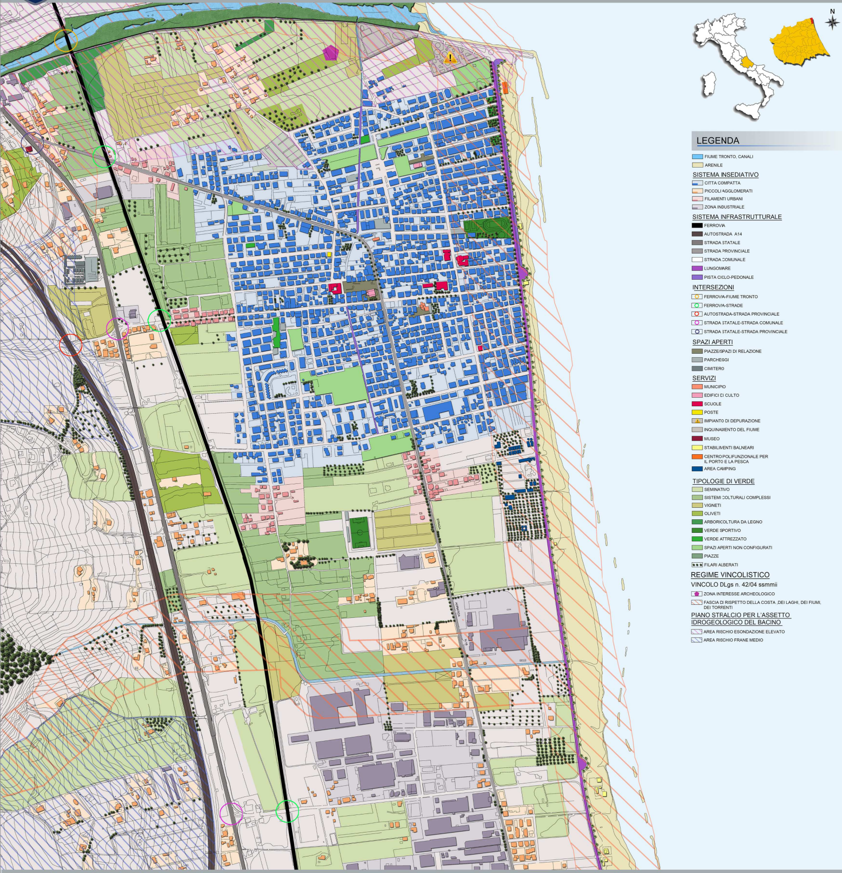
UNICAM - università degli studi di camerino - scuola di architettura e design "eduardo vittoria" di ascoli piceno - a.a. 2012-2013

Laboratorio di Orientamento_ Pianificazione e progettazione del paesaggio_
Workshop_ Prof. MICHELE TALIA

studente: ANDREA CROCI

MARTINSICURO: Cambiare il punto di vista sulla città

1


N
STRADA STATALE ADRIATICA N.16
LEGENDA
▭ FIUME TRONTO, CANALI
▭ ARENILE
SISTEMA INSEDIATIVO
▭ CITTA COMPATTA
▭ PICCOLI AGGLOMERATI
▭ FILAMENTI URBANI
▭ ZONA INDUSTRIALE
SISTEMA INFRASTRUTTURALE
■ FERROVIA
■ AUTOSTRADA A14
■ STRADA STATALE
■ STRADA PROVINCIALE
☐ STRADA COMUNALE
■ LUNGOMARE
■ PISTA CICLO-PEDONALE
INTERSEZIONI
○ FERROVIA-FIUME TRONTO
○ FERROVIA-STRADE
○ AUTOSTRADA-STRADA PROVINCIALE
○ STRADA STATALE-STRADA COMUNALE
○ STRADA STATALE-STRADA PROVINCIALE
SPAZI APERTI
■ PIAZZE/SPAZI DI RELAZIONE
■ PARCHEGGI
■ CIMITERO
SERVIZI
■ MUNICIPIO
■ EDIFICI DI CULTO
■ SCUOLE
■ POSTE
⚠ IMPIANTO DI DEPURAZIONE
■ INQUINAMENTO DEL FIUME
■ MUSEO
■ STABILIMENTI BALNEARI
■ CENTRO POLIFUNZIONALE PER IL PORTO E LA PESCA
■ AREA CAMPING
TIPOLOGIE DI VERDE
■ SEMINATIVO
■ SISTEMI COLTURALI COMPLESSI
■ VIGNETI
■ OLIVETI
■ ARBORICOLTURA DA LEGNO
■ VERDE SPORTIVO
■ VERDE ATTREZZATO
■ SPAZI APERTI NON CONFIGURATI
■ PIAZZE
●●● FILARI ALBERATI
REGIME VINCOLISTICO
VINCOLO DLgs n. 42/04 ssmmii
⬟ ZONA INTERESSE ARCHEOLOGICO
▨ FASCIA DI RISPETTO DELLA COSTA ,DEI LAGHI, DEI FIUMI, DEI TORRENTI
PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEL BACINO
▨ AREA RISCHIO ESONDAZIONE ELEVATO
▨ AREA RISCHIO FRANE MEDIO

