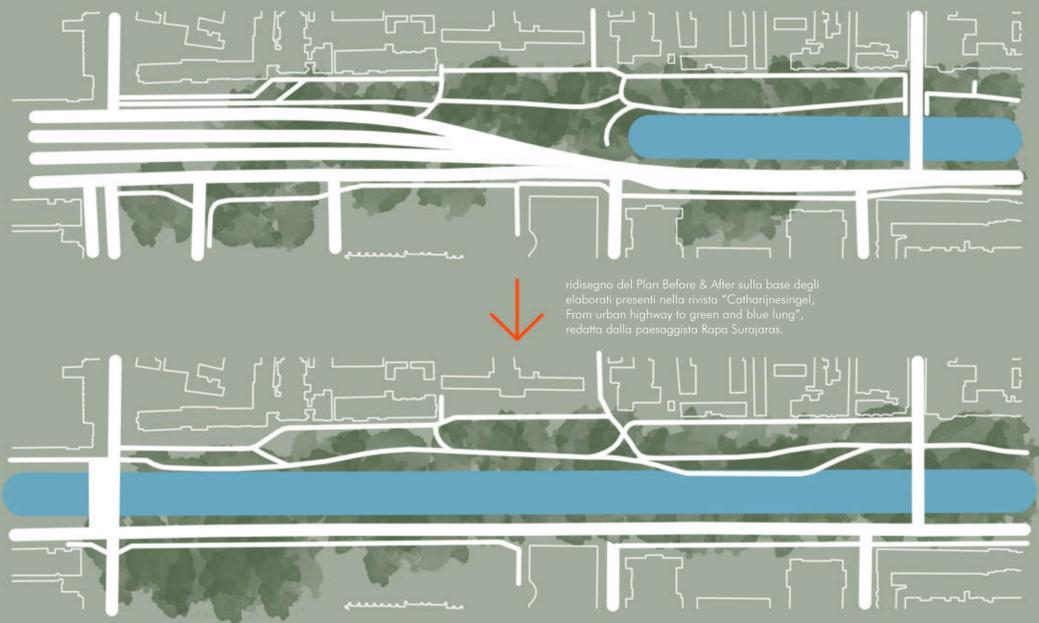




OKRA

Catharijnesingel re-motion

Il progetto "Catharijnesingel" dello studio OKRA di Utrecht è il vincitore del -Premio Europeo per gli Spazi Pubblici Urbani 2022-
Si tratta della ricostituzione parziale del canale Catharijnesingel di Utrecht, incorniciato da un parco lineare che corre lungo le due sponde.
Il luogo designato per la progettazione non è casuale; qui infatti, più di cinquanta anni prima, si decise di tombare lo stesso canale per far posto ad una imponente superstrada, divenuta uno degli assi carrabili più trafficati della città.
Questo progetto non solo riduce il traffico motorizzato, ma dà priorità alla mobilità pedonale e all'interazione sociale.
Il canale è fondamentale per costituire la resilienza urbana di Utrecht, aumentando la capacità di affrontare il caldo estremo, le tempeste e gli allagamenti; il recupero delle acque e delle vegetazioni aiuta peraltro a catturare il carbonio e ridurre l'inquinamento.
Con questo nuovo assetto, il Catharijnesingel è diventato un luogo fortemente usufruito dai residenti grazie agli ampi spazi verdi attrezzati che, inoltre, aiutano ad incrementare la fauna locale.



ridisegno del Plan Before & After sulla base degli elaborati presenti nella rivista "Catharijnesingel, From urban highway to green and blue lung", redatta dalla paesaggista Rapa Surajaras.

STUDIO



UNIVERSITY

foto ante-post intervento, tratte dal sito ufficiale della studio: okra.nl/project/catharijnesingel e dalla rivista "Catharijnesingel, From urban highway to green and blue lung", redatta dalla paesaggista Rapa Surajaras.

foto scattate durante il viaggio-studio, al momento della visita del progetto "Catharijnesingel" di Okra, guidati dal paesaggista Rutger van der Klip.



BUILDING LANDSCAPE

L'approccio progettuale consiste nel ripristinare le infrastrutture blu e verdi, ricongiungendo le sponde terminali del canale Catharijnesingel con un'azione di "ricostruzione del paesaggio".
Questa rinaturalizzazione è sinonimo di bene comune, poiché grazie alla rinuncia delle comodità da parte degli automobilisti, si è permesso di garantire una migliore qualità di vita per tutti i cittadini.



CONNECTING LANDSCAPE

L'operazione successiva è connettere i due differenti sistemi separati dal canale: si opta per la costruzione del più grande centro commerciale dei Paesi Bassi (Hoog-Catharijne), strategicamente posizionato tra il centro storico e la stazione centrale.

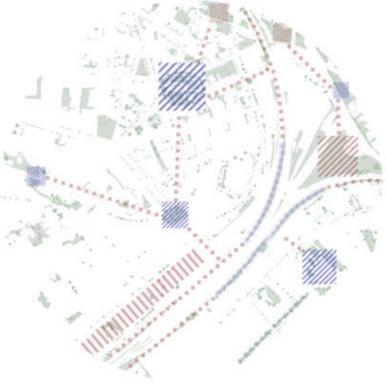


LIVING LANDSCAPE

Il risultato del progetto di rigenerazione urbanistica consiste in un sistema che circonda il centro storico di Utrecht, capace di rendere l'area marginale un'ambiente adatto alla vita quotidiana, "...in linea con i desideri di oggi e pronto per lo sviluppo di domani".
Ciò è ottenuto per mezzo di una meticolosa ricerca delle esigenze dei cittadini e di una visione del contesto a più scale: dall'intervento principale di ricostituzione del canale con conseguente rigenerazione delle sponde, alla progettazione su misura di ogni elemento inserito.



