



GREEN BELT

Il concept progettuale di Re-using and Re-connecting si riconduce alle Green Belts, che si diffondono con l'espansione urbana per effetto della rivoluzione industriale. In quegli anni i progettisti prendono atto della necessità di confinare le città all'interno di cinture verdi. Nascono così 2 movimenti. Il primo in Europa, guidato da Howard, più utopistico, basato su un'espansione circolare, con al centro un grande parco pubblico e, a cingere il tutto, un'anello verde con una sezione di 120m. Il secondo nasce negli USA, ed è meno formale, più funzionale e quindi più applicabile. Il modello di Olmsted, questo il nome del creatore, prevede dei percorsi con diverse funzioni, che collegano la città alla campagna. L'idea è quella di creare un sistema organico di spazi pubblici a scala urbana, con valore strutturante per l'organizzazione dello spazio. Re-using and Re-connecting fa sicuramente più riferimento al secondo caso. Nei primi anni del '900 in Inghilterra vengono varate leggi per incentivare la formazione delle Green Belts. L'ultima risale al 1995 e si propone di provvedere ai collegamenti con la campagna e recuperare gli spazi in dismissione. Il recente dibattito sulle Green Belts inglesi si è approfondito proponendo nuovi modelli, più vicini a quello statunitense. Le Strategic Gap ad esempio sono cinture locali anche molto sottili, che servono a proteggere i territori e contrastare lo sprawl. Le Rural Buffers invece possono essere utilizzate quando si richiede che la politica di contenimento investa un'area più ampia. Le Green Wedges infine penetrano all'interno delle aree cittadine, proteggendo i territori liberi e aiutando a modellare la crescita urbana. In realtà già negli anni precedenti, il piano di Abercrombie del 1943 approfondiva il concetto di Green Belt, introducendo il Park-System, basato su un principio di connessione degli spazi aperti. L'idea era quella di creare un sistema di verde continuo, che diventa protagonista nel disegno della città. In fase esecutiva, le amministrazioni si rendono conto che questo piano necessita di una visione sovracomunale difficilmente attuabile. La strategia viene perciò disattesa nei piani successivi e la distribuzione degli spazi aperti resta di tipo puntiforme. Negli ultimi anni il tema delle reti ecologiche è tornato in voga, affiancato da quello del riutilizzo delle aree interstiziali e dismesse. Il Piano di Londra del 2004 comprende soprattutto i parchi storici e le aree agricole intercluse nell'espansione edilizia degli anni '50. Attraverso opere di manutenzione e cambi di destinazione d'uso, questi terreni diventano gli elementi di qualità del sistema insediativo. Dalle esperienze più recenti possiamo notare come anche in Gran Bretagna la direzione intrapresa è stata quella di Olmsted più che di Howard. Nelle altre nazioni è significativo il Plan Vert della regione Ile de France. A Parigi, viene costituita una struttura verde dentro il tessuto urbano, con interventi mirati a seconda delle esigenze. Rientra in questo programma il Parc de la Villette di Tshumi.



ESPERIENZE ITALIANE

In Italia, il tema delle cinture verdi viene affrontato nella seconda metà del '900, prima con timide proposte di sviluppo urbano (Bologna e Ferrara), poi con il piano urbanistico di Milano del 1979, dove si tenta la formazione di una cintura verde attorno alla città. L'unica testimonianza di questo grande progetto unitario è però il Parco Nord, un parco regionale di Cintura Metropolitana di circa 600ha. Ispirato alla cintura di Francoforte, il disegno viene realizzato a grandi maglie, in modo da consentire successive addizioni e reinterpretazioni. Nel 1993 viene approvato il progetto "Torino città d'acqua", che recupera circa 70Km di sponde, restituendo il rapporto dei cittadini con il fiume attraverso la creazione di parchi fluviali collegati da percorsi ciclopedonali. Si prevede il consolidamento degli argini, la creazione di un sistema di percorrenze e la realizzazione di una fascia di transizione fra parchi cittadini e parchi estensivi, fino alla Corona verde, nella quale sono comprese anche le residenze sabaude. Significativo è l'approccio con cui è stato affrontato il tema del parco fluviale, così come quello dei collegamenti tra le testimonianze storiche e la città. A Ravenna invece, la cintura verde interna, intesa come cerniera tra il verde di quartiere e quello territoriale delle pinete, viene collegata ad un sistema omologo esterno, che ha la funzione di delineare i limiti dello sviluppo urbano e incrementare la scarsa dotazione di aree ricreative. Nella cintura verde è stato attuato il principio della perequazione, dove i terreni esprimono una loro capacità edificatoria pari a 0,10 mc/mq, utilizzabile nella darsena ed in altre zone di espansione. I proprietari diventano così titolari di diritti edificatori a distanza e quindi soggetti attivi nel processo di trasformazione urbana.



fig.2: Le cinture verdi a Ravenna

IL PARCO URBANO COME ELEMENTO QUALITATIVO

Il già citato Parco della Villette di Tshumi, fa parte del Plan Vert del 1983. Il piano pone le basi per la realizzazione e il completamento di numerosi spazi pubblici. Il progetto della Villette è frutto di un grande concorso internazionale, che stabilisce un'intenzionalità nel definire nuovamente il parco urbano come elemento qualitativo. Il programma richiede un luogo il cui uso sia possibile 24 ore su 24. Viene scelta l'area che un tempo ospitava l'antico mattatoio di Parigi, con una superficie pari a 55ha. Pluralismo e innovazione sono i temi scelti per il concorso. Viene premiato Bernard Tshumi, che presenta un progetto dove il pluralismo diventa un confronto tra arte e scienza, ma anche tra le diverse etnie che vivono nella metropoli. Il verde non è più protagonista indiscusso del parco, ma un semplice contorno in un ambiente dove la più moderna architettura regna sovrana.

L'atmosfera che si respira non è quella dell'armonia e della natura incontaminata, ma quella del contrasto e della frammentazione tipici della realtà metropolitana. Il progetto viene a costituirsi attraverso la sovrapposizione di 3 sistemi, che generano secondo Tshumi i nuovi luoghi della contemporaneità. Il primo sistema è quello delle "folies", piccoli edifici-scultura collocati all'intersezione di un reticolo ortogonale, che si sovrappongono in modo indifferente al sito. Nel secondo sistema invece, 2 assi rettilinei e ortogonali tra loro si intersecano e collegano i punti di accesso al parco. Il terzo sistema è costituito da spazi di risulta ottenuti dall'intersezione dei diversi percorsi. Certamente in un contesto come quello parigino i temi appaiono profondamente diversi rispetto al nostro caso. Il contrasto e la frammentazione tipici di quella realtà però sono presenti anche qui. Sostituendo quindi a moderno l'aggettivo storico, riusciamo ad adattare il ragionamento fatto da Tshumi alla nostra area. Il verde diventa anche qui un semplice strumento, utilizzato per collegare e valorizzare i punti del nostro progetto, consistenti in autentiche testimonianze storiche. La pluralità è inoltre assicurata dalla presenza dell'Hotel House e dell'area industriale, messi in relazione con l'abbazia di epoca medievale e con le rovine della città romana di Potentia. Analizzando questi aspetti possiamo notare come il parco di Tshumi abbia molte similitudini di origine contestuale, oltre che concettuale, con il nostro progetto.