INQUADRAMENTO GENERALE scala 1:5000

MARTINSICURO E' UNA CITTA' DI 17078 ABITANTI, SI ESTENDE SU UNA SUPERFICIE DI 14,41 KM QUADRATI, DELIMITATA A NORD DAL FIUME TRONTO E A SUD DAL FIUME VIBRATA. E' SITUATA SULLA COSTA ADRIATICA, ED E' IL COMUNE PIU' SETTENTRIONALE DEL LITORALE ABRUZZESE. LA CITTA' E' COMPOSTA DA DUE FRAZIONI, MARTINSICURO (CAPOLUOGO) E VILLA ROSA.
PER QUANTO RIGUARDA L'ACCESSIBILITA' VIARIA DEL TERRITORIO, MARTINSICURO E' LOCALIZZATO IN UNA POSIZIONE IDEALE.
L'AUTOSTRADA A 14, CHE TAGLIA IL TERRITORIO DA NORD A SUD PARALLELAMENTE ALL'ESTENSIONE DEL COMUNE, CONSENTE DI AVERE COLLEGAMENTO A LIVELLO NAZIONALE. IL SISTEMA URBANO E' INOLTRE ATTRAVERSATO LONGITUDINALMENTE DALLA SS 16, LA QUALE COLLEGA A NORD CON LE MARCHE, MENTRE A SUD CON TUTTI I TERRITORI DEL LITORALE ABRUZZESE. I COLLEGAMENTI CON L'ENTROTERRA SONO GARANTITI CON LE STRADE PROVINCIALI.
NEL TERRITORIO SONO PRESENTI NUMEROSI INSEDIAMENTI DI CARATTERE COMMERCIALE E ARTIGIANALE.

IL TERRITORIO COMUNALE E' COMPOSTO DA UNA PARTE PIANEGGIANTE, COMPRESA TRA IL MARE E LA BASE DELLA COLLINA, E DA UNA ZONA COLLINARE CHE RAGGIUNGE I 150 METRI SUL LIVELLO DEL MARE.
MARTINSICURO, DAL PUNTO DI VISTA IDROGRAFICO E' CONTRADDISTINTO DALLA PRESENZA DEI BACINI DEL FIUME TRONTO, A NORD, E DEL TORRENTE VIBRATA A SUD.
DAL 1986 DEI 6 KM DI SPIAGGIA BASSA E SABBIOSA , CHE SI ESTENDONO DALLA FOCE DEL TRONTO A QUELLA DEL VIBRATA, SONO STATI SALVAGUARDATI, SU PROPOSTA DI LEGAMBIENTE, DUE TRATTI DI COSTA CLASSIFICATI COME "BIOTOPI" DELLA SOCIETA' BOTANICA ITALIANA, PER LA FLORA SPONTANEA DI RILEVANTE INTERESSE NATURALISTICO , IN QUANTO ARCHIVIO DI RARE SPECIE FAUNISTICHE E FLORISTICHE A RISCHIO DI ESTINZIONE.

PISTA CICLO-PEDONALE INTERROTTA

LUNGOMARE

VIA ROMA

LUNGOMARE VISTA MARE

FOCE FIUME TRONTO

ATTIVITA' FLORO-VIVAISTICHE

VISTA ZONA COLLINARE

PERCORSI NATURALI INTERROTTI

RIFERIMENTI FOTOGRAFICI SISTEMA INSEDIATIVO

RIFERIMENTI FOTOGRAFICI SISTEMA AMBIENTALE

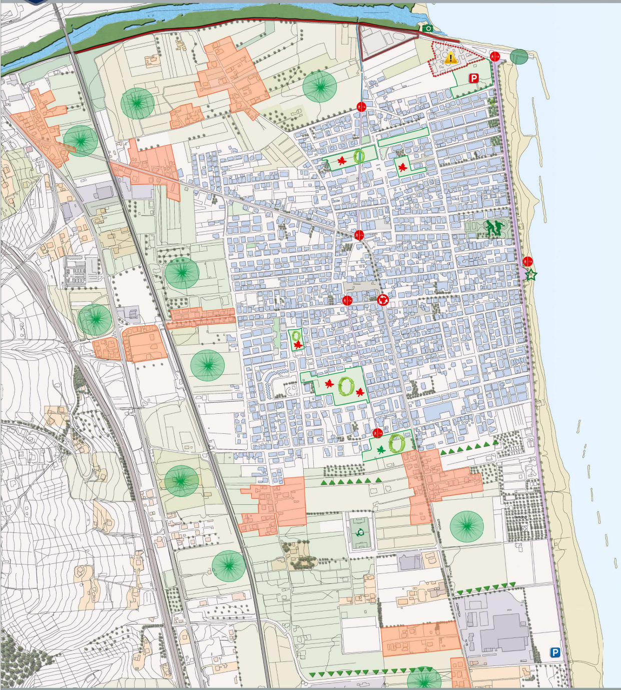
UNICAM - università degli studi di camerino - scuola di architettura e design "eduardo vittoria" di ascoli piceno - a.a. 2012-2013

Laboratorio di Orientamento_ Pianificazione e progettazione del paesaggio_
Workshop_ Prof. MICHELE TALIA

studente: ANDREA CROCI

MARTINSICURO: Cambiare il punto di vista sulla città

2



N

LEGENDA

CRITICITA' SISTEMA AMBIENTALE

- 🟦 INQUINAMENTO DEL FIUME
- PERCORSI, presenza di percorsi naturali e in stato di degrado, i quali si sviluppano lungo l'asta fluviale
- PRESENZA DI SITI DI DEPURAZIONE, a ridosso dell'asta fluviale e dell'area portuale
- PRESENZA DI AREE DEGRADATE, impatto olfattivo e visivo
- 🟩 VERDE RIPARIALE DEGRADATO, lungo tutta la zona fluviale
- MANCANZA AREE VERDI, all'interno del tessuto urbano

POTENZIALITA' SISTEMA AMBIENTALE

- 🟩 PRESENZA DI AREE LIBERE, incolte,abbandonate,non attrezzate, all'interno del tessuto urbano
- PRESENZA COLTURE, vigneti, uliveti e vivai, i quali si sviluppano intorno al tessuto urbano
- AREA PORTUALE, importante centro per il tempo libero
- PRESENZA PUNTI PANORAMICI

