



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.. MARIKA IORIO.....

Firma.....

Relatore

Nome.. ENO TRUSIANI.....

Firma.....

Se presente eventuale Correlatore indicarne nominativo/i

GIORGIO CARRARI

LUDOVICA SIMONATO

ANNO ACCADEMICO

2023 / 2024

Dati di progetto:

- 📍 **Localione:** Binnenrotte 101, 3011 HB Rotterdam
- 👤 **Cliente:** dS+V - City of Rotterdam
- 🏠 **Grandezza progetto:** 6 ha
- 🤝 **Collaborazione:** Rots Maatwerk
- 📅 **Competizione (data):** 2012-2016

BINNENROTTE / ROTTERDAM
OKRA



Architetture del sito

- Architetture di rilevanza storica, culturale e artistica presenti sul sito
- foto: personale
 - A. Sint-Jacobsplaats**
architetto: Nico Zwarts
anno realizzazione: 1977-1981
destinazione: privata (residenze)
 - foto: Google Earth
 - B. Blaaktoeren (La Matita)**
architetto: Piet Blom
anno realizzazione: 1984
destinazione: privata (residenze)
 - foto: Google Earth
 - C. Centraal Onthel**
architetto: studio Orange Architects
anno realizzazione: 2019
destinazione: pubblica
 - foto: personale
 - D. Laurenskerk Rotterdam (Chiesa di San Lorenzo)**
anno realizzazione: 1449-1525
restauro: 1940
destinazione: chiesa protestante
 - foto: Wikifrits
 - E. Centrale Bibliotheek (Biblioteca centrale)**
architetto: Jaap Bakema, Hans Boot
anno realizzazione: 1983
destinazione: pubblica
 - archivio MVRDV
 - F. Markthal (Market Hall)**
architetto: MVRDV
anno realizzazione: 2014
destinazione: pubblica/privata
 - foto: personale
 - G. Kijk-Kubus (Case Cubiche)**
architetto: Piet Blom
anno realizzazione: 1984
destinazione: privata (residenze)
 - foto: Andre Engels
 - H. Station Blaak (Stazione)**
architetto: Harry Reijnders
anno realizzazione: 1993
destinazione: pubblica
 - archivio fotografico BKOR
 - I. Nieuwe Delfse Poort**
architetto: Cor Kraat
anno realizzazione: 1995
destinazione: opera

"Tutti sono morti tranne noi": un'opera dell'artista Ben Zegers, composta da due piedini in alluminio elegantemente torniti, alti ciascuno 7,5 metri, che poggiano sulla piazza. I piedi rimandano non solo all'origine della città, ma anche all'antica funzione di mercato di questo luogo: le due statue appaiono come in dialogo tra loro, come un cliente e un commerciante che contrattano sul prezzo.

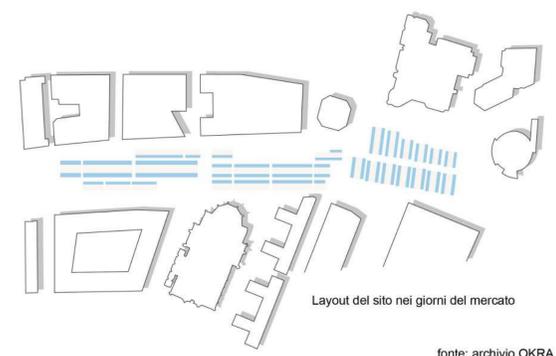
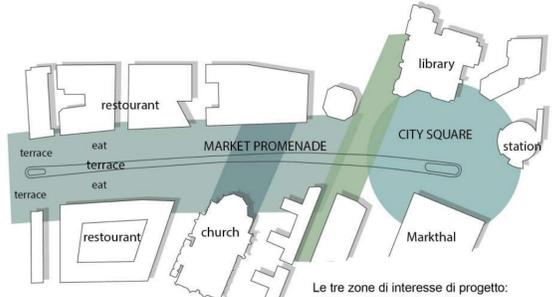
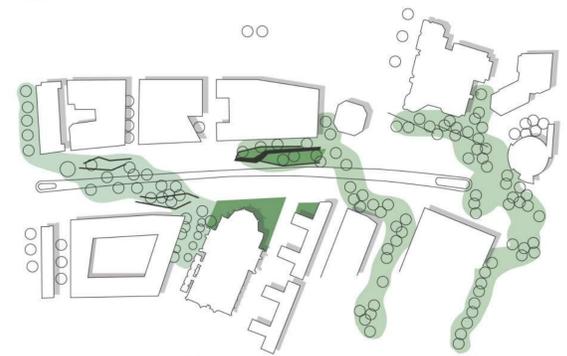
FIUME + GIARDINO + ALBERATURE

La piazza è stata arricchita con tre aree a forma di ventaglio con alberi e grandi spazi verdi sopraelevati. Gli alberi, alcuni dei quali provenienti da altre zone della città, sono stati ripiantati e curati per adattarsi al nuovo ambiente.



Nel 1993, il Rotte Dam Committee, una nuova iniziativa cittadina, ha spinto per un maggiore riconoscimento della diga nelle Rotte come il luogo in cui è nata Rotterdam

Nel 2007 la piazza di Binnenrotte che oggi conosciamo aveva un aspetto completamente diverso. OKRA in quell'anno decise di sviluppare una visione per la sfera pubblica, la Connected City. L'obiettivo era di rendere strade, piazze e moli più piacevoli e rendere la città più resiliente al clima.



Prima del progetto dello studio OKRA c'era un'infrastruttura ed ora una piazza vivace con tanto verde, contrasti di pavimentazione e una cascata. Il mercato accessibile.

Per questo progetto OKRA è stata insignita del Best Public Space Award 2018. La piazza è stata completamente ricostruita. Il desiderio del comune era che la piazza fosse una parte viva della città, ben collegata ai suoi dintorni e che fosse un luogo piacevole in cui soggiornare.

