

Una delle tematiche che ho affrontato in questi tre anni di studi ha riguardato un argomento oggi molto attuale e incalzante: il recupero di una zona dismessa riqualificandola e riconfigurandola come spazio pubblico. Questo fil rouge lega in particolare il laboratorio di progettazione urbanistica e il laboratorio di progettazione dell'architettura al laboratorio di tesi.

L'area presa in considerazione per lo sviluppo del progetto urbanistico è Porto Sant'Elpidio nord, è situata a sud-ovest della regione Marche, precisamente nel territorio della provincia di Fermo, tra i comuni di Civitanova Marche a nord che fa parte della provincia di Macerata e Porto San Giorgio a sud che fa parte della provincia di Fermo.

Nel primo l'area di progetto è la zona nord di Porto Sant'Elpidio che comprende la stazione, la zona della ex fabbrica di concimi Fim, il quartiere della Corva e la frazione di San Filippo.

Il primo passo per comprendere e capire la realtà in cui si va a progettare è dato dal sopralluogo. È stata effettuata un'indagine fotografica attraverso un percorso circolare, partendo dalla stazione si arriva alla Corva, nuovo quartiere residenziale situato su una collina a ridosso della costa, per poi passare alla frazione di San Filippo, collocata rispetto alla Corva oltre la valle del torrente Fosso dell'Albero; scendendo si ritorna alla parte centrale della città che comprende i quartieri residenziali recenti il centro storico e il litorale. L'inquadramento territoriale prevede, oltre alla determinazione della posizione geografica, l'individuazione del contesto in cui la città di Porto Sant'Elpidio è inserita indicando il sistema morfologico, idrografico e della viabilità, i principali insediamenti e i confini.

La seconda fase è prendere consapevolezza dello stato di fatto dell'area di progetto analizzando il sistema antropico di cui fanno parte le aree tessuto, le emergenze e le infrastrutture e il sistema ambientale che concerne il verde naturale e antropico e il sistema delle acque.

Il passaggio successivo è individuare attraverso l'analisi SWOT potenzialità, criticità, opportunità e minacce nei vari ambiti, quali insediamenti e infrastrutture, economia e produzione, ambiente e paesaggio, società e cultura.

Il passo seguente consiste nel dividere il territorio in ambiti dominanti, con i quali il progetto andrà ad interagire; dopo aver stabilito le connessioni e le relazioni tra le parti si procede ad individuare gli interventi e le azioni progettuali. Fra i vari obiettivi che il progetto si prefigge ci sono la riqualificazione del centro storico, compatto e privo di spazi aperti, mediante la creazione di una area verde attrezzata, che vada a ricavare una rete ecologica nell'area urbana che è il prolungamento di quella lungo il corso d'acqua; potenziamento e ridistribuzione dei servizi ricettivi pubblici e privati nella zona costiera per una maggiore fruibilità da parte dell'intera popolazione elpidiense e da parte dei turisti che di solito si accalcano lungo la costa; recupero dell'ex fabbrica di concimi FIM e riqualificazione dell'area da essa occupata. L'azienda nasce agli inizi del Novecento, favorendo l'incremento della produzione dell'economia locale che precedentemente era basata su pesca e agricoltura. Diviene uno dei centri economici più importanti della regione fino al 1981, acquisendo oggi valore storico.