CRITICITA' SISTEMA INSEDIATIVO-INFRASTRUTURALE

- PISTA CICLO-PEDONALE INTERROTTA, presenza di tracciati ciclo-pedonali lungo la costa e all'interno del tessuto urbano poco definiti
- P ASSENZA DI AREE DI PARCHEGGIO, fondamentali nel periodo estivo, lungo il litorale costiero e all'interno del tessuto urbano
- AREE DAL DISEGNO POCO DEFINITO
- PRESENZA DI UNA SOLA VIA PRINCIPALE LONGITUDINALE, Via Roma che attraversa longitudinalmente la città
- POSSIBILITA' DI DECONGESTIONARE IL TRAFFICO VEICOLARE

POTENZIALITA' SISTEMA INSEDIATIVO-INFRASTRUTTURALE

- AREE LIBERE
- ☆ ROTONDA SUL MARE, possibilità di maggiore integrazione
- ▲▼ SEPARAZIONE TRA ZONA RESIDENZIALE E ZONA INDUSTRIALE
- PRESENZA DI UN UNICO IMPIANTO SPORTIVO,oltre la pista di pattinaggio

ANALISI DELLE CRITICITA' E POTENZIALITA' scala 1:5000

C
R
I
T
I
C
I
T
À

Inquinamento fiume

Percorsi naturali

Siti da schermare

Percorsi ciclo-pedonali interrotti

Assenza aree parcheggio

Aree libere

Presenza area portuale

Presenza vivai

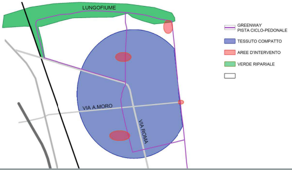
Pista di pattinaggio sul lungomare

Rotonda sul mare

P
O
T
E
N
Z
I
A
L
I
T
À

FOTO CRITICITA' E POTENZIALITA'

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI
Sistema insediativo infrastrutturale	1.Elevare la qualità della vita dei residenti in uno scenario di sostenibilità ambientale	1.1 Collegare e migliorare l'accessibilità alla pista ciclo-pedonale esistente, creare una "greenway" che percorra longitudinalmente il territorio comunale. 1.2 Fornire all'area del comune nuovi spazi pubblici per garantire un buon livello di autonomia funzionale, limitando gli spostamenti che la popolazione effettua in cerca di maggiori servizi. 1.3 Favorire la presenza di punti panoramici tramite la riqualificazione dell'asta fluviale.
	2.Potenziamento delle infrastrutture	2.1 Migliorare la viabilità nel principale nodo viario (via Aldo Moro- via Roma). 2.2 Realizzazione di parcheggi. 2.3 Migliorare la qualità di via A.Moro, spostando e riqualificando la rotonda sul mare.
Sistema ambientale	3.Mitigazione dell'impatto ambientale delle attività di depurazione	3.1 Predisposizione di barriere verdi per schermare i siti di depurazione e le aree putride. 3.2 Predisposizione di alberature le quali delimitino le vie principali di collegamento. 3.3 Creazione di aree verdi destinate al verde pubblico e sportivo.
	4.Valorizzazione del territorio agricolo	4.1 Favorire le zone "verdi"nella parte nord della città, creando collegamenti che portino ad una maggiore conoscenza delle numerose colture presenti nel territorio.


LUNGOFIUME
VIA A.MORO
VIA ROMA
GREENWAY
PISTA CICLO-PEDONALE
TESSUTO COMPATTO
AREE D'INTERVENTO
VERDE RIPARIALE

OBIETTIVI GENERALI

OBIETTIVI SPECIFICI

IDEOGRAMMA DI PROGETTO

UNICAM - università degli studi di camerino - scuola di architettura e design "eduardo vittoria" di ascoli piceno - a.a. 2012-2013

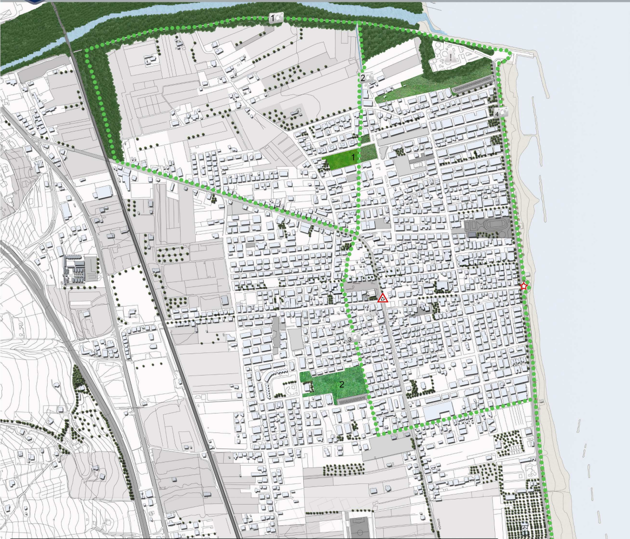
Laboratorio di Orientamento_ Pianificazione e progettazione del paesaggio_

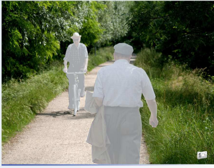
Workshop_ Prof. MICHELE TALIA

studente: ANDREA CROCI

3

MARTINSICURO: Cambiare il punto di vista sulla città

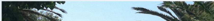




Tratto di greenway realizzata tramite l'intensificazione del verde lungo tutta l'asta fluviale, bonificando i tratti di territorio che risultavano degradati.

Tratto di greenway realizzata all'interno del tessuto agricolo, permettendo una maggiore conoscenza delle colture locali.