Verde

Nei momenti in cui non ci sono eventi e mercati, la natura sovradimensionata e gli elementi spaziali sparsi dello spazio hanno fatto sentire Binnenrotte inospitale



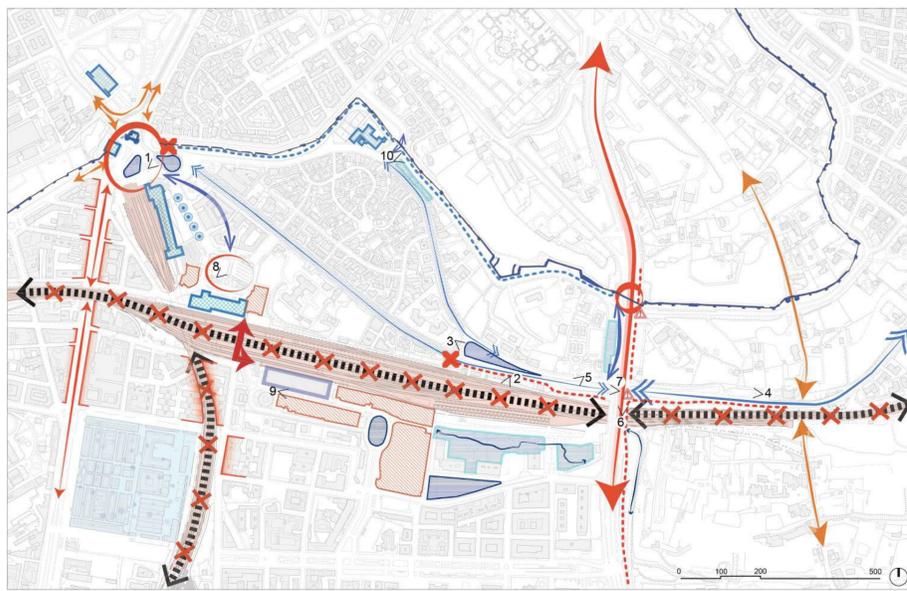
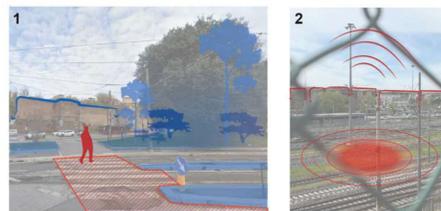
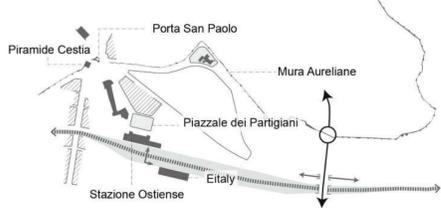
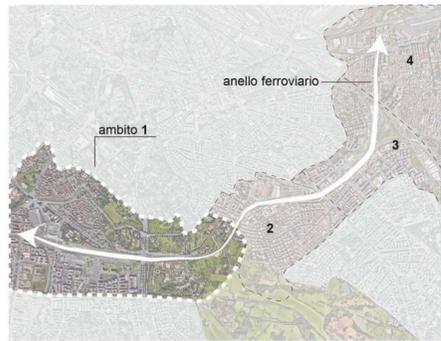
Sono presenti tre aree a ventaglio con alberi e ampi spazi verdi sopraelevati con un assortimento diversificato affinché la piazza abbia qualcosa da offrire in ogni stagione



"Una piazza metropolitana dalle molteplici sfaccettature"



INQUADRAMENTO



CRITICITA'

- Ferrovia**
passaggio del tracciato ferroviario che diventa non attraversabile e che limita la connessione oltre che essere caratterizzata da inquinamento acustico
- Sedime ferroviario**
infrastrutture cittadine a scorrimento veloce, carreggiate ampie con scarsa/assente connessione ciclo-pedonale caratterizzata da inquinamento acustico e alta intensità di traffico
- Alta intensità di traffico**
infrastrutture caratterizzate da alta intensità di traffico
- Attraversamento ferroviario**
attraversamento sopraelevato sul sedime ferroviario non completamente accessibile
- Percorsi mobilità lenta**
percorsi ciclo-pedonali in cattive condizioni
- Discontinuità di percorsi**
- Sistema insediativo**
edifici a stretto rapporto con assi viari principali, caratterizzati dalla presenza di inquinamento acustico dovuto dalla presenza di traffico
- Centralità d'interesse**
punti centrali di interesse come incroci, spazi aperti, piazze
- Aree fortemente cementificate**
aree caratterizzate da un'importante impermeabilizzazione prettamente ad uso di parcheggi

POTENZIALITA'

- Strade di quartiere**
infrastrutture cittadine a scorrimento lento, carreggiate ampie
- Dimensioni ampie carreggiate**
infrastruttura caratterizzata da ampia carreggiata con il possibile ridimensionamento - potenzialmente soggetta a riconfigurazione della sede stradale
- Aree verdi in disuso/dismesse**
spazi verdi marginali di possibile riuso
- Centralità pubbliche**
insediativo di rilevanza come stazioni, presenze storiche, scuole
- Eataly**
- Aree verdi attrezzate**
- Zona mercato ambulante**
zona caratterizzata da un mercato abusivo consolidato zona di passaggio pedonale tra la stazione Ostiense e Piazza dei Partigiani
- Mercati generali**
- Percorsi mobilità lenta esistenti**
percorsi ciclo-pedonali esistenti da riqualificare
- Collegamenti assenti di mobilità lenta**
spazi ciclo-pedonali progettati
- Presenza storica**
mura aureliane che delimitano fisicamente e visivamente le due parti della città

