOGHI DI CULTO
 - EDIFICI DI RILEVANZA STORICA
 - CIMITERO
 - SISTEMA DI DEPURAZIONE
- COMPONENTI DELLA RETE INFRASTRUTTURALE**
- STRADA STATALE 16
 - AUTOSTRADA A 14 ADRIATICA
 - STRADE URBANE
 - STRADE EXTRAURBANE
 - FERROVIA
- CARATTERIZZAZIONE DELLE AREE**
- Area agricola*
- TESSITURA LINEARE
 - TESSITURA IRREGOLARE
- Area urbane*
- INSEDIAMENTI A MAGLIA REGOLARE
 - INSEDIAMENTI A MAGLIA IRREGOLARE
 - MARGINI REGOLARI
 - MARGINI IRREGOLARI



SEZIONE



INDAGINE STORICA



ANALISI CARTOGRAFICA RISORSE, CRITICITA', PAESAGGI (SCALA 1:5000)



SOTTOPASSI e SOVRAPPASSI costituiscono un elemento molto importante di analisi per il tema fondamentale di studio di trasporti e fruizione dell'area. Presenti in maniera sporadica, di limitata dimensione e scarsamente collegati, necessitano di una rielaborazione dei collegamenti presenti nell'intorno e là dove sia possibile un allargamento delle carreggiate, in particolare per quanto riguarda i sottopassi.

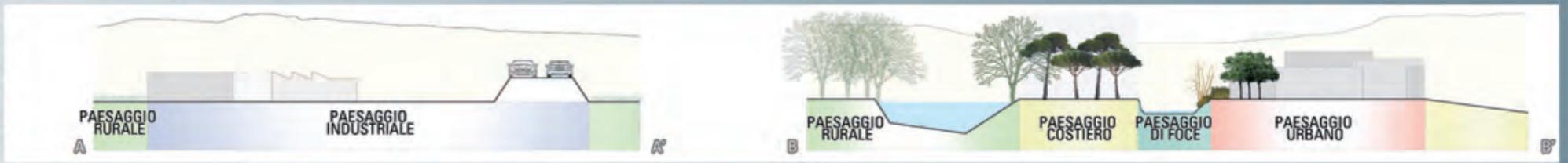
Le **AREE RESIDUALI** all'interno del progetto subiscono un mutamento legato al sistema della fruizione come meglio si analizzerà nella fase successiva di studio. Sono terreni utilizzabili sia per fornire servizi al sistema insediativo già presente, sia per migliorare il sistema dei trasporti con dei collegamenti esterni alla città che possano collegare le zone immediatamente interne.

L'**AREA ARCHEOLOGICA** rappresenta una risorsa notevole dal punto di vista storico e chiaramente una criticità per il suo scarso utilizzo. L'intenzione in progetto sarà quella di preservare nella sua forma attuale migliorando e riqualificando la zona nelle immediate vicinanze. Il territorio coperto da elementi di valore storico legati alla città romana è piuttosto ampio e va anche al di là della S.S.18. Il progetto sarà pertanto legato al tentativo di mettere in comunicazione i due versanti.

La **FERROVIA** e la **SS18** rappresentano un limite visivo e paesaggistico notevole, oltre che un vincolo tutt'altro che ridotto ai trasporti e alla fruizione all'interno dell'area. Pertanto le **ARRIERE VISIVE** costituiscono un altro elemento importante tra le criticità: si osserverà in seguito come operare.

I **PUNTI PANORAMICI** rappresentano una caratteristica fondamentale del progetto. Intorno ad essi si svilupperà parte del sistema dei collegamenti e della fruizione: quest'ultima non si riferisce soltanto ai trasporti ma anche a componenti estetiche.

SEZIONE



UNITA' DI PAESAGGIO

PAESAGGIO URBANO (A)
Nella parte nord-est della nostra area di progetto troviamo il centro di Porto Recanati che descrive un paesaggio di tipo prettamente urbano. Scandito dalla presenza della S.S.18 e della ferrovia, verso il mare si sviluppa attraverso delle direttrici principali tagliate perpendicolarmente da una serie ulteriore di strade; verso l'interno presenta una distribuzione meno uniforme ma comunque identificabile sotto la medesima connotazione di paesaggio urbano. I margini dell'area corrispondono con la livellazione territoriale (verso ovest) e con edifici di nuova costruzione/verde ripariale (verso sud).

PAESAGGIO FLUVIALE (B)
In questo paesaggio identitario è compresa tutta l'area nelle immediate vicinanze del fiume Potenza. Il corso d'acqua definisce un ambiente differente da quello circostante sia nella vegetazione presente sia a livello infrastrutturale e residenziale. Entra in relazione con tutte le ulteriori unità di paesaggio dell'area senza subire modifiche di alcun tipo: è anzi il paesaggio fluviale a determinare lo sviluppo a livello sia infrastrutturale che insediativo delle aree circostanti.

PAESAGGIO INDUSTRIALE (C)
La zona industriale, ubicata nelle immediate vicinanze dell'autostrada A14 e centrale all'interno della nostra area di progetto, costituisce una tipologia paesaggistica a sé stante. Di recente costruzione (successive agli anni '90) e mitigata dalla presenza di spazi naturali/cultivi, infrastrutture e del fiume Potenza, è piuttosto distante dal centro abitato e costituisce una risorsa economicamente importante per il territorio. Le relazioni con le altre unità di paesaggio sono molto limitate: viene a contatto con paesaggio rurale e fluviale da cui comunque risulta essere indipendente se non per la propria posizione. Il paesaggio rurale occupa una parte rilevante dell'area di studio. Caratterizzata dalla presenza di ampie aree coltivate o arborate, presenta una notevole quantità di elementi di interesse storico-testimoniale ed architettonico che si inseriscono all'interno dell'area agricola integrandosi con essa. In relazione con le altre unità di paesaggio, è collegata con esse tramite strade extraurbane che vanno verso l'interno dando un'ottima visione dell'area senza possibilità di sosta presso punti panoramici. L'area archeologica, integrata nel paesaggio, finisce quasi con il passare inosservata.

PAESAGGIO RURALE (D)
Lungo la costa Adriatica troviamo un'ulteriore paesaggio, a sé stante rispetto alle altre unità con cui è tangente: il paesaggio, appunto, costiero. Di fatto, percorrendo il lungomare di Porto Recanati verso sud, si delinea un paesaggio che alterna edifici a scopo turistico - sponda nord del fiume Potenza - ad ampi spazi vuoti - sponda sud del fiume. Si lega soprattutto al paesaggio urbano in quanto riconduciamo le zone balneabili e quelle di Porto Recanati e di Porto Potenza ma perde i suoi caratteri nei pressi della foce del fiume.

PAESAGGIO COSTIERO (E)
Dalla simbiosi delle diverse identità di paesaggio urbano, rurale, costiero e fluviale, abbiamo un'ulteriore e differente unità: il paesaggio di foce. Situato appunto al termine del fiume Potenza, racchiude in sé le caratteristiche delle altre tipologie in una simbiosi talmente particolare da diventare caratterizzante. La vegetazione a il corso del fiume propri del paesaggio fluviale vanno a intersecarsi direttamente con il paesaggio urbano e costiero, mentre il paesaggio rurale è reperibile nelle sponde sud del fiume con la presenza di seminativi arborati e di una pineta.

PAESAGGIO DI FOCE (F)

1 HOTEL HOUSE - Di fortissimo impatto visivo, nasce come albergo di lusso per elevare la zona dal punto di vista turistico. Ora è abitato prevalentemente da multi-etniche ed extracomunitari, con appartamenti in vendita a prezzi stracciati.

2 AREA ARCHEOLOGICA - E' un patrimonio storico molto importante per tutta la zona, occupando una porzione rilevante di terreno costeggiante la S.S.18. E' caratterizzata sia per la vicinanza alla strada che per ciò che la circonda.