Tratto di greenway realizzata all'interno del tessuto urbano,completamente divisa dalla strada provinciale,che permetterà spostamenti ciclo-pedonali longitudinali.

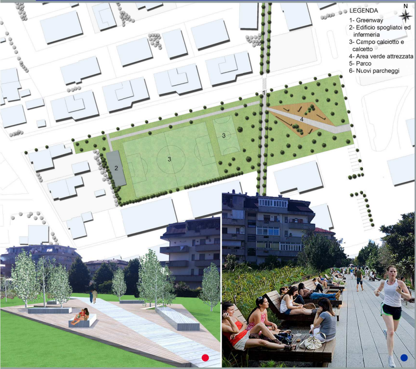


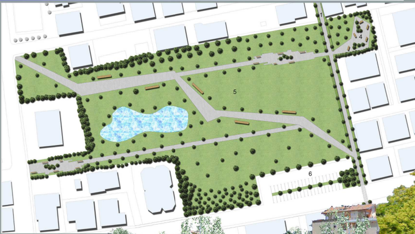
STRATEGIE	INTERVENTI

Sistema insediativo infrastrutturale	1.COLLEGARE 2.POTENZIARE	●●●● 1.1 Realizzazione della greenway che, collegando il litorale costiero, il tessuto cittadino e l'asta fluviale, permetterà di avere una percezione diversa della città di Martinsicuro. 2.1 La presenza delle attrezzature locali con: ▭ -l'aumento di parcheggi 🟩 -l'estensione dell' area sportiva 🟩 -l'incremento del verde pubblico 🟩 -la realizzazione del parco urbano △ 2.2 La viabilità principale attraverso la realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra Via A.Moro e Via Roma, la quale avrà la funzione di decongestionare il traffico. ☆ 2.3 Spostamento e riqualificazione rotonda sul mare in via A.Moro
Sistema ambientale	3.SCHERMARE 4.CONTENERE	🟩 3.1 L'impianto di depurazione che si trova nei pressi della zona portuale. 🟩 4.1 L'inquinamento dell'asta fluviale mediante il potenziamento del verde ripariale. ●●●● 4.2 L'inquinamento dovuto alla viabilità, mediante la realizzazione del parco urbano e della greenway.

Tratto di greeway realizzata riqualificando e collegando i pezzi di pista ciclo-pedonali preesistenti lungo la costa.

MASTERPLAN scala 1:5000


LEGENDA
N
1- Greenway
2- Edificio spogliatoi ed infermeria
3- Campo calciotto e calcetto
4- Area verde attrezzata
5- Parco
6- Nuovi parcheggi
1
2
3
3
4



● Area libera 1 preesistente nel tessuto urbano, trasformata in un'area verde attrezzata.

● Greenway di collegamento longitudinale, che divide la nuova area sportiva e la nuova area verde.

● Area libera 2 preesistente nel tessuto urbano, nella quale è stato creato un parco urbano con percorsi ciclo pedonali ed un'area attrezzata separata.

APPROFONDIMENTO PROGETTUALE 1 scala 1:1000

APPROFONDIMENTO PROGETTUALE 2 scala 1:1000

UNICAM - università degli studi di camerino - scuola di architettura e design "eduardo vittoria" di ascoli piceno - a.a. 2012-2013

Laboratorio di Orientamento_ Pianificazione e progettazione del paesaggio_

Workshop_ Prof. MICHELE TALIA

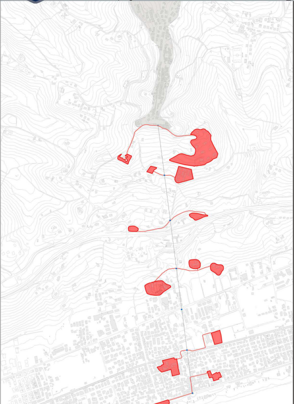
Laboratorio di progettazione dell'architettura B, A.A 2012/2013_ Prof. MARCO D'ANNUNTIIS__Prof. MONICA ROSSI

studente: ANDREA CROCI

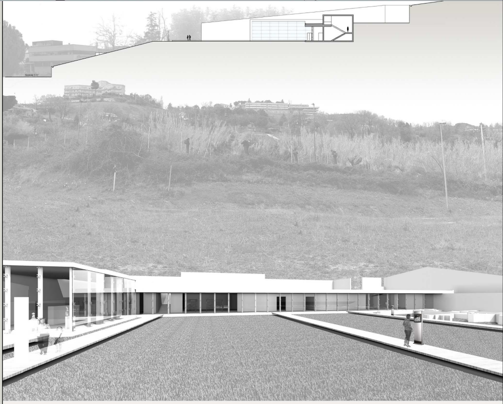
TAVOLA CURRICULARE 1

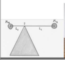
Area di progetto: Comune di Tortoreto

4

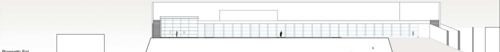


Totem lungo la risalita

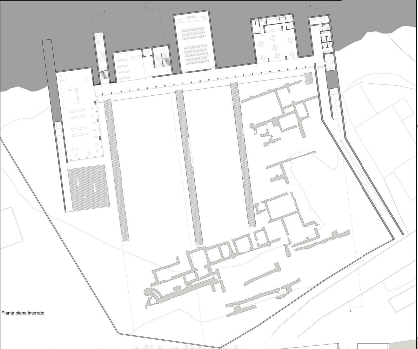




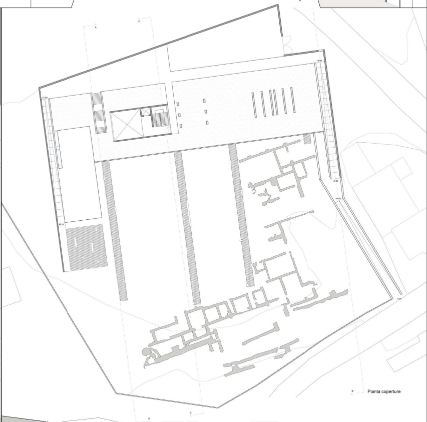
Progetto di riferimento di
IAN DUTARI-BONDONE