SCHEMI CRITICI



STRUTTURA DEL VERDE

- Presenza del verde concentrata in polarità collettive (giardini, parchi e campi da gioco)
- Struttura discontinua, non induce ad una fruizione complessiva del sistema naturalistico
- Stato di manutenzione del verde pubblico scarso nelle aree di margine e in corrispondenza delle linee ferroviarie
- Insufficiente sicurezza e riparo garantito ai pedoni dall'apparato verde che collega i principali servizi



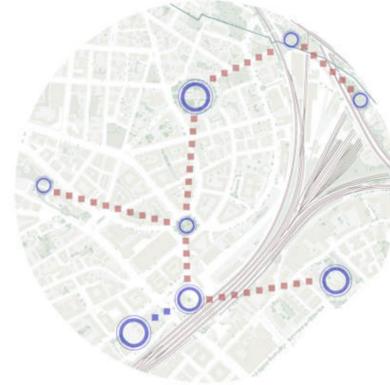
ISOLE DI CALORE

- Isole di calore densificate maggiormente lungo l'asse ferroviario e nelle sue aree marginali cementificate
- Discreta presenza di verde privato e pubblico che, a causa della sua disposizione non ottimale, non è in grado di assicurare una copertura adatta per il sistema di mobilità lenta presente



LIMITE FERROVIARIO

- Asse ferroviario che funge da barriera tra le sponde
- Ampie superfici di sedime ferroviario inutilizzate generate dalla conformazione della linea ferroviaria
- L'acquedotto Claudio, i salti di quota del suolo e le aree di sedime incidentali alla ferrovia possono permettere una risoluzione del limite per mezzo di collegamenti strategici.

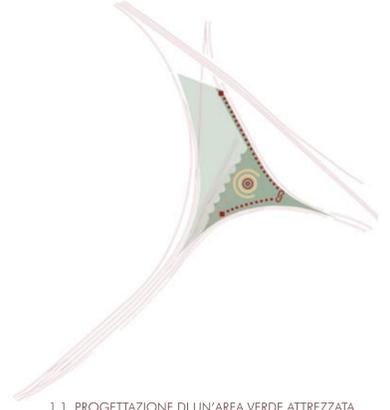


CENTRALITA'

- Centralità costituite principalmente da stazioni, complessi scolastici e religiosi, parchi urbani e campi da gioco
- Salvo eccezioni risultano sconnesse e di difficile raggiungimento
- Stazione Tuscolana e Skate Park (situato tra gli istituti scolastici) non versano in buono stato e presentano numerose criticità, sia nell'assetto che nelle connessioni

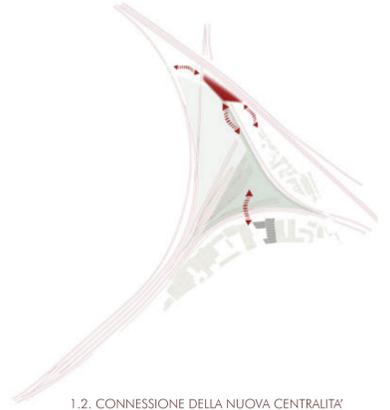
OBIETTIVI

OBIETTIVO 1. CREAZIONE DI UN POLO DI COESIONE SOCIALE



1.1. PROGETTAZIONE DI UN'AREA VERDE ATTREZZATA NELLA POSIZIONE STRATEGICA DEL SEDIME FERROVIARIO - TUSCOLANO NORD

Utilizzando un'abbondante porzione di sedime ferroviario avente fitte linee in stato di abbandono, è prevista la riconfigurazione dell'area principalmente attraverso la modellazione del percorso dei binari, convertendoli in due assi: uno ciclopedonale che consente l'accesso al nuovo parco e l'altro, affiancato, che ospita uno specchio d'acqua. Le restanti rotaie sono messe a disposizione per ospitare un playground a tema ferroviario all'interno dei numerosi container presenti nell'area. Si garantisce inoltre la messa in sicurezza del nuovo organo, schermandolo dai vicini servizi di manutenzione FS.



1.2. CONNESSIONE DELLA NUOVA CENTRALITA' VERSO I QUARTIERI LIMITROFI

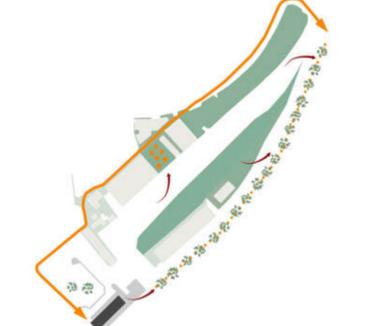
Avvalendosi della morfologia del suolo, è previsto sia il tombamento di una ristretta porzione della linea ferroviaria che l'inserimento di collegamenti ciclopedonali in differenti quote per sovrapporre al vincolo imposto dalle linee ferroviarie che circondano l'area progettuale. Tali collegamenti sono inseriti in punti chiave utili per assicurare il facile accesso al polo di destinazione, non generando alcun tipo di modifica della viabilità. In corrispondenza di essi si adotta inoltre un sistema basato sulla condivisione, posteggio e riparazione di mezzi per la mobilità lenta, al fine di migliorare la qualità fruitiva.