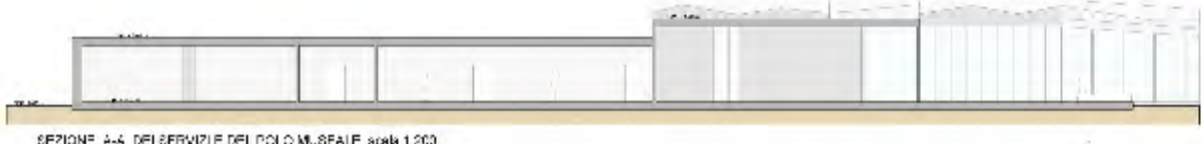
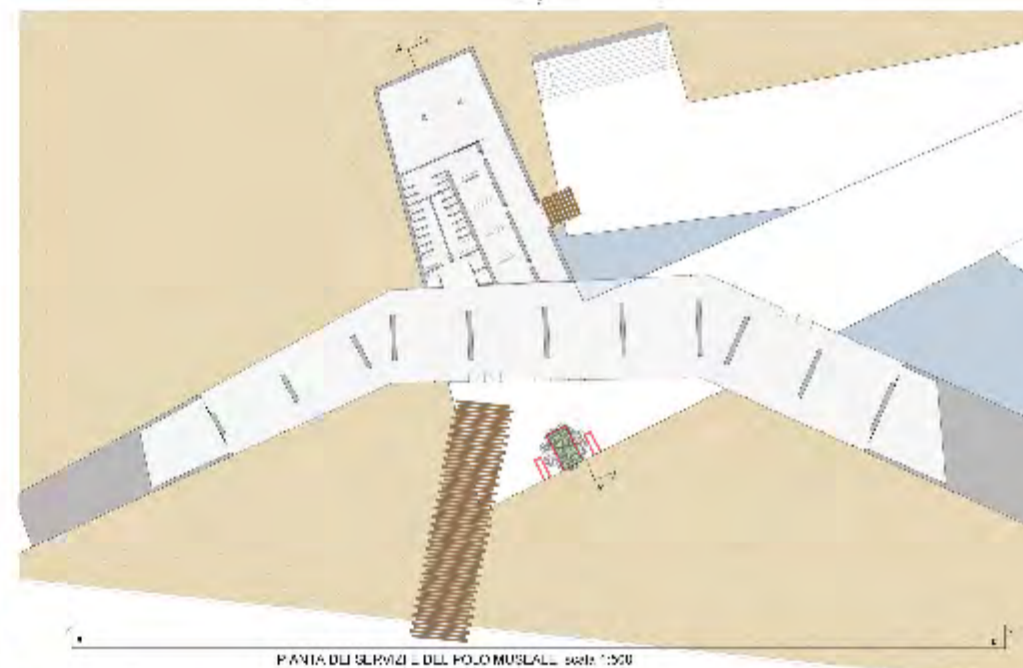
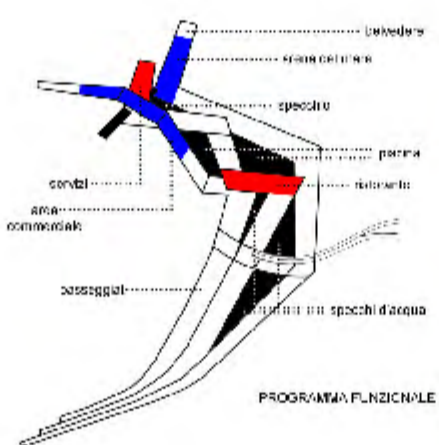
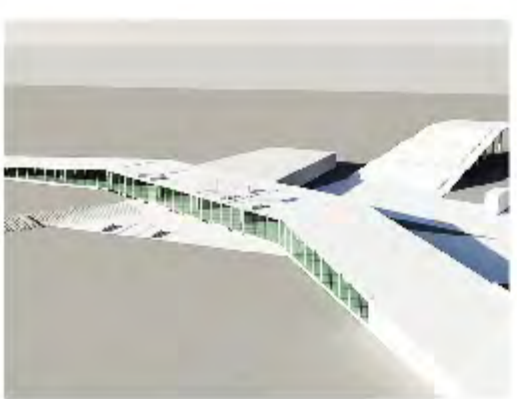
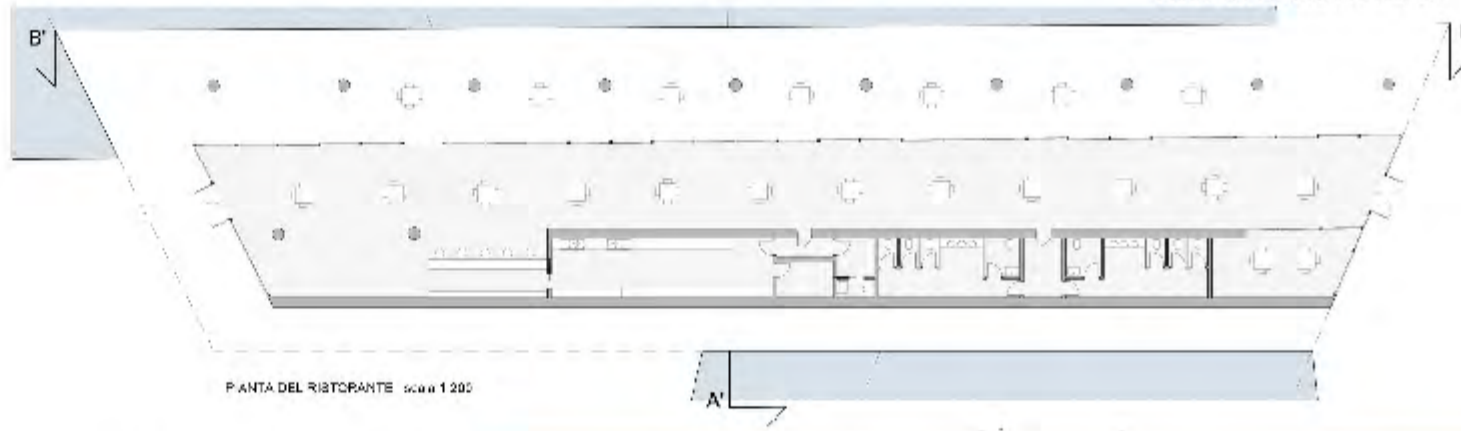
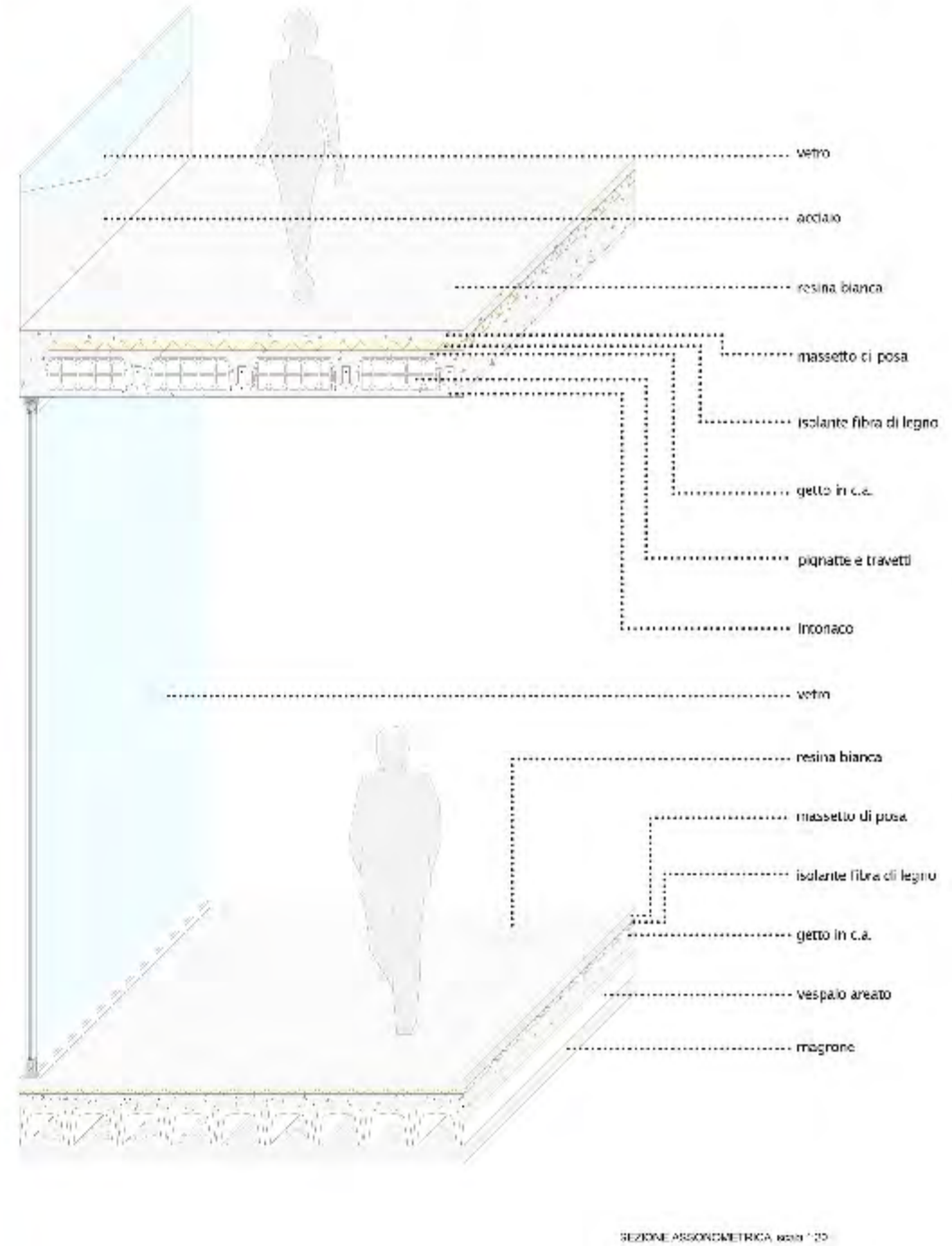
L'ultima fase consiste nella visione guida e nella definizione della proposta di assetto individuando il sistema ambientale, le infrastrutture, i sistemi insediativi e gli impianti sportivi. In particolare per la ex fabbrica FIM il progetto prevede la sua riconversione in polo culturale, mentre nell'area circostante da essa occupata prevede una zona completamente ciclo-pedonale e chiusa al traffico veicolare, ma munita di parcheggi verdi; una serie di impianti sportivi che affiancano la ferrovia che ricoprono il ruolo di filtro per l'inquinamento ambientale e acustico; aree verdi attrezzate lungo il litorale come prosecuzione di quelle che già esistono a nord e a sud dell'area; servizi ricettivi per il turismo.

