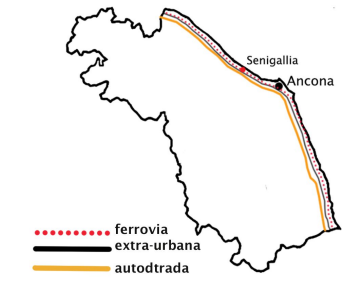


Inquadramento territoriale



Quadro conoscitivo

Sistema infrastrutturale

- Autostrada
- linea ferroviaria
- Stazione ferroviaria
- Strade di collegamento territoriale
- Strade di collegamento urbano
- Strade di distribuzione di quartiere
- Strada di percorrenza ciclopedonale
- Parcheggio
- Nodo infrastrutturale
- Nodo urbano
- Area portuale

Sistema insediativo

Edificato con destinazione d'uso

- Edifici a prevalenza residenziale
- Edifici a prevalenza commerciale
- Edifici a prevalenza industriale
- Edifici a prevalenza turistico-ricettiva

Attrezzature sportive

Attrezzature scolastiche

Attrezzature socio-culturali

- Cinema
- Biblioteca
- Teatro

Attrezzature Amministrative

- Comune

Servizi

Sistema dello spazio aperto

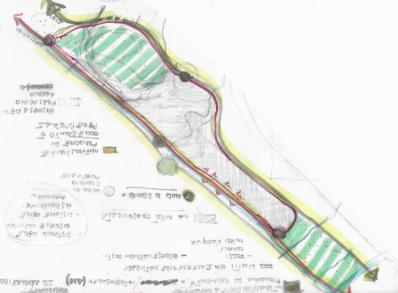
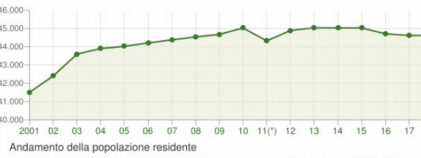
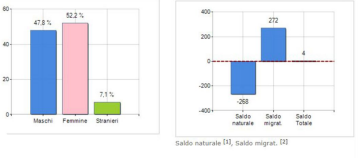
Verde

- Verde urbano
- Verde privato
- Aree in disuso
- Aree agricole

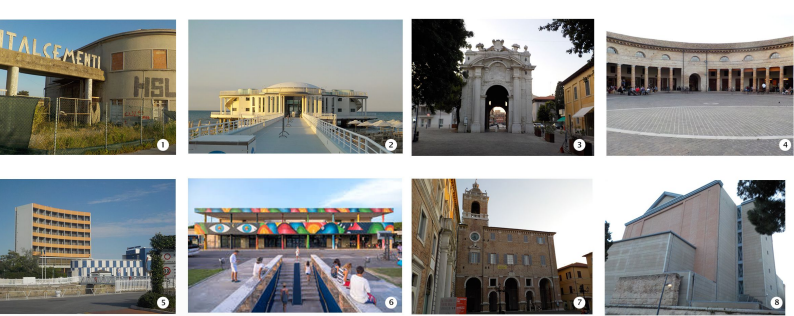
Filari alberati

Sistemi paesaggistico naturali

- Fiume
- Spiaggia
- Mare Adriatico
- Verde ripariale

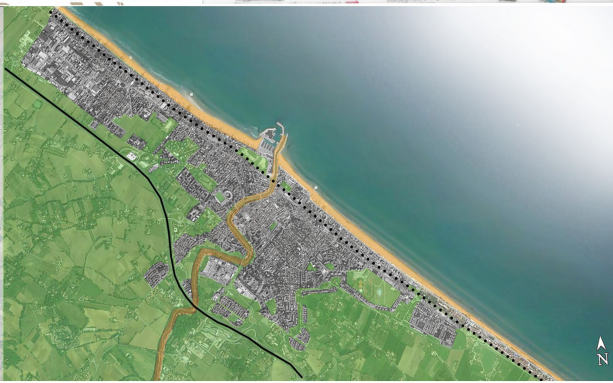
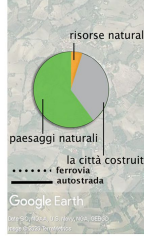


landmark



Rapporto del suolo

analisi del verde e dell'edilizia costruita che si presenta con il 54% di verde agricolo il 40% per il suolo costruito e il 6% delle risorse naturali



CRITICITA'