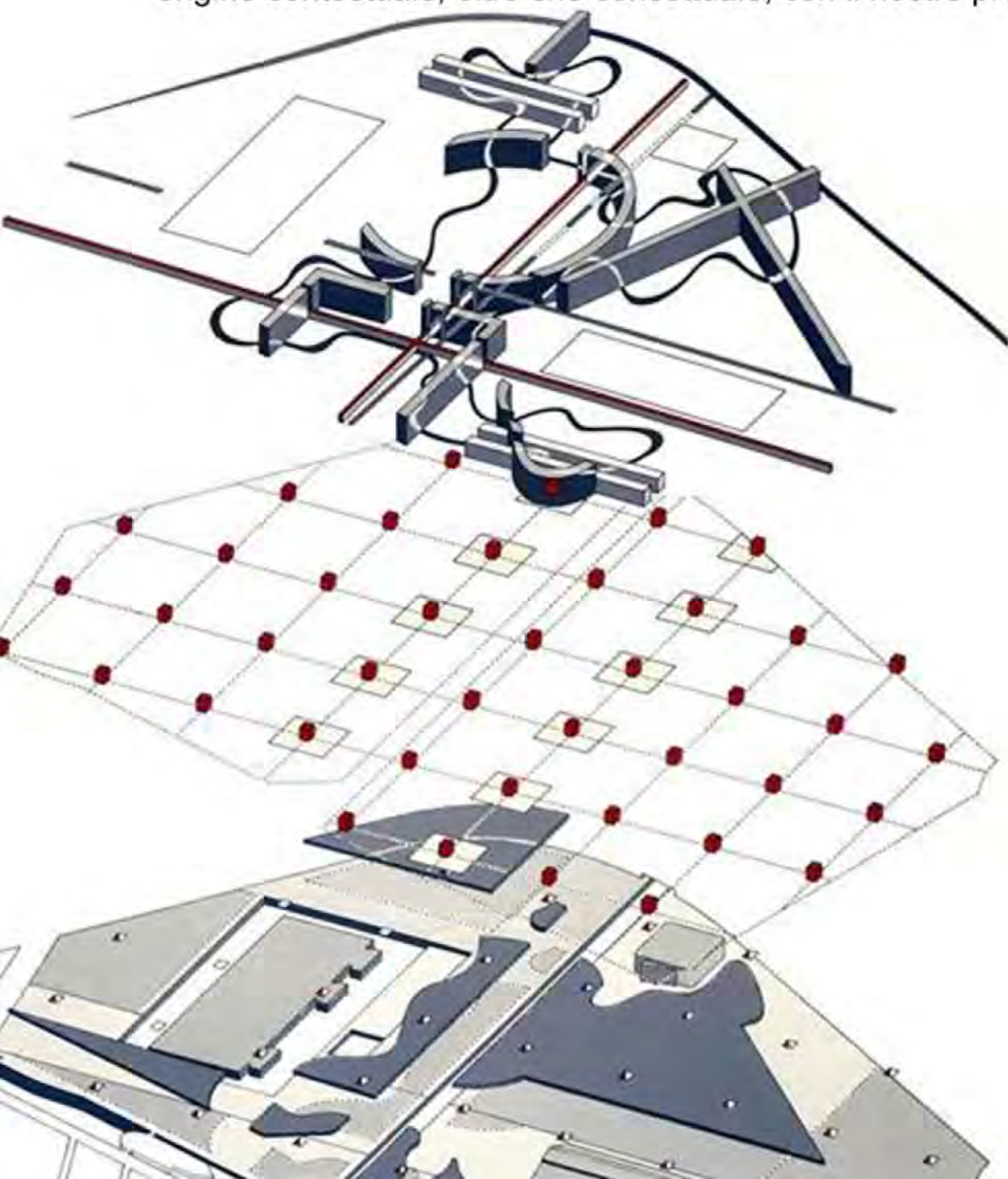


fig.3: I 3 sistemi del Parco della Villette

IDEA DI PROGETTO

La green belt di Re-using and Re-connecting cinge l'area di intervento ridisegnandone i margini, i percorsi e ridefinendone le accessibilità. Uno degli obiettivi è quello di far entrare il segno verde della collina all'interno della maglia urbana di Porto Recanati, per permettere un'integrazione tra i 2 ambiti. Altra finalità è quella di "difendere" il fiume dall'agglomerato urbano e dagli stabilimenti industriali. In merito alle accessibilità invece, si punta al riutilizzo e al recupero di elementi preesistenti, ipotizzando anche cambi di destinazione d'uso. Per quanto riguarda il sottopasso ciclopedonale a Sud, che permette una fruizione più agevole sul lungomare, l'impellenza è quella di consolidarne gli elementi strutturali e mediare il rapporto con la ferrovia attraverso piantumazioni autoctone. Per il cavalcavia limitrofo all'abbazia si prevede un cambio di destinazione d'uso, da carrabile a ciclopedonale, considerato il traffico scarso e visto che a 2 passi si trovano elementi storici di rilievo. Mantenendo inoltre un atteggiamento di prevalente conservazione dell'esistente e puntando su un recupero compatibile con l'ambiente e con le casse dell'amministrazione, si cercherà di riqualificare gli episodi più significativi dell'area. Partendo dal Castello Svevo, si dovrà promuovere la programmazione periodica di eventi al suo interno, in modo da stabilire uno stretto rapporto fra la città di ieri e quella attuale. Proseguendo lungo il percorso, la Pineta andrebbe destinata a campeggio, come già in passato, incentivando così anche il settore turistico. Nei 3 casali storici vicini all'Hotel House, si potrebbe pensare di installare degli orti urbani curati dagli stessi residenti dell'edificio, così da favorire l'integrazione fra le varie etnie. Nell'abbazia si prevede un cambio di destinazione d'uso, da luogo per ricevimenti matrimoniali a ostello, funzione che più si addice alla distribuzione degli ambienti interni. Per la riqualificazione delle aree dismesse della zona industriale invece, si è pensato di installare una palestra che riceve energia elettrica dal lavoro dei suoi clienti, idea proveniente dagli USA.



fig.4: Piano strategico del progetto

BIBLIOGRAFIA:

Paolo Sica, "Storia dell'Urbanistica" (1978);

Leonardo Benevolo, "Storia dell'architettura moderna" (1960);

Patrick Abercrombie, "County of London Plan" (1943);