OBIETTIVO 2. INCREMENTO DEL SISTEMA DEL VERDE E VALORIZZAZIONE DELLE PREESISTENZE STORICHE



2.1. CONTINUITA' TRA LE PRINCIPALI AREE DI INTERESSE COLLETTIVO NATURALISTICO PER MEZZO DI UN'INFRASTRUTTURA VERDE DI COLLEGAMENTO

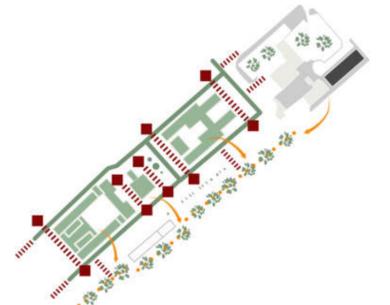
Attraverso il progetto di due corridoi ecologici capaci di preservare ed implementare la biodiversità della flora e fauna locale comprensivi di un sistema di mobilità lenta, si adempie anche a mettere a sistema le aree verdi in esame, offrendo inoltre un'elevata qualità percettiva volta a valorizzare i beni di pregio archeologico presenti.



2.2. PROGETTAZIONE DI UN VIVAIO UTILE ALLA MANUTENZIONE DEL CORRIDOIO ECOLOGICO

Nei pressi della stazione Tuscolana è prevista la conversione dell'area cementificata in un vivaio pubblico capace di contrastare l'isola di calore e garantire un'ottimale crescita per le piante da inserire nel confinante corridoio ecologico, migliorando di fatto la qualità fruitiva del principale accesso. Il semenzaio, avendo funzione sperimentale, è concepito inoltre come meta di studio per gli istituti scolastici limitrofi.

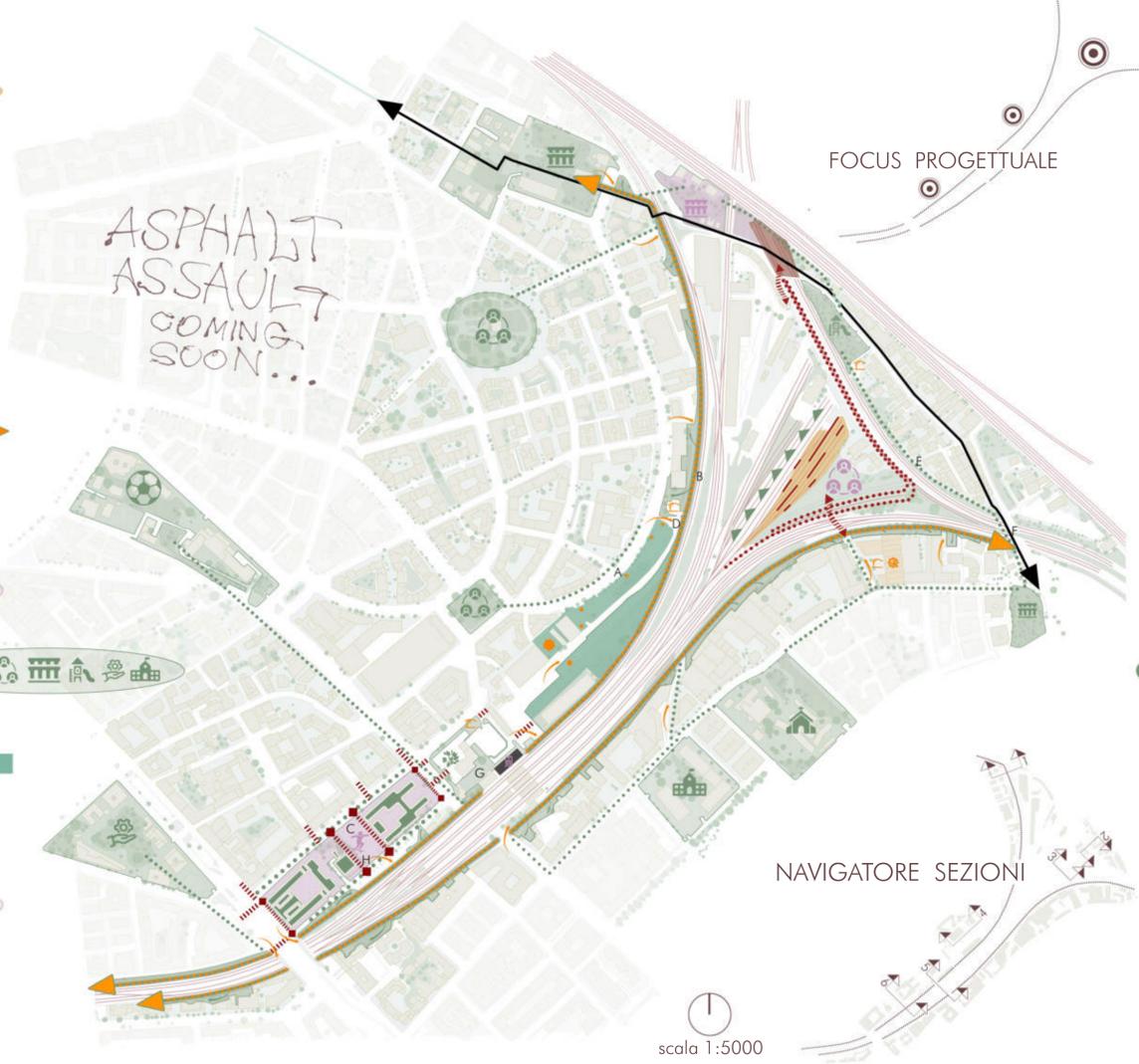
OBIETTIVO 3. MIGLIORAMENTO FRUITIVO DEI SERVIZI PUBBLICI



3.1. AUMENTARE LA QUALITA' DELL' AREA INTERCLUSA TRA I COMPLESSI SCOLASTICI E DEL PARCHEGGIO DELLA STAZIONE TUSCOLANA

È prevista la riqualificazione e la riprogettazione parziale del sito e l'inserimento di Nature-Based Solutions, al fine di offrire spazi didattici funzionali e sperimentali, consentendo collegamenti ciclopedonali qualitativi verso il nuovo corridoio ecologico. Un nuovo assetto per lo skate park garantisce anche la possibilità di allestire funzioni pubbliche temporanee. Si assicura un netto contrasto delle isole di calore, soprattutto nei parcheggi, per mezzo di un'adeguata copertura arborea e una pavimentazione semipermeabile.

