

Realzione esplicativa del laboratorio di
Urbanistica e Progettazione del Paesaggio
docente Prof. Michele Talia

Tema trattato: Riqualificazione aree dismesse

Progetto: Valorizzazione area “Ex Villeroy & Boch”

In Italia come in altri paesi europei è crescente la preoccupazione per il consumo del suolo che avanza, i suoli agricoli si urbanizzano con una velocità impressionante, con una conseguente riduzione ed impoverimento del suolo.

In Italia ci sono 700 mila capannoni industriali, 5milioni di seconde case su un totale di 29 milioni, per non parlare degli edifici del demanio militare.

Bisognerebbe quindi minimizzare l'uso di nuovo territorio riuscendo ad utilizzare nel miglior modo le aree già urbanizzate mediante un recupero efficace delle aree dismesse, degradate ed abbandonate con priorità su di ogni altro tipo di edificazione, considerando anche che queste aree sono un potenziale danno al territorio sia sociale che economico, potrebbero costituire un pericolo per la sicurezza urbana e sociale e talvolta anche per la salute.

Il recupero di queste aree dovrebbe essere quindi di interesse generale, purtroppo in Italia non esiste una regolazione in tal senso, come invece accade in altri paesi europei (nel Regno Unito il 60% delle nuove costruzioni deve avvenire in “brownfield”).

Il ruolo chiave per la rivalorizzazione del territorio è quindi l'utilizzazione ottimale delle risorse territoriali e la minimizzazione di consumo di suolo, attraverso l'individuazione di parti di città o di territorio urbano caratterizzate da dismissioni in atto, abbandono, degrado urbanistico e/o paesaggistico, riuscire a riqualificare non a senso unico, ma cercare di restituire al pubblico queste aree sotto forma di luoghi destinati alla fruizione collettiva, o rinaturalizzati.

I problemi che impediscono principalmente il recupero di queste aree sono diversi:

dalle norme che non sono adeguate ad intraprendere queste azioni, ai proprietari delle aree che non hanno bisogno del manufatto ma lo mantengono perché il suo valore immobiliare aumenta nel tempo, e va considerato anche che in linea di massima i progetti vengono varati quando c'è in ballo un immobile di alto valore immobiliare, storico o culturale e nel nostro paese purtroppo si è accumulata una enorme quantità di manufatti senza alcun valore; bisognerebbe quindi trovare il modo di azionare dei meccanismi che non abbiano un immediato ritorno solo in termini di redditività economica, percorso molto difficile da realizzare.

Per quanto riguarda l'area di studio scelta per il progetto si tratta dell'area che ha ospitato negli anni '50 un distaccamento produttivo dell'azienda tedesca produttrice di ceramica e articoli per la casa Villeroy & Boch.

Questa azienda si è appoggiata ai tempi al canale di traffico principale e ha rafforzato il livello infrastrutturale con l'asse ferrato, ha poi contribuito al processo di espansione, inizialmente produttivo ed in seguito anche residenziale, lungo tutta la valle del Tordino.

Ormai in disuso dal 1981, ha rivestito un ruolo fondamentale ed imprescindibile nel processo di urbanizzazione della popolazione teramana, offrendo sia lavoro sia la possibilità di cambiare le esistenti condizioni di vita rurale a circa cinquecento famiglie, legate all'attività produttiva della fabbrica.

L'area in questione ospita anche i capannoni dismessi un ex zuccherificio e si colloca al centro di Teramo in estrema vicinanza con la stazione ferroviaria, punto nodale che relaziona l'area degradata con Viale Francesco Crispi l'arteria principale, assieme a via Po, che collega Teramo alla costa con la SS 80 e dove c'è l'imbocco con l'autostada Teramo – Roma A24, e dove si collocano inoltre una serie di servizi e attrezzature fondamentali per i cittadini.

Le potenzialità di quest'area sono dovute alla estrema vicinanza con il centro storico (con il quale esiste anche un rapporto visivo), e le sue conseguenti potenzialità attrattive data la presenza di tutti i servizi necessari alla vita cittadina quali: uffici pubblici, centri sportivi, scuole ecc.

Nelle immediate vicinanze sono anche presenti aree verdi attrezzate con percorsi ginnici e pedonali (lungo fiume Tordino che a sua volta è collegato al lungofiume Vezzola che permette di raggiungere più punti della città a mezzo di percorsi pedonali), inoltre come precedentemente detto l'area si trova nelle immediate vicinanze dell'imbocco dell'autostrada del Parchi A24 Teramo-Roma nonché all'ingresso del "Lotto 0" mini-tangenziale cittadina che permette di poter attraversare la città e senza dover necessariamente passare dal centro storico evitando il traffico cittadino.

Analizzando i punti di debolezza viene fuori che non esiste in tutta la Gammarana un luogo di aggregazione come una piazza utile alle necessità pubbliche del quartiere, sono presenti aree verdi lasciate da anni in degrado e quindi non fruibili, la qualità degli edifici è scadente, non esiste manutenzione e c'è anche la presenza di ruderi abbandonati, pericolanti e quindi pericolosi per chiunque.