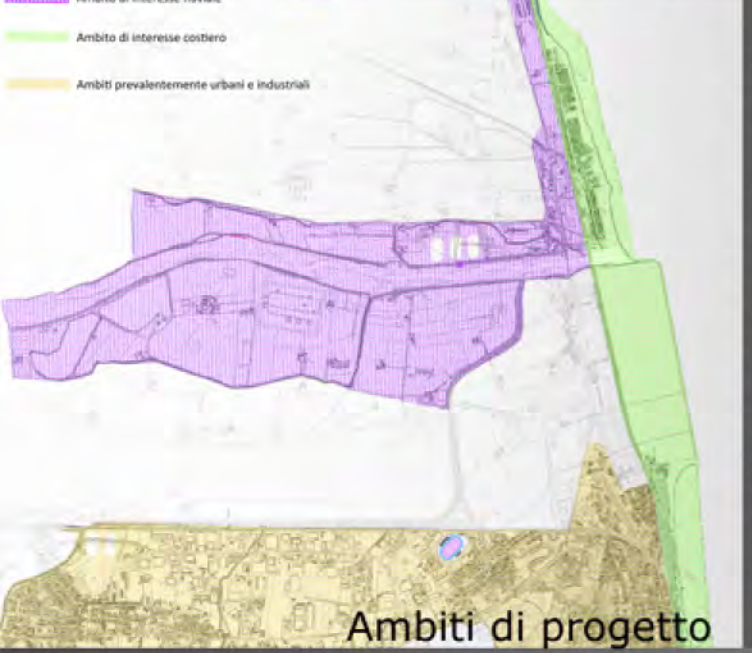
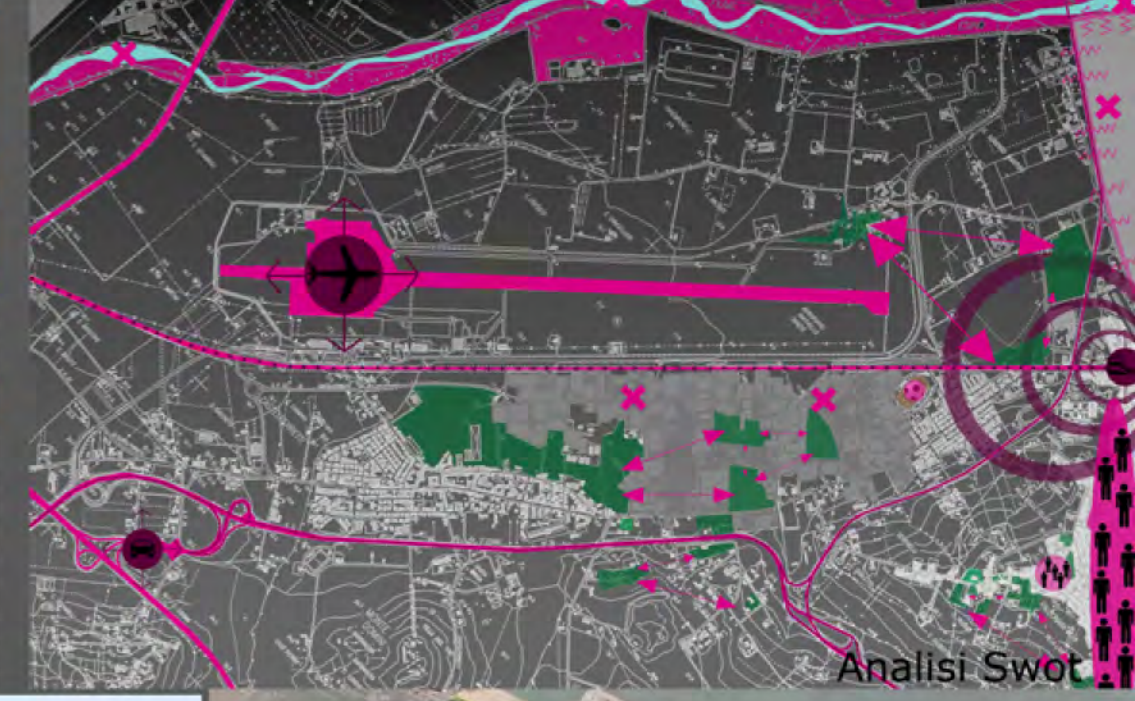
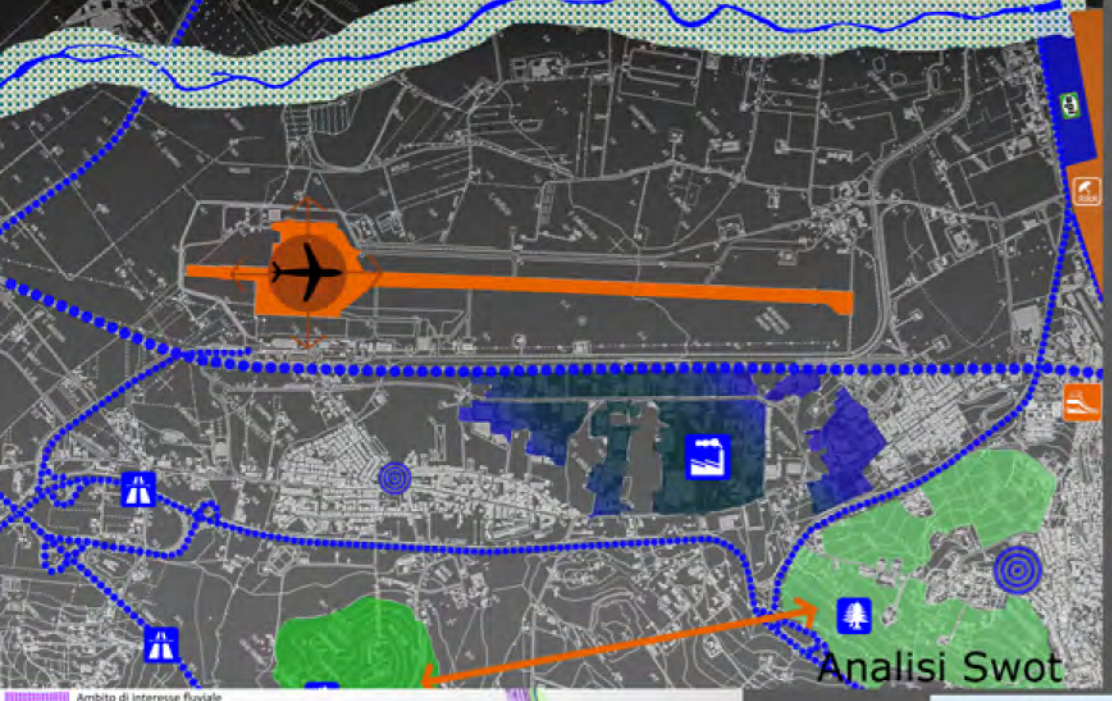
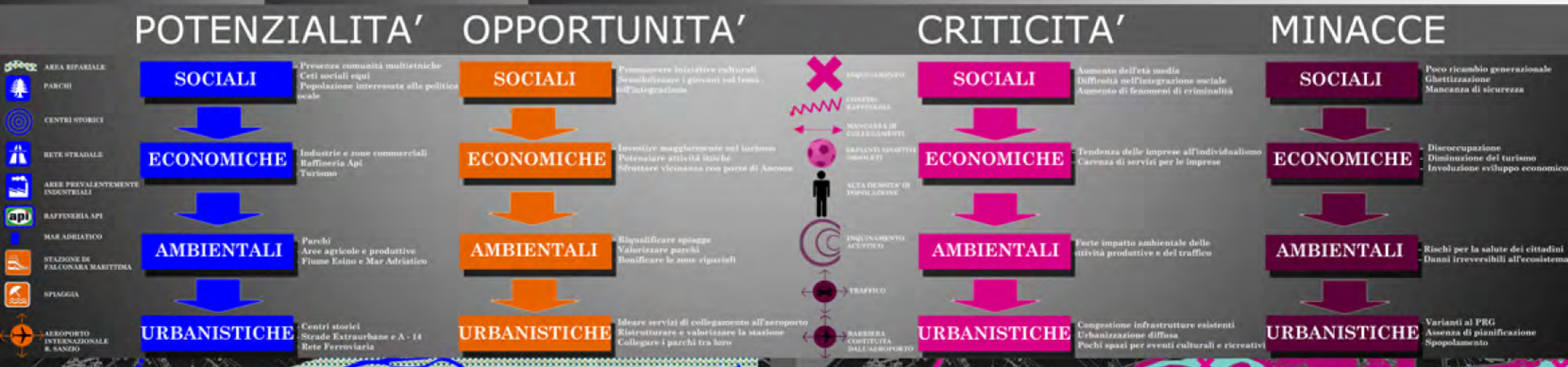
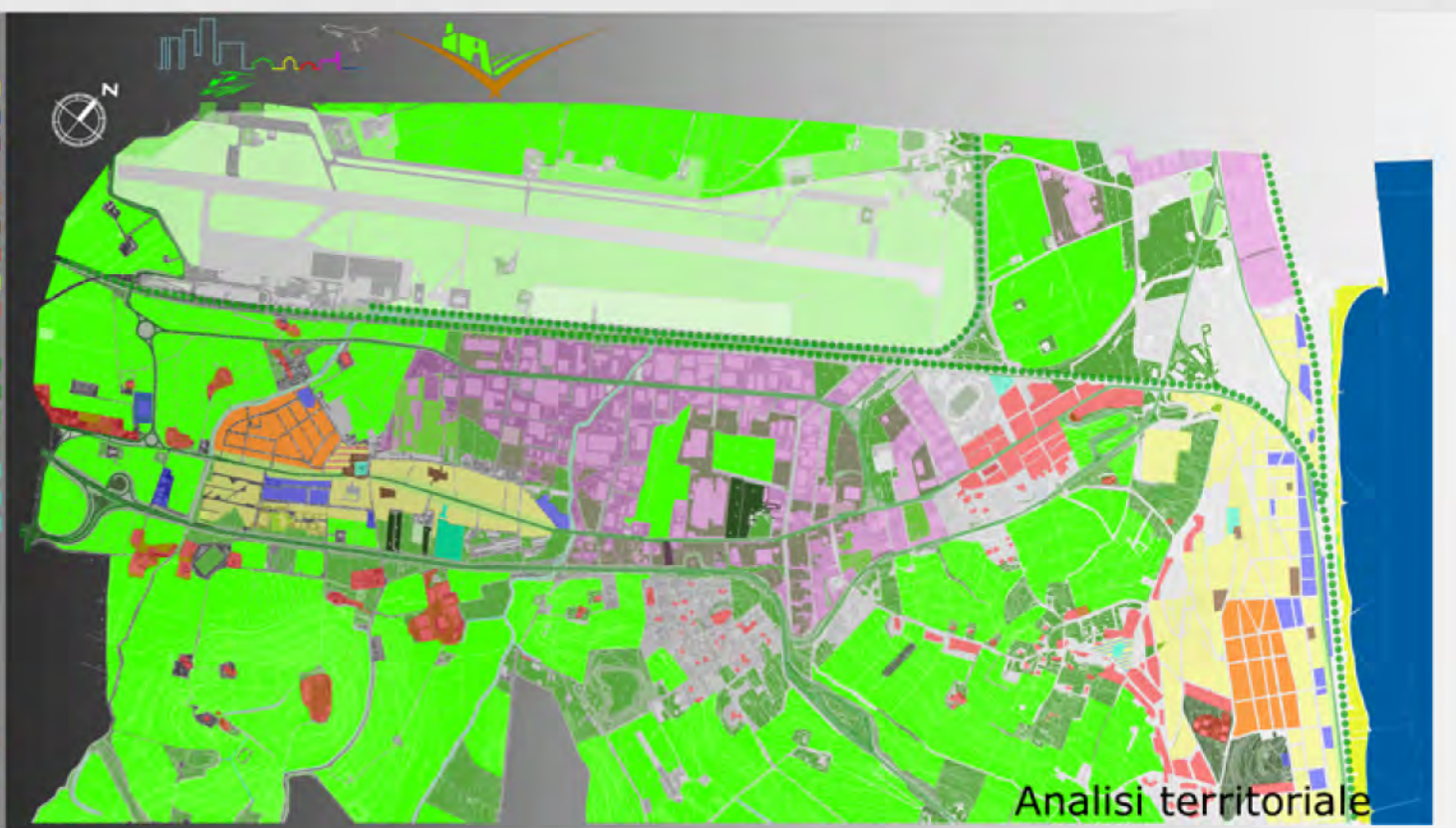
Mayor of London, "The London Plan" (2004);