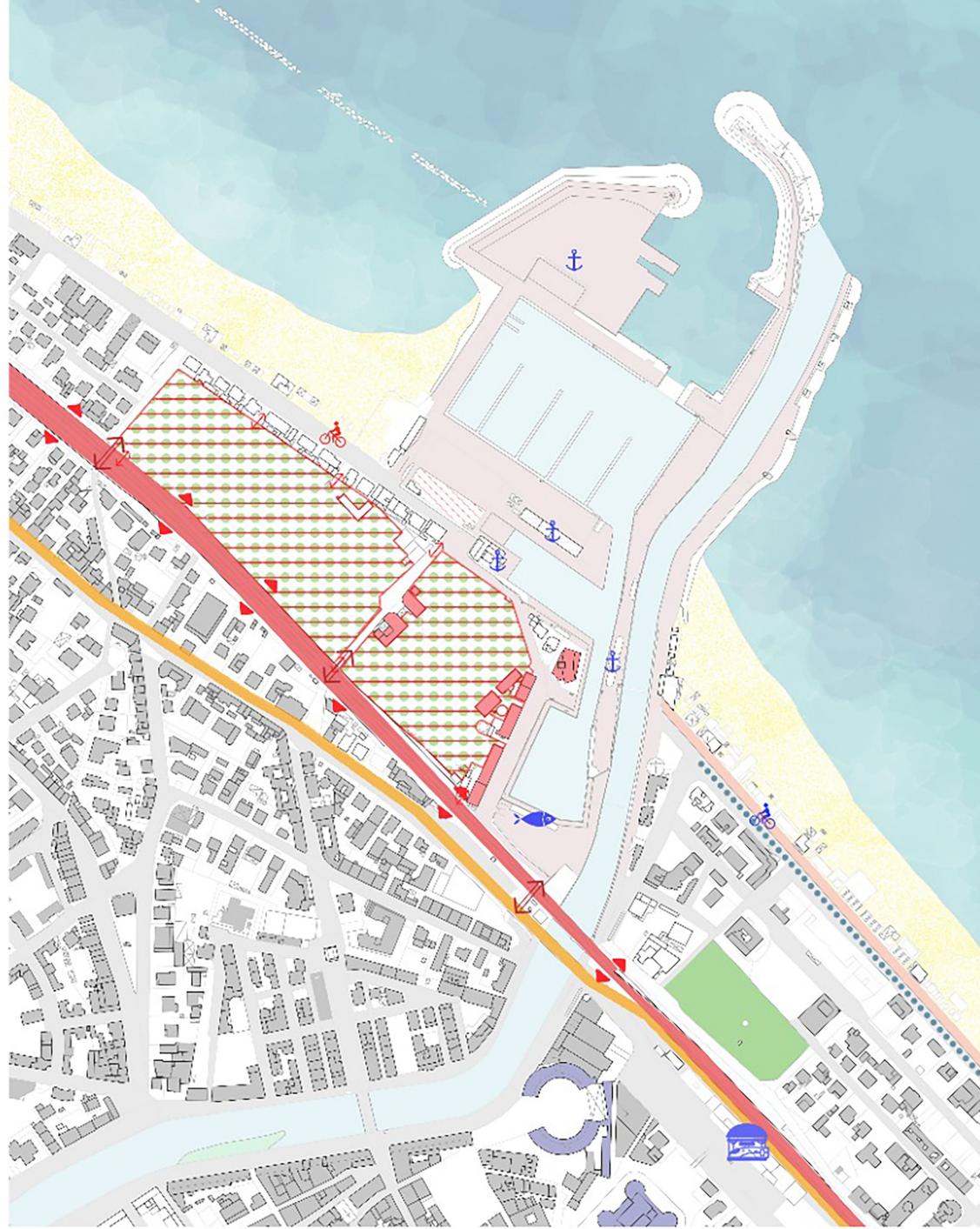
- La ferrovia viene indicata come limite infrastrutturale che separa la zona costiera dal resto della città ed in alcuni tratti è priva di barriere acustiche
- Area ex-celit Italcementi si trova attualmente in stato di abbandono, nonostante ciò essa è un'area molto importante della città che ha la funzione di collegare il porto con la città consolidata
- I sottopassaggi della ferrovia si presentano in stato di abbandono, e rendono più difficile il passaggio dal centro urbano alla costa
- Assenza della pista ciclabile sul tratto più a nord del lungomare
- Edifici dismessi che attualmente versano in condizioni di abbandono e degrado