L'area di progetto del laboratorio di progettazione dell'architettura si trova a Pescara, a nord-est della regione Abruzzo, nell'omonima provincia. In particolare si tratta della foce del fiume Aterno-Pescara in una zona di spiaggia non balneabile in prossimità del ponte di nuova costruzione. L'obiettivo preteso è quello di restituire dignità a questo luogo che necessita di una riqualificazione che si vada ad adattare all'interno di quello specifico tessuto urbano. È per questo che come prima fase di progetto è indispensabile una visita del luogo, studiando la realtà ambientale che dovrà ospitare una nuova struttura. Successivamente si passa ad un'analisi dei segni che il luogo comunica per poi farne una soluzione privilegiando solamente quelli che sembrano interessanti e utili per il progetto. Questa fase è ritenuta di notevole importanza perché in questo modo si evita la realizzazione di opere che "possono essere spostate ovunque" raggiungendo lo scopo di progettare un manufatto che sia estremamente originario e autoctono dell'area. I tratti scelti sono quelli che partono dal lungofiume ed è proprio da questo che inizia il progetto costituito da tre passerelle che si sviluppano successivamente lungo la spiaggia. Dopo un andamento sinuoso e parallelo queste tre strisce si staccano l'una dall'altra realizzando delle linee spezzate. Quella centrale piegandosi ulteriormente invade le due laterali con le quali si plasmano ambienti destinati a usi diversi. Il risultato è una piattaforma con una composizione ad intreccio che dà origine a molteplici linee di percorrenza. Questi tre elementi hanno diversi punti di comunicazione non obbligando così il fruitore a dover scegliere solamente un percorso dopo essersi inoltrato in una delle tre passerelle. I servizi sono: il ristorante con annesso bar, sala mostre, servizi igienici, arena del mare, deposito attrezzi per gli spettacoli e camerini per gli artisti. Le singole passerelle non hanno una specifica funzione ma in ognuna ci sono dei servizi. È per questo che i congegni si trovano distribuiti in quasi tutti i tratti di percorso, alcuni sono destinati a muoversi lungo dei binari altri invece rimangono fissi durante tutto l'anno. Quelli mobili situati in prossimità della piscina assumono composizioni diverse a seconda della stagione. In inverno saranno tutti spostati lateralmente e la loro stretta vicinanza ne impediranno l'utilizzo in quanto le porte sono impostate nel lato che sarà chiuso. Con l'arrivo dell'estate si apriranno per poi bloccarsi lungo i segni tracciati sul terreno, individuati con un cambio di materiale e colore. Essi si distinguono in bagni, spogliatoi, docce chiuse, tavoli e futon coperti dal baldacchino. Le parti fisse invece sono: tratti di verde, panchine, ulteriori baldacchini, specchi d'acqua e bagni che a differenza degli altri si possono sfruttare in ogni periodo. Gli spazi rimasti vuoti risultanti dall'intersezione delle passerelle sono destinati a specchi d'acqua e piscine. Il principale materiale utilizzato è la resina bianca nella quale è stata inserita la gomma di Nora di diverso colore, che realizza delle cornici a terra che fanno da perimetro ai congegni. Le due passerelle laterali sono di colore blu e la centrale rossa. È possibile godere della visione completa dell'intero progetto dal ponte, riuscendo in questo modo a cogliere l'insieme architettonico degli elementi che lo costituiscono.