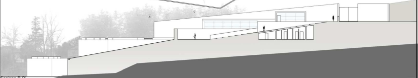
Prospetto Est



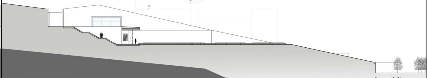
Pianta piano interrato



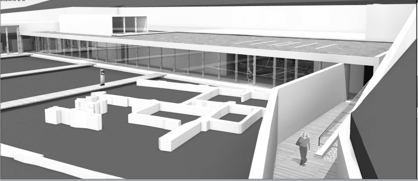
Pianta coperture

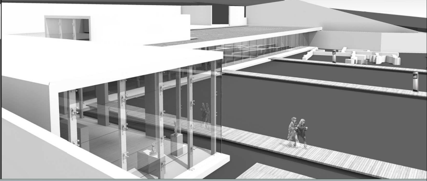


Sezione B-B'



Sezione A-A'





UNICAM - università degli studi di camerino - scuola di architettura e design "eduardo vittoria" di ascoli piceno - a.a. 2012-2013

Laboratorio di Orientamento_ Pianificazione e progettazione del paesaggio_
Workshop_ Prof. MICHELE TALIA

studente: ANDREA CROCI

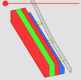
TAVOLA CURRICULARE 2

5

Laboratorio di costruzione dell'architettura 1B, A.A 2011/2012_ Prof. MICHELA CIOVERCHIA__Prof. SIMONE TASCINI

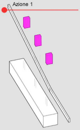
Rigenerazione architettonica e ambientale del quartiere Tofare ad Ascoli Piceno

Individuazione azioni di progetto



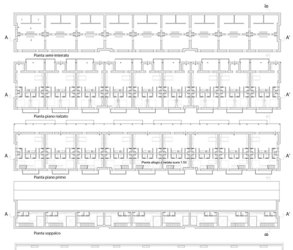
🟩 Fascia servente

Azione 1

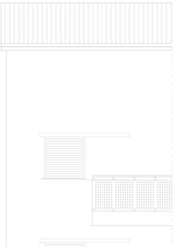


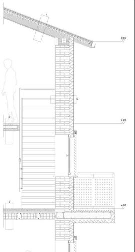
Sottrazione corpo scala al piano rialzato

🟪 Corpo scala eliminato con creazione di nuovi accessi per gli appartamenti posti al primo piano

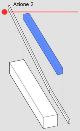


B
A
A'
Pianta semi-interrato
Pianta piano rialzato
Pianta allogio a redata scala 1:50
Pianta piano primo
Pianta soppalco





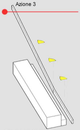
Azione 2



Aggiunta ampliamento al piano rialzato

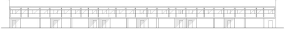
🟦 Ampliamento nel quale ingloberemo una serra nella parte est per garantire una percentuale di riscaldamento naturale

Azione 3

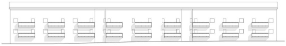


Creazione nuovi ingressi

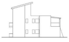
🟨 Aggiunta nuovi ingressi al primo piano i quali creano ingressi indipendenti per ognuna delle unità abitative



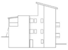
Prospetto est



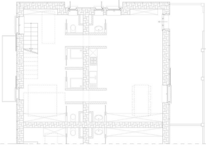
Prospetto ovest



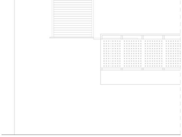
Prospetto sud



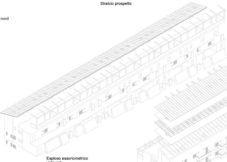
Prospetto nord



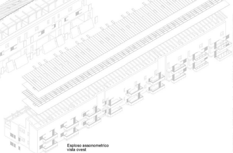
Pianta alloggio arredata



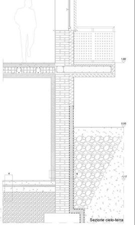
Stralcio prospetto



Esploso assonometrico vista est



Esploso assonometrico vista ovest


1,82
0,00
-1,17
4

Sezione cielo-terra

1 CHIUSURA INCLINATA SUPERIORE
-Lamiera
-Pannello isolante OSB spessore 10 mm
-Struttura legno per agganciare lamiera
-Guaina traspirante termoriflettente DuPont Tyvek Enercor composta da un materassino di fibre libere termolegate, metallizzato su una faccia, spessore 3mm
-Pannello di lana di legno Celenit N50 posato sopra le travi per evitare ponti termici spessore 50 mm
-Pannello Celenit LC/30, un pannello isolante termico e acusticocomposto da lana di canapa e fibra di poliestere, posto tra le travi assicurando un riempimento continuo degli spazi
-Travi portanti legno lamellare
- Strato di Celenit AB (legato con cemento bianco) posto sotto le travi spessore 25 mm finitura a vista fonoassorbente

2 PARTIZIONE INTERNA ORIZZONTALE Scala 1:20
-Pavimentazione in piastrelle di ceramica 30x30 cm
-Massetto spessore 4 cm
-Impermeabilizzazione 8 mm
-Tavolato 2 cm
-Areazione trasversale 7 cm
-Isolamento termico 4 cm
- Tavolato 1 cm