PUNTI forza

- Area ex-ital-cementi è anche una risorsa perché è un luogo dove si possono inserire degli spazi di aggregazione per far dialogare la città con il porto
- La spiaggia attrezzata con stabilimenti balneari e attrezzature ricettive. Essa costituisce una importante risorsa paesaggistica e turistica
- Luoghi storici della città si mostrano rivalutati e in buono stato che rendono vivibile il centro storico
- Il mercato del pesce situato nel porto vicino la darsena dei pescherecci offre la vendita del prodotto a km 0
- Attorno al porto ruotano una serie di servizi legati alle attività marine, in ambito commerciale, sportivo e da diporto
- La stazione di Senigallia si presenta in buono stato ed è in una posizione strategica che favorisce gli scambi con le altre città

OBBIETTIVI e STRATEGIE

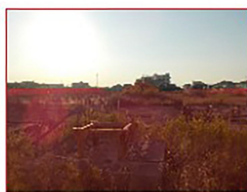
- ridurre rispetto le aree permeabili e non permeabili il consumo suolo attraverso il recupero degli edifici esistenti cambiando le destinazioni d'uso
- migliorare la qualità insediativa creando un sistema verde e di mobilità alternativa (mezzi pubblici e ciclabili)
- migliorare il rapporto tra città e costa con il potenziamento dei limiti infrastrutturali



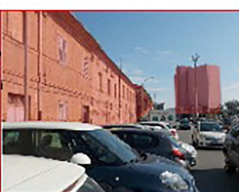
sezione A-A'



Alcuni sottopassaggi per collegare la città al porto si presentano moltostretti e bassi e sono scomodi per i passanti



Area Italcementi si presenta con la funzione di parcheggio in stato di abbandono con gli edifici principali in disuso



Sul porto troviamo attività marittime come la lega navale e servizi di bar, ristorazione che rendono frequentata l'area portuale



Area ex Sacelit è rimasta le fondamenta e il parcheggio dismesse del progetto sull'area presentato nel 2013, attualmente sono in stato di abbandono e i muri che circondano l'area creano del disacco visivo tra le residenze del lungomare



Edifici dei pescatori ed hotel "la vela" abbandonati rendendo poco vivibile l'area