L'area oggetto del laboratorio di orientamento in progettazione dell'architettura si trova a Singapore, metropoli del continente asiatico caratterizzata da una forte dicotomia tra naturalità e artificialità. La North-South Line era una via di comunicazione ferroviaria che si estendeva per circa 25 km percorrendo l'isola da nord a sud. Dismessa nel 2010 oggi l'obiettivo della municipalità è il recupero della linea abbandonata e la sua riconfigurazione e re-invenzione come parco lineare metropolitano. Il percorso del parco attraversa diversi contesti urbani e ambientali, per questo è stato diviso in vari tratti: Historical Way, Technological Way, Natural Way, Water Way, Fields Way e Community Way.

Il segmento che interessa la mia area di progetto è l'Historical Way caratterizzato dalla conservazione delle rotaie nel loro aspetto originario. Il Charoma park si caratterizza per una sequenza di ambienti che concorrono a definire un nuovo paesaggio. Le linee curve che lo attraversano, plasmano l'anfiteatro dove si svolgono vari tipi di eventi e performance. Lo spazio scenico contraddistinto dal mantenimento dei binari richiama alla memoria il passato del luogo. Gli edifici esistenti sono stati in parte demoliti, in parte mantenuti, riqualificandoli in ambienti fruibili dai visitatori. La vecchia stazione è ora il museo della ferrovia, le antiche pensiline una food court e un deposito per biciclette, tandem e risciò che i fruitori del parco possono prendere in prestito. L'edificio di deposito ferroviario svuotato della sua funzione originaria, offre adesso un ambiente ombreggiato per soste incontri ed eventi. La fluidità dei percorsi curvi è volutamente spezzata da quelli lineari, dalla loro intersezione nascono ampi spazi con molteplici funzioni: il giardino aromatico con essenze tipicamente mediterranee, il giardino cromatico con diverse specie di orchidee, fiore nazionale di Singapore, aree verdi attrezzate per picnic e relax, un polo sportivo, di cui possono godere anche gli studenti dell'università ad esso adiacente e inoltre un parco giochi per bambini facilmente raggiungibile da qualsiasi punto della zona residenziale. I numerosi accessi al parco offrono connessioni con il paesaggio circostante ad eccezione della zona sud-ovest in cui strade ad alto scorrimento sono un limite fisico con problematiche di inquinamento atmosferico e acustico a cui si cerca di ovviare con un fitto bosco che protegge il parco. Il Charoma park offre perciò una nuova destinazione per la comunità che vuole riscoprire il contatto con la natura nelle sue varie forme e nello stesso tempo rivivere la memoria del passato.

studentessa: Gloria Stura



THE MANGROOVE LINE

La natura, protagonista del panorama di Singapore, fa nascere la riflessione attorno al tema progettuale: tra le varie specie vegetali locali, la mangrovia, pianta che lentamente si sta estinguendo da questi luoghi, rappresenta il punto di partenza delle valutazioni maturate.

L'idea della mangrovia si rispecchia nel progetto attraverso il disegno intricato dei percorsi secondari che, con il loro andamento, ricordano il particolare aspetto e conformazione delle radici di questa pianta.

I percorsi secondari si innestano sul tracciato ferroviario originario, che viene trasformato in percorso ciclo-pedonale e rappresenta la spina del parco lineare. In relazione al contesto urbano e naturale circostante, i percorsi-mangrovia assumono aspetti e funzioni differenti, determinando aree con caratteristiche sempre diverse che, nella loro successione, definiscono il parco lineare e le sue variazioni compositive.