3 PARTIZIONE INTERNA ORIZZONTALE Scala 1:20
-Pavimentazione in piastrelle di ceramica 30x30 cm
-Massetto spessore 4 cm
-Pannello in lana di legno di abete mineralizzate e legata con cemento Portland ad alta resistenza spessore 2,5 cm
-Solaio laterocemento 26 cm
-Intonaco interno spessore 1,5 cm

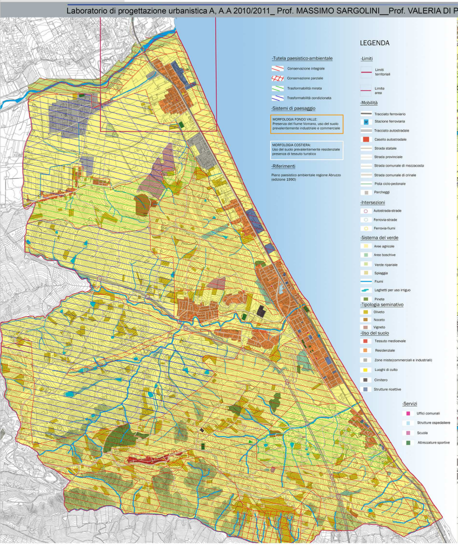
4 CHIUSURA ORIZZONTALE INFERIORE
-Pavimentazione in piastrelle di ceramica
-Massetto spessore 4 cm
-Strato impermeabilizzante spessore 5 cm
-Allettamento cemento armato 15 cm
-Magrone
-Vespaio areato

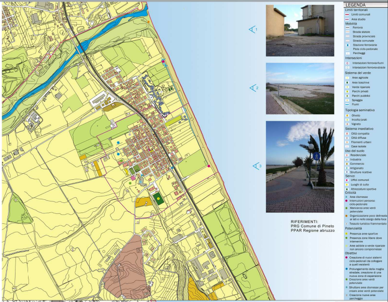
5 CHIUSURA VERTICALE SUPERIORE
-Intonaco esterno spessore 2 cm
-Strato isolante in lana di vetro spessore 12 cm
-Muratura portante in laterizi pieni spessore 38 cm
-Intonaco interno spessore 1,5 cm

6 CHIUSURA VERTICALE INFERIORE
-Sistema di impermeabilizzazione e protezione contro terra(guaina adesiva + guaina a bottoni) spessore 1,5 cm
-Polistirolo liquido estruso con propellenti (Co2) Xps, posto internamente ed esternamente per isolamento contro terra ed in ambiti umidi, spessore 10 cm
-Guaina spessore 1,5 cm
-Muratura portante in laterizi pieni spessore 38 cm
-Intonaco interno spessore 1,5 cm

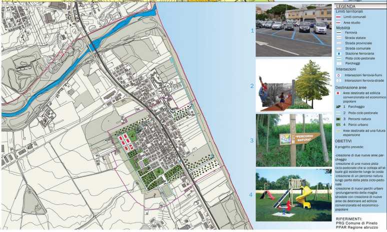
Laboratorio di progettazione urbanistica A, A.A 2010/2011_ Prof. MASSIMO SARGOLINI__Prof. VALERIA DI PALMA

Area studio: Comune di Pineto, Area progettuale: Scerne di Pineto


LEGENDA
-Tutela paesistico-ambientale
Conservazione integrale
Conservazione parziale
Trasformabilità mirata
Trasformabilità condizionata
-Sistemi di paesaggio
MORFOLOGIA FONDO VALLE:
Presenza del fiume Vomano, uso del suolo prevalentemente industriale e commerciale
MORFOLOGIA COSTIERA:
Uso del suolo prevalentemente residenziale presenza di tessuto turistico
-Riferimenti
Piano paesistico ambientale regione Abruzzo (edizione 1990)
-Limiti
Limiti territoriali
Limite area
-Mobilità
Tracciato ferroviario
SF
Stazione ferroviaria
Tracciato autostradale
Casello autostradale
Strada statale
Strada provinciale
Strada comunale di mezzacosta
Strada comunale di crinale
Pista ciclo-pedonale
Parcheggi
-Intersezioni
Autostrada-strade
Ferrovia-strade
Ferrovia-fiumi
-Sistema del verde
Aree agricole
Aree boschive
Verde ripariale
Spiaggia
Fiumi
Laghetti per uso irriguo
Pinete
-Tipologia seminativo
Oliveto
Noceto
Vigneto
-Uso del suolo
Tessuto medioevale
Residenziale
Zone miste(commerciali e industriali)
Luoghi di culto
Cimitero
Strutture ricettive
-Servizi
Uffici comunali
Strutture ospedaliere
Scuola
Attrezzature sportive


1
2
3
LEGENDA
Limiti territoriali
Limiti comunali
Area studio
Mobilità
Ferrovia
Strada statale
Strada provinciale
Strada comunale
Stazione ferroviaria
Pista ciclo-pedonale
Parcheggi
Intersezioni
Intersezioni ferrovia-fiumi
Intersezioni ferrovia-strade
Sistema del verde
Aree agricole
Aree boschive
Verde ripariale
Parchi privati
Parchi pubblici
Spiaggia
Fiumi
Tipologia seminativo
Oliveto
Incolto/prati
Vigneto
Sistema insediativo
Città compatta
Città diffusa
Filamenti urbani
Case isolate
Uso del suolo
Residenziale
Industria
Commercio
Artigianato
Strutture ricettive
Servizi
Uffici comunali
Luoghi di culto
Attrezzature sportive
Criticità
Aree dismesse
Interruzioni percorso ciclo-pedonale
Mancanza aree verdi potenziate
Organizzazione poco delineata ai lati e nello slargo della foce
Tessuto turistico frammentato
Potenzialità
Presenza aree sportive
Presenza zone libere dove intervenire
Aree adibite a verde ripariale non ancora compromesse
Obiettivi
Creazione di nuovi sistemi ciclo-pedonali da collegare a quelli esistenti
Prolungamento della maglia stradale, creazione di una nuova zona di espansione
Creazione aree verdi potenziate
Sfruttare aree dismesse per creare aree verdi potenziate
Creazione nuove aree parcheggio