3 PINETA - E' un connettore tra l'area di Porto Recanati e la zona immediatamente a sud: caratterizza inevitabilmente l'area circostante, costituendo l'unico collegamento tra Porto Recanati e Porto Potenza, statale a parte.

4 ABBAZIA - CASA DELL'ARCO - Oltre al rilievo storico, sono ottenute caratterizzazioni dal punto di vista paesaggistico, essendo collocate in una zona priva di abitazioni e servizi se non relativi ai trasporti.

5 A-14 - SS 18 - FERROVIA - Le infrastrutture caratterizzano il paesaggio in maniera determinante più che le altre zone: oltre ad aver determinato l'espansione e lo sviluppo dell'area, la condizionano anche a livello estetico e visivo.

RISORSE

- ZONA RESIDENZIALE BEN DELINEATA VERSO LE AREE AGRICOLE (A)**
Con i margini lineari non si viene a creare diaframma abitato
- VERDE ATTREZZATO (A)**
Luoghi di incontro e di interesse collettivo
- Fiume POTENZA (B)**
La presenza di questo corso d'acqua caratterizza il territorio sia morfologicamente, sia per la flora e la fauna
- VEGETAZIONE RIPARIALE (B)**
Funge da connettore tra il corso del fiume Potenza e le unità di paesaggio circostanti
- ARGINI DEL Fiume POTENZA (B, F)**
Rendono visibili i rischi di esondazione soprattutto nella vicinanza della foce dove il rischio è molto elevato (Autorità di Bacini)
- ZONA INDUSTRIALE (C)**
Importante risorsa economica ben mitigata e distaccata dagli insediamenti
- ARRIERE VISIVE (C)**
La A14 lungo da barriera visiva per l'esterno, a livello paesaggistico, la zona industriale rispetto all'area ed est dell'ulteriore area, preservando il paesaggio urbano e rurale verso la città
- FERROVIA E STRADA STATALE 18 (D)**
Sono importanti tali infrastrutture di collegamento tra Porto Recanati e l'intero versante Adriatico
- FILARI ALBERATI (A, E)**
Consorzio alla città di dipendenza rilevante e quello segnalato nella didascalia della "Strada Vecchia" costituita da Laceri. Costituiscono una risorsa in quanto elevano la qualità della strada nei pressi della quale si trovano
- LAGO ARTIFICIALE (D)**
Costituisce potenzialmente una risorsa importante per il turismo e la gestione del territorio
- TESTITURE AGRICOLE (D)**
Caratterizzano in maniera inoppugnabile gli spazi aperti della vallata con la loro trama molto lineare e regolare che quasi a disegnare un mosaico
- VIGNI (D)**
Anche se sparsi sono molto significativi a livello paesaggistico
- CASALI E MANUFATTI RURALI (D)**
Come ricordo delle vecchie tradizioni, oggi assumono valore storico, ambientale e paesaggistico. Segnalati per i casali di Porto Recanati, i casali costituiscono insieme all'area archeologica di Potenza una delle peculiarità di Porto Recanati. Uno di questi è ubicato proprio nell'area tutelata dagli statali
- EDIFICI DI PREGIO STORICO (D)**
Tra i casali e i manufatti rurali sono stati, due assumono una notevole rilevanza: l'Abbazia di santa Maria e la "Casa dell'Arco", quest'ultima ancor più della prima in quanto testimonia la presenza dell'antica corso del fiume Potenza
- L'AREA ARCHEOLOGICA DI POTENZA (D)**
I resti dell'antica città romana di Potenza costituiscono una risorsa eccezionale per il territorio, e così dovrebbe essere, una tutela del P.P.A.R.
- AREE RESIDUALI (D)**
Consorzio alla città di dipendenza ancora. Potrebbero essere la fase progettuale delle aree destinate a servizi mancanti a Porto Recanati o a rendere lineari i margini frastagliati
- PUNTI PANORAMICI COLLINARI (D)**
Delle colline che sommano Porto Recanati e il possibile ammirare tutta la valle "Potenza", il mare, nonché l'entroterra e l'entroterra della testata appenninica
- SOVRAPPASSI E SOTTOPASSI (D)**
Consorzio di oltrepassare l'autostrada. Costituisce alla fine degli anni '80 per gli agricoltori che avevano possedimenti in quella area
- PINETA VULPINI (E)**
Prende il nome dal nome botanico che alla fine degli anni trenta del '900, ha seminato gli marinai, non autoctoni, nella zona del lungomare antistante il lago artificiale. Inoltre è zona di tutela da parte del P.P.A.R.
- PUNTI PANORAMICI COSTIERI (F)**
In è possibile ammirare il Mare Conero a Nord, e la Pineta Vulpini a Sud

CRITICITA'

- Zona residenziale con margini frastagliati (A)**
I margini frastagliati danno luogo a diaframma abitato, da rivedere e possibilmente ridisegnare
- Barriera visivo - ambientale (A, D)**
SS18 e Ferrovia costituiscono un limite visivo che insediativo per la loro imponente presenza
- Autorità di Bacino (P.A.I.):**
- R1: Rischio elevato (B)**
- R2: Rischio molto elevato (B)**
- Rischio frane moderato (D)**
- Eccessiva vicinanza degli edifici al fiume Potenza (B)**
Edifici vicini agli argini soprattutto nella zona della foce
- Lago artificiale (D)**
Poco valorizzato per l'agricoltura, per il turismo e per il tempo libero
- Hotel House (D)**
E' il problema più rilevante di Porto Recanati. Considerato un ecosistema, ha abitato soprattutto extracomunitari che hanno portato molta delinquenza. Costituisce una criticità in quanto limita molto la zona circostante, sia a livello estetico che a livello paesaggistico
- Casali e manufatti rurali fatiscenti (D)**
I casali non sono abitate un'importante risorsa storica e paesaggistica e sono lasciati ad uno stato di degrado visibile. Caso notevole è quello che riguarda la "Casa dell'Arco". Soprattutto mancano collegamenti di pregio, ad esempio con Filari alberti, vigni o con gli edifici archeologici e tra i vari casali. Ogni elemento sembra a sé stante
- L'Area archeologica "dimenticata" (D)**
Una risorsa non sfruttata, anzi dimenticata. Non è segnalata e non è collegata con nessun altro elemento quindi qualsiasi collegamento con l'itinerario
- Erosione costiero (D)**
Una problematica che si ripresenta periodicamente in occasione delle mareggiate, gli insediamenti turistici e alla vegetazione esistente, le soluzioni potrebbero essere barriere frangiflutti in caso di ripresentazione
- Disomogeneità nelle dimensioni e nei colori degli edifici (D)**
Nella vicinanza della foce del fiume Potenza è stato costruito un complesso di palazzine turistiche con altezza considerevole, dato che siamo a pochi metri dalla foce, e con colori sgargianti e molto fantasmi, che sintonano con il resto delle costruzioni vicine. Si determina così un solo disordine abitato ma anche un notevole impatto visivo a livello paesaggistico
- Argini cementificati (F)**
Bisogna la vita del fiume, limitano la sua capacità di trasporto
- Edifici ingiustici (F)**
Hotel "Pinet" ed Hotel "Green". Le loro dimensioni spiccano in lontananza quasi ai livelli dell'Hotel House