Il percorso, in base alle caratteristiche del contesto circostante nel quale si trova, è stato diviso in vari tratti: Historical Way, Technological Way, Natural Way, Water Way, Fields Way e Community Way.

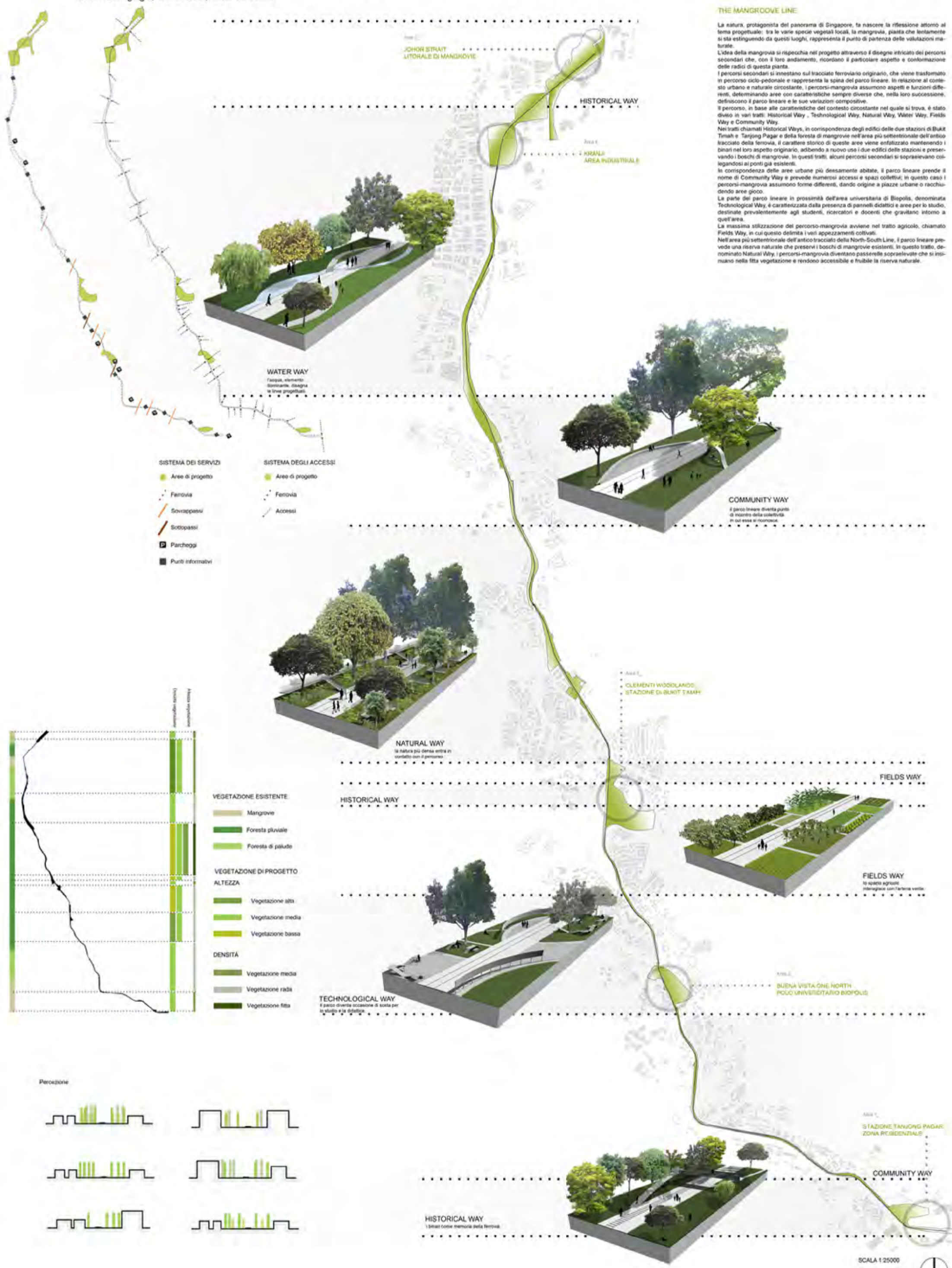
Nei tratti chiamati Historical Ways, in corrispondenza degli edifici delle due stazioni di Bukit Timah e Tandang Pagar e della foresta di mangrovia nell'area più settentrionale dell'antico tracciato della ferrovia, il carattere storico di queste aree viene enfatizzato mantenendo i binari nel loro aspetto originario, adibendo a nuovo uso i due edifici delle stazioni e preservando i boschi di mangrovia. In questi tratti, alcuni percorsi secondari si sovrapponevano collegandosi ai ponti già esistenti.

In corrispondenza delle aree urbane più densamente abitate, il parco lineare prende il nome di Community Way e prevede numerosi accessi e spazi collettivi; in questo caso i percorsi-mangrovia assumono forme differenti, dando origine a piazze urbane o racchiudendo aree gioco.

La parte del parco lineare in prossimità dell'area universitaria di Biopolis, denominata Technological Way, è caratterizzata dalla presenza di pannelli didattici e aree per lo studio, destinate prevalentemente agli studenti, ricercatori e docenti che gravitano intorno a quell'area.