La rocca roveresca ha un'importanza storico-culturale per la città



Obbiettivi Ridurre il consumo del suolo

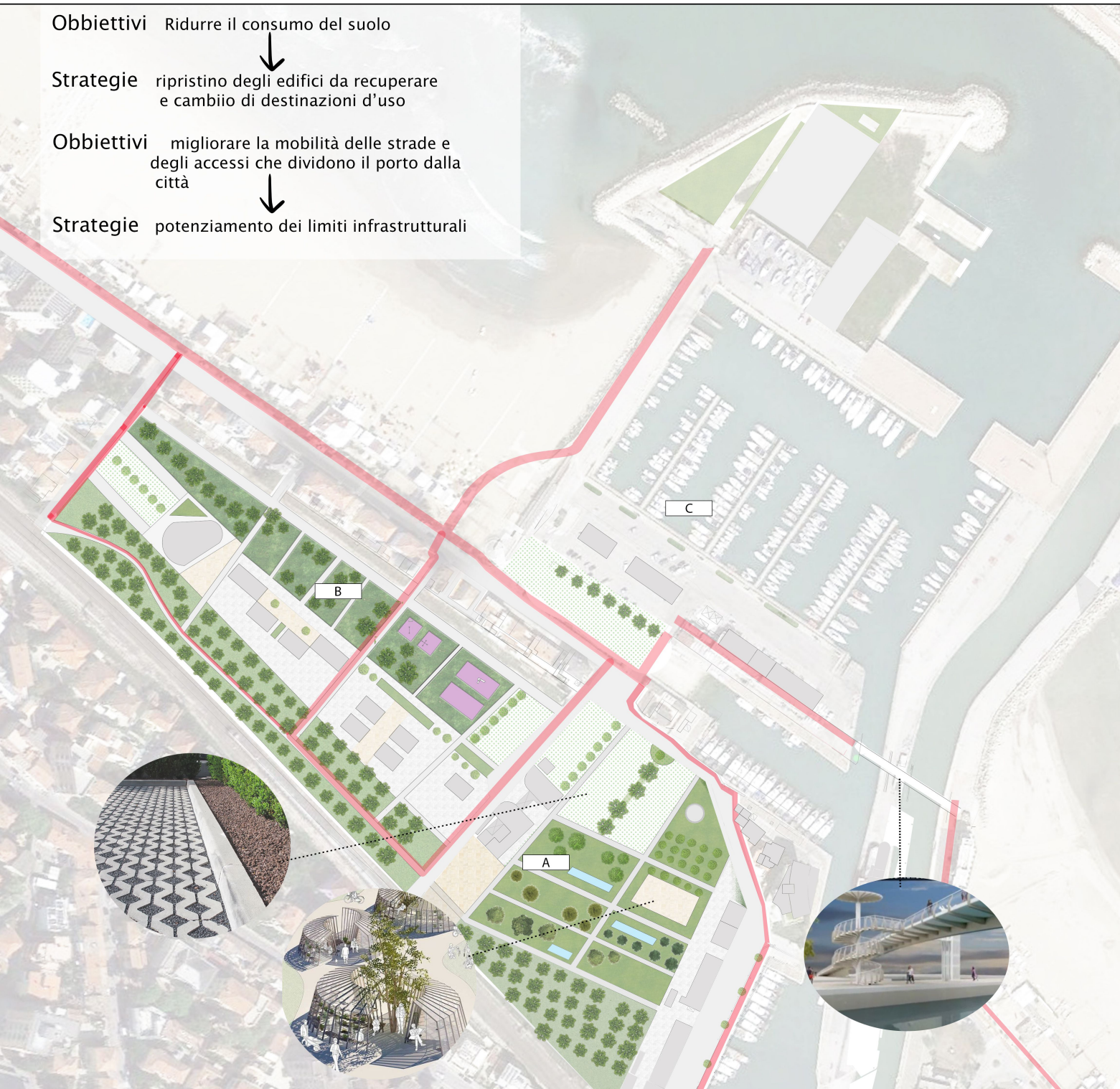
↓

Strategie ripristino degli edifici da recuperare e cambio di destinazioni d'uso

Obbiettivi migliorare la mobilità delle strade e degli accessi che dividono il porto dalla città

↓

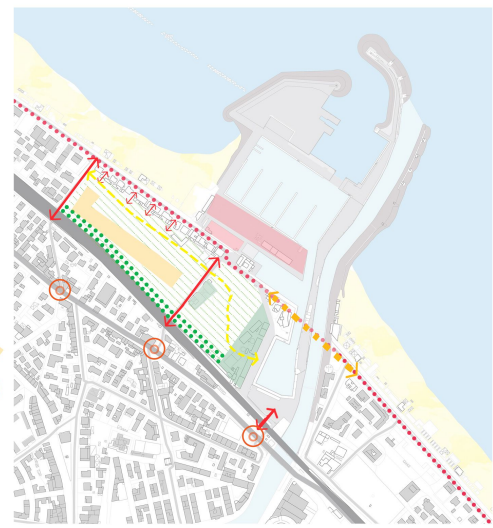
Strategie potenziamento dei limiti infrastrutturali



- A** **Area Ital-cementi**
 gli edifici intorno all'area offrono attrezzature culturali tra cui uno spazio espositivo con mostre temporanee ed un museo marittimo, tra i ue edifici troviamo un orto botanico e un giardino d'inverno
- B** **Ex Sacelit**
 si prevede di riprendere i parcheggi sotterranei e di costruire sopra delle attrezzature e dei servizi, che rendono frequentata l'area per far dialogare l'area con le residenze vicine si prevede un parco urbano e piste ciclabili e
- C** **Area Portuale**
 si prevede di migliorare l'area attraverso le attività marittime e attrezzature legate al porto, la pista ciclabile collega l'area con la costa ed il resto della città

Schema concettuale

- collegamento viabilità ciclopedonale
- migliorare accessi per la connessione della città al porto
- migliorare i nodi per le accessibilità
- aree per attrezzature turistiche e marittime
- recupero fondazioni con parcheggio di scambio
- verde ripariale
- parco urbano attrezzato
- recupero funzionale di tipologie edilizie in edifici socio culturali



Relazione Workshop 2020

Il titolo sintetizza quale sia stato l'obiettivo di tutto il laboratorio; il percorso di lavoro ha infatti avuto come fine principale la riqualificazione dell'area portuale di Senigallia, con particolare riguardo all'area dismessa dell'ex Sacelit-Italcementi, area che fino ad epoca recente accoglieva un cementificio. Quest'area si colloca all'intersezione ideale tra la ferrovia e il porto e si offre per questo come una importante occasione di sviluppo urbanistico per riconnettere l'area portuale al centro urbano; infatti un aspetto principale che emergerà dall'analisi condotta sulla seconda tavola, è proprio quello dell'incisiva divisione provocata dalla ferrovia lungo tutta la costa, questione che però riguarda anche molte altre realtà del litorale adriatico, divisione che provoca l'isolamento del porto che per questo fatica ad imporsi sul territorio come porto turistico, e rimane utilizzato principalmente come porto commerciale.