OB.1 - PROGETTAZIONE E RECUPERO DI CENTRALITA' URBANE

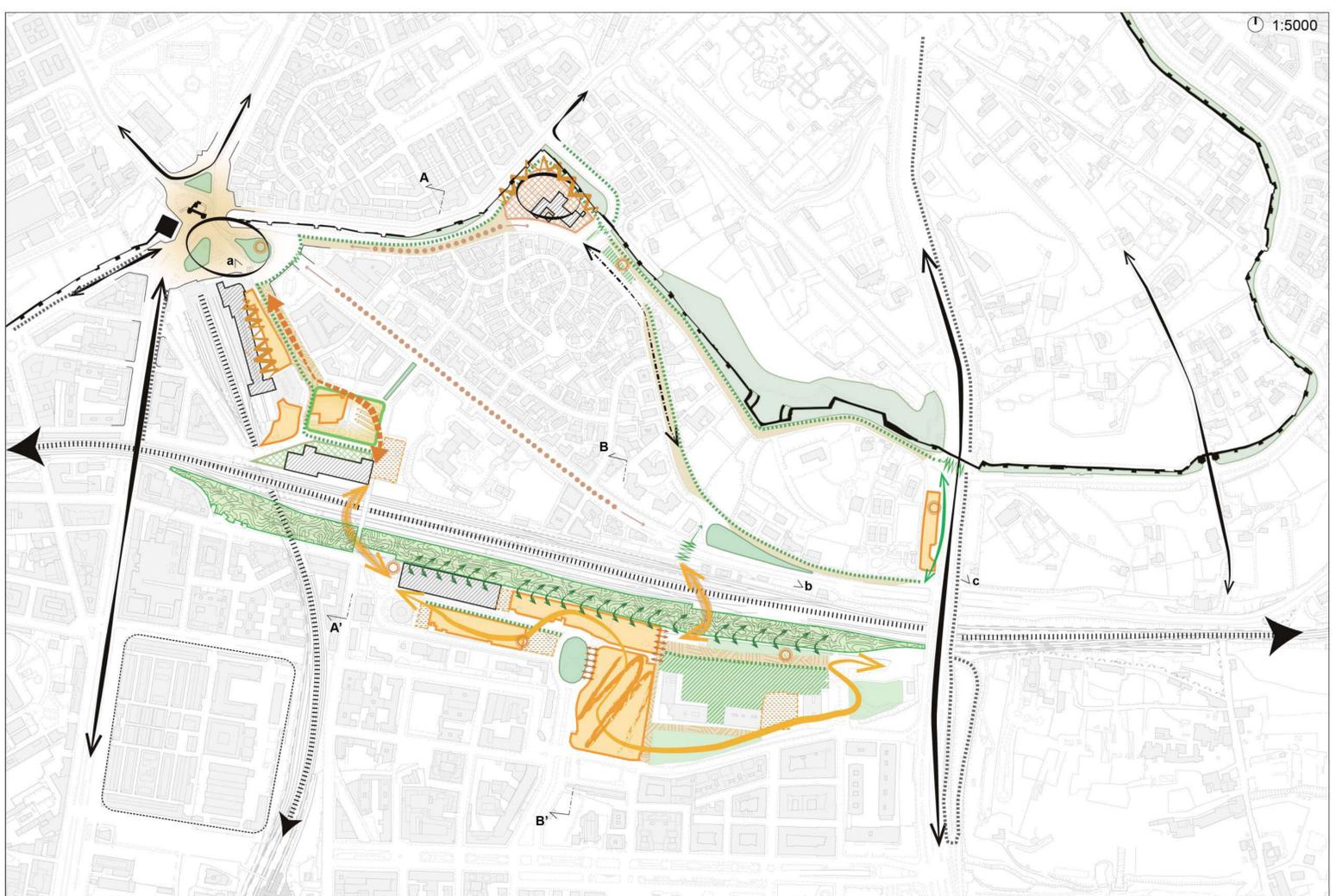
- AZ.1.1 - Riqualificazione del Viale delle Cave Ardeatine**
in. 1.1.1 - Riduzione della grandezza della carreggiata a una corsia
in. 1.1.2 - Caratterizzazione di un mercato ufficiale di quartiere
in. 1.1.3 - Impermeabilizzazione in parte dell'asse stradale
in. 1.1.4 - Progettazione di percorsi pedonali di connessione tra la nuova zona di mercato e Piazza Partigiani
- AZ.1.2 - Recupero della centralità di Piazza Partigiani**
in. 1.2.1 - Progettazione della piazza, introducendo elementi vegetazionali che garantiscano ombreggiamento e a migliorare la qualità urbana
in. 1.2.2 - Costruzione di un nuovo spazio adibito a ristorazione
in. 1.2.3 - Trasformazione del parcheggio in un parco verde attrezzato
in. 1.2.4 - Realizzazione di una zona con installazioni a scopo ricreativo
in. 1.2.5 - Recuperare spazio parcheggio sottostante Piazza Partigiani e progettare nuovi ingressi
in. 1.2.6 - Progettazione di un collegamento pedonale che caratterizzi la zona del mercato, la nuova centralità di Piazza Partigiani, collegandosi al ponte di nuova progettazione su Stazione Ostiense
in. 1.2.7 - Creazione di una piazza antistante Stazione Ostiense
in. 1.2.8 - Sostituzione della pavimentazione esistente con pavimentazione semipermeabile per la gestione delle acque meteoriche nelle superfici a parcheggio
- AZ.1.3 - Riqualificazione Eataly e parcheggi**
in. 1.3.1 - Impermeabilizzazione della zona dei parcheggi
in. 1.3.2 - Progettazione di alloggi universitari come nuova centralità
in. 1.3.3 - Progettazione di playground comuni al quartiere
in. 1.3.4 - Trasformazione del parcheggio in un parco verde attrezzato
- AZ.1.5 - Riqualificazione della centralità di Piazza Ostiense**
in. 1.5.1 - Riprogettazione degli attraversamenti ciclo pedonali in corrispondenza con la nuova connessione lenta