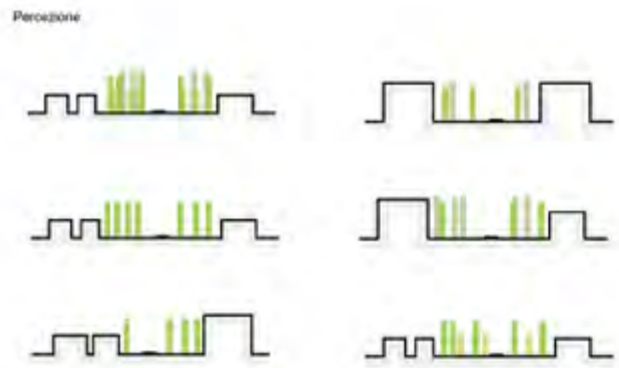
La massima stilizzazione del percorso-mangrovia avviene nel tratto agricolo, chiamato Fields Way, in cui questo delimita i veri appezzamenti coltivati.

Nell'area più settentrionale dell'antico tracciato della North-South Line, il parco lineare prevede una riserva naturale che preservi i boschi di mangrovia esistenti. In questo tratto, denominato Natural Way, i percorsi-mangrovia diventano passerelle sovraelevate che si innestano nella fitta vegetazione e rendono accessibile e fruibile la riserva naturale.



- SISTEMA DEI SERVIZI**
- Area di progetto
 - Ferrovia
 - Sovrappassi
 - Sottopassi
 - Parcheggi
 - Punti informativi
- SISTEMA DEGLI ACCESSI**
- Area di progetto
 - Ferrovia
 - Accessi

- VEGETAZIONE ESISTENTE**
- Mangrovia
 - Foresta pluviale
 - Foresta di palude
- VEGETAZIONE DI PROGETTO**
- ALTEZZA**
- Vegetazione alta
 - Vegetazione media
 - Vegetazione bassa
- DENSITÀ**
- Vegetazione media
 - Vegetazione rada
 - Vegetazione fitta





PLANIMETRIA scala 1:1000



FOTO DELL'AREA DI PROGETTO



Ingresso della stazione



Interno della stazione



pensilina

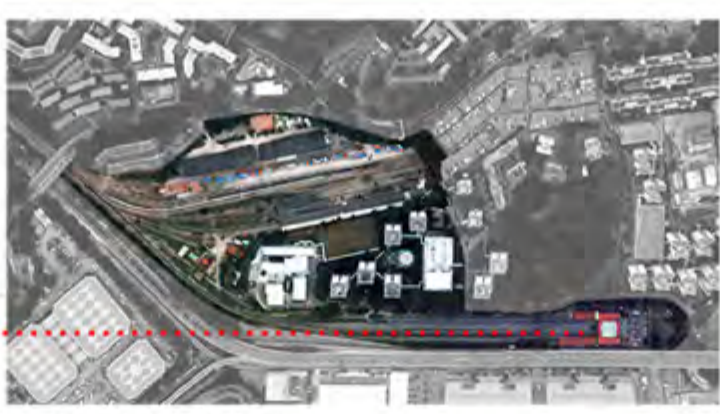


edifici di deposito



piattaforma

ANALISI DELL'AREA DI PROGETTO

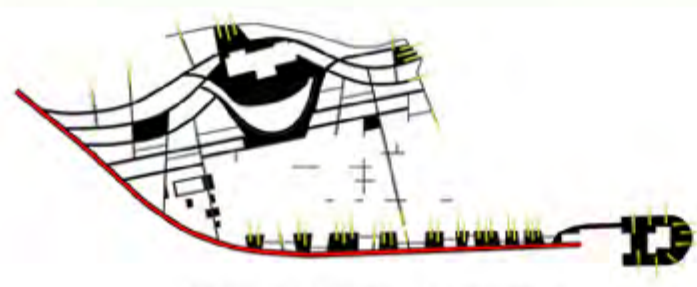


INQUADRAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO LUNGO LA NORTH-SOUTH LINE



SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE

LAYERS DI PROGETTO



SCHEMA DELLA PERMEABILITÀ E DEGLI ACCESSI

- NORTH-SOUTH LINE
- PERMEABILITÀ
- ACCESSI



SCHEMA DELLE FUNZIONI DEL PARCO

studentessa: Gloria Stura



LEGENDA

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------|
| 1_museo | 11_podio per orchestra |
| 2_deposito biciclette | 12_bookshop |
| 3_food court | 13_giardinoromatico |
| 4_piazze attrezzate | 14_giardino aromatico |
| 5_piazze | 15_aree verdi attrezzate |
| 6_polo sportivo | 16_parco giochi |
| 7_edifici che servono linea sportiva | 17_prati |
| 8_teatro verde | 18_boschi |
| 9_spazio scenico | 19_boschi di ciliegi |
| 10_sala espositiva | 20_boschi regali |