CONCEPT PLAN



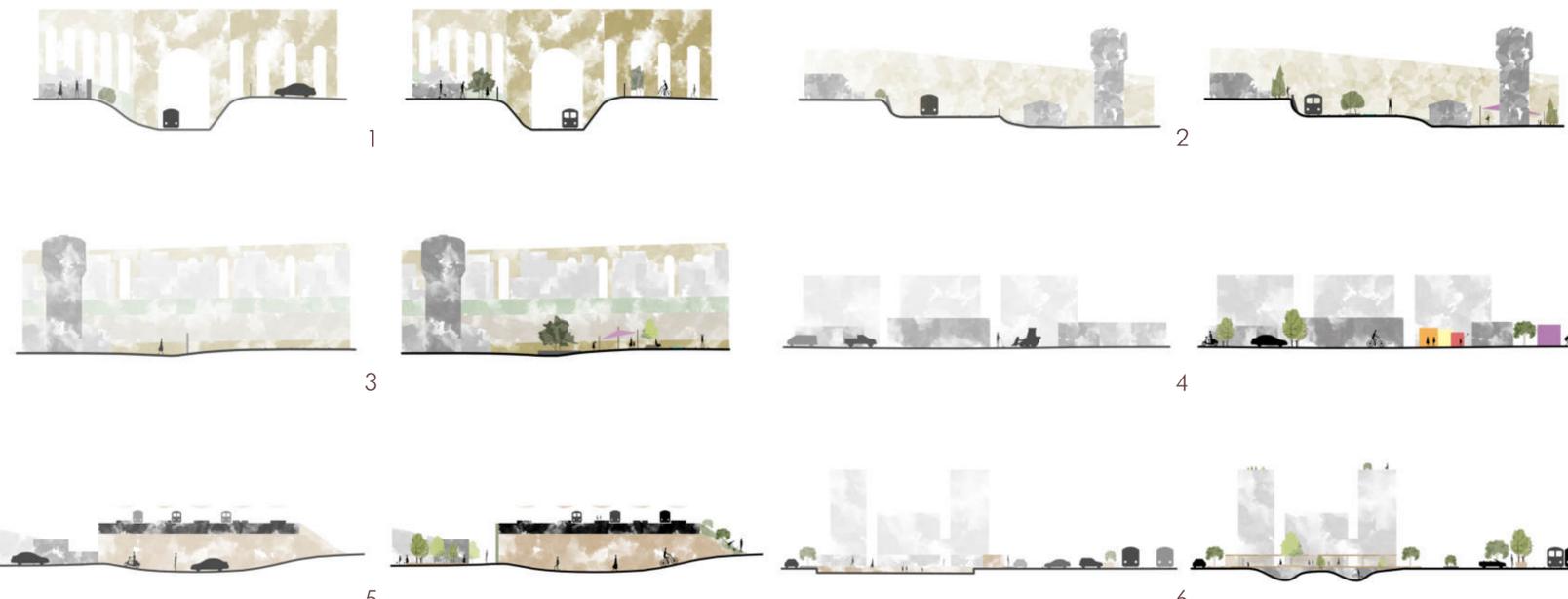
ASPHALT ASSAULT COMING SOON...