OB.2 - RIGENERAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

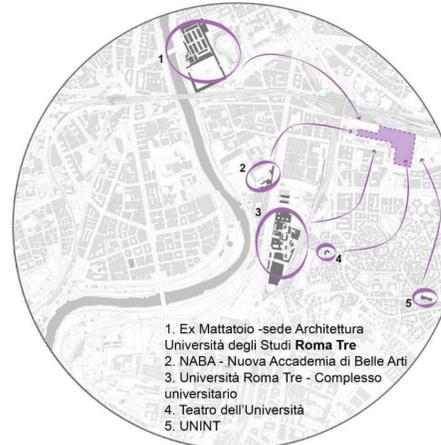
- AZ.2.1 - Trasformazione sedime ferroviario**
in. 2.1.1 - Creazione di un parco lineare verde
in. 2.1.2 - Realizzazione di una connessione verde continua con le nuove centralità e l'esistente verde
- AZ.2.2 - Ridefinizione della sede stradale per recuperare e implementare lo spazio per le relazioni sociali**
in. 2.2.1 - Riconfigurazione spaziale e funzionale della sezione stradale
in. 2.2.2 - Inserimento di filari alberati che creano una connessione verde
- in. 2.2.3 - Riprogettazione della viabilità veicolare urbana
- AZ.2.3 - Rifunionalizzazione delle aree marginali**
in. 2.3.1 - Connessione tra le aree marginali con l'inserimento di installazioni a scopo ricreativo e percorsi a terra
in. 2.3.2 - Dotare questi spazi di attrezzature per lo stare
in. 2.3.3 - Riqualificazione dello spazio verde in disuso
in. 2.3.4 - Riqualificazione dello spazio attrezzato
- AZ.2.4 - Incentivare la mobilità lenta, migliorando la fruizione dello spazio pubblico**
in. 2.4.1 - Realizzazione di punti di bike sharing, in punti strategici di connessione con il nuovo percorso
- AZ.2.5 - Potenziare e progettare sistemi di connessione**
in. 2.5.1 - Progettazione di due attraversamenti sopraelevati al sedime ferroviario
in. 2.5.2 - Utilizzo di dissuasori della velocità nei pressi degli attraversamenti
in. 2.5.3 - Chiusura di Viale Porta Ardeatina, alle spalle dell'Istituto S.S. Assunta con la conseguente realizzazione di uno spazio ricreativo in funzione della scuola

OB.3 - VALORIZZAZIONE DI CONNESSIONI FISICO-VISIVE

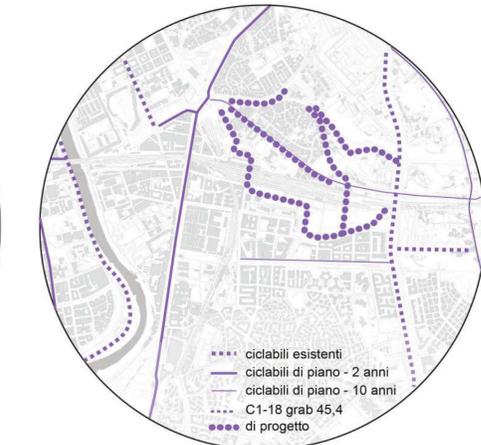
- AZ.3.1 - Potenziare gli assi di connessione tra i luoghi identitari della città**
in. 3.1.1 - Realizzazione di percorsi tematici ciclopedonali che valorizzino il patrimonio architettonico e paesaggistico