COMPONENTI STRUTTURALI

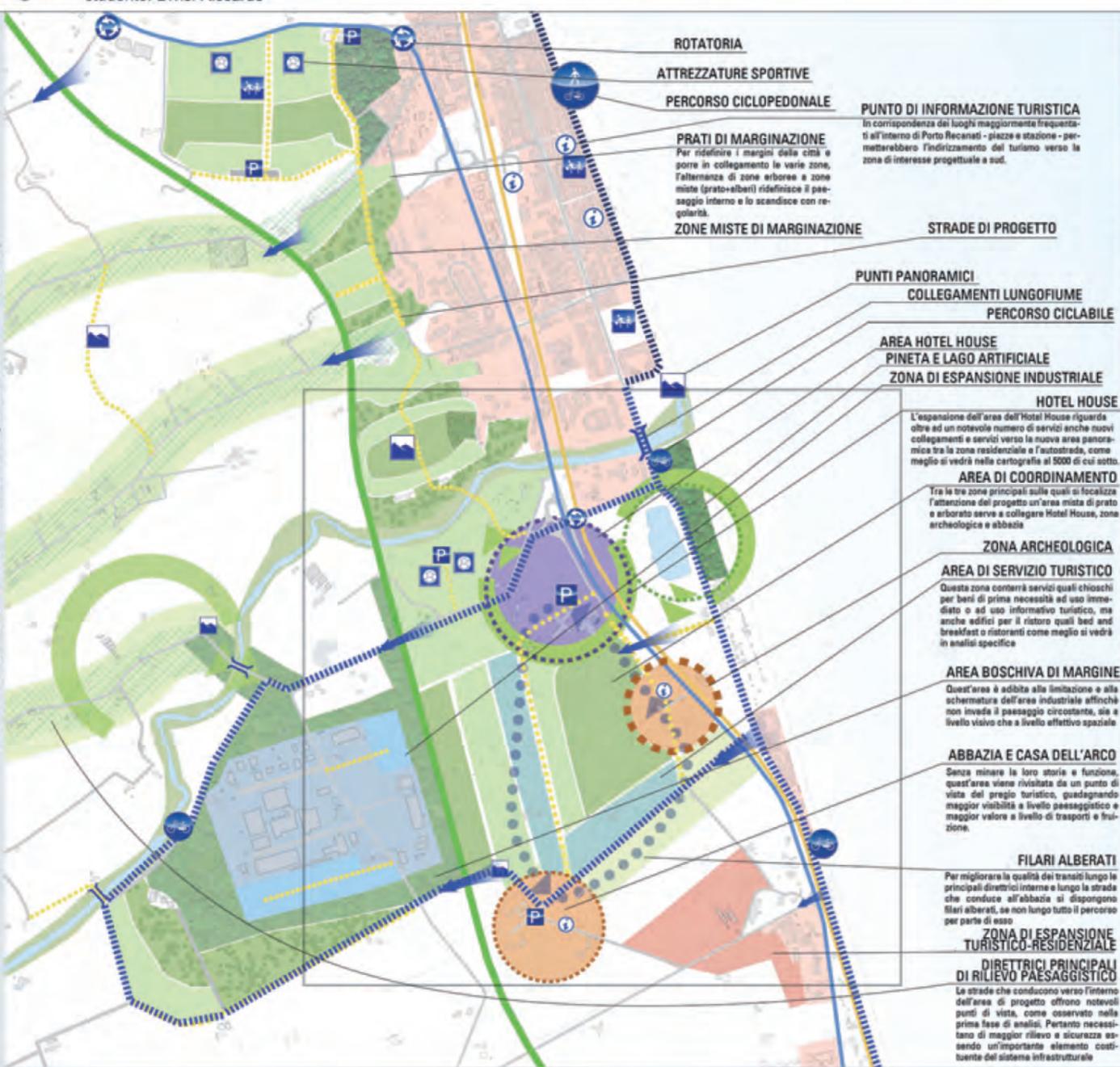
- Fiume Potenza
- Lago artificiale
- Seminativo semplice
- Seminativo arborato
- Vigneti
- Vegetazione ripariale
- Filari alberti
- Pineta "Vulpini"
- Autostrada A-14
- Strada statale 18 - Ferrovia
- Strade urbane/extraurbane
- Area Archeologica
- Insediamenti a maglia regolare
- Insediamenti a maglia irregolare
- Insediamenti urbani isolati
- Zona industriale
- Insediamenti rurali sparsi

RISORSE E CRITICITA' PRINCIPALI DI PROGETTO

LEGENDA

studente: Divisi Riccardo

ANALISI CONCEPT PLAN (SCALA 1:10000)



TEMI CONDUTTORI DELLE AZIONI DI PROGETTO

- ➔ MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA DELLE RETI DI COLLEGAMENTO E DELLA FRUIZIONE
- ➔ VALORIZZAZIONE DELLE PRINCIPALI RISORSE AMBIENTALI, CULTURALI E DI IDENTITA'
- ➔ RAFFINAMENTO DEL SISTEMA INSEDIATIVO

OBIETTIVI INTERVENTI

<ul style="list-style-type: none"> • Migliorare la viabilità dell'area collinare collegata tra direttrici principali scarsamente legate tra loro. • Ridurre l'impatto infrastrutturale dell'autostrada che limita molto la fruibilità tra le 2 parti 	<ul style="list-style-type: none"> Strutturare il livellamento del terreno per la costruzione di nuovi collegamenti che non siano impattanti per il paesaggio e che possano garantire il passaggio tra una direttrice e un'altra Potenziamento ed ampliamento di sottopassi e sovrappassi, che superano l'autostrada, esistenti. Creazione di nuovi passaggi colleganti le sponde del fiume Potenza, carrabili o pedonali.
<ul style="list-style-type: none"> • Diversificare l'offerta turistica in modo tale da aumentare il flusso di visitatori. • Dare maggiore visibilità ai punti panoramici. 	<ul style="list-style-type: none"> Collegare attraverso nuove infrastrutture, che sfruttino i confini delle trame agricole, le aree focali di Hotel Green, Hotel House e zona archeologica. Costruzione di terrazze panoramiche con disponibilità di parcheggio nei punti di maggior valore paesaggistico che garantiscano viste pregiate dell'area circostante. Installazione di una potenziata segnaletica turistica stradale
<ul style="list-style-type: none"> • Elevare la qualità dell'abitato. • Aumentare l'interesse verso il patrimonio storico e culturale che il territorio offre. 	<ul style="list-style-type: none"> Disposizione di aree verdi attrezzate per tempo libero e ristoro Attrezzamento dei giardini già esistenti mediante chioschi e punti di ristoro e di appoggio Bonifica delle aree maggiormente degradate, in particolare quella di foce del fiume Potenza Aumentare la disponibilità di parcheggi all'interno dell'area urbana Adeguamento e sviluppo delle strutture sportive esistenti, migliorando la fruibilità nelle loro vicinanze Creazione di un percorso ciclopedonale in collegamento con quello già esistente che colleghi tutta la fascia costiera dell'area di foce, in particolare verso sud.
<ul style="list-style-type: none"> • Graduare le relazioni visive tra i differenti paesaggi identitari 	<ul style="list-style-type: none"> Previsione di zone verdi e filari visivi che accompagnino la transizione da un paesaggio ad un altro, in modo da mitigare l'impatto paesaggistico derivante da una diversa identità

ANALISI MASTERPLAN (SCALA 1:5000)



LA FRUIZIONE DEL TERRITORIO



In dettaglio andiamo ad analizzare come si sviluppi il tema fondamentale del progetto e come poi vada a svilupparsi attraverso provvedimenti complementari che lo perfezionano. Il percorso ciclabile attraversa la zona esternamente, circondandola. La nuova viabilità è il fulcro dell'intero progetto: dei nuovi collegamenti vanno a mettere in contatto... Queste tre aree rappresentano le zone di maggiore importanza all'interno delle quali si concentrano servizi ed attenzione turistica. Una volta che di approfondimento va a valorizzare un altro tema fondamentale: i punti panoramici.