Pur essendo attigua a Viale Crispi, gli abitanti non possono accedere con facilità ai servizi che offre perché la ferrovia impedisce l'accesso diretto alla via costituendo una vera e propria barriera sia visiva che fisica (sono presenti solo due varchi di attraversamento di cui uno a senso unico).

L'uso dei mezzi pubblici è scarso a causa della non ottimale offerta il che causa punte di traffico elevate negli orari di punta di entrata e uscita delle scuole paralizzando Viale Crispi.

Nel quartiere è quasi completamente assente il tessuto commerciale e inoltre purtroppo sono presenti zone isolate e non idonee occupate illegalmente da gruppi nomadi.

Gli obiettivi del mio progetto sono quindi di riqualificare l'area in oggetto mediante l'insediamento di funzioni attrattive e polarizzanti e mediante la realizzazione di nuove aree residenziali improntate allo sviluppo ecosostenibile e riqualificare quelli esistenti, realizzare spazi comuni per la pubblica utilità come piazze e luoghi di aggregazione.

Rivitalizzare il tessuto commerciale destinandogli gli appositi spazi, migliorare la viabilità urbana creando nuovi collegamenti sia con il centro storico che tra quartieri

aumentandone la penetrabilità, eliminando innanzitutto la barriera sia visiva che fisica costituita dalla stazione FS interrandola, realizzare l'uscita in loco del “lotto 0” (prevista ma mai realizzata) che smaltirebbe il traffico di Viale Crispi, divenuto negli ultimi anni insostenibile, e soprattutto migliorerebbe la viabilità sia in ingresso che uscita dalla città collegando con strade a scorrimento veloce questa zona con gli assi Teramo-mare, Teramo – Roma.

Per quanto riguarda le componenti ambientali, bisognerebbe inoltre creare percorsi ciclo-pedonali, e valorizzare le aree verdi mediante la creazione di parchi urbani, nonché rendendo quelle esistenti, in stato di degrado, attrezzate e facilmente fruibili collegandole direttamente a quelle già esistenti permettendone così ai cittadini una migliore fruizione.

I rischi di questo intervento sono che ci sia da parte del comune una trascuratezza manutentiva nei riguardi degli spazi verdi, considerando la prolissità delle procedure di utilizzo di oneri urbanistici, c'è altresì il rischio che il recupero architettonico non sia accompagnato da quello socio-economico.

L'apertura di nuovi nodi stradali potrebbe aumentare il ricorso ai mezzi privati ed incrementare i mezzi pesanti; infine, bisognerebbe ci fosse una razionalizzazione dell'offerta degli edifici commerciali per evitare episodi di degrado legati ad essi.



MOBILITA'

- VIABILITA' AUTOSTRADALE
- VIABILITA' URBANA
- STRADE A SCORRIMENTO VELOCE
- FERROVIA
- NODI AUTOSTRADALI
- NODI PRIMARI DELLA VIABILITA' ORDINARIA
- NODO COMPLESSO DI INTERSCAMBIO TRA LIVELLI GERARCHICI