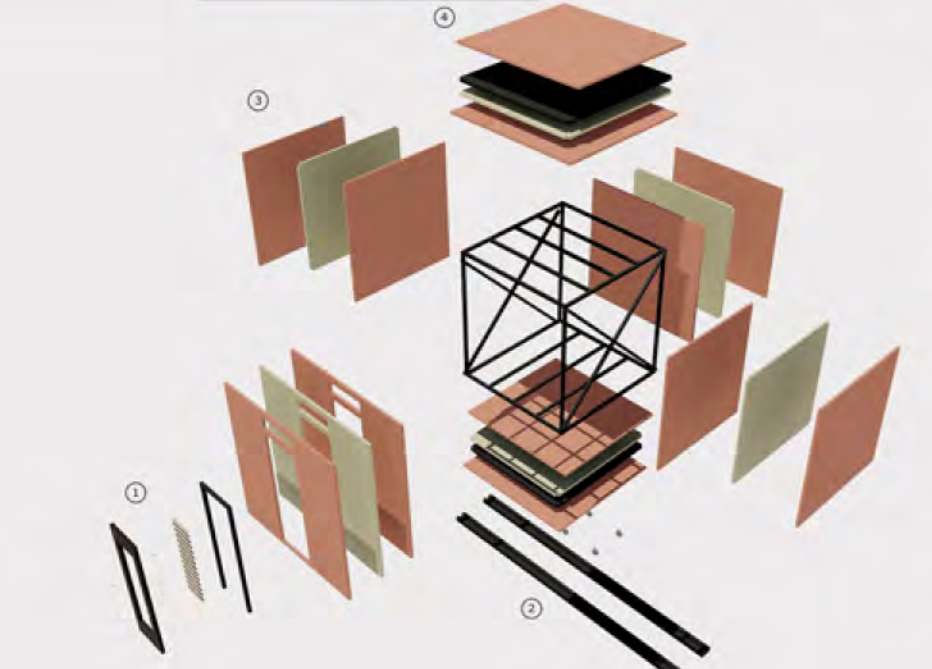
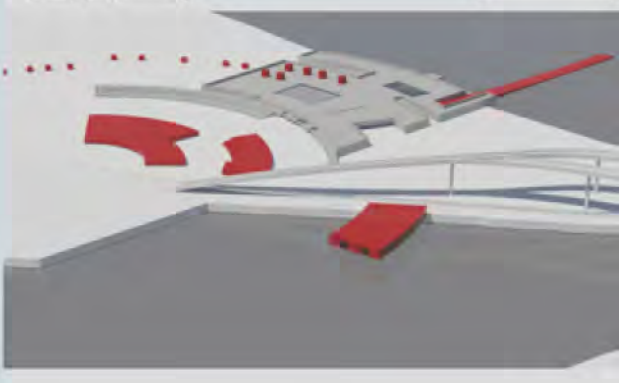
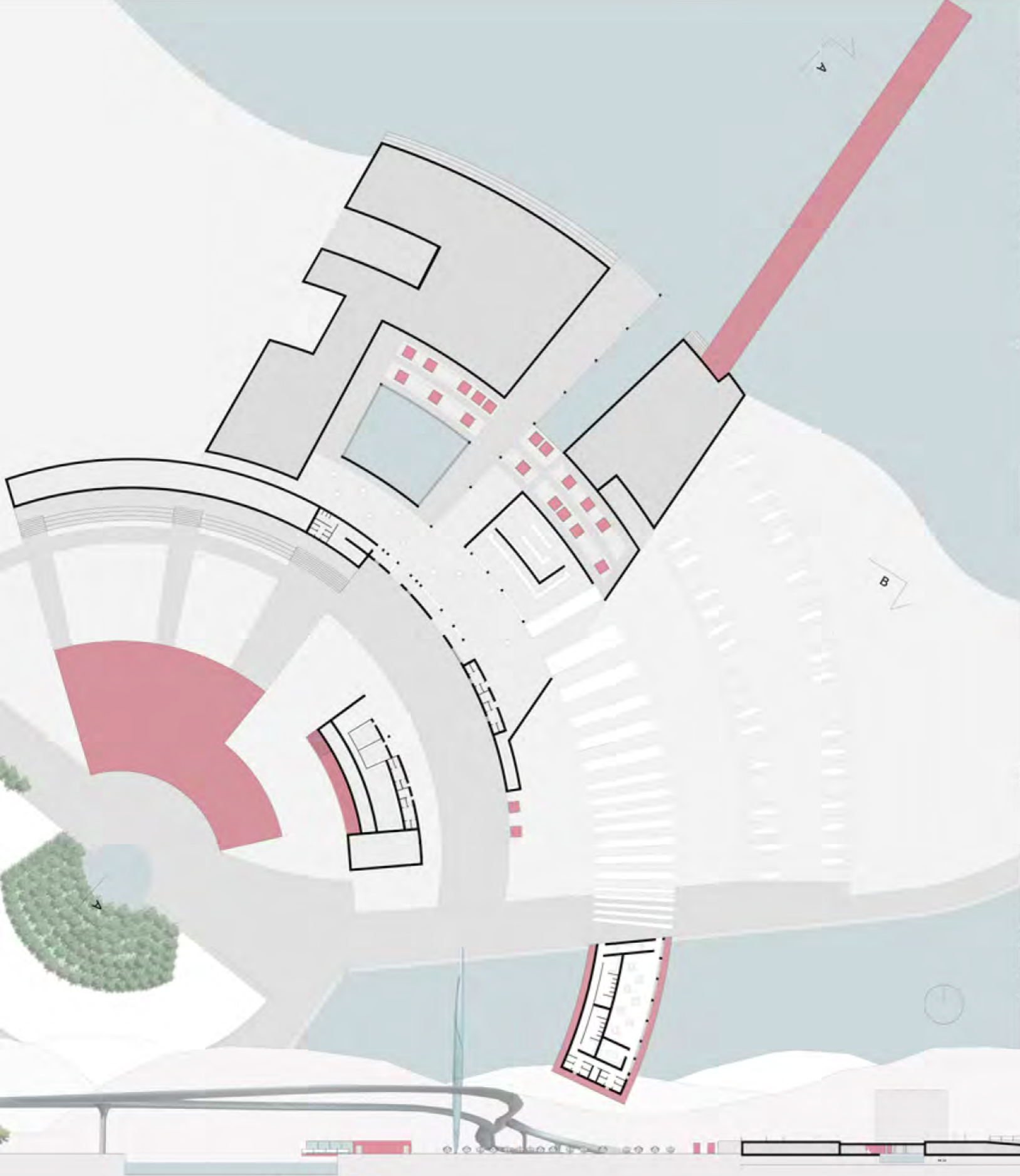
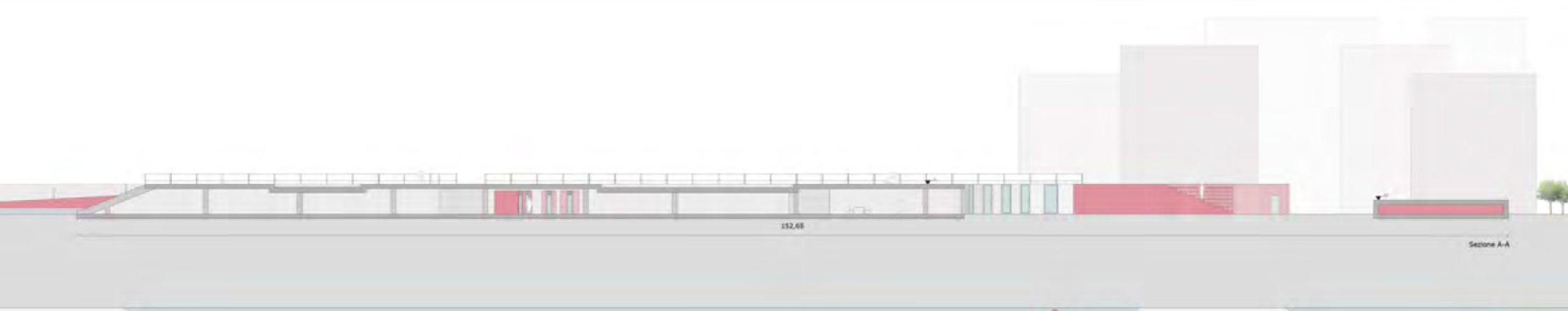
Xavier de Buyer, "Le Plan Vert Regional" (1994);