RIFERIMENTI:
PRG Comune di Pineto
PPAR Regione abruzzo


1
2
3
4
"PERCORSO NATURA"
LEGENDA
Limiti territoriali
Limiti comunali
Area studio
Mobilità
Ferrovia
Strada statale
Strada provinciale
Strada comunale
Stazione ferroviaria
Pista ciclo-pedonale
Parcheggi
Intersezioni
Intersezioni ferrovia-fiumi
Intersezioni ferrovia-strade
Destinazione aree
Aree destinate ad edilizia convenzionata ed economico popolare
1 Parcheggio
2 Pista ciclo-pedonale
3 Percorsi natura
4 Parco urbano
Aree destinate ad una futura espansione

OBIETTIVI

Il progetto prevede:

-creazione di due nuove aree parcheggio
-creazione di una nuova pista ciclo-pedonale che si collega all'attuale già esistente lungo la costa
-creazione di un percorso natura lungo parte della pista ciclo-pedonale
-creazione di nuovi parchi urbani
-prolungamento della maglia stradale con creazione di nuove aree da destinare ad edilizia convenzionata ed economico-popolare

RIFERIMENTI:
PRG Comune di Pineto
PPAR Regione abruzzo

Università degli Studi di Camerino
UNICAM

MARTINSICURO: Cambiare il punto di vista sulla città

Greenway: origini e caratteristiche

Tradotto letteralmente in italiano con il termine "corridoio verde", si intende un percorso protetto per la mobilità dolce, ovvero cicli e pedoni.
Questi percorsi hanno la particolarità di congiungere più luoghi che abbiano un valore ecologico, storico o ricreativo; l'idea di greenway cambia per funzione e finalità dagli Stati Uniti all'Europa dove è stata importata.
Mentre negli USA nasce con un prevalente valore ecologico, in Europa prevale il fattore funzionale ricreativo e quello turistico, ciò è dovuto soprattutto ad una differente possibilità

- l'**integrazione con l'ambiente naturale**, che permette alle greenways di offrire un accesso rispettoso alle aree di particolare pregio naturale e svolgere un'importante funzione educativa consentendo una conoscenza e una fruizione sostenibile del territorio. In tal senso, le greenways possono portare ampi benefici per le popolazioni coinvolte, che vanno oltre quello di avere a disposizione percorsi piacevoli e sicuri, quali:

- contribuire allo sviluppo delle regioni rurali attraversate, portando ricchezza e incentivi per la creazione di nuove attività imprenditoriali;

- favorire la diffusione delle attività all'aria aperta, con effetti benefici sulla salute dei cittadini;

Fotomontaggio tesi

Corso di laurea in Scienze dell'Architettura
A.A 2012/2013
Relatore: prof. Michele Talia
Laureando: Andrea Croci

di spazi.
Negli ultimi decenni si è sviluppato un vero e proprio movimento culturale attorno alle vie verdi, noto come "greenways movement", e si sono diffusi diversi approcci al concetto di greenway.
In Europa, con questo termine vengono oggi indicati percorsi dedicati ad una "circolazione dolce" e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali,agricole,paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali.
La Dichiarazione di Lille (2000), sottoscritta dalle principali associazioni europee che operano sulla tematica, precisa che le greenways devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica.
Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways.
In tale contesto, l'idea di greenway va oltre quella di un semplice pista ciclabile (con cui spesso viene confusa), investendo aspetti più strutturali, come la valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, la promozione di uno sviluppo sostenibile, il recupero dei paesaggi degradati e lo sviluppo armonico delle città, e rivolgendosi non solo ai ciclisti ma a tutti gli utenti non motorizzati.
Si possono individuare diverse caratteristiche principali che contraddistinguono le greenways:

- la **sicurezza**, in quanto sono percorsi fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati;

- l'**accessibilità**, per tutte le tipologie di utenti con diverse caratteristiche e abilità (bambini, anziani, ecc.);

- la **"circolazione dolce"**, legata ad esempio alle pendenze moderate, che consente di fruire "lentamente" i percorsi offrendo un diverso punto di vista sui paesaggi circostanti;

- la **multiutenza**, in quanto le greenways sono generalmente percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti (pedoni, ciclisti, escursionisti a cavallo, ecc.), anche se in situazioni particolari alcuni utenti possono essere esclusi;

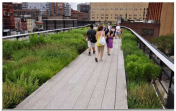
- il **recupero** di infrastrutture e strutture esistenti, quali sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori, ecc., per la realizzazione dei percorsi e delle strutture di servizio (luoghi di sosta e ristoro, punti informativi, ecc.);

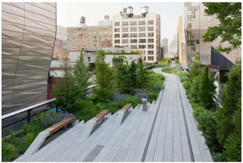
- promuovere lo sviluppo di una nuova forma di turismo, attivo, responsabile e sostenibile;

- favorire la conoscenza della natura e il rispetto dell'ambiente;

- migliorare la mobilità in ambito urbano e periurbano, creando un sistema di percorsi riservati agli utenti non motorizzati, e contribuendo in tal modo a migliorare la qualità della vita nelle città;

- favorire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio storico, artistico, architettonico, culturale, ambientale e paesaggistico, così come delle tradizioni e delle tipicità delle zone attraversate.




Riferimenti fotografici: The High Line a New York.