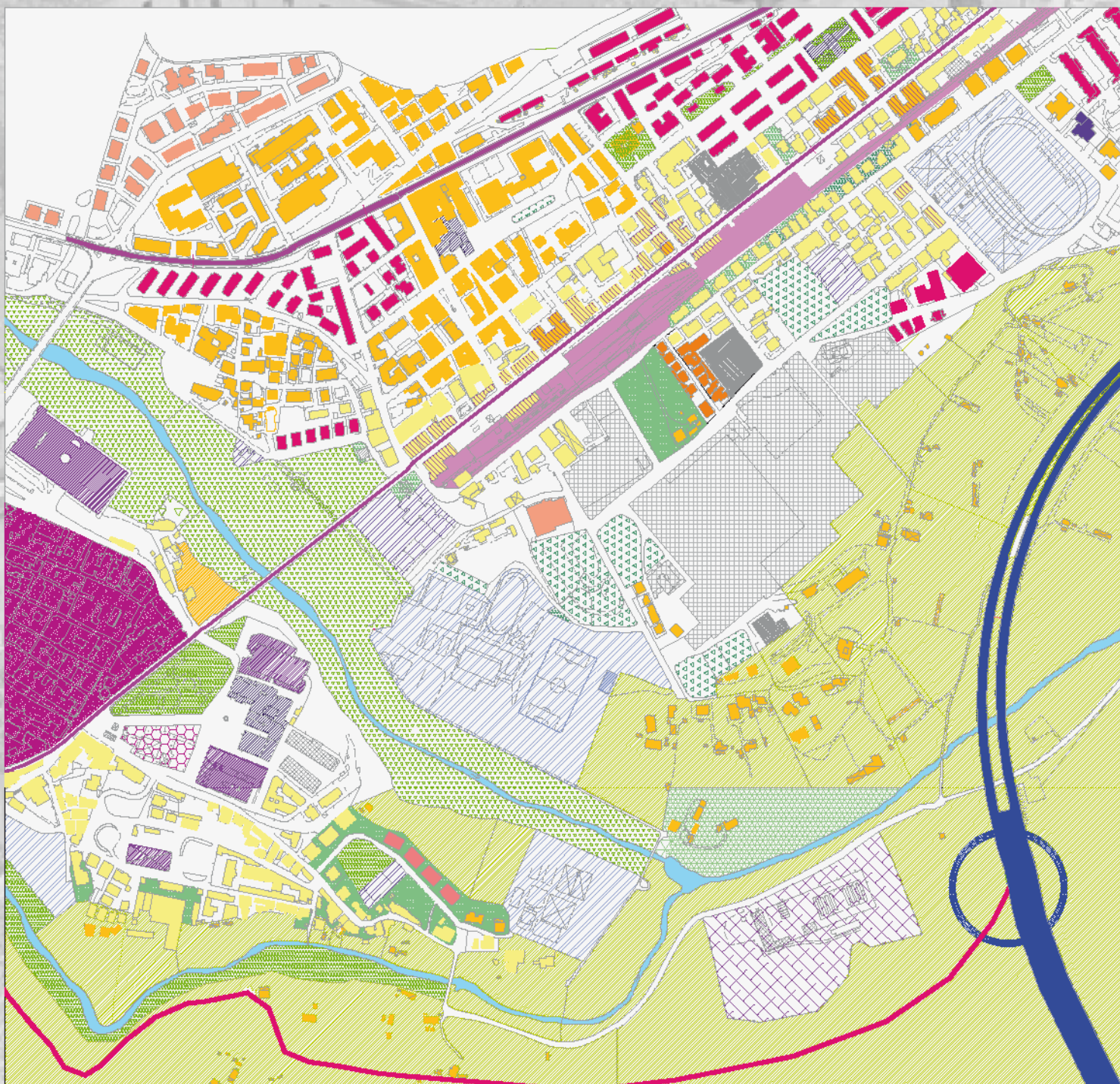
QUADRO CONOSCITIVO

MODELLO INSEDIATIVO

- CENTRO STORICO
- EDIFICI O COMPLESSI DI VALORE STORICO ARTISTICO
- CITTA' COMPATTA
- CITTA' DIFFUSA
- FILAMENTI URBANI
- CASE SPARSE
- UNIVERSITA'
- CENTRALE ELETTRICA
- IMPIANTI SPORTIVI
- AREE CIMITERIALI

SISTEMA AMBIENTALE

- ZONE AGRICOLE
- VERDE PUBBLICO
- VERDE PRIVATO DI TUTELA AMBIENTALE
- DEPURATORE



USO DEL SUOLO

MODELLO INSEDIATIVO

- EDILIZIA D'ANTICO IMPIANTO
- EDIFICI O COMPLESSI DI VALORE STORICO ARTISTICO
- EDILIZIA RISALENTE AGLI ANNI 30'-50'
- EDILIZIA RISALENTE AGLI ANNI 50'-70'
- EDILIZIA RISALENTE AGLI ANNI 70'-90'
- EDILIZIA ECONOMICA E POPOLARE RISALENTE AGLI ANNI '70

ATTREZZATURE

- IMPIANTI SPORTIVI
- ISTRUZIONE
- ATTREZZATURE DI QUARTIERE
- ATTREZZATURE RELIGIOSE
- UFFICI PUBBLICI
- DEPURATORE

ATTIVITA' PRODUTTIVE

- COMMERCIO
- TERZIARIO ATTIVO
- AREE DISMESSE

SISTEMA AMBIENTALE

- VERDE PUBBLICO ATTREZZATO
- VERDE PUBBLICO
- VERDE PRIVATO
- VIVAIO FORESTALE
- ZONE AGRICOLE
- VERDE PRIVATO

MOBILITA'

- VIABILITA' AUTOSTRADALE
- VIABILITA' URBANA
- STRADE A SCORRIMENTO VELOCE (VARIANTE "LOTTO - 0")
- FERROVIA
- NODO AUTOSTRADALE