Un altro aspetto che è emerso nel centro urbano dalle analisi condotte sulla città, e che terrei a mettere in evidenza, è costituito dalla forte urbanizzazione che ha visto come protagonisti di questo sviluppo esclusivamente gli edifici e che ha collocato in secondo piano le strade e le aree verdi, quest'ultime poi pochissime volte frutto di reale pensiero progettuale e quasi sempre risultato di riconversione di aree di risulta. Ma questo è un problema che riguarda non solo Senigallia. Uno sviluppo quindi che ha penalizzato gli stessi fruitori di quegli edifici, ossia i cittadini: infatti nell'area urbana centrale lungo la ferrovia lo spazio di "manovra" in fase di elaborazione del masterplan è stato veramente ridotto.

La strada odierna non è più quella di alcuni decenni fa, dove una larghezza contenuta era sufficiente al passaggio degli autoveicoli, tra l'altro anche di dimensioni molto più piccole rispetto ad oggi. La strada di oggi oltre al passaggio dei veicoli dev'essere spazio per i pedoni, spazio di incontro per gli anziani, che non hanno il ritmo veloce delle automobili, spazio per le mamme e i papà che camminano con i bambini, spazio per una vegetazione che sia studiata e dedicata e non di ritaglio. Questo lavoro del Workshop ha di certo contribuito ad aumentare questa sensibilità progettuale del sottoscritto. L'obiettivo principale del lavoro è stato quindi quello di riconnettere l'area portuale con il centro urbano. Il percorso si è sviluppato seguendo delle fasi ben definite che coincidono con le tre tavole finali:

TAVOLA 1 : Quadro conoscitivo

È stato condotto quindi inizialmente uno studio dell'area a scala urbana per comprendere la "morfologia" della città, ossia le sue componenti strutturali: capire quindi come fossero distribuiti i collegamenti con il territorio, la quantità e la qualità delle aree verdi presenti nel centro urbano, come fossero strutturate le aree lungo il litorale. Siamo andati anche ad analizzare il rapporto di suolo della città di senigallia per poi approfondire il tema nelle prossime tavole.

TAVOLA 2: Criticità e risorse

In questa tavola sono state messe in evidenza le criticità di cui la città soffre, quali la divisione tra area costiera e centro urbano provocata dalla ferrovia, ma allo stesso tempo sono state individuate anche delle potenzialità che essa possiede che però attualmente non vengono ancora sfruttate; attraverso lo strumento dell'analisi S.W.O.T. qui si vuole ispirare un elenco di obiettivi che saranno poi oggetto della elaborazione progettuale: infatti gli obiettivi useranno le OPPORTUNITÀ come leva per superare le CRITICITÀ

TAVOLA 3: Obbiettivi _ Azioni _ Interventi

In questa tavola sono stati sviluppati e "trasformati" in progetto gli obiettivi emersi dalla seconda tavola, definendo come obiettivo principale quello di riconnettere l'area portuale alla città, in secondo luogo la riqualificazione dell'area Ex Sacelit e il miglioramento della qualità degli spazi urbani, obiettivi confluiti nella definizione di un Masterplan generale e che hanno il fine di ricucire l'identità ora frammentata del porto attraverso il progetto delle differenti aree urbane. In futuro il lavoro dei progettisti in ambito urbanistico dovrà mirare sempre di più alla riqualificazione e alla rigenerazione di aree urbane preesistenti piuttosto che alla progettazione da zero di nuovi spazi; una riqualificazione che dovrà essere attenta ad una qualità dello spazio dimensionata per la quotidianità delle persone.



//BUILDING

Housing the Future
Lotto n. 3
studenti: **Eduardo Angelini**
studente: **Matteo Mencarelli**

Laboratorio di Costruzione dell'Architettura
prof. Roberto Ruggieri, prof. Nazareno Viviani
tutor: **Andrea Chiossoletti, Carlo Scarfrazzi**
con: **Timothy Brownlee, Valeria Malagutti, Simona Trilli**