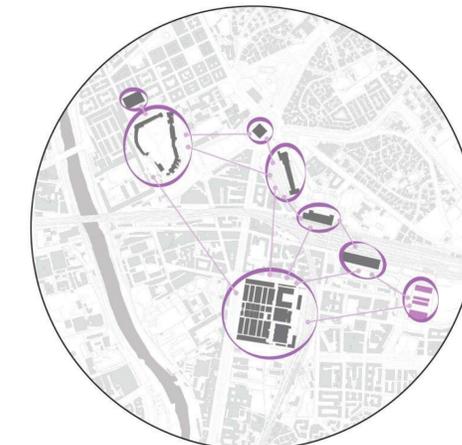
POLI UNIVERSITARI ESISTENTI



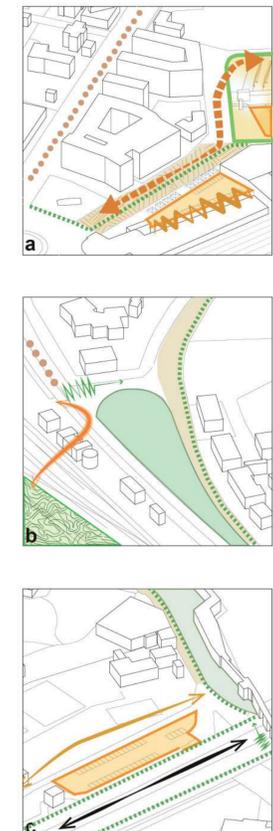
PUMS - MOBILITA' LENTA



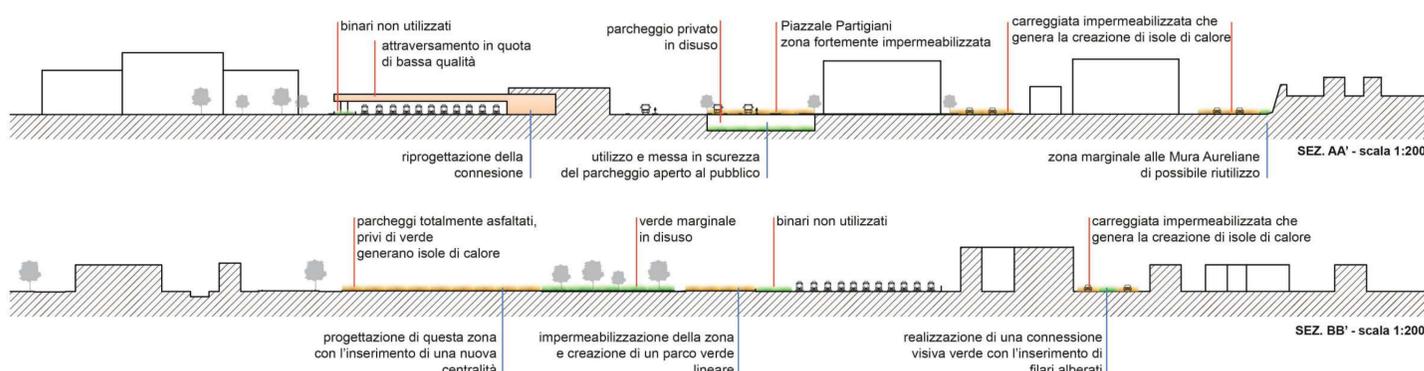
CENTRALITA' DI QUARTIERE

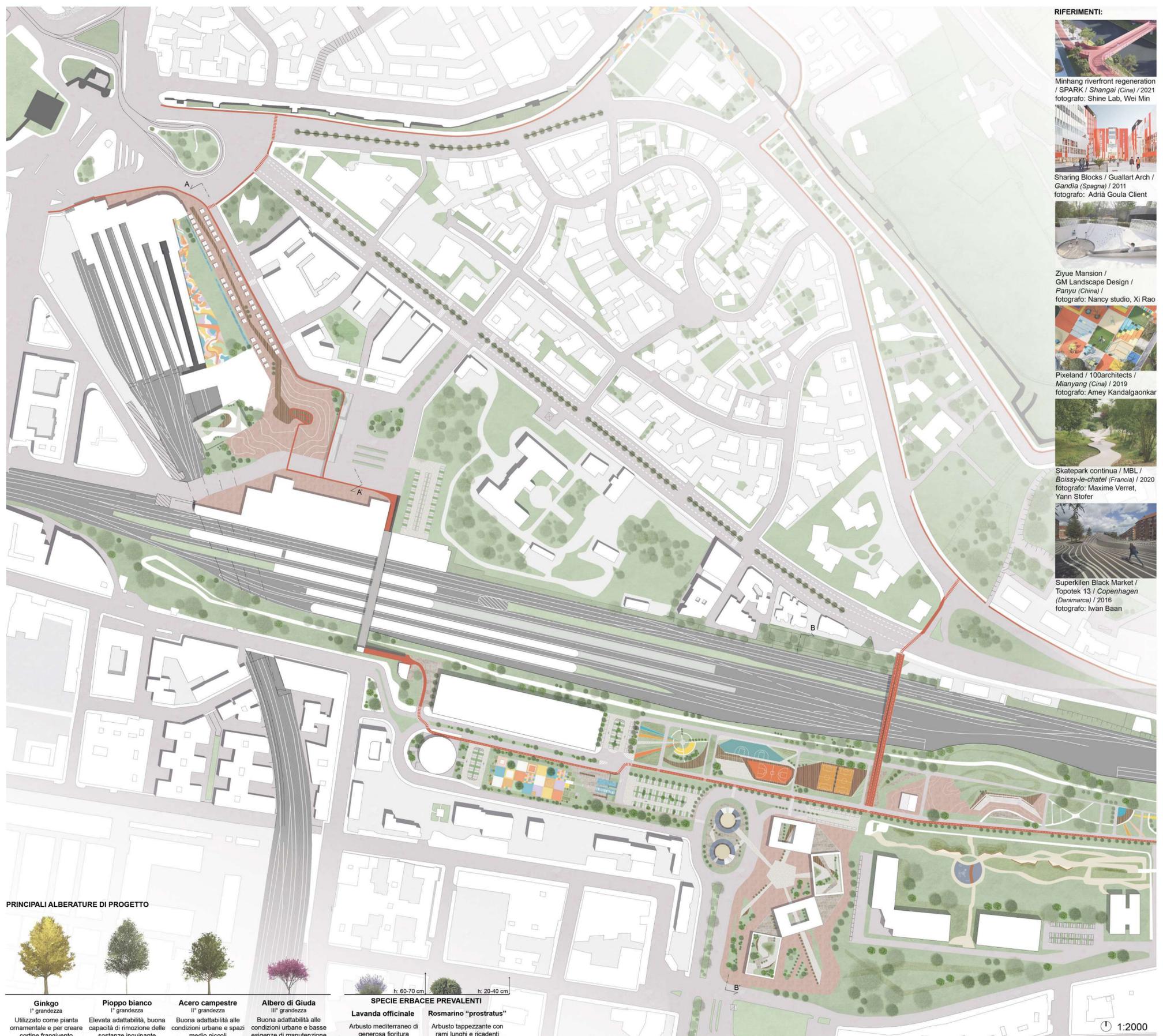


ANTE

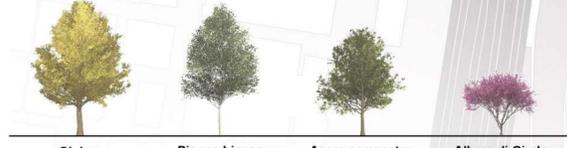


POST





PRINCIPALI ALBERATURE DI PROGETTO



Ginkgo
I° grandezza
Utilizzato come pianta ornamentale e per creare cortine frangivento

Pioppo bianco
II° grandezza
Elevata adattabilità, buona capacità di rimozione delle sostanze inquinante