PUNTI DI FORZA

PUNTI DI DEBOLEZZA

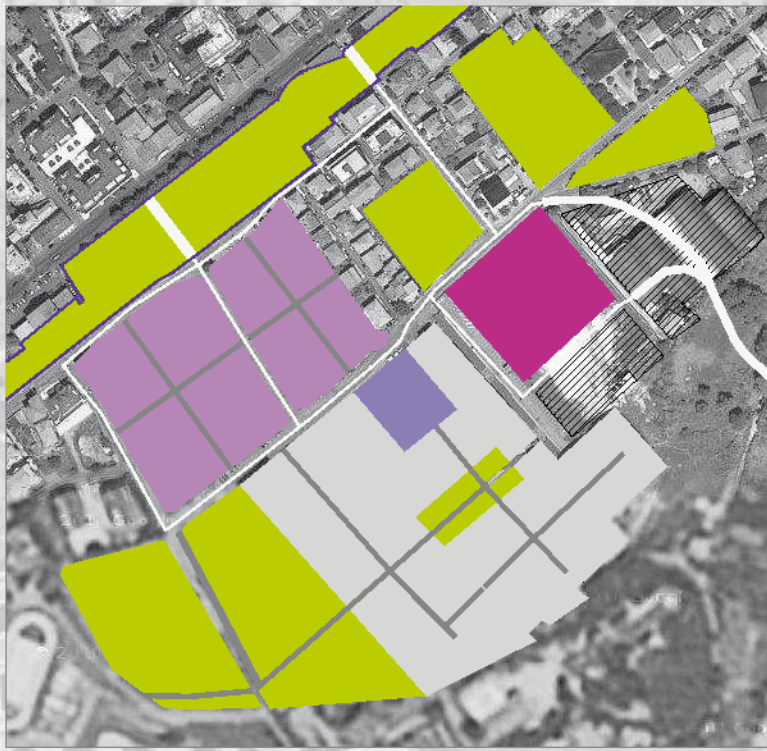
- SERVIZI (SCUOLE, ASILI, UFFICI PUBBLICI)
- AREE VERDI ATTREZZATE
- PERCORSO PEDONALE
- AUTOSTRADA A24 RISORSA IMPORTANTE PER I COLLEGAMENTI CON ROMA E CON LA COSTA
- AREE VERDI IN STATO DI DEGRADO
- AREE DISMESSE
- POCA PERMEABILITA' DEL TESSUTO URBANO
- FERROVIA, BARRIERA FISICA E VISIVA TRA DUE QUARTIERI



OBIETTIVI

- RIQUALIFICARE LE AREE DISMESSE MEDIANTE L'INSEDIAMENTO DI FUNZIONI ATTRATTIVE E POLARIZZANTI, E MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI NUOVE AREE RESIDENZIALI IMPRONTATE ALLO SVILUPPO ECOSOSTENIBILE
- RIVITALIZZARE IL TESSUTO COMMERCIALE DESTINANDOGLI GLI APPOSITI SPAZI
- MIGLIORARE LA VIABILITA' URBANA CREANDO NUOVI COLLEGAMENTI SIA CON IL CENTRO STORICO CHE TRA QUARTIERI AUMENTANDONE LA PENETRABILITA'
- ELIMINARE LA BARRIERA SIA VISIVA CHE FISICA COSTITUITA DALLA STAZIONE FERROVIARIA INTERRANDOLA
- CREARE PERCORSI CICLOPEDONALI
- VALORIZZARE LE AREE VERDI MEDIANTE LA CREAZIONE DI PARCHI URBANI, NONCHE' RENDENDO LE AREE VERDI IN STATO DI DEGRADO ATTREZZATE E FACILMENTE FRUIBILI

SETTORE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'	RISCHI
Risorse territoriali	Rapporti visivi con il tessuto urbano storico; vicinanza centro storico e conseguente potenzialità attrattive dello stesso; strutture pubbliche: presenza di scuole medie, elementari, asili, centri sportivi pubblici e privati.	Mancanza di una vera e propria piazza utile alle necessità pubbliche della comunità.	Realizzazione spazi comuni e di quartiere.	
Componenti ambientali	Presenza di aree verdi attrezzate facilmente fruibili.	Presenza di aree verdi non attrezzate, degradate e non fruibili.	Riqualificazione verde pubblico.	Trascuratezza manutenzione.
Riqualificazione (salute)	Presenza di percorsi pedonali e ginnici.	Mancata riqualificazione delle aree dismesse.	Riqualificazione aree dismesse.	
Struttura insediativa		Qualità indecorosa di parte degli edifici; Presenza di edifici pericolanti; Manutenzione insufficiente di molti edifici di civile abitazione; Presenza di aree dismesse.	Riqualificazione edifici di civile abitazione anche privati; insediamento nelle aree dismesse dall'industria di funzioni attrattive e polarizzanti	Recupero architettonici non accompagnati dal recupero socio economico; prolissità delle procedure di utilizzo di oneri urbanistici.
Mobilità	vicinanza imbocco autostrada A24 Teramo-Roma; Ferrovia; variante Loto 0	Ferrovia non accessibile direttamente dal quartiere che crea una barriera sia fisica che visiva, limitando l'accessibilità al quartiere stesso; scarso ricorso al mezzo pubblico anche a causa della non ottimale offerta dello stesso; Ponte di traffico molto elevato; Difficile accessibilità al quartiere.	Realizzazione uscita del Loto "0" nel quartiere; eliminazione barriera costituita dalla ferrovia interrandola.	Elevato ricorso ai mezzi privati; Possibile incremento mezzi pesanti.
Funzioni urbane e servizi	Uffici postali, banche, uffici comunali.			
Commercio		Assenza quasi completa di tessuto commerciale nel quartiere.	Rivitalizzazione del commercio, agevolare la nascita di nuove imprese commerciali.	Mancanza di una razionalizzazione dell'offerta e di un controllo su episodi di degrado collegati ad edifici commerciali.
Agricoltura		Orti e zone agricole in stato di abbandono.	Incremento produzioni tipiche.	Sostenibilità economica dei progetti futuri.
Industria e artigianato	Artigianato vario (officine veicoli)			
Problematiche sociali		Zone isolate non idonee e non regolarmente occupate da gruppi nomadi.		