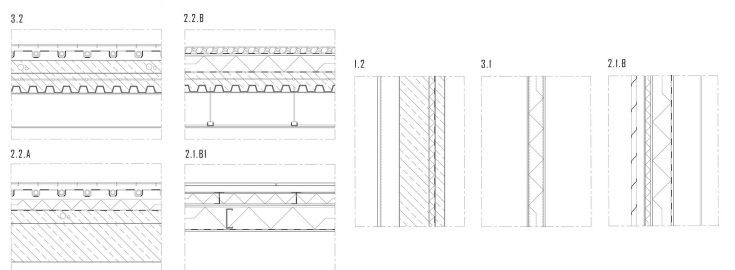
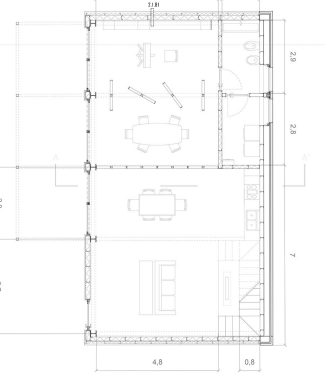


1) STRUTTURA
1.1) DI FONDAZIONE: Sistemazione in cemento magno su 16 cm. Piantone cilindrico Ø 200 cm, svista top 18 cm.
1.2) DI ELEVAZIONE: Lattine prefabbricate portate in calcestruzzo armato su 7 cm. Strato di calcestruzzo in XPS sp. 10 cm. Sp. di isolamento impermeabilizzante in polietilene sp. 2 mm. Lattine prefabbricate portate in calcestruzzo armato su 24 cm.

3) PARTIZIONE
3.1) VERTICALE: Lattine di rivestimento in cartongesso sp. 12 cm. Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 12 cm. Lattine di completamento in calcestruzzo sp. 12 cm.
3.2) ORIZZONTALE: 3.2.A) Lattine sovrapposte: Lattine di rivestimento in cartongesso sp. 12 cm. Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 12 cm. Sp. di isolamento impermeabilizzante in polietilene sp. 2 mm. Lattine di calcestruzzo in calcestruzzo sp. 18 cm. Lattine di completamento in calcestruzzo sp. 18 cm.

2) CHIUSURA
2.1) VERTICALE: 2.1.A) Chiusura Trasparente: Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 10 cm. Chiusura in PVC sp. 5 cm. Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 5 cm. 2.1.B) Chiusura Opaca: Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 10 cm. Chiusura in PVC sp. 5 cm. Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 5 cm. 2.1.C) Chiusura Opaca: Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 10 cm. Chiusura in PVC sp. 5 cm. Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 5 cm.

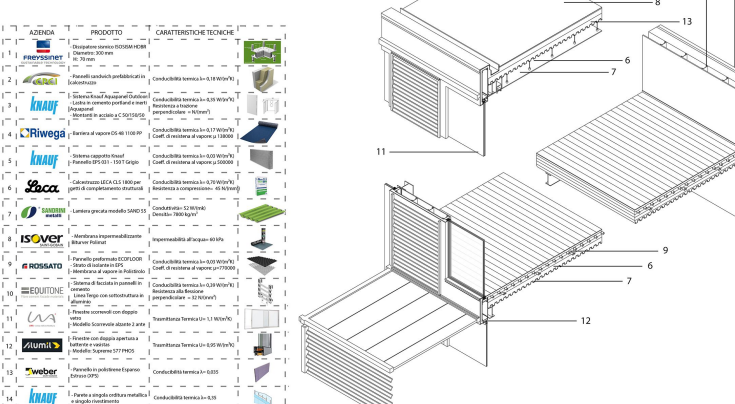
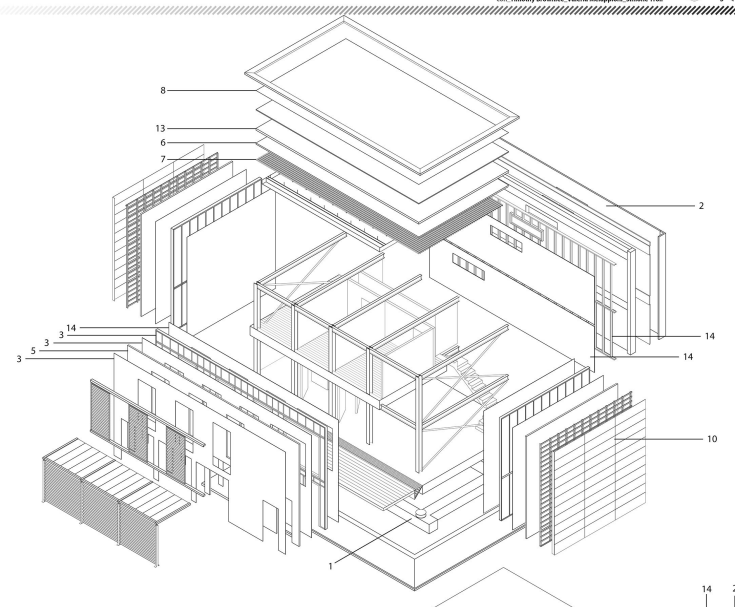
2.2) ORIZZONTALE
2.2.A) Chiusura inferiore: Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 10 cm. Chiusura in PVC sp. 5 cm. Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 5 cm. 2.2.B) Chiusura superiore: Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 10 cm. Chiusura in PVC sp. 5 cm. Particelle fibrocellulose in lana di roccia sp. 5 cm.