ELEMENTI DI PROGETTO PRIMARI

PUNTI PANORAMICI - In un progetto che vada a focalizzare l'attenzione sul sistema dei trasporti e della fruizione, i punti panoramici assumono un ruolo fondamentale. Lo sviluppo di alcune direttrici, come analizzato nei concept di cui sopra, è legato direttamente ai punti di osservazione principali del panorama già affrontati nella prima fase della nostra analisi.

NUOVI COLLEGAMENTI - Le tre aree principali messe in comunicazione e riqualificate si fondono su un sistema di collegamenti che non altera definitivamente le tessiture agricole esistenti ma cerca anzi di seguirne i contorni.

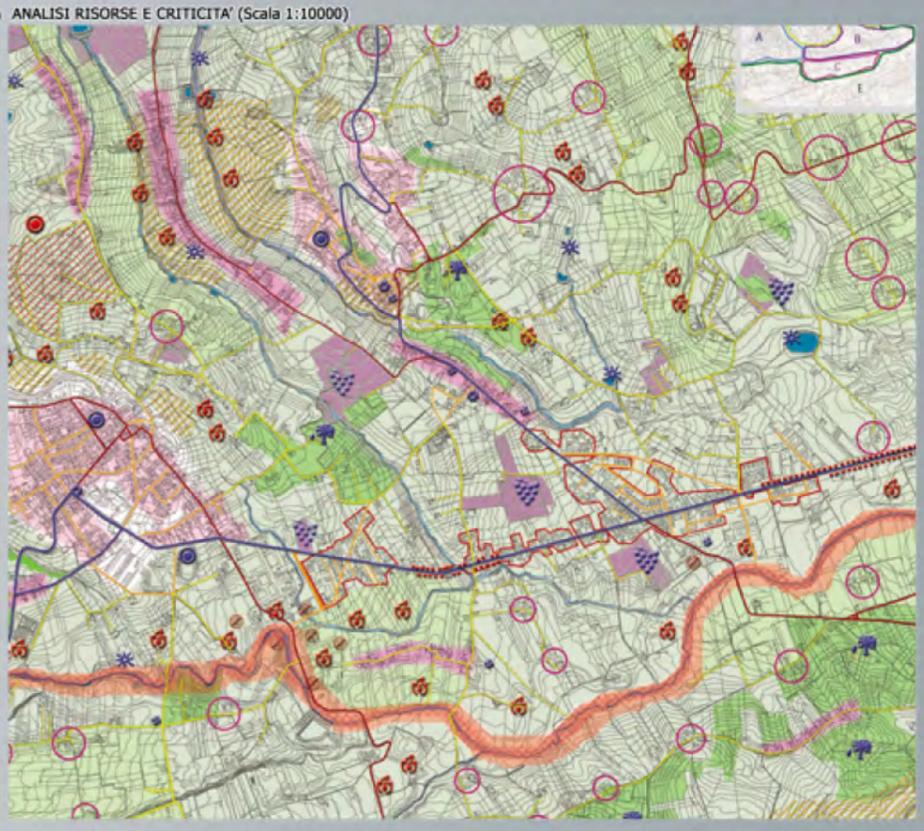
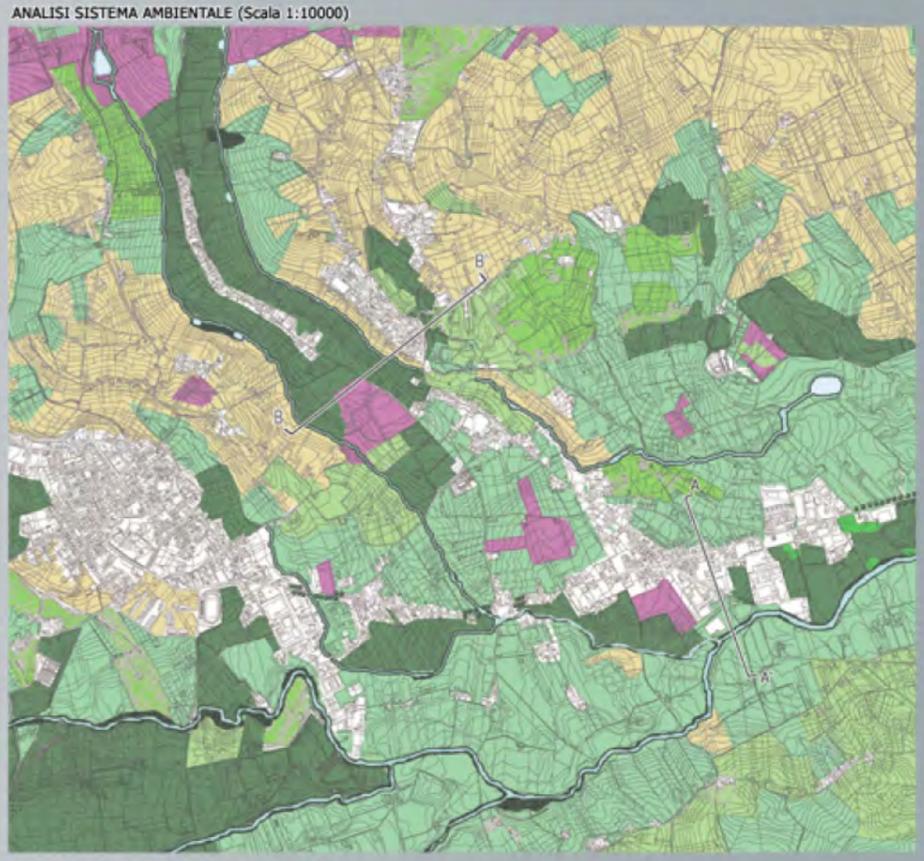
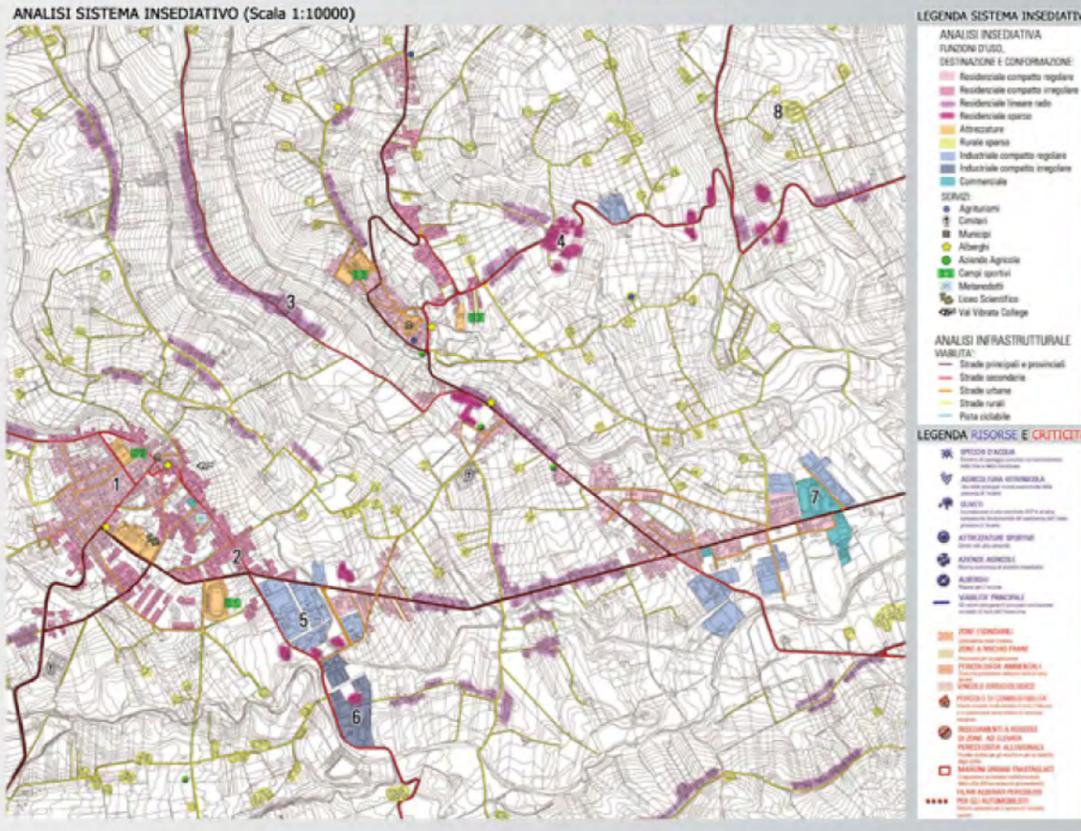
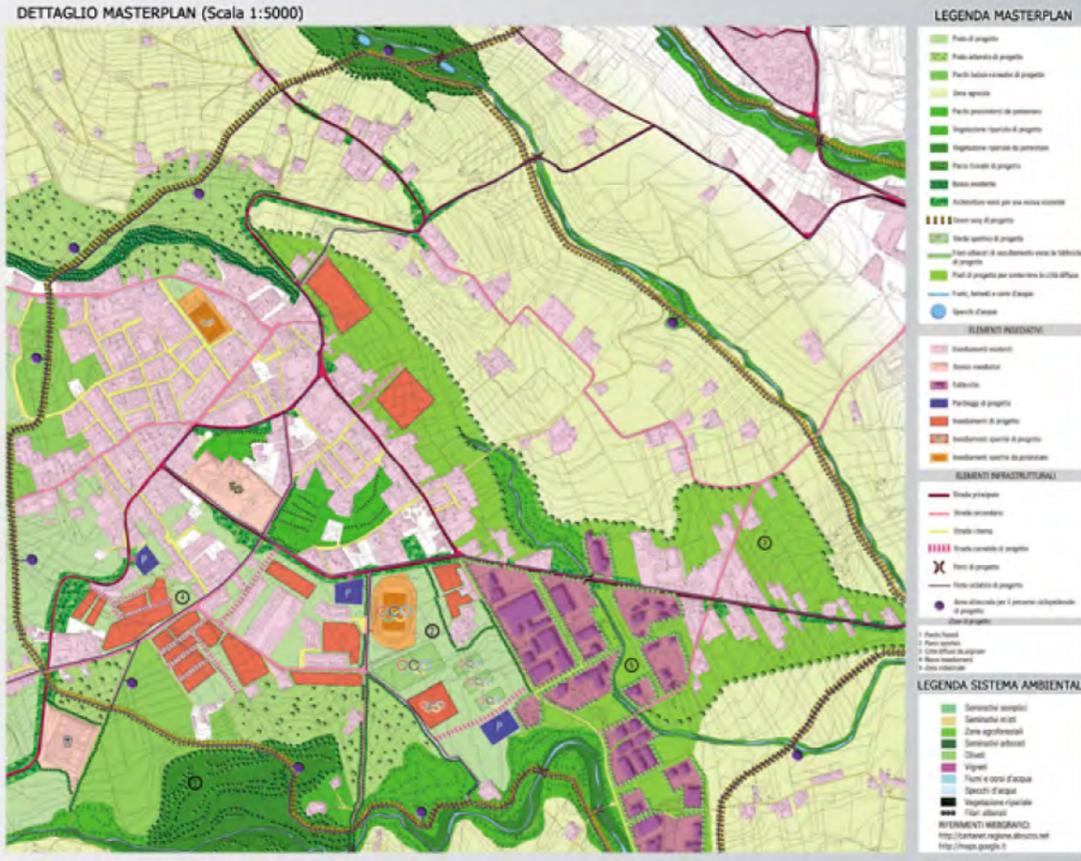
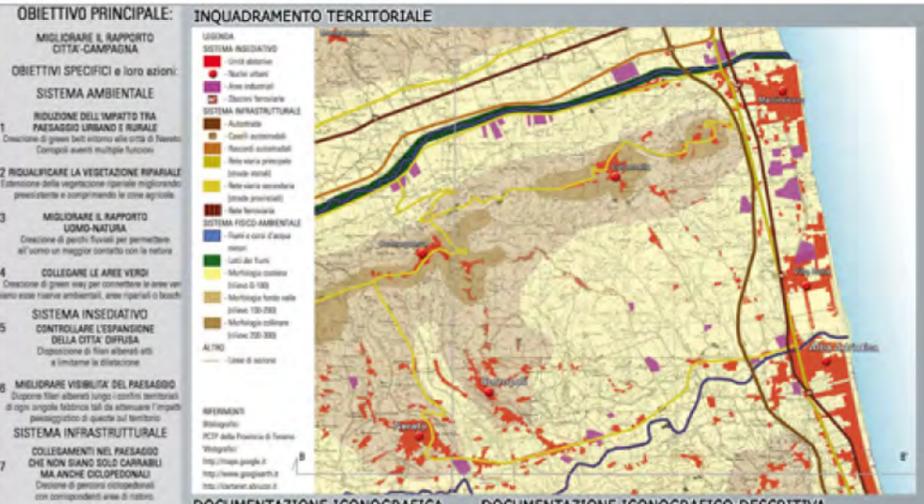
SERVIZI - Tra hotel House, zona archeologica e abbazia, oltre alla preservazione di elementi preesistenti, nei pressi dei nuovi collegamenti di progetto si prevede la fruizione a livello di servizi attraverso ristoranti, bed & breakfast, elementi di immediata necessità quali chioschi, bancarelle, piccoli negozi. Principalmente per il turista ma anche per l'abitante, questi elementi servono a garantire oltre ad un maggiore interesse verso l'area anche un aumento del tempo di permanenza all'interno di essa.