Cesare Macchi Cassia, "Un territorio urbano" (1999);

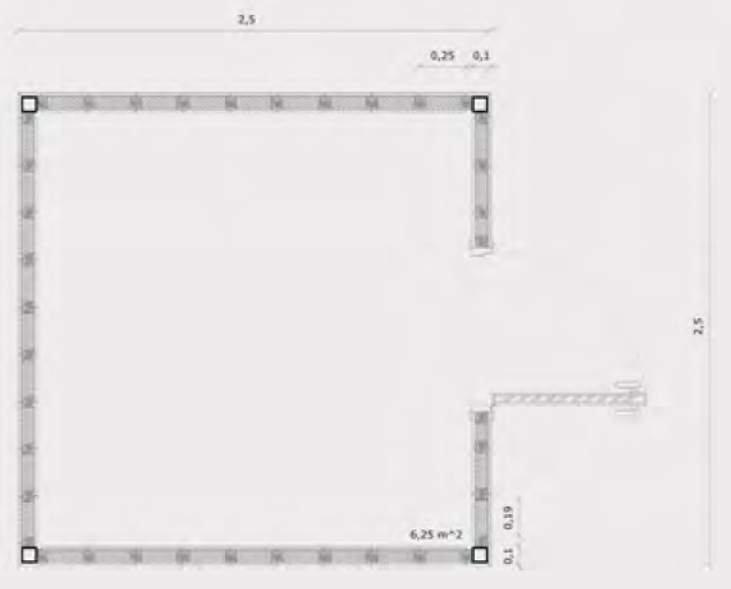
Comune di Ravenna, "Stato di acquisizione delle aree della cintura verde" (2004)