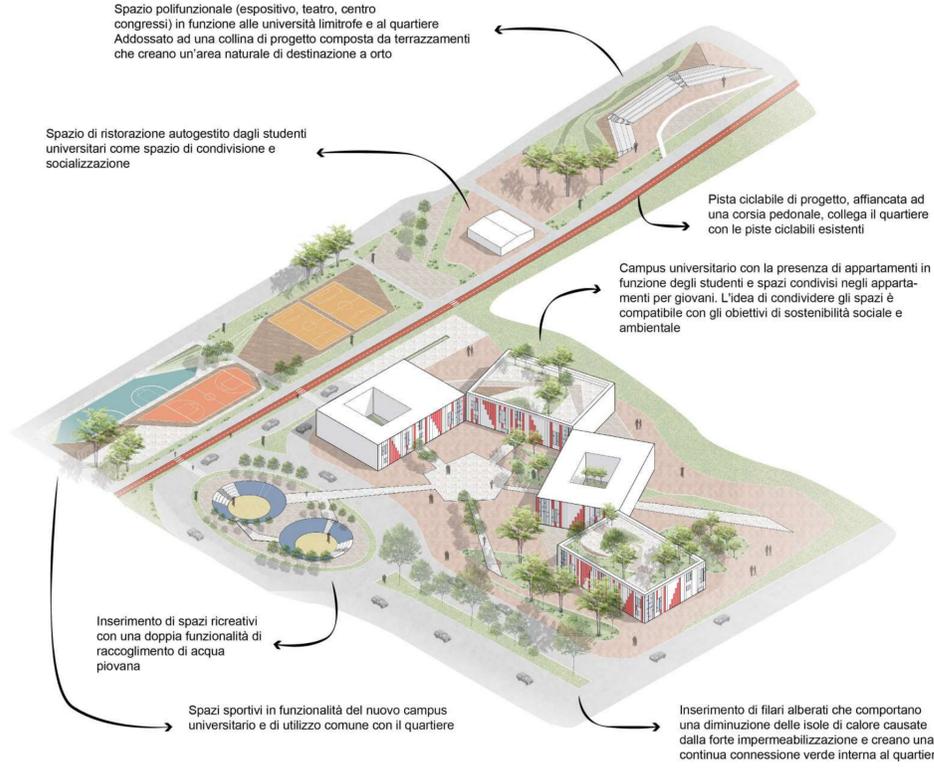
Acero campestre
II° grandezza
Buona adattabilità alle condizioni urbane e spazi medio piccoli

Albero di Giuda
III° grandezza
Buona adattabilità alle condizioni urbane e basse esigenze di manutenzione

SPECIE ERBACEE PREVALENTI

Lavanda officinale
h: 60-70 cm
Arbusto mediterraneo di generosa fioritura

Rosmarino "prostratus"
h: 20-40 cm
Arbusto tappezzante con rami lunghi e ricadenti



CRONOPROGRAMMA DEL PROGETTO



SEZIONE AA' - scala 1:500



SEZIONE AA' - scala 1:500



SEZIONE BB' - scala 1:1000



Post - Viale di Porta Ardeatina



Post - Stazione Ostiense



Post - Piazzale 12 ottobre 1492



Laboratorio di Progettazione Urbanistica / Prof.ssa Chiara Camaioni - Prof.ssa Silvia Lupini / Quartiere Sant'Antonio - San Benedetto del Tronto

POTENZIALITA'

SISTEMA AMBIENTALE

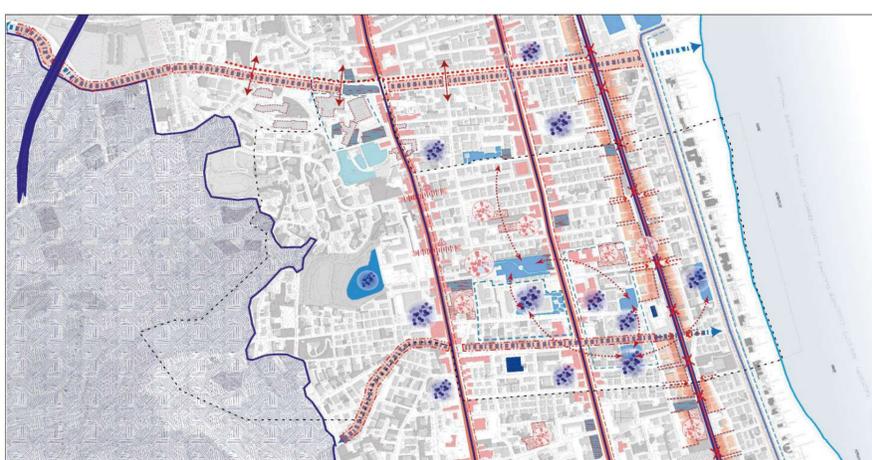
- LITORALE
- TORRENTE ALBULA E FONIACO
- AREE VERDI
- PRESENZA AREE VERDI ATTREZZATE DI QUALITA'
- PARCHI DEDICATI
- VERSAUTE COLLINARE
- PARCHIO STORICO

SISTEMA INSEDIATIVA

- FABBRICATI DIMESSI (sig. ex am)
- CENTRALITA' PUBBLICHE

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

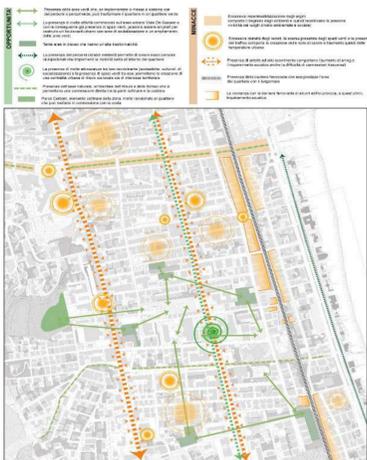
- ASSE MARI ROSSIGNO
- PERCORSI CICLO-PEDONALI
- CENTRALITA' DI QUARTIERI
- CONNESSIONI
- AREE A PARCHEGGIO PROGETTATE

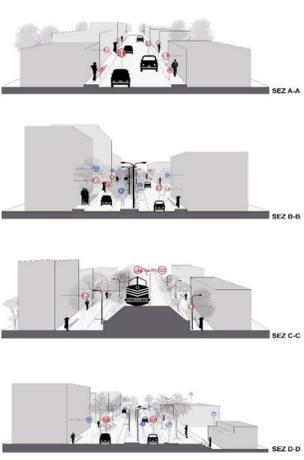


CRITICITA'

SISTEMA DELLO SPAZIO APERTO

- TORRENTE ALBULA E FONIACO
- FERRONIA, BARRIERA FISICA E ACUSTICA
- FRAMMENTAZIONI IN CONNESSIONE
- ANALISI INSEDIATIVA
- ANALISI INFRASTRUTTURALE





LEGENDA OBIETTIVI E AZIONI

OBIETTIVO 1 - RECUPERARE RAPPORTO COSTA TERRA

- 1.1 RIQUALIFICARE TORRENTE ALBULA
- 1.2 CREARE UN BOULEVARD URBANO TRASVERSALE
- 1.3 REALIZZARE NUOVE CONNESSIONI LENTE