AREE DI SOSTA PER CAMPER/AUTO, AREE PAVIMENTATE - Questo area, oltre ad avere la banale funzione di essere utilizzate per la sosta del proprio veicolo, sia esso un'automobile o un camper, servono a dare un servizio all'abitante o al turista legato al ristoro e alla sosta: è infatti all'interno di queste aree che verranno disposti i servizi pocanzi descritti, così come eventuali organizzazioni di eventi o manifestazioni.

FASCE ARBORATE, FASCE MISTE, PRATI - A completare l'area, delle vaste zone differenziate a livello di vegetazione presente ma aventi la stessa funzione: differenziare il paesaggio in bassa scala e in maniera elementare, alternando dei tratti di piccoli boschi con distese verdi e viceversa, così come zone miste di alberi e prati.

LEGENDA

TRAME AGRICOLE PRESERVATE	ZONA DI ESPANSIONE TURISTICA RESIDENZIALE
ZONE MISTE PRATO/ALBERI	AREA CAMPER / CHIOSCHI
AREE BOSCHIVE	AREA BOSCHIVA ACROBATICA
FILARI ALBERATI	ZONA ARBORATA CON PERCORSO VITA
RISTORANTE	STRADE DI PROGETTO
BED & BREAKFAST	SOTTOPASSI DI PROGETTO
PUNTI DI INFORMAZIONE TURISTICA	PERCORSI DA PRESERVARE
PUNTI PANORAMICI DI PROGETTO	CAMMINATA STORICA