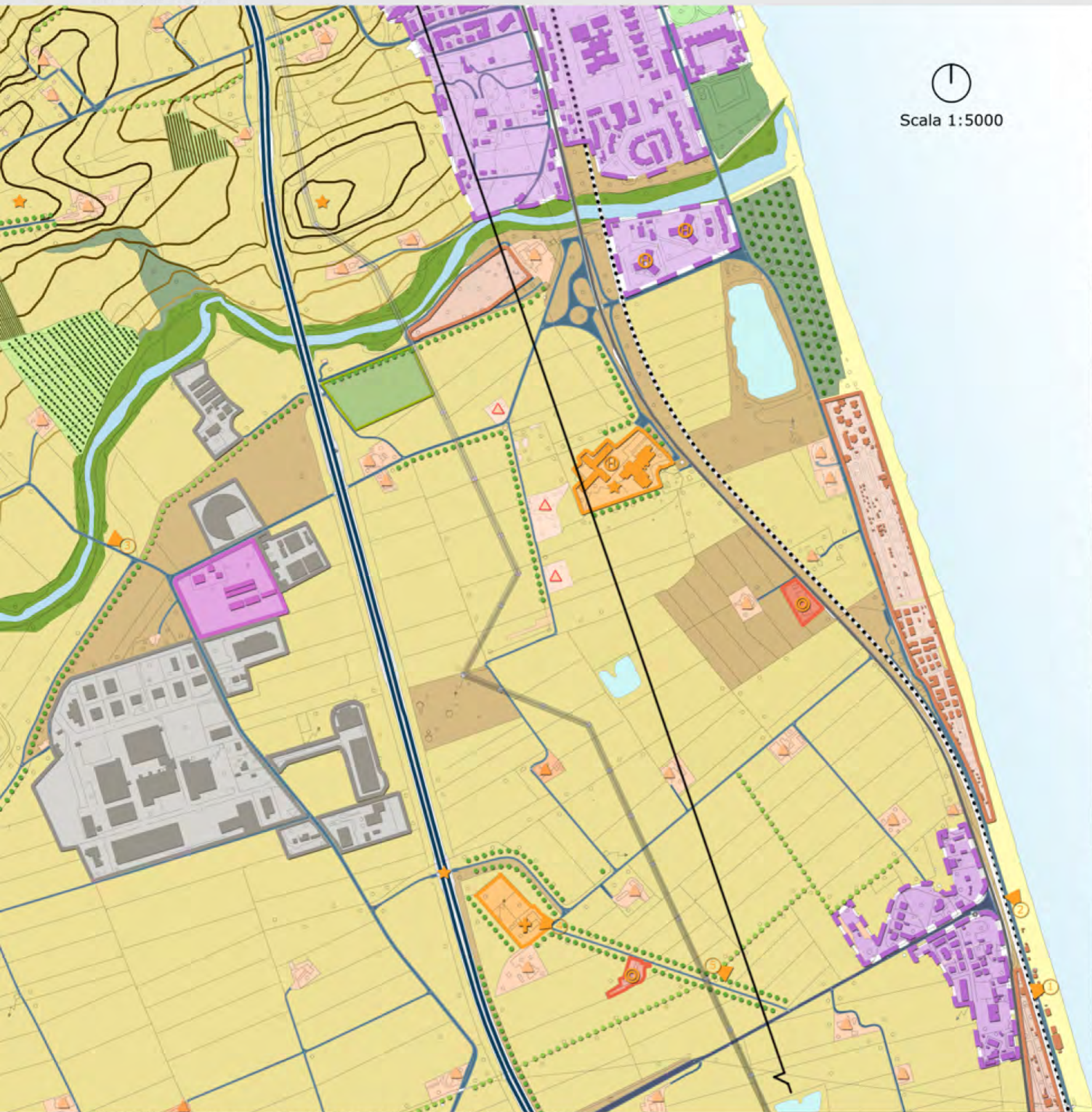
FALCONARA		CASTELFERRETTI	
ANALISI DEL SISTEMA ANTICO		ANALISI DEL SISTEMA ANTICO	
FUNZIONI PREVALENTI		FUNZIONI PREVALENTI	
AREE PREVALENTEMENTE URBANE	[Yellow]	AREE PREVALENTEMENTE URBANE	[Yellow]
AREE PREVALENTEMENTE COMMERCIALI	[Blue]	AREE PREVALENTEMENTE COMMERCIALI	[Blue]
AREE PREVALENTEMENTE INDUSTRIALI	[Purple]	AREE PREVALENTEMENTE INDUSTRIALI	[Purple]
TESSUTO URBANO		TESSUTO URBANO	
CENTRO STORICO (1670)	[Brown]	CENTRO STORICO (1400)	[Brown]
PIAZZE PRINCIPALI	[Dark Brown]	PIAZZE PRINCIPALI	[Dark Brown]
CITTA' DIFFUSA	[Red]	CITTA' DIFFUSA	[Red]
CITTA' LINEARE	[Light Green]	CITTA' LINEARE	[Light Green]
TESSUTO URBANO CONSOLIDATO	[Orange]	TESSUTO URBANO CONSOLIDATO	[Orange]
INFRASTRUTTURE		INFRASTRUTTURE	
AEROPORTO RAFFAELLO SANZIO	[Grey]	AUTOSTRADA A 14'	[Green]
STAZIONE DI FALCONARA MARITTIMA	[Green]	STRADA STATALE SS16'	[Green]
RETE FERROVIARIA	[Green]	RETE FERROVIARIA	[Green]
AUTOSTRADA A 14'	[Green]	EMERGENZE	
STRADA STATALE SS16'	[Green]	SANTA MARIA DELLA MISERICORDIA'	[Cyan]
EMERGENZE		ROCCA DI CASTELFERRETTI (1387)'	[Cyan]
CASTELLO FALCONARA ALTA (XII Sec.)'	[Cyan]	CIMITERO DI CASTELFERRETTI'	[Cyan]
BIBLIOTECA FRANCESCA E PICENA'	[Cyan]		
CHIESA FRATI MINORI'	[Cyan]		
VALLESINA		EMERGENZE	
ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE		MARE ADRIATICO	[Blue]
COLTIVAZIONI PREVALENTI		SPIAGGIA	[Yellow]
VERDE BOSCHIVO	[Green]	VERDE ARTIFICIALE	[Light Green]
VERDE RIPARIALE	[Light Green]		
VERDE SEMINATIVO	[Light Green]		
VERDE SEMINATIVO ARBORATO	[Light Green]		





- Abaco degli elementi:
- 1 Porta:
 - Pannello con griglia orientabile (4,4 cm)
 - tipo T6 (catalogo Hanelli)
 - 2 Carrello:
 - Binario zincato da cementare (s = 0,4 cm, diametro = 1,95cm)
 - 3 Parete:
 - Pannello in legno lamellare (3 cm)
 - modello M1 BSP Crossplan (catalogo Canducci)
 - Lana di Rocca (4cm)
 - modello ISOROCIA 40 (catalogo Knauf)
 - Pannello in legno lamellare (3 cm)
 - modello M1 BSP Crossplan (catalogo Canducci)
 - 4 Solaio e copertura:
 - Pannello in legno lamellare (3 cm)
 - modello M1 BSP Crossplan (catalogo Canducci)
 - Lana di Rocca (4cm)
 - modello ISOROCIA 40 (catalogo Knauf)
 - Guaina impermeabilizzante (0,15 cm)
 - Pannello in legno lamellare (3 cm)
 - modello M1 BSP Crossplan (catalogo Canducci)





Punti di riflessione progettuale:



Questo sottopasso situato a Sud, permette di collegare il lungomare con l'area ad Ovest, ma si trova in condizioni di degrado avanzato.



Il lungomare a Sud è chiuso dalla ferrovia, che lo isola anche limitandone i percorsi e che costituisce una notevole barriera visiva.



Il punto di connessione tra la zona industriale e il fiume Potenza è poco disegnato, pur essendo uno snodo cruciale per l'area.



L'abbazia è ad oggi utilizzata per ospitare ricevimenti matrimoniali, funzione che poco si addice alla sua originaria destinazione d'uso.



Questa strada, che collega l'abbazia alla strada Recina, è attualmente chiusa, pur rappresentando un'importante testimonianza storica.

In questa carta IGM del 1899, notiamo la presenza della strada statale e della ferrovia, costruite proprio nel XIX secolo, oltre ovviamente agli edifici di epoca medioevale.



IGM, 1899

In questa carta provinciale del 1969, emerge la costruzione della nuova infrastruttura autostradale, oltre che la deviazione della strada statale per favorire l'espansione della città e la nascita dei primi nuclei industriali.