OBIETTIVO 2 - MIGLIORARE IL MICROCLIMA E LA QUALITA' DELL'ARIA

- 2.1 RIGENERARE ISOLE DI CALORE URBANO
- 2.2 SALVAGUARDARE, RIGENERARE E QUALIFICARE LE AREE VERDI

OBIETTIVO 3 - AUMENTARE IL SENSO DI APPARTENENZA AL QUARTIERE

- 3.1 CREARE UN SISTEMA DI SPAZI INTERCONNESSI
- 3.2 UTILIZZARE SPAZI VERDI COME LUOGHI DI INCONTRO E SOCIALIZZAZIONE
- 3.3 DARE UNA FUNZIONE SOCIALE AGLI SPAZI ADIBITI A PARCHEGGIO

OBIETTIVO 4 - MIGLIORARE QUALITA' DELLA VIVIBILITA'

- 4.1 AUMENTARE LA QUALITA' DELLO SPAZIO PUBBLICO
- 4.2 POTENZIARE LA RETE DEGLI SPAZI APERTI
- 4.3 RAFFORZARE ARTERIA COMMERCIALE PRINCIPALE
- 4.4 CREARE NUOVI LUOGHI DI SOCIALITA'

OBIETTIVO 5 - RIQUALIFICARE ASSI STRADALI PRINCIPALI

- 5.1 RIGENERARE INQUADRAMENTO ACUSTICO



VERDE

CONNESSIONI

SOCIALITA'

1.

ANTE: aree fortemente impermeabili che generano isole di calore...

POST: permeabilizzazione drenante, zone ZTL per limitare il traffico...

2.

ANTE: aree fortemente impermeabili che generano isole di calore...

POST: permeabilizzazione drenante, zone ZTL per limitare il traffico...

3.

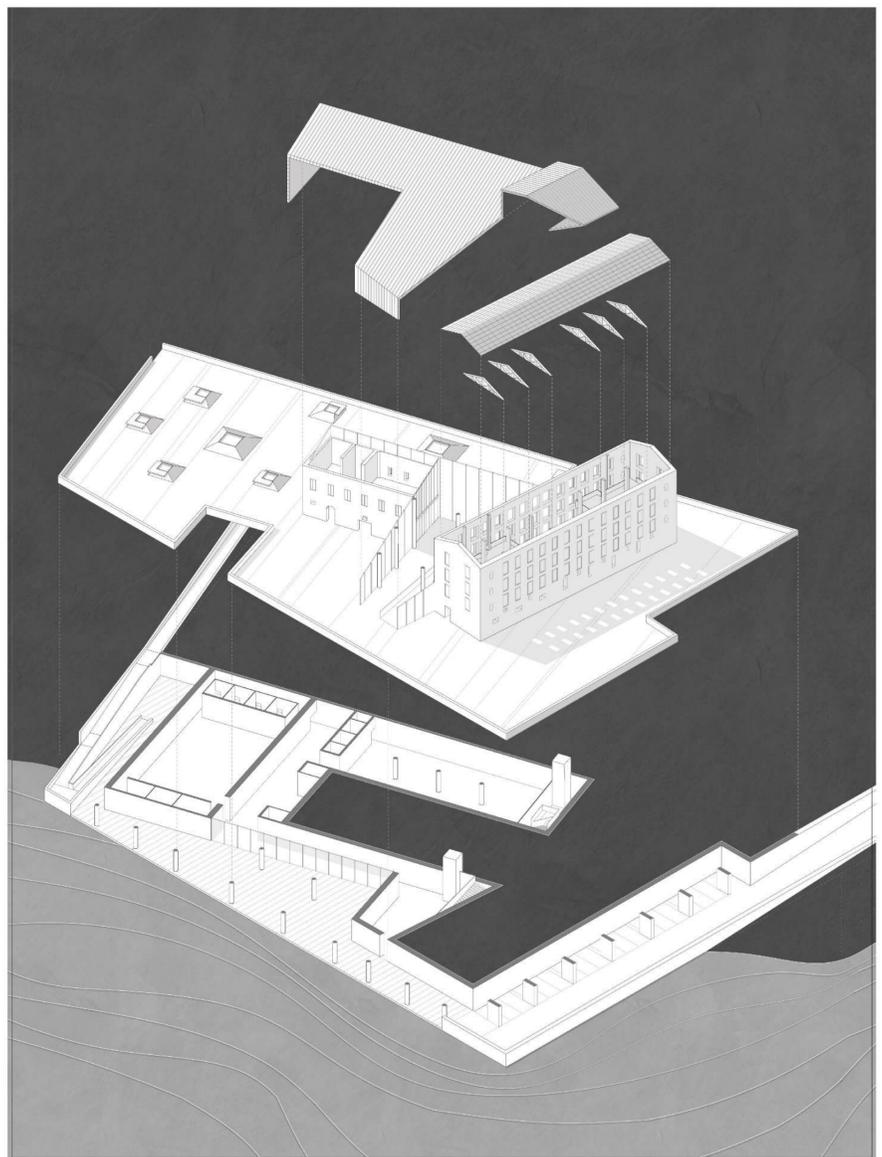
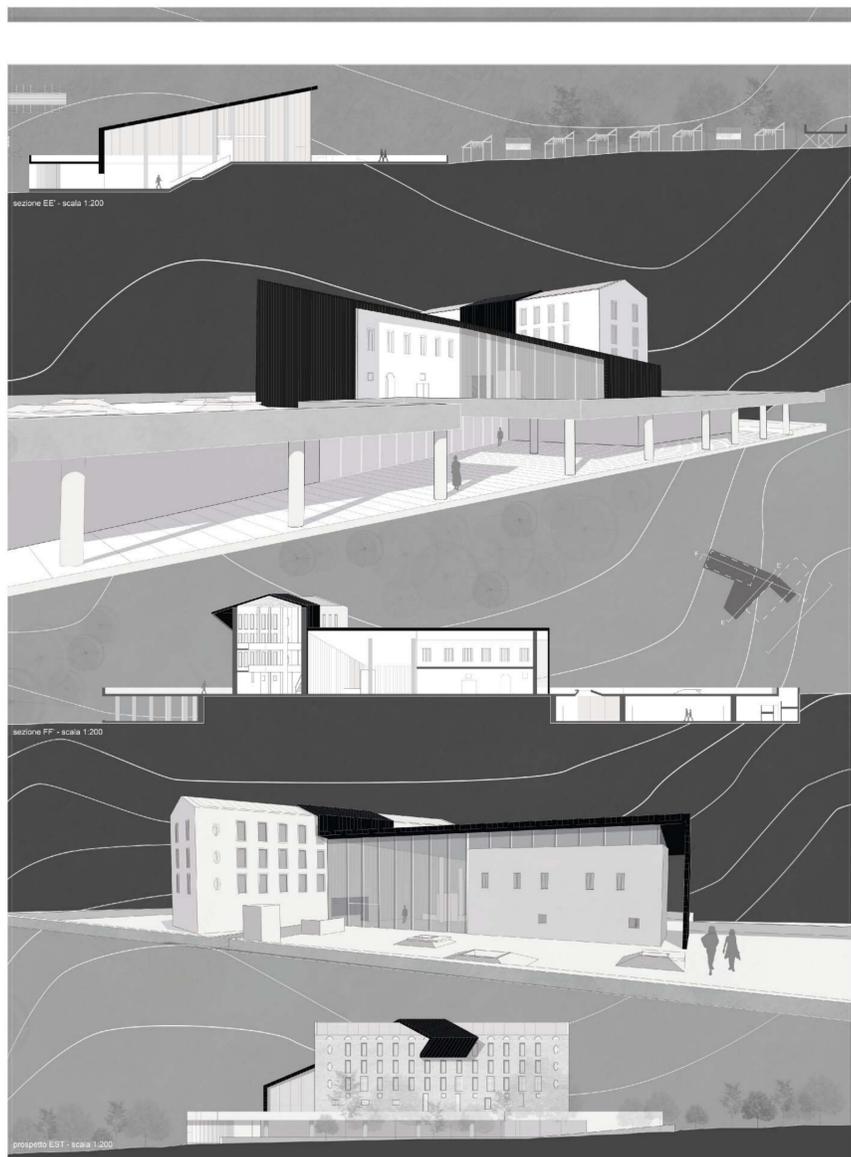
ANTE: aree fortemente impermeabili che generano isole di calore...