RENDER PLANIMETRICO



VISTA SATELLITARE CON INTERVENTO DI PROGETTO



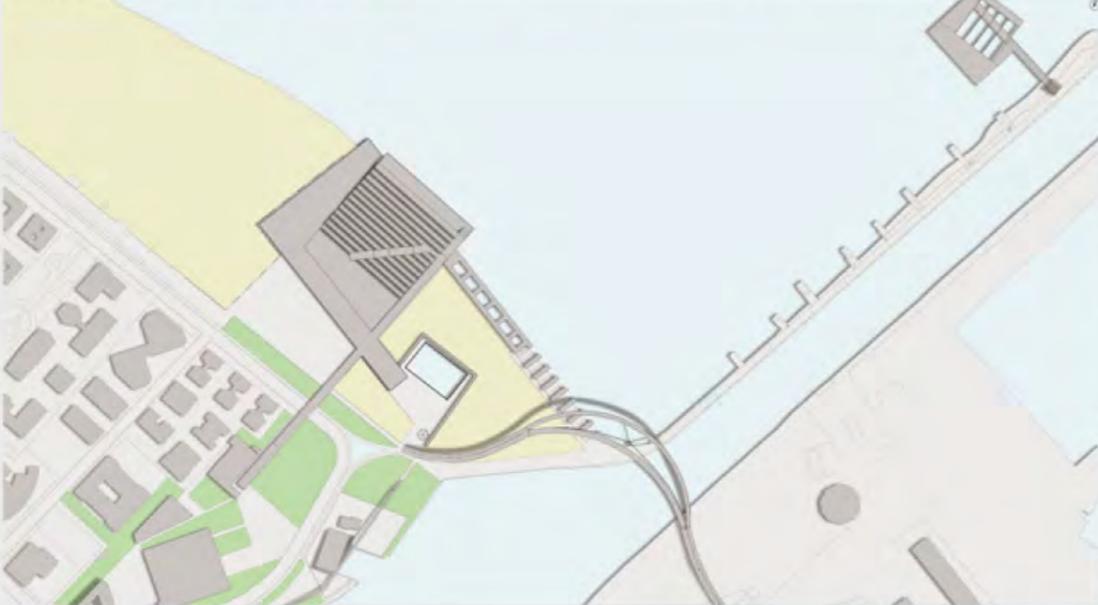
ANALISI URBANISTICA



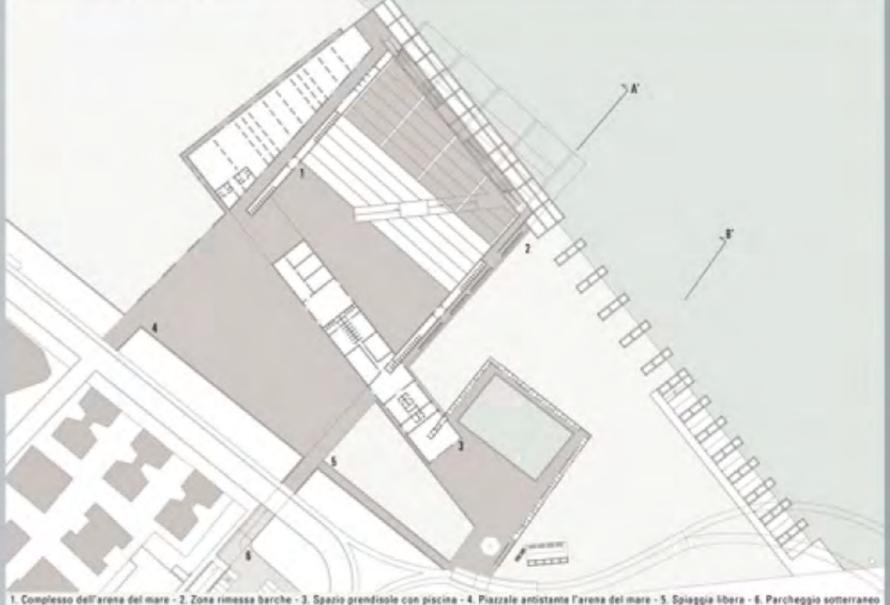
DOCUMENTAZIONE ICONOGRAFICA



PLANIVOLUMETRIA

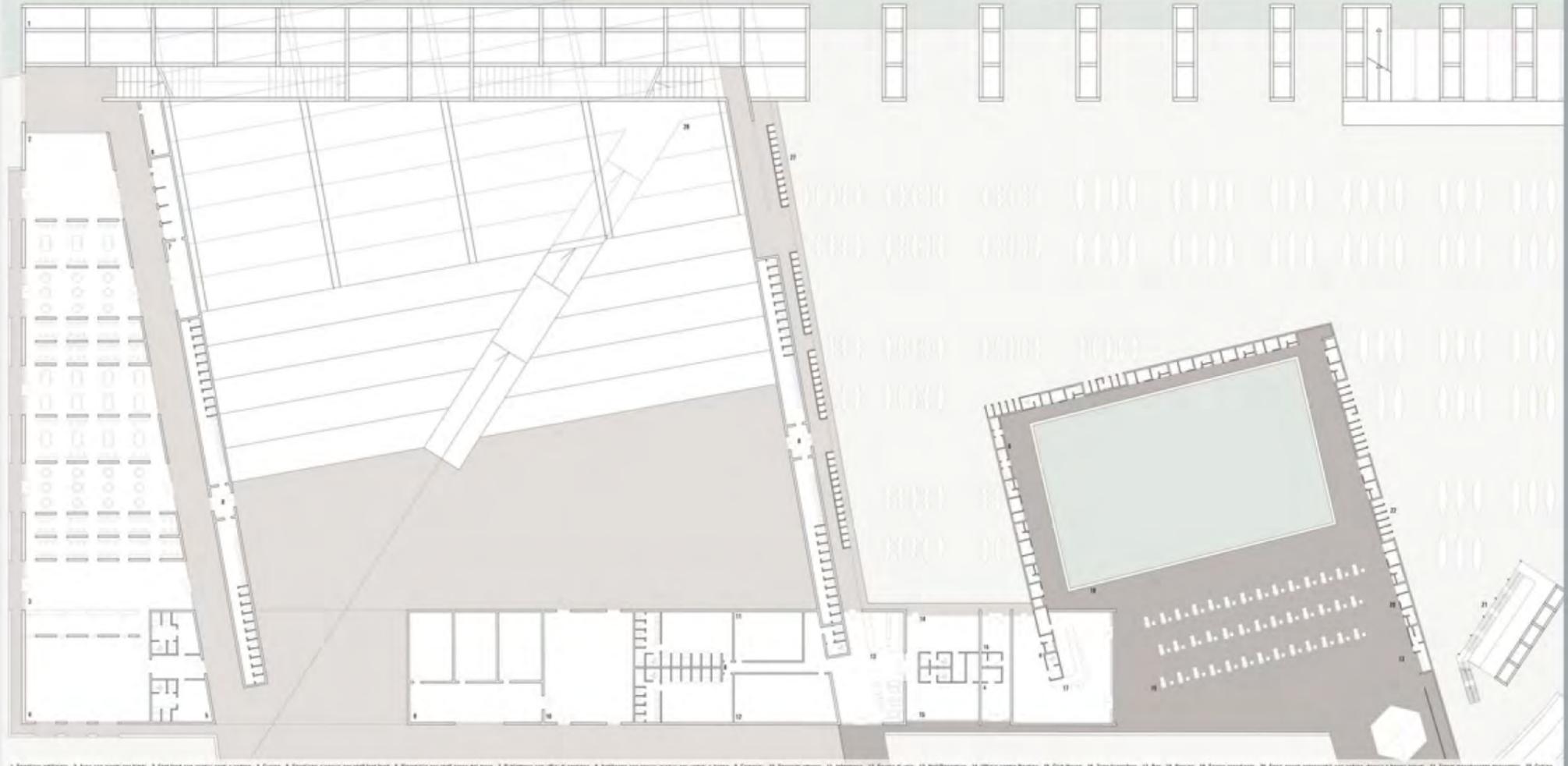


PLANIMETRIA ATTACCO A TERRA



1. Complesso dell'arena del mare - 2. Zona rimessa barche - 3. Spazio prendisole con piscina - 4. Piazzale antistante l'arena del mare - 5. Spiaggia libera - 6. Parcheggio sotterraneo