//PRODUCTION

Housing the Future
Lotto n. 3
studenti: **Eduardo Angelini**
studente: **Matteo Mencarelli**

Laboratorio di Costruzione dell'Architettura
prof. Roberto Ruggieri, prof. Nazareno Viviani
tutor: **Andrea Chiossoletti, Carlo Scarfrazzi**
con: **Timothy Brownlee, Valeria Malagutti, Simona Trilli**



Vi_Uo!

Pedro Cabrita Reis | D'Aprés Pissarro (2001)

Analisi degli spazi interni in base al metodo grafico di A. Klein

1. Indentamento dei percorsi
2. Area di circolazione
3. Disconnessione delle superfici libere
4. Luci e ombre

In presenza di volumetrie più complesse, l'analisi di dettaglio, analizzando i percorsi di movimento, può essere utile per individuare le zone di maggiore interesse e per ottimizzare l'uso degli spazi.

La scelta programata di illuminazione con luce indiretta, in questo caso, contribuisce a creare un ambiente luminoso e accogliente.

Le scelte programate di illuminazione con luce indiretta, in questo caso, contribuisce a creare un ambiente luminoso e accogliente.

Vi_Uo!

Pedro Cabrita Reis | D'Aprés Pissarro (2001)

PROTEZIONE DEGLI SPACI DI CIRCOLO - SCUOLA DI ARCHITETTURA E DESIGN "Eduardo Torroja" - SAAD - Scuola di Ateneo Architectural & Design "Eduardo Torroja" - Università di Camerino a.a. 2019/20. Prof. Nazareno Viviani, Tutor: Andrea Chiossoletti, Carlo Scarfrazzi. Con: Timothy Brownlee, Valeria Malagutti, Simona Trilli. Studente: Matteo Mencarelli.