FOCUS PROGETTUALE

NAVIGATORE SEZIONI

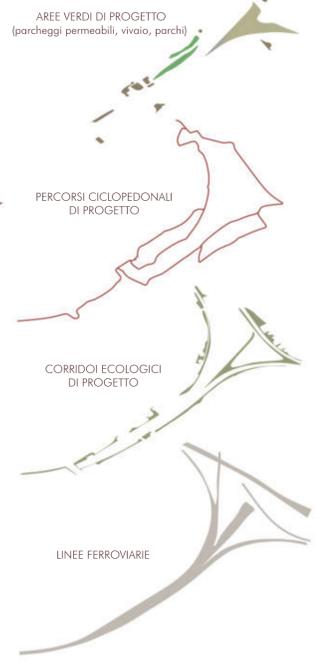
scala 1:5000

SEZIONI SIGNIFICATIVE ante - post intervento

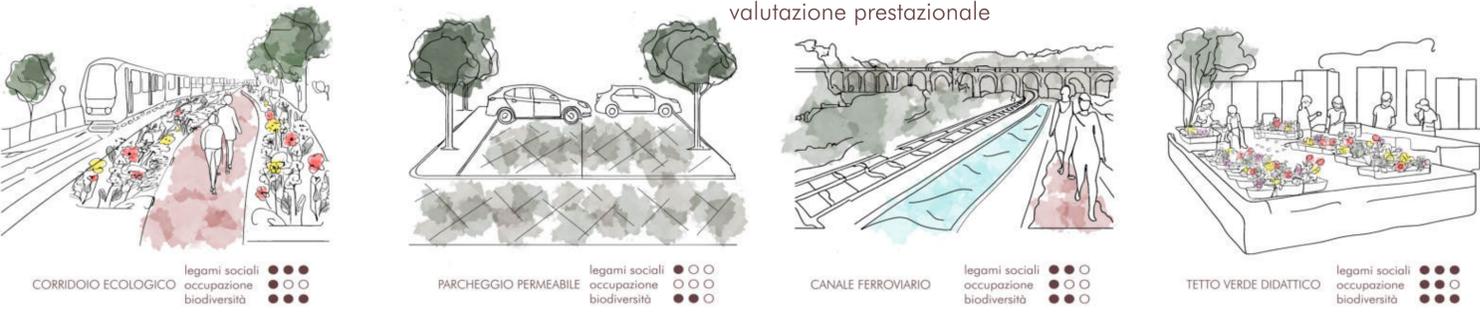


- LEGENDA degli interventi
- INT. 1.1.1. Progettazione di un asse pedonale affiancato da un percorso d'acqua lungo i binari in stato di abbandono
 - INT. 1.1.2. Recupero di container presenti nell'area al fine di generare un polo ricreativo-culturale nel cuore dello snodo ferroviario
 - INT. 1.1.3. Posizionamento di panchine verdi e tende ombreggianti per aumentare la qualità del nuovo parco urbano
 - INT. 1.1.4. Progettazione di schermature verdi fono-protettive verso le linee ferroviarie e i binari dedicati alla manutenzione di esse
 - INT. 1.2.1. Inserimento di una rampa ciclopedonale e progettazione di una passerella verso via Assisi e via Casilina Vecchia
 - INT. 1.2.2. Inserimento di pensiline adibite a bike-scooter sharing e un'officina per le riparazioni (ex cartiera) in corrispondenza degli accessi al nuovo parco urbano e ai corridoi ecologici di progetto.
 - INT. 1.2.3. Tombamento di una porzione di linea ferroviaria in una posizione strategica al fine di connettere più sistemi urbani e generare un parco archeologico
 - INT. 2.1.1. Progettazione di due corridoi ecologici attrezzati con un tracciato ciclopedonale, estendibili ai limiti delle residenze private
 - INT. 2.1.2. Inserimento di accessi strategici verso i corridoi ecologici di progetto
 - INT. 2.1.3. Implementazione delle alberature e inserimento di verde urbano spartitraffico
 - INT. 2.1.4. Riqualificazione delle aree verdi di pregio archeologico e delle adiacenti strutture al fine di creare un parco e potenziare gli usi spontanei e autogestiti dai residenti del quartiere
 - INT. 2.1.5. Potenziamento del verde urbano nei luoghi collettivi di arrivo dell'apparato naturalistico di collegamento come: Chiesa Parrocchiale del SS. Corpo e Sangue di Cristo, impianti sportivi in via Tuscolana, Villa Fiorioli, Piazza Ragusa, Parchetto condiviso del Mandriano, Largo Don Oriano e IIS Leopoldo Pirelli
 - INT. 2.2.1. Smantellamento dell'area cementificata e progettazione di un vivaio e semenzaio pubblico con principale accesso dalla stazione Tuscolana al fine di potenziare le pratiche di cura del verde urbano e permettere la ricerca di specie adatte al contesto urbano del corridoio ecologico
 - INT. 2.2.2. Predisposizione di spazi didattici basati sulla conoscenza e analisi della flora locale nei pressi del vivaio di comunità
 - INT. 3.1.1. Riconfigurazione dello skate park con implementazione di accessi, aree verdi e schermature solari
 - INT. 3.1.2. Inserimento di tetti giardino didattici sugli edifici scolastici
 - INT. 3.1.3. Piantumazione di alberature e arbusti in corrispondenza dei parcheggi scolastici e della stazione Tuscolana
 - INT. 3.1.4. Messa in sicurezza degli attraversamenti nei pressi degli istituti scolastici attraverso interventi di urbanistica tattica

ASPHALT
ASSAULT
...DONE!



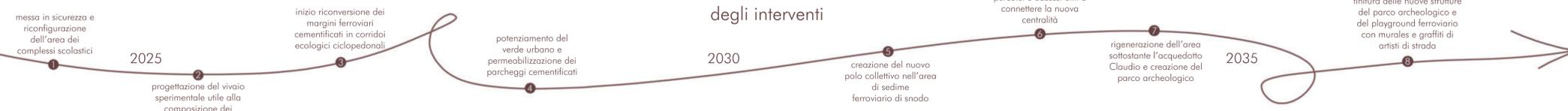
NBS DI PROGETTO
valutazione prestazionale