PLANIMETRIA DESCRITTIVA FUNZIONALE



1. Spazio antistante - 2. Area con gazebo per bar - 3. Parcheggio con servizi per i turisti - 4. Corridoio - 5. Spazio riservato per staff hotel - 6. Riparazione per staff arena del mare - 7. Spazio per uffici di gestione - 8. Anticipo con servizi per attività di zona - 9. Cinema - 10. Deposito attrezzi - 11. Impianto - 12. Spazio di attesa - 13. Hall/Reception - 14. Ufficio centro storico - 15. Club house - 16. Zona loggia - 17. Bar - 18. Piscina - 19. Spazio privato - 20. Spazio privato con terrazza, doccia e bagno privati - 21. Tenda ristorante esterno - 22. Cucina

**MASTERPLAN DELL'AREA DI FOCE DEL FIUME POTENZA A PORTO RECANATI:
SISTEMA DEGLI ACCESSI E FRUIZIONE DELL'AREA A PARCO
Relazione tecnico descrittiva di progetto e dei modelli che lo hanno ispirato.**

La valutazione dello spazio antropico parte dallo studio della fruizione e dei trasporti: la genesi delle strutture territoriali si identifica nello spostamento di individui e masse, cui successivamente si aggiungono insediamenti e produzioni. Da questo principio prende forma la valutazione del masterplan dell'area di foce del fiume Potenza a Porto Recanati, avente come tema principale appunto lo studio e la rielaborazione dei percorsi atti a valorizzare il territorio e le sue caratteristiche peculiari.

Lo studio del territorio è partito appunto dalla valutazione dei trasporti: gli elementi fondamentali sono l'Autostrada 14, la Strada Statale 16 e la ferrovia, che vanno a scindere il territorio da nord a sud limitando in maniera determinante la distribuzione degli insediamenti e dei collegamenti stradali. La presenza di elementi di rilievo insediativo-paesaggistico quali l'Hotel House – nato come albergo di lusso, ora agglomerato di insediamenti a basso costo popolato per 90% da extracomunitari, di dimensioni enormi – o di rilievo storico quale quella del Tempio Romano aggiungono rilievo ad un'area che offriva comunque notevoli spunti progettuali.

Il mio elaborato si basa su tre punti: 1) miglioramento del sistema delle reti dei collegamenti e della fruizione; 2) valorizzazione delle principali risorse ambientali, culturali e di identità; 3) affinamento del sistema insediativo. Nello specifico, si pone l'obiettivo di migliorare la viabilità collinare e ridurre l'impatto dell'autostrada e della ferrovia tramite nuovi collegamenti che possano sfruttare il livellamento del territorio o tramite nuovi passaggi o sottopassi; di migliorare l'offerta turistica e di aumentare l'interesse della popolazione verso il patrimonio storico e culturale molto rilevante che presenta l'area attraverso un "percorso storico" che vada a collegare le aree focali dell'Abbazia e del tempio Romano con l'abitato verso l'Hotel House, oltre che attraverso percorsi pedonali e ciclabili che migliorino la relazione tra gli elementi separati dalle infrastrutture.

Tale progetto è stato sviluppato osservando modelli in fase di realizzazione o da poco realizzati che abbiano già valutato il sistema dei trasporti e della fruizione, che abbiano osservato la dispersione degli spazi urbani e la loro messa in comunicazione e che abbiano potuto tamponare la presenza di spazi vuoti e di insediamenti quasi "casuali".

Dalla consapevolezza di questo scenario prende forma in particolare il progetto Sentieri sviluppato dal comune della Spezia, con lo scopo di attivare un processo di rigenerazione territoriale a partire dal recupero dei percorsi storici della collina. Il progetto viene chiamato "L'arco e le frecce" dalla forma ideogrammatica dei tracciati principali delle percorrenze storiche: l'"arco", identificato nel percorso di crinale dall'andamento curvilineo che abbraccia le colline del Golfo della Spezia (Alta Via del Golfo), le "frecce" nei percorsi verticali di risalita che collegano la città con la collina e con i territori contermini. Il progetto viene articolato su tre livelli: il recupero della struttura fisica dei percorsi e della loro fruibilità, la costruzione di un quadro di conoscenze diffuso e partecipato, la pianificazione della rete dei percorsi in termini di tutela e sviluppo. Il primo livello interpreta il recupero dell'arco e delle frecce come riattivazione di una continuità pedonale tra diverse situazioni territoriali: longitudinalmente, l'arco, oggi interrotto per fenomeni di abbandono e dissesto, ripristina una continuità tra il territorio collinare comunale e il sistema dei parchi limitrofi, a levante con il parco di Montemarcello-Magra, a ponente con quelli delle Cinque Terre e di Portovenere.

Trasversalmente, le frecce ricostruiscono il legame, interrotto dall'abbandono e dall'incuria, tra le aree urbane del centro e della periferia con il territorio collinare, nell'obiettivo di restituire una permeabilità alla percorrenza pedonale tra "città" e "campagna", e di attribuire un diverso ruolo posizionale alle periferie quali nuove porte di accesso alla rete delle connessioni di valore paesistico ambientale.

Il secondo livello, attraverso la graduale realizzazione, con il coinvolgimento dei cittadini e la collaborazione di volontari, di un GIS dedicato alla sentieristica e di un sito web ad esso correlato, mira a costruire un sistema di conoscenze locali sui valori naturalistici e storico architettonici e sulle criticità e il degrado della rete dei sentieri, integrando sapere tecnico e sapere locale. Il "GIS partecipato" che progressivamente ne risulta, nato dall'accompagnamento di gruppi di volontari nella restituzione, per mezzo di schedatura, di informazioni sui percorsi, diventa uno strumento di conoscenza, di coinvolgimento, di attivazione collettiva e di stimolo all'azione pubblica sul tema dei sentieri e della rigenerazione della campagna urbana, permettendo di restituire – oltre ad un monitoraggio permanente – un quadro dettagliato e sentito dello stato delle cose: stabilendo, in prospettiva, le basi per la diffusione e l'accrescimento di una "cittadinanza geografica". Il terzo livello, quello della pianificazione, interpella l'aggiornamento degli strumenti nell'ambito della tutela della rete dei percorsi e dello sviluppo di nuove attività legate alla fruizione turistica diffusa connessa con il recupero di attività agricole e la manutenzione del territorio. Il Piano Urbanistico Comunale interpreta i percorsi storici come oggetto di tutela paesistica ma anche come fattori di sviluppo di attività di turismo sostenibile. Lungo i tracciati di risalita della città alla collina e lungo la dorsale collinare vengono infatti consentiti ampliamenti di edificato esistente a fini turistici e di servizio associati ad attività agricole, di cura del paesaggio agrario e di manutenzione degli stessi percorsi storici, integrando l'obiettivo della costituzione di una rete di ricettività distribuita con quello di una responsabilizzazione rispetto al bene comune territoriale, con l'assunzione di un comportamento abitativo e produttivo in grado di diffondere sul territorio azioni di cura.

Il progetto di La Spezia è quello che più ha influenzato la mia indagine progettuale, sia per la sua completezza sia per le motivazioni dietro le principali linee di intervento: il valore che hanno assunto i percorsi, nel loro rilievo storico e morale, ma anche i tracciati verso le colline e la tutela della fruizione e del territorio ricalcano le mie scelte progettuali in toto.

Nella valutazione dei percorsi ha assunto un ruolo importante anche il progetto di riqualificazione urbana di Cesena, denominato PRU Novello, che parte con il recupero del centro storico e prosegue con la valorizzazione delle storiche fabbriche di Cesena de l'Arrigoni e dello Zuccherificio, dismesse negli anni '60-'70. Il PRG 2000 ha individuato l'area come "ambito di riqualificazione urbana", perimetrando l'intera zona attorno alla stazione ferroviaria, compreso l'ex mercato ortofrutticolo di Cesena. Un'area in origine dedicata alle attività agro - industriali, ormai in gran parte trasferite nelle nuove zone produttive esterne alla città.