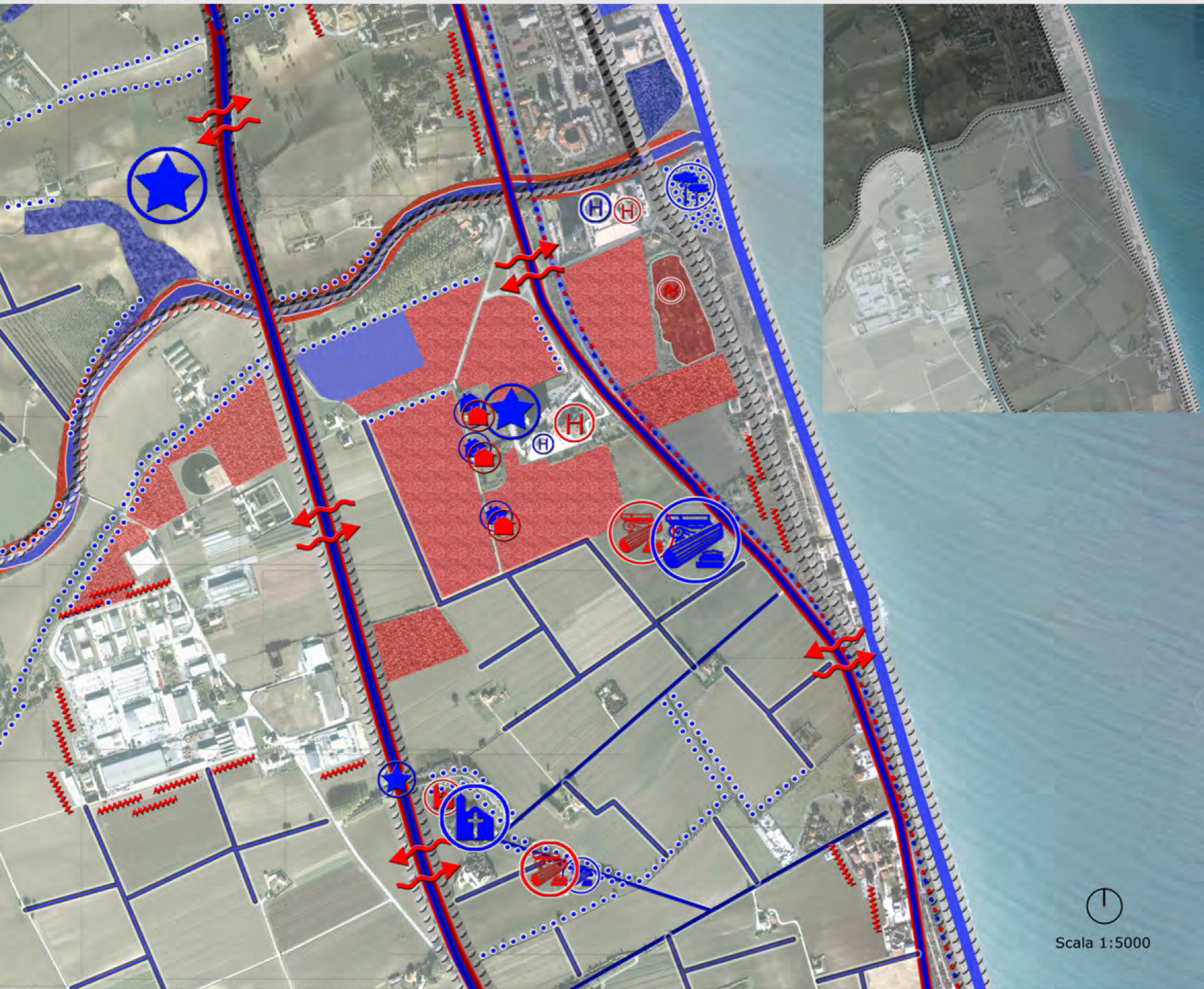


Carta Provinciale, 1969

IL PAESAGGIO

LEGENDA	SPAZI APERTI	SPAZI COSTRUITI
PUNTI		<ul style="list-style-type: none"> PERCEZIONI DEL PAESAGGIO <ul style="list-style-type: none"> Punti di riflessione progettuale Punti panoramici EMERGENZE VISIVE <ul style="list-style-type: none"> Hotel House, Hotel Green, Hotel Pineta Abbazia EMERGENZE DI INTERESSE STORICO <ul style="list-style-type: none"> Siti archeologici Castello Casali presenti nel catasto gregoriano EDIFICI ISOLATI <ul style="list-style-type: none"> Ville Ristoranti - agriturismi
LINEE	<ul style="list-style-type: none"> Fiume Potenza Filari alberati di separazione Filari alberati di collegamento Arenili 	<ul style="list-style-type: none"> Margine frammentato zona turistica Margine regolare zona industriale Margine irregolare zona residenziale Autostrada Strade statali Strade secondarie Ferrovia Elettrodotto
SUPERFICI	<ul style="list-style-type: none"> Morfologia del sistema collinare Aree boscate Verde ripariale Verde seminativo Uliveti Vigneti Incolto Parchi pubblici Campi sportivi Giardini privati Lago artificiale 	<ul style="list-style-type: none"> Zona residenziale (tessuto compatto) Zona turistica (tessuto rado) Zona industriale (tessuto rado) Zona archeologica (tessuto rado)





Scala 1:5000

UNITA' DI PAESAGGIO

<p>PAESAGGIO URBANO</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Riguarda la città di Porto Recanati, caratterizzata da una maglia urbana così fitta da impedire qualsiasi ipotesi di completamento al suo interno. - Il marginale urbano è piuttosto frastagliato e irregolare, a causa soprattutto dei rilievi collinari presenti ad Ovest e dei limiti imposti dal fiume Potenza a Sud, il quale per ora riesce grosso modo a confinare l'edificato. - L'impatto in alzata degli edifici si può considerare tutto sommato contenuto, se confrontato con l'unità a Sud che presenta i 3 Hotel. - A parte qualche giardino e parco, il verde è praticamente assente nella zona. - Tra gli elementi storici spicca sicuramente il castello Svevo nel centro della città, fatto costruire nel 1200 circa. - Riguardo alle relazioni con l'unità balneare, troviamo l'asse di viale Europa, che andrà necessariamente potenziato. 	
<p>PAESAGGIO COLLINARE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Salvo qualche villetta o casale ricostruito, la zona si presenta totalmente priva di edifici, pertanto l'impatto di questi ultimi è trascurabile. - L'uomo modella in ogni caso enormemente quest'area attraverso le coltivazioni prevalentemente seminative, ma anche di uliveti e vigneti. Le lavorazioni agricole conferiscono al terreno un disegno a trama regolare. Ai piedi dei pendii troviamo ancora qualche area verde boscata. - Altro elemento naturale importante è il fiume Potenza, che ancora una volta esercita un'azione di confinamento, permettendo in questo caso di salvaguardare l'area dall'ampliamento degli stabilimenti industriali a Sud. - Ad Est troviamo invece la città di Porto Recanati, che crea un difficile rapporto tra margine edilizio e aree di verde agricolo. Questo nodo irrisolto andrà inevitabilmente analizzato nello studio progettuale. 	
<p>PAESAGGIO ARCHEOLOGICO</p>	<ul style="list-style-type: none"> - E' un'area poco edificata, vocata essenzialmente all'agricoltura (seminativi). In alzata invece le cose cambiano, e vediamo come i 3 Hotel alterino fortemente lo skyline, provocando una forte modifica del paesaggio. - Oltre all'area agricola, tra gli elementi dello spazio aperto troviamo il fiume, che funge ancora da confine. - Gli altri limiti di quest'area, sicuramente molto netti, sono la strada statale e la ferrovia, che la dividono dall'unità balneare, e l'autostrada, che la divide dall'unità industriale. - Tra gli elementi storici di quest'unità spiccano le rovine della città romana di Potenza (184 a.C.), l'abbazia (1200), il ponte romano, il Torraccio (monumento funebre) e i 3 casali situati ad Ovest dell'Hotel House. - La ferrovia e l'autostrada impediscono relazioni e visibilità dell'area. 	
<p>PAESAGGIO BALNEARE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La densità delle villette, utilizzate solo nei mesi estivi, è molto bassa, tanto che queste non riescono neanche a creare un vero e proprio marginale edilizio. Il discorso cambia leggermente più a Sud, in prossimità di Porto Potenza. - Il verde è presente anche qui grazie alla Pineta in prossimità della foce, proprio dove troviamo le rovine del campeggio. - Anche il lago artificiale, se visto come elemento naturale, si presenta carente dei servizi primari che servirebbero a renderlo almeno praticabile per un'ipotetico uso da parte della popolazione e dei turisti. - La ferrovia impedisce una relazione anche solo percettiva con l'unità ad Ovest, tagliando la visuale oltre che i collegamenti. Spostandoci più a Nord invece, l'edificato del paesaggio urbano si trova a ridosso della linea di costa impedendo la realizzazione di un waterfront. - Questo è però in linea con la tradizione di questa città, pertanto la possiamo considerare una testimonianza storica. 	
<p>PAESAGGIO INDUSTRIALE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La maglia edilizia è ben delineata ma non molto fitta. - I margini risultano grosso modo regolari e rispettosi dei limiti imposti dalla natura (fiume Potenza) e dall'uomo stesso (autostrada). - L'impatto del costruito emerge non tanto in alzata, con edifici alti al massimo 10 m, quanto in pianta questa volta. - Come dicevamo il consumo di suolo dei capannoni ha fatto sì che di spazi verdi ne restassero pochi. In fase progettuale si dovrà tenere conto di questo aspetto, magari andando ad attrezzare un'area dismessa. - Come dicevamo, i limiti sono così espliciti da far sì che l'area non aggrisca l'unità collinare a Nord e quella archeologica ad Est. 	