SCENARIO

- ATTREZZATURE SOCIO-CULTURALI: AREA DESTINATA AD OSPITARE UN TEATRO CHE SIA UN'OPERA DI ALTO PROFILO QUALITATIVO UTILE A RILANCIARE ANCHE L'ECONOMIA CITTADINA; STRUTTURA DELLA QUALE LA CITTÀ DI TERAMO È ATTUALMENTE SPROVVISTA.
- EDILIZIA RESIDENZIALE PRIVATA: REALIZZAZIONE DI EDILIZIA PRIVATA ECOSOSTENIBILE COSTITUITA DA PALAZZINE DI MEDIA ALTEZZA
- EDILIZIA RESIDENZIALE PRIVATA: REALIZZAZIONE EDILIZIA PRIVATA ECOSOSTENIBILE COSTITUITA DA PALAZZINE DI MEDIO-BASSA ALTEZZA CHE ABBIANO AL PIAN TERRENO DESTINAZIONE D'USO COMMERCIALE.
- REALIZZAZIONE USCITA VARIANTE "LOTTO-0" (STRADA A SCORRIMENTO VELOCE CHE COLLEGA DIRETTAMENTE IL CENTRO STORICO DI TERAMO CON LA "A24" ROMA-TERAMO), CONSENTENDO UNA MIGLIORE ACCESSIBILITÀ AL QUARTIERE STESSO E RIDUCENDO IL TRAFFICO NELLE ORE DI PUNTA. INOLTRE QUESTO COLLEGAMENTO PERMETTEREBBE ALTRESÌ DI RAGGIUNGERE ALTRE DESTINAZIONI SENZA DOVER PASSARE DAL CENTRO STORICO.
- INTERRAMENTO DELLA STAZIONE FERROVIARIA FS E REALIZZAZIONE IN LOCO DI VERDE PUBBLICO E NUOVE INTERSEZIONI CON IL QUARTIERE LIMITROFO. QUESTA OPERAZIONE CONSENTIRÀ UNA MIGLIOR FLUIDITÀ DEL TRAFFICO VEICOLARE E ABBATTERÀ QUELLA BARRIERA CHE PRIMA DIVIDEVA LE DUE ZONE ADIACENTI.
- REALIZZAZIONE DI UNA VERA E PROPRIA PIAZZA UTILE ALLE NECESSITÀ PUBBLICHE DELLA COMUNITÀ
- REALIZZAZIONE DI PERCORSI CICLOPEDONALI
- VERDE ATTREZZATO
- PARCO URBANO
- REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI PUBBLICI A RASO ATTI A RISPONDERE ALLA DOMANDA CHE VERRÀ A CREARSI CON I NUOVI INSEDIAMENTI



INSEDIATIVO

- EDILIZIA RESIDENZIALE PRIVATA COSTITUITA DA PALAZZINE DI MEDIO BASSA ALTEZZA
- EDIFICI CON DESTINAZIONE D'USO COMMERCIALE AL PIAN TERRENO
- EDILIZIA RESIDENZIALE PRIVATA COSTITUITA DA PALAZZINE DI MEDIA ALTEZZA
- TEATRO

MOBILITÀ

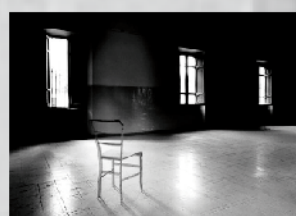
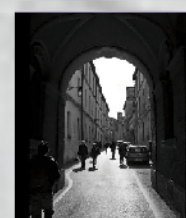
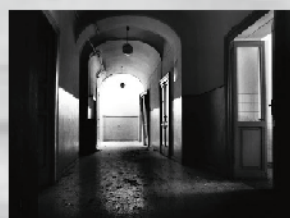
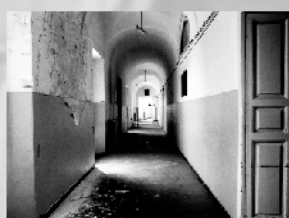
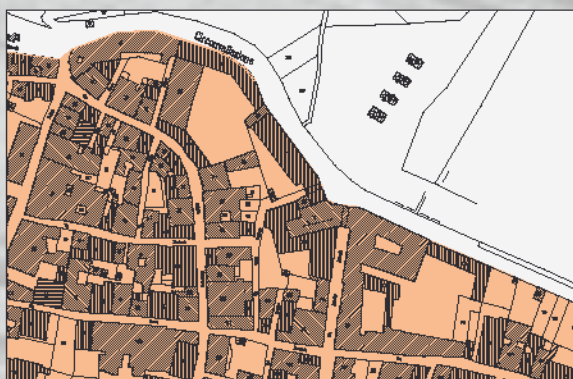
- SVINCOLO DELLA VARIANTE "LOTTO - 0"
- NUOVE INTERSEZIONI
- PISTA CICLOPEDONALE
- PARCHEGGI PUBBLICI A RASO