ABACO DELLE SPECIE ARBOREE-ARBUSTIVE



CRONOPROGRAMMA degli interventi



SEZIONE TERRITORIALE



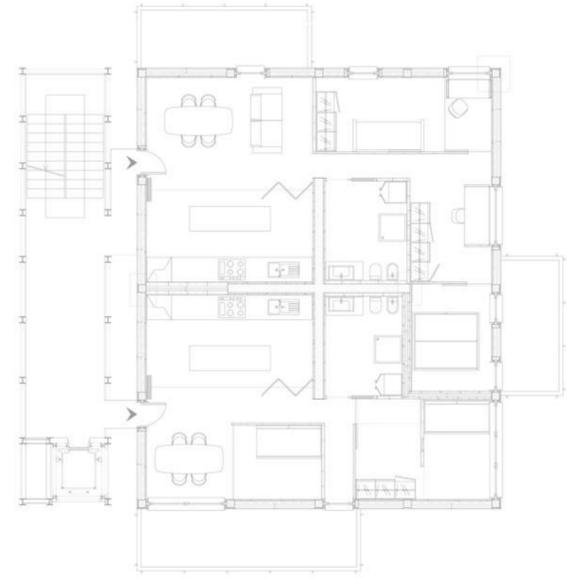
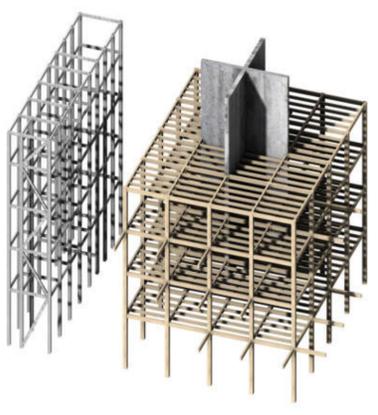
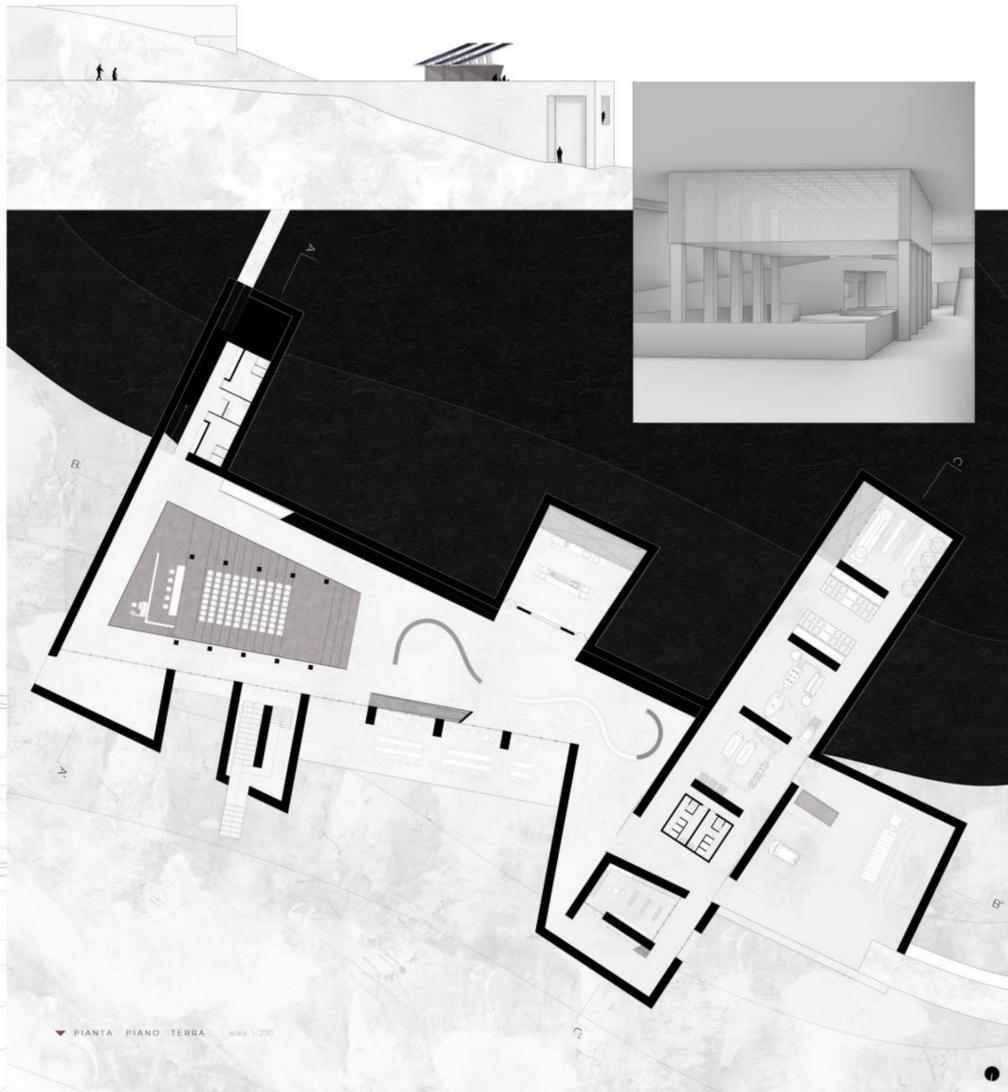
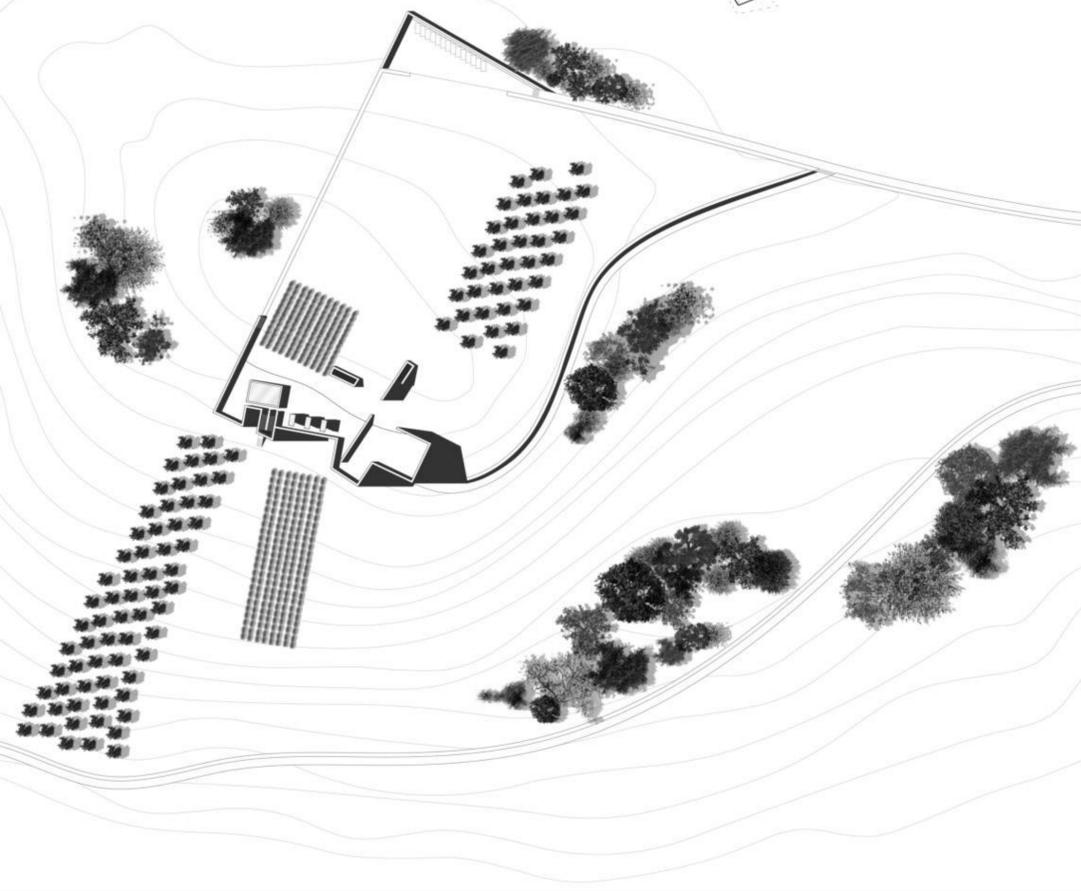
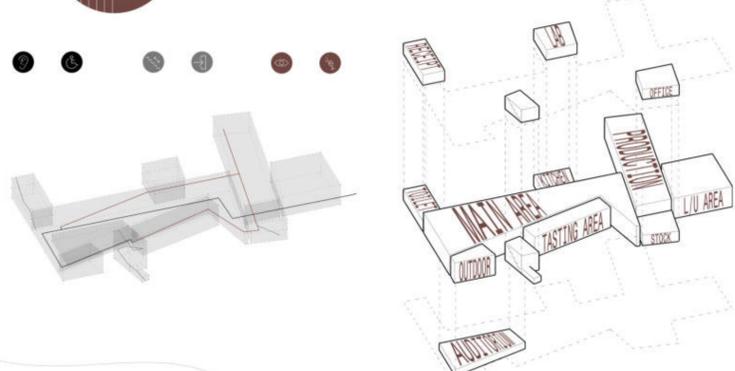