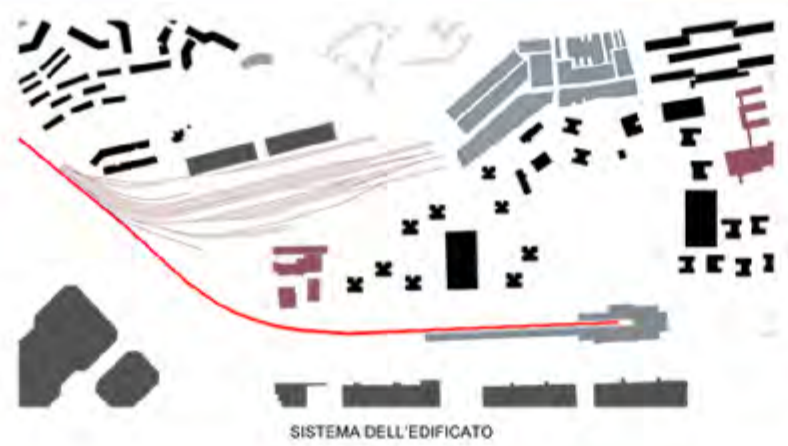
CHROMATIC +
 AROMATIC +
 PARK =

CHAROMA PARK

Il parco si caratterizza per una sequenza di ambienti che concorrono a definire un nuovo paesaggio. Le linee curve che lo attraversano, plasmano l'antiteatro dove si svolgono vari tipi di eventi e performance. Lo spazio scenico contraddistinto dal mantenimento dei binari richiama alla memoria il passato del luogo. Gli edifici esistenti sono stati in parte demoliti, in parte mantenuti, riqualificandoli in ambienti fruibili dai visitatori. La vecchia stazione è ora il museo della ferrovia, le antiche pensiline una food court e un deposito per biciclette, tandem e risciò che i fruitori del parco possono prendere in prestito. L'edificio di deposito ferroviario svuolato della sua funzione originaria, offre adesso un ambiente ombreggiato per soste incontri ed eventi. La fluidità dei percorsi curvi è volutamente spezzata da quelli lineari, dalla loro intersezione nascono ampi spazi con molteplici funzioni. Il giardinoromatico con essenze tipicamente mediterranee, il giardinoromatico con diverse specie di orchidee, fore nazionali di Singapore, aree verdi attrezzate per picnic e relax, un polo sportivo, di cui possono godere anche gli studenti dell'università ad esso adiacente e inoltre un parco giochi per bambini facilmente raggiungibile da qualsiasi punto della zona residenziale. I numerosi accessi al parco offrono connessioni con il paesaggio circostante ad eccezione della zona sud-ovest in cui strade ad alto scorrimento sono un limite fisico con problematiche di inquinamento atmosferico e acustico a cui si cerca di ovviare con un fitto bosco che protegge il parco. Il Charoma park offre perciò una nuova destinazione per la comunità che vuole riscoprire il contatto con la natura nelle sue varie forme e nello stesso tempo rivivere la memoria del passato.



forma girevole ferroviaria officina locomotive vista laterale dei binari e delle officine fascio di binari



- NORTH-SOUTH LINE
- AREA DI PROGETTO
- VIABILITÀ PRINCIPALE
- FERMATE AUTOBUS
- PARCHEGGI

- NORTH-SOUTH LINE
- BINARI PREESISTENTI
- EDIFICI RESIDENZIALI
- EDIFICI INDUSTRIALI
- LUOGHI DI CULTO
- EDIFICI STORICI
- SCUOLE E UNIVERSITÀ
- EDIFICI PUBBLICI E COMMERCIALI