AMBIENTALE

- VERDE PUBBLICO
- VERDE ATTREZZATO
- PARCO URBANO

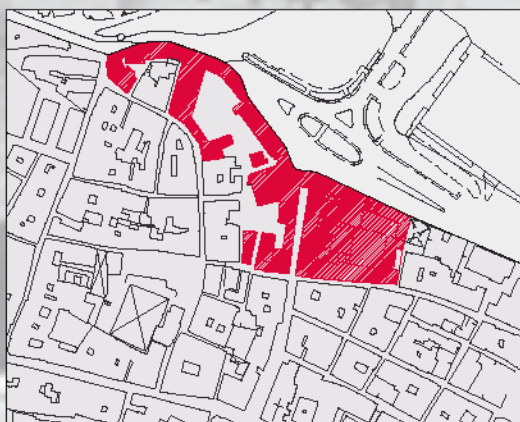
Fondamenti di Urbanistica - Prof. Andrea Filpa - 2000

Riqualificazione del centro storico di Teramo mediante il recupero dell'ex Manicomio "S. Antonio Abate



Cenni storici

L'ospedale di S. Antonio abate è situato in pieno centro storico, una lapide ottocentesca che riprende il testo della originale quattrocentesca oggi distrutta, ricorda l'anno di fondazione dell'istituto, il 1348 ed i nomi di Bartolomeo, Zaflone e di Valentino, creatori e primari amministratori dell'ospedale sorto nelle immediate vicinanze dell'omonima chiesa presso cui per tutto il medioevo era stato attivo un lazzaretto per il controllo dei viaggiatori. L'edificio originario, nucleo dei futuri accrescimenti, è rintracciabile nel primo cortile dalla parte di S. Francesco, in cui nonostante le successive modifiche, sono ben identificabili al piano terra, una serie di ampi cameroni coperti da volte ogivali. Forte delle continue donazioni dei fedeli e dei lasciti vescovili, l'edificio tende a continui ampliamenti, occupando dapprima parte degli orti urbani della famiglia di Petris, ed in seguito arrivando ad inglobare buona parte delle mura cittadine. Dalla prima metà del '700 la struttura diventa proprietà della Congrega di Carità, ente pio che raccoglieva un patrimonio immenso costituito dai lasciti ereditari di diverse famiglie nobili teramane, e che arrivò a possedere circa un terzo degli immobili del centro storico. Sotto l'amministrazione della Congrega gli edifici vengono completamente riorganizzati intorno ad una serie di cortili, viene completamente rimaneggiata la chiesa, ridotta da tre ad una sola navata e completamente ridecorata. A partire dal 1880 la Congrega, ottenuta l'istituzione del manicomio provinciale, dà il via a nuovi ampliamenti, realizzati mediante l'acquisto di case ed orti adiacenti il complesso e la costruzione di grandi padiglioni uniformi. Gli ampliamenti proseguiranno fino al 1960, quando l'istituto, divenuto il più grande dell'Italia meridionale, toccherà la cifra record di 800 ricoverati. Nel 1994 la legge Basaglia determinò la chiusura dell'istituto ormai fatiscente e pericolante. Da quella data l'edificio sprovvista di seppur minima manutenzione, sembra aver raggiunto un collasso strutturale, crepe evidenti sulle murature e la caduta continua di elementi sporgenti e cormicioni rendono necessario ed urgente un intervento di riqualificazione del complesso.



Centro storico
Area di studio

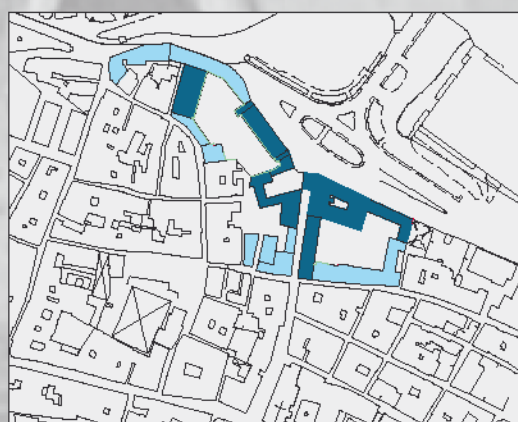


Edifici del 1400
Edifici del 1600 - 1700
Edifici del 1800
Edifici anni '50 - '60



Destinazione d'uso piano terra

- Università
- Museo e associazione
- Demolizioni
- Abitazioni private
- Locali commerciali dell'ente
- Locali commerciali privati
- Verde pubblico
- Chiesa