(W)LINE

Laboratorio di Progettazione dell'Architettura A

Prof: Luigi Coccia, Federica Ottone
 Tutor: Roberto Crivellari, Alessia Guaianni

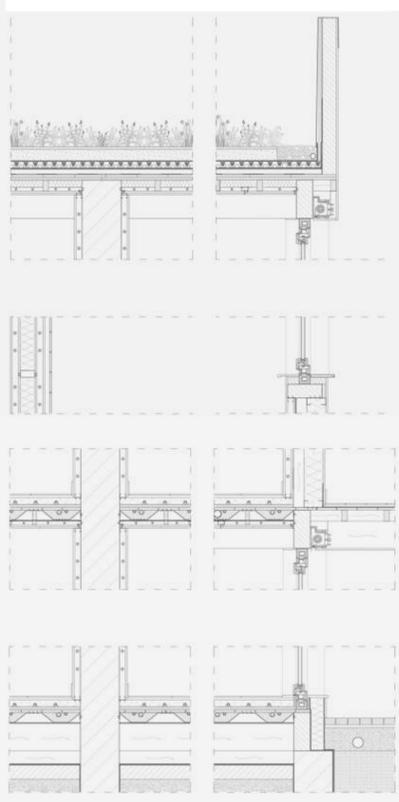
- IMBOTTIGLIAMENTO
- FERMENTAZIONE LENTA
- TORCHIATURA
- SVINATURA
- FERMENTAZIONE
- DIRASPANGIATURA
- LAVAGGIO



FROM 1 TO 5

Laboratorio di Costruzione dell'Architettura A

Prof: Roberto Ruggiero, Nazzeno Viviani
 Tutor: Simone Lavosi



Dome Park

Laboratorio di Progettazione Urbana A

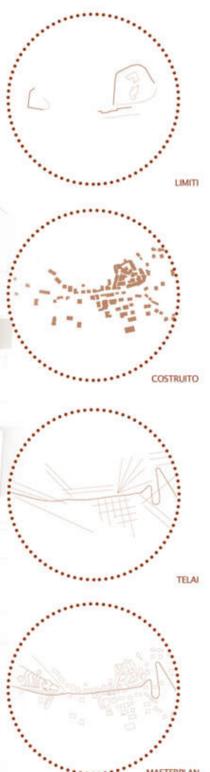
Prof: Ludovico Romagnì, Piera Pellegrino
Tutor: Simone Porfirì, Annarita Vellei, Rita Pettinari



SEZIONE A,A'



PANTA LIVELLO 1



SEZIONE C,C'

Albula

Margini di Vita

Laboratorio di Progettazione Urbanistica A

Prof: Rosalba D'Onofrio, Sara Cipolletti
Tutor: Simone Malavolta

- LEGENDA**
- SISTEMA ANTROPICO**
- Tessuto residenziale**
- TESSUTO A [perno storico, paese alto, tessuto medievale]
 - TESSUTO B [alta densità, edifici plurifamiliari]
 - TESSUTO C [media densità, palazzine]
 - TESSUTO D [media densità, tipologia mista]
 - TESSUTO E [bassa densità, edifici monofamiliari]
 - TESSUTO F [alta densità, palazzine con piano terra commerciale]
 - TESSUTO G [alta densità, tipologia mista]

- Tessuto specialistico**
- TESSUTO H [establishment balneari]
 - TESSUTO I [hotel, alberghi, residence]
 - TESSUTO L [area portuale]
 - TESSUTO M [mercato itico comunale]
 - TESSUTO N [landmark sociali e visivi]
 - TESSUTO O [centri sportivi]
 - TESSUTO P [edifici strutturali]
 - TESSUTO Q [giardini ed aree pubbliche]

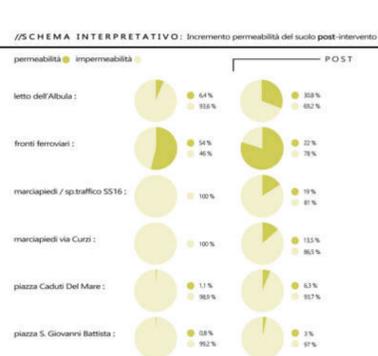
- Tessuto industriale**
- TESSUTO R [Nautica Onda marina, cantieri navali]
 - TESSUTO S [Navalistica, costruzioni navali]
 - TESSUTO Z [capanioni prefabbricati]