Il concetto di corridoio verde in Europa

L'European Greenway Associaton si costituisce a Namur in Belgio nel 1998, ha come obiettivo la creazione di un inventario per la promozione delle vie verdi: vengono individuati percorsi su sede autonoma che possono essere linee ferroviare dismesse, vie pedonali e canali navigabili.
La differenza rispetto al concetto americano è nella finalità prevalente volta alla fruibilità dei percorsi, invece negli Stati Uniti prevale il fine della conservazione.
In America le greenways vengono pensate soprattutto come rete ecologica, in Europa prevale il senso del percorso e la valorizzazione del fattore di percorribilità.
Le greenways in Europa si riallacciano all'idea del "Grand Tour", sono percorsi verdi, ma anche non verdi, lungo i quali si cerca di rendere piacevole la percorrenza.
I percorsi pedonali nei centri urbani vengono considerati vie verdi, benché siano privi di vegetazione, le piste ciclabili, affiancate a strade di forte percorrenza, non gradevoli, non vengono considerate percorsi verdi.
Le vie "verdi" vengono considerate come un'alternativa ai percorsi tradizionali per una mobilità scuola lavoro e per esigenze legate al tempo libero.
Le risorse naturali e culturali del territorio, non raggiunte da dei percorsi appositi vengono, attraverso la creazione di percorsi verdi, collegate e valorizzate.
Il principio di progettazione delle greenways deve essere lo stesso che si attua per la viabilità ordinaria: devono essere accessibili a tutti.

La creazione di questi percorsi permette una valorizzazione del patrimonio ambientale e storico, ciò induce il pubblico allo sviluppo di un maggior senso di responsabilità verso l'ambiente.
E' stato riscontrato che un ambiente ben curato induce gli utenti a mantenerlo nelle migliori condizioni, un luogo in stato di degrado viene invece considerato dall'utente come qualcosa privo di interesse e di rispetto, questo meccanismo porta ad un peggioramento delle condizioni del luogo stesso.
Un tema fondamentale è il rapporto dello sviluppo del territorio attraverso il tempo, la creazione dei percorsi verdi può tendere a valorizzare questo aspetto.
Attraverso il tema "tempo" si rafforza il concetto di identità dei luoghi. Gli spazi rurali extraurbani vengono collegati agli spazi urbani, si ricrea così un legame tra due realtà che sempre più sembrano non distinguersi: gli ambienti rurali vengono inglobati dalla città diffusa che tende ad espandersi sempre più all'esterno del nucleo cittadino, solo la creazione di spazi verdi e dei relativi collegamenti può salvare delle realtà rurali che altrimenti andrebbero perse.
Le economie sostenibili che si sviluppano all'interno delle aree verdi e lungo i percorsi permettono a queste realtà di sopravvivere e poter svolgere un ruolo economico.
In aiuto a questa linea di pensiero vengono le politiche comunitarie, lo schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) pone le linee di indirizzo, incentivando le connessioni tra città e territorio.
Vengono inoltre sostenute attività collaterali all'agricoltura con incentivi al fine di mantenere vive le aree agricole che rischiano di scomparire totalmente.
In Europa gli spazi rurali e la città si compenetrano, si hanno numerosi riferimenti per pianificare lo sviluppo dei percorsi verdi.
Il percorso verde in Europa è un itinerario che unisce come un filo luoghi storici e aree naturali .
Alcune analisi hanno voluto differenziare per categorie i percorsi verdi, qui ne propongo una:
La classificazione proposta da Giulio Maternini e Michèle Pezzagno dell'Università di Brescia prevede otto tipologie, differenziate in urbane ed extraurbane sulla base della distinzione della rete viaria fatta dal Nuovo Codice della Strada, per ciascuna delle quali sono indicate le caratteristiche funzionali del percorso, le modalità di attraversamento della rete stradale (a raso, a più livelli) e le categorie di utenti ammesse:
1. *greenway* extraurbane principali, che connettono i centri storici significativi, le maggiori zone turistiche e ricreative, i parchi nazionali, con luoghi per il pernottamento e il ristoro lungo il suo corso;
2. *greenway* extraurbane secondarie che uniscono i centri urbani minori, dove sono localizzate le attrezzature di servizio, le aree turistiche, i parchi;
3. *greenway* extraurbane riservate ad una sola tipologia di utenti (ciclisti, cavalli, eccetera) o ad un tema specifico (trekking, bird-watching, eccetera);
4. *greenway* urbane di scorrimento, tra i centri urbani di un'area metropolitana;
5. *greenway* urbane inter-quartiere che collegano i diversi quartieri con i servizi cittadini;
6. *greenway* urbane di quartiere, destinate alla sola mobilità pedonale e ciclabile, collegano le unità di vicinato con i servizi di quartiere;
7. *greenway* urbane locali di connessione tra le aree residenziali e i servizi di vicinato;
8. *greenway* urbane dedicate a una specifica tipologia di utenti o a un particolare tema.
In Italia ci sono numerose pubblicazioni e progetti, realizzazioni al Centro- Nord, anche se le opportunità non mancano nel Sud. Per la creazione di corridoi verdi molto utili sono le infrastrutture lineari esistenti: vie d'acqua, ferrovie dismesse, antiche strade ormai in disuso per il traffico automobilistico.

Riferimenti fotografici: Percorso ciclabile lungo l'ex ferrovia della Val Rosandra, in provincia di Trieste

Riferimenti fotografici: Tunnel of love, Ucraina

Bibliografia:
-Giulio Maternini, Michele Pezzagno (a cura di) ; Le caratteristiche funzionali delle Greenways: un primo approccio metodologico, " Atti del II Convegno Europeo, Milano 22 ottobre 1999"

Sitografia:
-http:// www.greenways.it.
-http://www.greenwaysitalia.it/
-http://www.thehighline.org/