Destinazione d'uso piani superiori

- Università
- abitazioni private
- verde pubblico

Soggetti attuatori	Cessioni	Acquisizioni	Realizzazioni
Istituti riuniti	lotti n' 116,117,118,119, 120,111,112,113,114, parte del 115 401,B,402 parte del 20, parte del 57, parte del 60, 61,62,63,64		Servizi (locali commerciali da affittare) Museo Servizi (locali da affittare a privati)
Università		parte del 116,118, B, 111,61,64,58,parte del 57	Rettorato ed uffici Facoltà di Giurisprudenza
Comune di Teramo		lotti n'117,119,120, parte non edificata del 116, 110,401 parte non edificata del 57. parte del 20	verde pubblico associazioni
Comune di Teramo		Lotti n' 112,113,114,116,108,109,62	abitazioni private



Laboratorio di progettazione urbanistica - Prof. Michele Talia 2002

Recupero e valorizzazione porticciolo e foce del Vomano, Roseto Degli Abruzzi

CENNI STORICI

Prima dell'unità d'Italia non si può parlare di uno sviluppo dell'edilizia residenziale nella zona costiera del territorio aprutino. Anche se l'occupazione francese, le leggi eversive della feudalità e l'alienazione dei beni ecclesiastici favoriscono progressivamente la scomparsa del latifondo e la formazione della piccola proprietà coltivatrice, la fascia litoranea rimane fino alla metà dell'ottocento praticamente deserta, anche a causa delle cattive comunicazioni con l'entroterra.

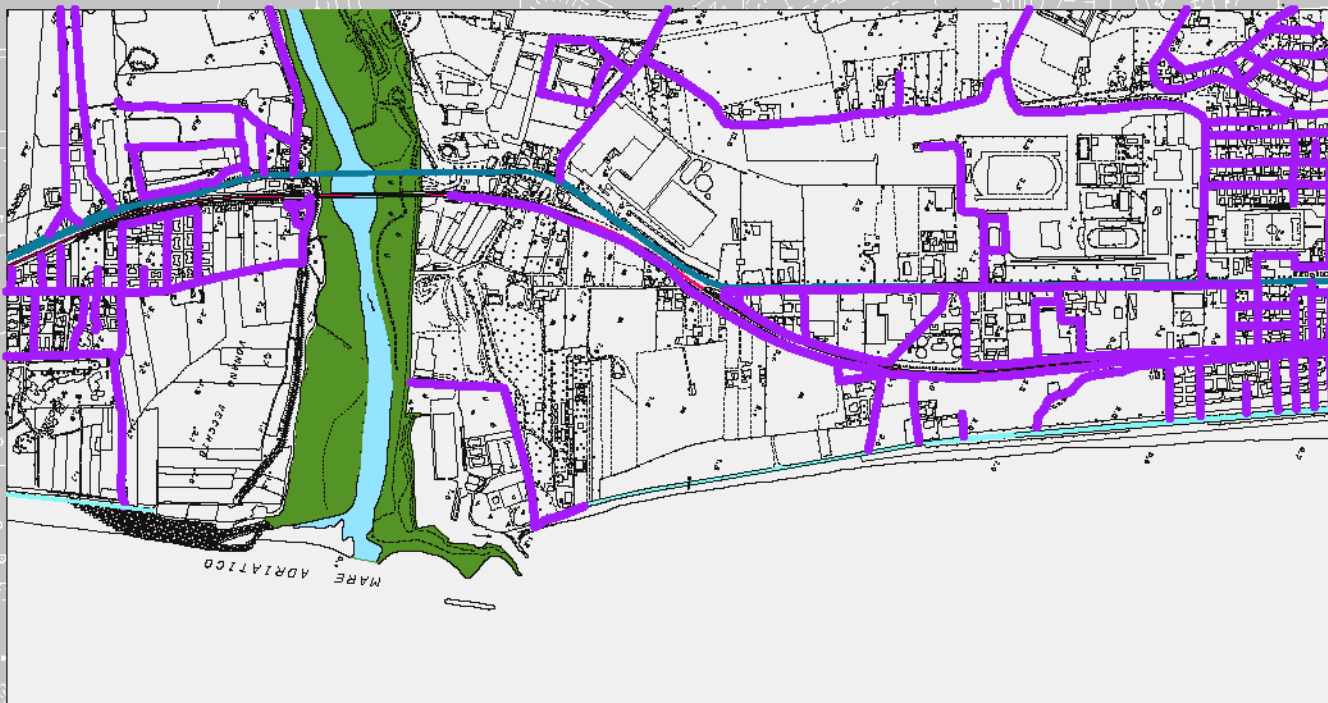
I dati statistici della provincia di Teramo, pubblicati sul cadere del secolo come bilancio dei primi trent'anni di governo unitario, danno il quadro evidente di una regione tuttora ai margini del progresso nazionale. L'economia si basa essenzialmente sull'agricoltura, predomina l'istituto della mezzadria e la proprietà fondiaria è caratterizzata da una grande suddivisione, per cui il territorio si presenta fortemente atropizzato e costellato di edifici rurali dove risiede il 90% della popolazione.