- SISTEMA AMBIENTALE E DEGLI SPAZI APERTI**
- Aree boschive**
- Verde ripariale
 - Verde non ripariale
- Verde urbano**
- Verde sportivo
 - Parchi e aree attrezzate
 - Aziende spartitraffico
 - Parco Villa Brancadoro
 - Parco Villa Laurenti
 - Villa e parco Cerboni
 - Viale alberato
 - Cortili privati

- Macro-aree aperte impermeabili**
- Piazze
 - Percheggi
- Macro-aree verdi**
- Reserva Naturale della Sentina

- SISTEMA NATURALISTICO-IDROGRAFICO**
- Tronto
 - Albula
 - Arenile

- SISTEMA INFRASTRUTTURALE**
- Infrastrutture**
- Stazioni
 - Linea ferroviaria
- Mobilità**
- Autostrada A14
 - Strada Statale 16 Adriatica
 - Strada Provinciale 36 Lungalbula
 - Strada Provinciale 175
 - Strada extraurbana principale
 - Strada urbana di scorrimento
 - Strada urbana di quartiere



DATTOLI ROCCO

matricola: 114600
Scienze dell'Architettura L-17

SEEDIMENT

from limit to living

Il progetto di rigenerazione urbana consiste essenzialmente nel creare un sistema capace di rendere l'area marginale, nei pressi delle linee ferroviarie del Tuscolano Nord (Roma), un ambiente adatto alla vita quotidiana, in linea con i desideri attuali e pronto per lo sviluppo del domani.

Partendo da un'analisi formulata durante i sopralluoghi e grazie ai numerosi spunti progettuali approfonditi in occasione del viaggio-studio nei Paesi Bassi, sono state individuate 4 macrotematiche critiche, reputate come anello debole del sistema analizzato:

- struttura del verde, concentrato perlopiù in polarità collettive come giardini, piccoli parchi e campi da gioco, risultando inoltre discontinuo e scarsamente mantenuto soprattutto in corrispondenza della ferrovia;
- isole di calore, presenti maggiormente nei pressi dell'asse ferroviario e nelle sue aree limitrofe cementificate;
- limite ferroviario, che funge da barriera tra i due lati e che a causa della sua conformazione genera grandi aree di risulta lasciate nel corso degli anni in stato di abbandono;
- centralità, che non risultano opportunamente collegate e quindi di difficile raggiungimento l'una dall'altra, presentando inoltre carenze sia dal punto di vista della sicurezza che della manutenzione, soprattutto nei pressi dei complessi scolastici e della stazione Tuscolana.

Il primo obiettivo su cui si fissa il progetto consiste nella creazione di un nuovo polo di coesione sociale, capace di mettere a sistema le centralità, progettato nell'area di sedime abbandonata nei pressi dello snodo ferroviario ed opportunamente collegato ai quartieri limitrofi; il secondo obiettivo riguarda l'incremento dell'infrastruttura verde con conseguente valorizzazione delle preesistenze storiche; infine l'ultimo obiettivo pone l'interesse nel migliorare la qualità fruitiva degli spazi e servizi pubblici.

Il progetto comprende quindi la realizzazione di un parco a tema ferroviario, configurato attraverso la modellazione del percorso dei binari garantendo un facile accesso ciclopedonale e favorendo la creazione di un playground formato dall'accostamento di vagoni e container che precedentemente versavano in stato di abbandono lungo le linee ferroviarie. Sono stati predisposti collegamenti strategici in differenti quote che comprendono un sistema di servizi per la mobilità lenta come parcheggi permeabili e stazioni adibite alla condivisione dei mezzi e alla loro manutenzione.

Un intervento di grande rilievo nel progetto è inoltre la realizzazione di due corridoi ecologici ai margini delle linee ferroviarie, comprensivi di piste ciclopedonali e perciò fruibili quotidianamente. Il loro principale accesso è definito dall'area vicina alla stazione Tuscolana, convertita in un vivaio utile sia per la manutenzione dello stesso corridoio ecologico che per funzioni didattiche, data la vicinanza agli istituti scolastici.

Riguardo questi ultimi si è intervenuti nel riconfigurare l'area comune interclusa tra essi anche tramite azioni di modifica della morfologia del suolo, progettando uno skate park comprensivo di un campo da basket e stutture leggere destinate a diverse funzioni. Qui spicca l'utilizzo di Nature Based Solutions, come ad esempio i tetti giardino realizzati sugli edifici scolastici.

Infine è stato progettato un parco archeologico che attraversa l'Acquedotto Claudio e che presenta percorsi ed elementi ricreativi, come un labirinto verde e dei giochi d'acqua.

UniCam/Saad



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAMERINO
SCUOLA DI ARCHITETTURA E DESIGN "E. VITTORIA"

CORSO DI LAUREA IN
.....**SCIENZE DELL'ARCHITETTURA**.....

TITOLO DELLA TESI
.....**SPAZIO PUBBLICO E RIGENERAZIONE URBANA**
NUOVI ECOSISTEMI, CONNESSIONI E INTERFERENZE.....
.....

Laureando/a
Nome.....**ROCCO DATTOLI**.....

Firma.....*Rocco Dattoli*.....

Relatore
Nome.....**EURO TRUSIANI**.....

Firma.....*Euro Trusiani*.....

Se presente eventuale Correlatore indicarne nominativo/i

.....**GIORGIO CAPRARI**.....

.....**LUDOVICA SIMONATO**.....

ANNO ACCADEMICO
.....**2023/2024**.....