POST: permeabilizzazione drenante, zone ZTL per limitare il traffico...

SEZ. AA

SEZ. BB

Laboratorio di Progettazione Urbanistica / Prof.ssa Chiara Camaioni - Prof.ssa Silvia Lupini / Quartiere Sant'Antonio - San Benedetto del Tronto



Sutura urbana

Sutura urbana è un progetto che nasce dall'idea di cucire, mettere in connessione e quindi raccordare rotture interne del quartiere di Roma caratterizzato dalla presenza della Stazione Ostiense e di una parte dell'anello delle Mura Aureliane.

Il progetto si articola proprio con questa sutura circolare, fisicamente un percorso di mobilità lenta, che non solo propone uno stile di vita resiliente e salutare, ma induce una connessione tra centralità del quartiere prima disconnesse. Alcune di queste centralità sono state recuperate e riqualificate mentre altre sono di nuova realizzazione.

Il collegamento ad oggi presente tra lo snodo viario di Piazza Ostiense e Piazza Partigiani si caratterizza della presenza di una strada a due corsie e una zona pedonale impermeabile con un mercato ambulante. Di progetto si vuole riprendere la centralità delle due Piazze, renderle più vivibili con l'inserimento di alberature per un ombreggiamento efficiente e la caratterizzazione della zona con un mercato consolidato di quartiere. Per la realizzazione di ciò si progetta la chiusura di una corsia della carreggiata facendo diventare lo spazio a senso unico ed istituendo una zona 30, facilmente percorribile da autobus o vetture per il raggiungimento o della fermata relativa al trasporto pubblico antistante la stazione o del parcheggio, ad oggi esistente ma non utilizzabile, sottostante alla Piazza.

Dalla stazione si inserisce una cucitura data da un percorso ciclopedonale in quota progettato sul sedime di un esistente collegamento inutilizzato. Quest'ultima connessione si collega alla centralità di Eataty.

Questo settore del quartiere presenta una forte impermeabilizzazione a parcheggi: il progetto prevede la trasformazione della zona in varie centralità. Una di queste sono le nuove residenze per gli studenti universitari: infatti, dopo uno studio più generale di Roma, si è notata la presenza di molte facoltà universitarie prossime allo spazio di progetto. Si è quindi pensato che la realizzazione di un luogo dove gli studenti possono riposare e socializzare si potesse non solo risolvere le problematiche relative a quest'ambito (alloggi studenti fuori sede) ma anche migliorare le prospettive del quartiere con nuove presenze di giovani accrescendo il valore del quartiere stesso.

Dopo uno studio degli arrivi/partenze dei treni si è scoperto che due binari (binario 14 e 15) non sono ad oggi utilizzati in nessuna tratta. Il progetto utilizza quindi il sedime di questi due binari con la realizzazione di uno skatepark lineare inserito nel verde.

Le residenze universitarie si affacciano su un parco lineare che è caratterizzato dalla presenza di poli sportivi, bar autogestito dai residenti, teatro all'aperto e la seconda sutura in quota. Quest'ultima si divide in due diversificando il percorso ciclabile da quello pedonale e ricollegandosi con il quartiere "al di là" della barriera ferroviaria.

Il percorso ciclo pedonale si riallaccia fino alle Mura Aureliane, insinuandosi dietro l'Istituto Ss. Assunta dove, con la chiusura del Viale di Porta Ardeatina, si crea una nuova centralità con uno spazio polifunzionale.

In conclusione, il progetto si articola in una serie di suture che assieme formano un filo contiguo che si relaziona alla necessità di coesione tra zone che hanno moltissime opportunità e che possono far diventare il quartiere sinergico.