L'industria è quasi inesistente e la rete stradale e ferroviaria è stata in massima parte realizzata dopo il 1860. Le sette stazioni del tratto teramano (Tortoreto, Silvi, Montesilvano, Castellamare adriatico) sorgono dapprima isolate in mezzo alla campagna, in corrispondenza di altrettanti paesi situati sulle colline. E sarà proprio la ferrovia ad attirare gli interessi economici verso la fascia litoranea, favorendo lo sviluppo edilizio attorno alle stazioni e nella zona pianeggiante. Sorgeranno così, fra gli ultimi decenni dell'ottocento ed il primo dopoguerra, agglomerati urbani che poco a poco acquisteranno dimensioni e dignità comunali fra cui Roseto (già Rosburgo).



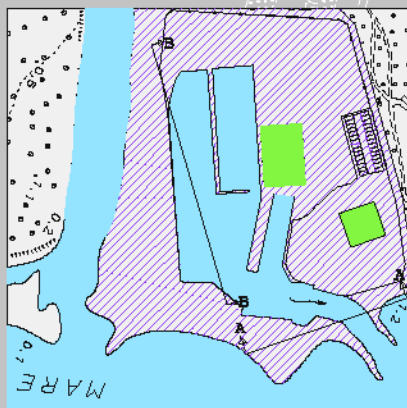
USO DEL SUOLO

- Impianti sportivi
- Residenze
- Industria e artigianato
- Istruzione
- commercio
- Verde spontaneo
- Verde pubblico
- Fiume
- Lungo mare attrezzato

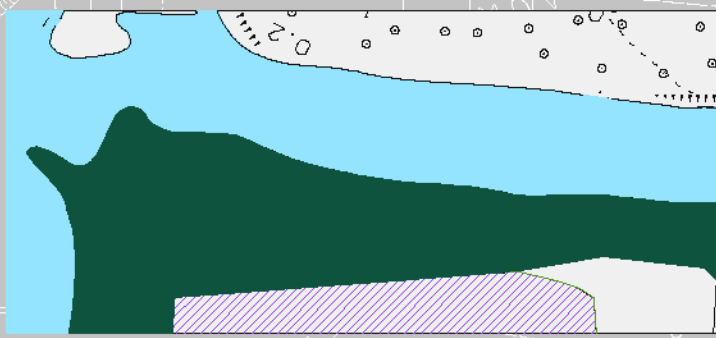


VIABILITA'

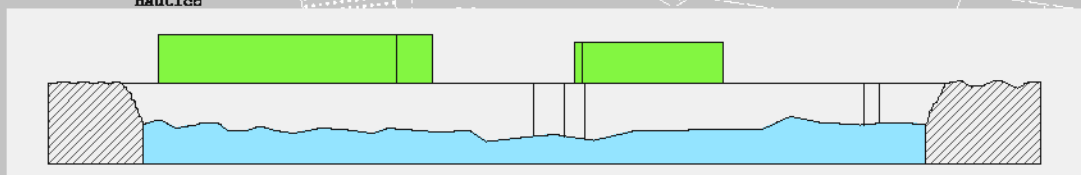
- lungo mare
- ferrovia
- statale
- strada secondaria



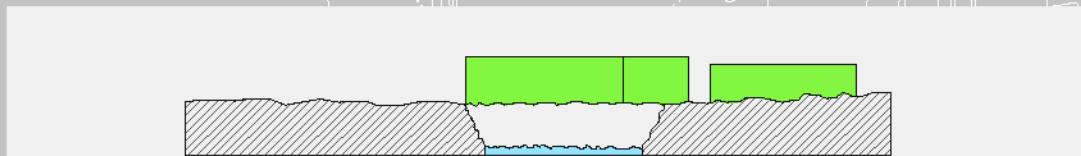
volumi area circolo nautico



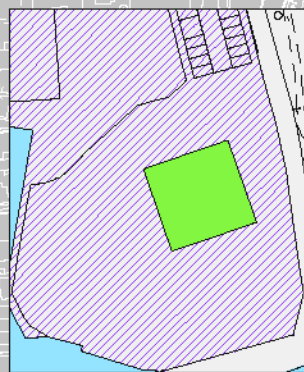
lungo fiume attrezzato



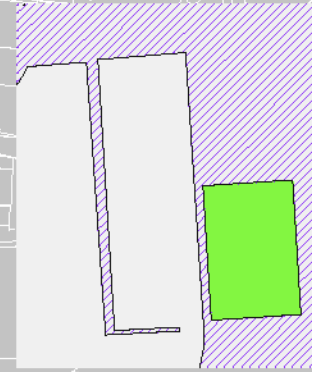
SEZIONE A-A



SEZIONE B-B



circolo nautico



piccolo cantiere per imbarcazioni