La centralità dell'area, la sua caratterizzazione di "porta privilegiata" di ingresso alla città, la proprietà prevalentemente pubblica, e la crescente condizione di degrado delle aree dismesse, sono stati gli elementi che hanno portato a identificarla come luogo ideale per attivare un programma di riqualificazione urbana. Il quartiere Novello rappresenta il progetto urbano più importante dei prossimi dieci anni a Cesena, per la sua grande dimensione (circa 27 ettari, per 86.000 mq. di Sul edificabile), per la sua collocazione attorno alla stazione, e per il rapporto diretto con le maggiori infrastrutture della città (secante, ferrovia, via Emilia). Costituisce inoltre un tentativo di forte innovazione sul versante della sostenibilità urbana, dell'integrazione sociale e della sicurezza urbana.

Il progetto si sviluppa ai lati della ferrovia, distinguendo due zone principali.

A nord della ferrovia l'intervento si sviluppa sull'area del vecchio mercato ortofrutticolo, di altre attività agroindustriali dismesse o in via di trasferimento, e sulla fascia interessata dalla secante. Sarà la porta d'ingresso a Cesena da nord, e sarà caratterizzata da un parco urbano di dieci ettari in gran parte realizzato sopra la galleria della secante, con un collegamento ciclabile nel verde dal fiume alla Stazione, e con tre attraversamenti ciclo pedonali della ferrovia, per raggiungere il centro della città. Il nuovo quartiere sarà prevalentemente residenziale, ma integrato con servizi direzionali e commerciali. Tutti i nuovi edifici sono orientati verso sud, con vista sul centro storico e le colline, e si affacciano direttamente sul parco.

Nell'area dell'ex Arrigoni (zona sud), che ospita il "campus" delle scuole superiori e la facoltà di Psicologia, saranno riqualificati e pedonalizzati tutti gli spazi pubblici, interrando i parcheggi esistenti. Di fronte alla stazione sarà creata una piazza, per qualificare l'ingresso a Cesena, grazie allo spostamento del capolinea degli autobus extraurbani in una zona adiacente. In questo modo si intende ridare centralità al trasporto ferroviario e rafforzare il nodo dei trasporti pubblici, che convergono tutti in questa zona. Al centro dell'area sorgerà una torre direzionale, con alla base attività commerciali e sportive, per animare questa zona centralissima della città, anche fuori degli orari delle scuole.

Ulteriore progetto cui ho collegato il mio elaborato è quello del Masterplan strategico del comune di Rimini, uno strumento che integra gli interventi attivi e quelli in progettazione all'insegna del legame fra innovazione dell'immagine turistica, recupero identitario, sviluppo economico e rielaborazione del sistema stradale sulla base di un modello di mobilità sostenibile tecnologicamente avanzato e proiettato verso una progressiva limitazione dell'uso dell'auto. Il percorso principale lungo il quale viene promossa la riqualificazione è l'anello, una circonvallazione verde interamente ciclabile che attraversa il lungomare, il porto canale, il Parco Marecchia fino a ricongiungersi al Deviatore Ausa, per poi oltrepassare tutto il Parco Ausa con ritorno al mare. Nello specifico, si prefigge di individuare e attuare i seguenti obiettivi generali: innovare l'immagine turistica di Rimini con la riqualificazione dei suoi lungomare; incrementare e innovare le dotazioni territoriali; riqualificare porzioni identitarie della città, da quella storica e consolidata a ambiti strategici del tessuto urbano, disincentivando la diffusione insediativa e il consumo del suolo; passare da una città fratturata e frazionata ad una città coesa e circolare, riconnettendo sia la marina che il forese alla città consolidata; riconnettere le frazioni al centro storico, attraverso collegamenti protetti e mediante l'individuazione di funzioni in grado di attribuire loro identità autonoma e specifiche funzioni a servizio della città; recuperare un rapporto forte con il mare attraverso la valorizzazione di luoghi identitari per passare da una città sul mare ad una città di mare; sviluppare un modello di mobilità sostenibile tecnologicamente avanzato, proiettato ad una progressiva limitazione dell'uso dell'auto;

riqualificare e rinnovare il patrimonio edilizio esistente per elevare le prestazioni energetiche, incentivare un miglioramento della qualità architettonica e della sicurezza riguardante in particolar modo l'adeguamento sismico, promuovere inoltre l'abbattimento delle barriere architettoniche. Il Masterplan strategico si fonda su un cuore centrale costituito dall' "Anello Verde" che si connette con il resto del territorio, con assi radiali di collegamento Nord – Sud con il lungomare, le vie dell'acqua, il tessuto delle piste ciclabili. L'anello è una circonvallazione Verde interamente ciclabile che lambisce il Lungomare da P.le Kennedy fino al Porto, costeggiando il porto canale per poi attraversare il Parco Marecchia fino a ricongiungersi al Deviatore Ausa passando alla Grotta Rossa per poi attraversare tutto il Parco Ausa con ritorno al mare. L'Anello Verde persegue l'obiettivo di promuovere la riqualificazione delle aree attraversate in modo da operare una ricomposizione territoriale della città per connettere tra di loro, tramite assi radiali di penetrazione, il centro storico con il lungomare nord e sud e il territorio rurale. Il progetto urbano coinvolge oltre che il Centro storico e il Lungomare con la creazione del Parco del Mare anche le aree strategiche della città dei Poli Funzionali (Aeroporto, Area Stazione, Porto e Polo Produttivo Rn nord) che saranno il volano per far ripartire l'economia. Gli ambiti di intervento sono numerosi, dal lungomare al centro storico, dalla stazione all'aeroporto.

Un progetto completo e che mira al passaggio dall'urbanistica tradizionale ad un'urbanistica che possa pianificare strategicamente il territorio coniugando le aspettative dei singoli e l'interesse generale dell'insieme. Un interesse che quindi nasce da un percorso condiviso da organi comunali e popolazione.

E' in quest'ottica che ho tentato di elaborare il mio progetto: tentando di dare risposte non solo a chi il territorio lo vive da turista ma anche a chi vi abita ogni giorno, a chi non è a conoscenza dei patrimoni che lo circondano e a chi già sa e cerca un servizio adeguato.

Questi tre progetti nascono tutti dal comune interesse di migliorare la fruizione, di valorizzare gradualmente il territorio aumentando il coinvolgimento per il recupero della sua struttura fisica e per accrescere collettivamente la coscienza del luogo da parte di chi lo abita e non, oltre che per lo sviluppo di nuove attività produttive sostenibili, a partire dal "camminare".

BIBLIOGRAFIA

“Un progetto per i sentieri della campagna urbana”, di D. Virgilio,
articolo in “urbanistica – INFORMAZIONI” n°237, 2011

“Ripensare Rimini. L'urbanistica riformista: il PEEP '64 e il PRG '65.”, di F. Tomassetti
Il Ponte Vecchio Editore, 2007

“I colori di Cesena. La scena urbana della città”, A.A.V.V.,
CLUEB Editore, 2007

WEBGRAFIA

<http://www.comune.rimini.it/eventi/pagina7865.html>

<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/news-home/rimini-inizia-il-confronto-sul-masterplan-strategico>

<http://www.comune.cesena.fc.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/9425>

<http://www.comune.cesena.fc.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/5030/UT/systemPrint>

<http://www.romagnagazzette.com/2012/07/24/cesena-il-comune-invitato-dallanci-sul-progetto-novello-da-inserire-nel-piano-nazionale-per-le-citta/>

<http://sentieri.spezianet.it/>

<http://www.porto.laspezia.it/notizie/la-spezia-parte-il-waterfront.-approvato-il-masterplan>

<http://saperi.forumpa.it/story/33601/concorso-novello-cesena-idee-gara-la-riqualificazione-urbana>