SISTEMA DELL'EDIFICATO



- AREE ATTREZZATE
- PARCO GIOCHI
- ATTREZZATURE SPORTIVE
- TEATRO VERDE
- GIARDINO DELLE PIANTE ACQUATICHE

- BOSCHI
- PRATI
- GIARDINO CROMATICO
- GIARDINO AROMATICO

SCHEMA DELLA VEGETAZIONE

VEGETAZIONE

ORCHIDEE

ESSENZE AROMATICHE

BOSCHI

AREE ATTREZZATE

NIFEE



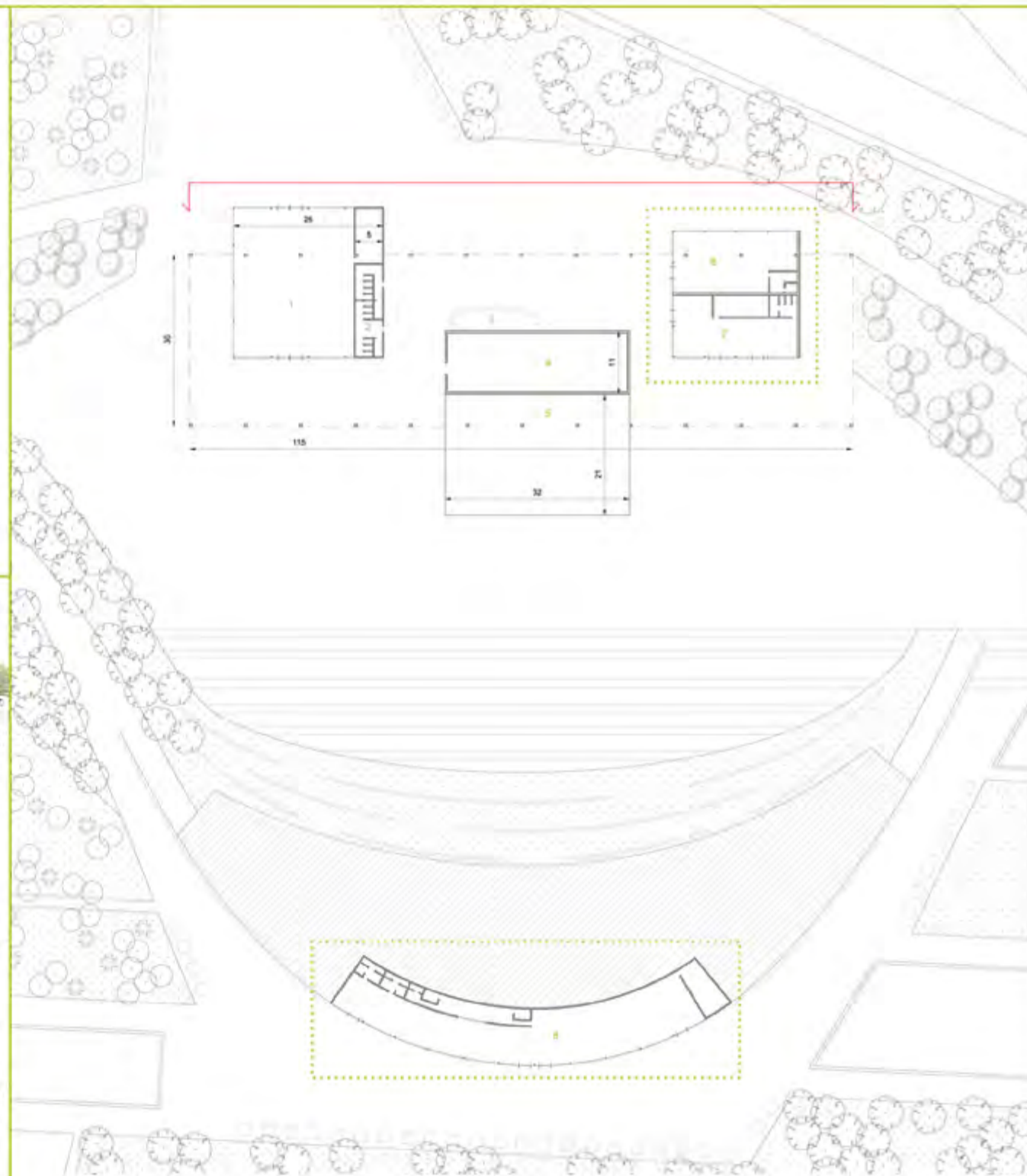
PROSPETTO NORD scala 1:200



BAR E BOOKSHOP scala 1:200



VISTE PROSPETTICHE



LEGENDA

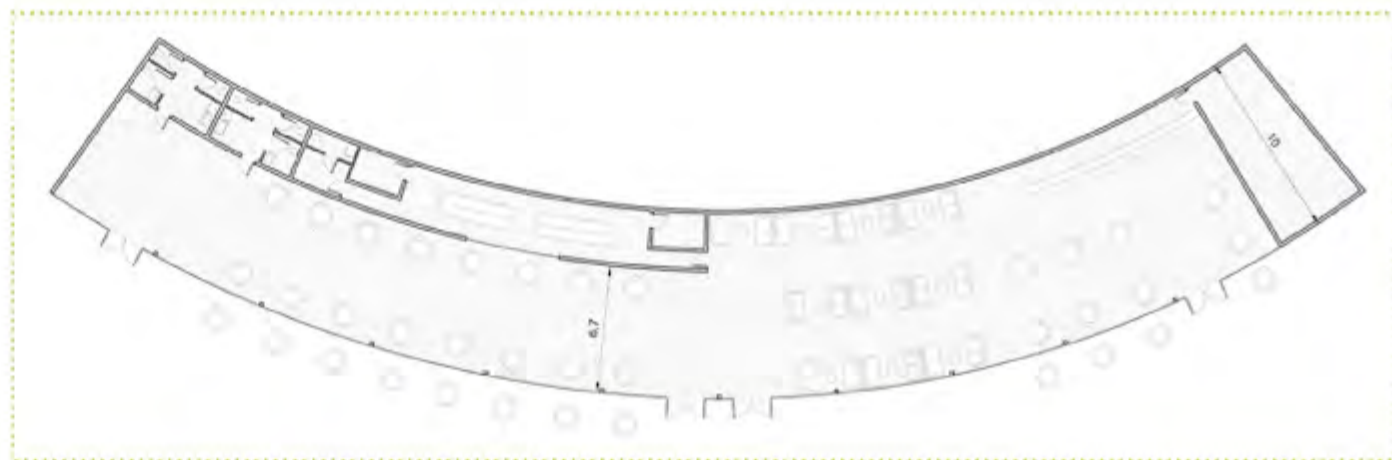
- 1_sala espositiva
- 2_servizi
- 3_punto informativo
- 4_deposito attrezzature spettacoli
- 5_podio per orchestra
- 6_bookshop
- 7_bar
- 8_ristorante-bar



APPROFONDIMENTO scala 1:500

RIFERIMENTI PROGETTUALI

WEISS / MANFREDI
Sylvan Grove: A New Center Stage
Washington D.C. 2013-2016



RISTORANTE scala 1:200



SEZIONE PROSPETTICA