LEGENDA

	SPECIFICITA' / RISORSE	CRITICITA'
PUNTI	<ul style="list-style-type: none"> ★ Punti panoramici Ⓜ L'abbazia medievale costituisce un importante documento storico ed è collocata peraltro in una posizione nodale Ⓜ I 3 hotel presentano un prezzo molto competitivo sul mercato immobiliare rispetto alla città e questo potrebbe permettere a giovani coppie di acquistare gli appartamenti Ⓜ Le rovine di Potenza (184 a.C.) possono diventare un'attrazione turistica Ⓜ I Casali rappresentano un documento storico 	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ L'abbazia è utilizzata sporadicamente, per scopi peraltro non attinenti con la sua funzione originaria Ⓜ I 3 hotel si sono tramutati in mini appartamenti per extra-comunitari, diventando così un pericoloso strumento di emarginazione Ⓜ I siti archeologici presenti nel luogo sono poco segnalati, mal collegati alla città e poco tutelati Ⓜ I 3 Casali presenti nel catasto gregoriano, versano in totale abbandono
LINEE	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ La ferrovia rappresenta un mezzo di trasporto veloce, economico e a basse emissioni di CO₂ Ⓜ I Filari alberati permettono il collegamento percettivo tra le diverse emergenze dell'area Ⓜ Il fiume rappresenta un importante elemento di relazione, oltre che un corridoio ecologico che dà qualità al paesaggio Ⓜ La fascia costiera può diventare un'attrazione turistica se potenziata nei suoi servizi Ⓜ Le trame agricole assumono la forma del lotto gotico e disegnano il territorio 	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ La ferrovia costituisce un ostacolo per i percorsi verso la spiaggia, oltre che visivo Ⓜ Anche le strade, come la ferrovia, costituiscono una barriera che impedisce alle varie unità di paesaggio di relazionarsi Ⓜ Confini critici tra margini di edificato e verde agricolo Ⓜ Carenza di connessioni provocate dalle infrastrutture, che impediscono le relazioni Est-Ovest fra le unità Ⓜ Invece che fare da cardine ad un importante sistema di percorsi e di attività sportive e non, il fiume gioca un ruolo marginale nell'area di studio
SUPERFICI	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ I parchi pubblici costituiscono un punto di aggregazione per la comunità oltre che un punto di alleggerimento nella fitta maglia urbana di Porto Recanati Ⓜ I giardini privati presentano le stesse peculiarità dei parchi, con la differenza che essendo privati saranno maggiormente curati Ⓜ Campi sportivi Ⓜ La pineta è ormai un elemento di identità del luogo 	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ La difformità con il PRG del 1974 riguardano la zona vincolata, decretata dall'attuale piano del 2009 come zona di espansione turistico - ricettiva. In un'ottica di completamento della città, sarebbe stato forse più indicato proporre un potenziamento delle strutture preesistenti, come ad esempio il campeggio a Sud della foce Ⓜ Aree esondabili (PA1) Ⓜ Creato in sostituzione di una cava, il lago artificiale si presenta totalmente sprovvisto dei servizi basilari che potrebbero consentire di utilizzarlo per la pesca sportiva Ⓜ Aree incolte inutilizzate



studente: Daniele Spaziani



LEGENDA	OBIETTIVI / STRATEGIE	AZIONI
PUNTI	<ul style="list-style-type: none"> - Paesaggio urbano: nell'ambito della valorizzazione dei punti raggiunti dalla nostra cintura verde, nel centro della città si cercherà di potenziare al massimo l'ottima risorsa rappresentata dal castello Svevo. - Paesaggio archeologico: in quest'area ricca di risorse archeologiche e non, l'obiettivo è quello di realizzare un sistema che possa riutilizzare e riqualificare le preesistenze rappresentate dal campeggio, dall'Hotel House, dai 3 antichi casali, dai campi sportivi, dalle rovine della città romana e dall'abbazia. - Paesaggio industriale: operando anche qui sull'esistente, si andranno a riutilizzare fabbriche dismesse, creando centri per le attività postlavorative degli operai. 	<ul style="list-style-type: none"> Recupero dell'area dell'ex campeggio Programmazione di eventi nel Castello Svevo Edificio residenziale eco-compatibile Creazione orti urbani nei casali abbandonati Valorizzazione delle Rovine romane Creazione di un ostello nell'abbazia Palestra autoalimentata per il dopolavoro Collegare il maneggio preesistente Collegare i campi sportivi preesistenti
LINEE	<ul style="list-style-type: none"> - Paesaggio urbano: si dovrà completare la città, spezzando la fitta maglia urbana, attraverso sistemi lineari verdi e cercando nel contempo di mettere in relazione la stessa con il paesaggio archeologico e le colline retrostanti, ragionando anche qui sugli elementi lineari in grado di ricoprire questo ruolo (i viali provenienti dalla campagna, viale Europa e il lungomare). - Paesaggio archeologico: in quest'area è necessario studiare sistemi capillari che colleghino le molte emergenze altrimenti isolate, anche qui riutilizzando l'esistente, come il cavalcavia che comunica con l'unità ad Ovest. - Paesaggio balneare: potenziare l'asse rendendolo più accessibile a pedoni e cicloturisti, sfruttando anche il sottopasso a Sud per dare respiro e maggior fruibilità. - Paesaggio industriale: qui si dovrà munire l'area di percorsi verdi e attrezzarla per le attività postlavorative degli operai, collegando anche maggiormente il maneggio ad Ovest. 	<ul style="list-style-type: none"> Margine verde collinare che entra in città Collegamenti orti - Hotel House Connessioni fra i punti nodali Percorso ciclo - pedonale Utilizzo del cavalcavia preesistente Utilizzo del sottopasso preesistente Margine dell'edificato
SUPERFICI	<ul style="list-style-type: none"> - Paesaggio urbano: come già detto, la fitta maglia edilizia dovrà essere alleggerita da percorsi lineari verdi. - Paesaggio collinare: questa importante presenza di verde alle spalle di Portorecanati dovrà entrare nella città, migliorando così anche il difficoltoso margine tra le due aree. - Paesaggio archeologico: attraverso piantumazioni autoctone, quest'area verrà salvaguardata dalle importanti infrastrutture che le girano attorno e che la attraversano. 	<ul style="list-style-type: none"> Centro del progetto Cintura verde Verde collinare che entra in città Piantumazioni autoctone