CELEBRAZIONE

EVOLUZIONE DELL'ESPOSIZIONE DEL MODELLO ARQUITETTONICO

PLANTA METRICA SPAZI COMUNI - 1/200

PLANTA METRICA SPAZI PRIVATI - 1/200

SEZIONE AA' - 1/200

SEZIONE BB' - 1/200

PROSPETTIVA PANSORALE - 1/200

PROSPETTIVA FRONTALE - 1/200

TAVOLA 3

SEZIONE AA' - 1/200

SEZIONE BB' - 1/200

TAVOLA 4

PROSPETTIVA PANSORALE - 1/200

PROSPETTIVA FRONTALE - 1/200

TAVOLA 5

SEZIONE AA' - 1/200

SEZIONE BB' - 1/200

TAVOLA 6

PROSPETTIVA PANSORALE - 1/200

PROSPETTIVA FRONTALE - 1/200

TAVOLA 7

PROSPETTIVA PANSORALE - 1/200

PROSPETTIVA FRONTALE - 1/200

TAVOLA 8

PROSPETTIVA PANSORALE - 1/200

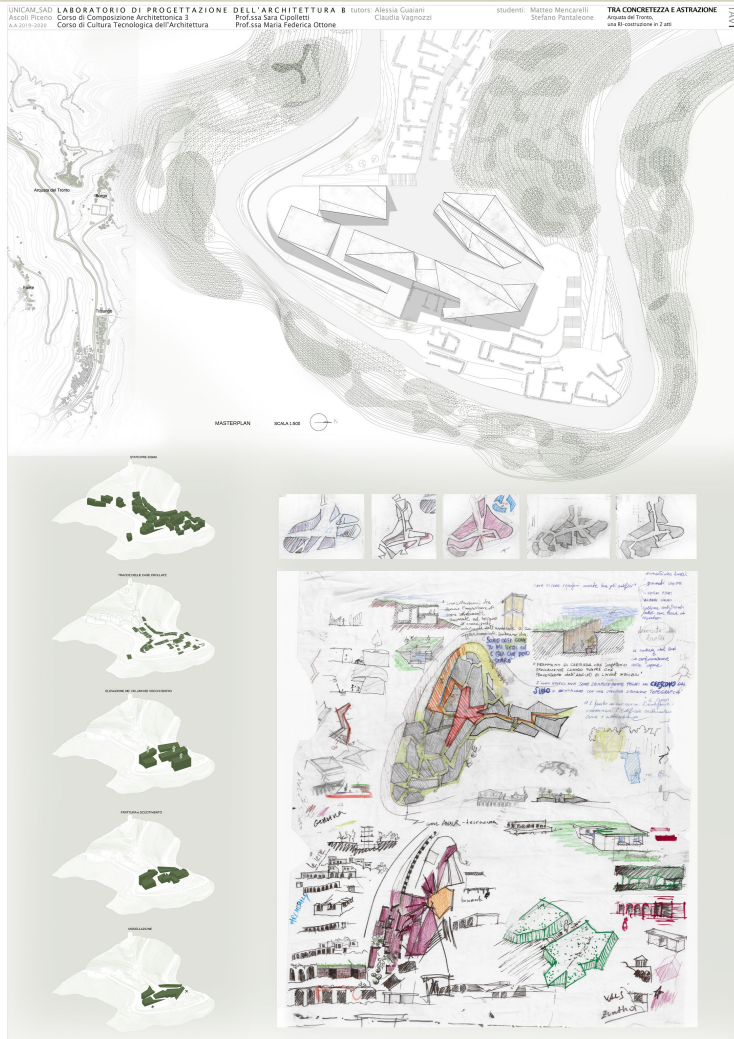
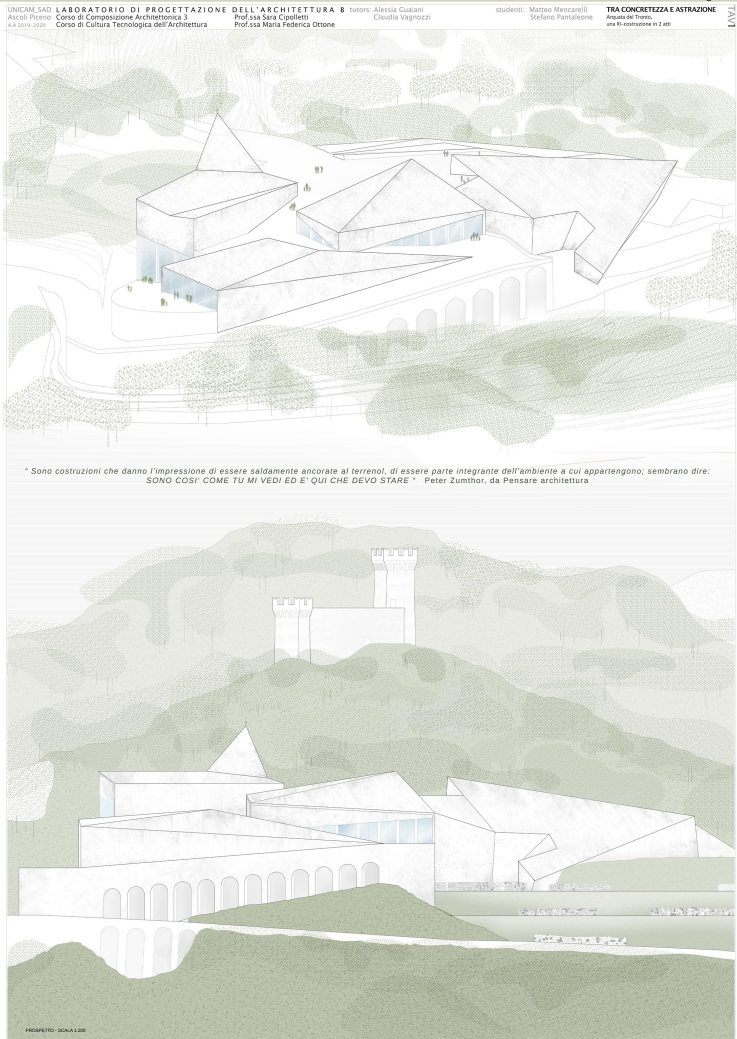
PROSPETTIVA FRONTALE - 1/200

TAVOLA 9

PROSPETTIVA PANSORALE - 1/200

PROSPETTIVA FRONTALE - 1/200

Progettazione Architettonica



Progettazione Urbanistica

