

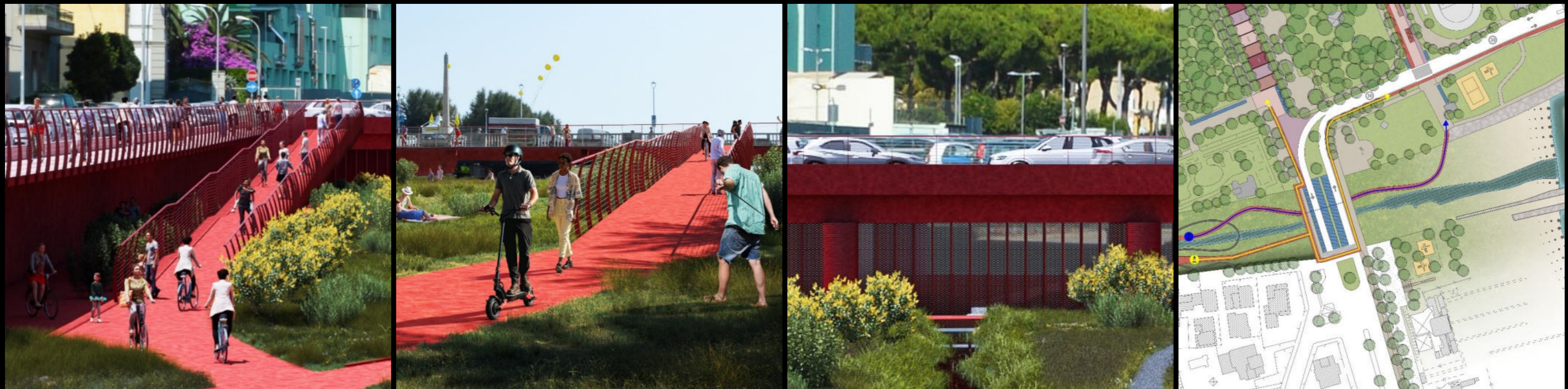
Parco Fluviale Torrente Albula

L'idea progettuale nasce dalla volontà di attuare una riqualificazione e rinaturalizzazione del tratto di torrente Albula tra la SS16 Adriatica ed il mare attraverso la realizzazione di un parco fluviale che costituisce un tutt'uno con la sezione dell'alveo con l'obiettivo di

- creare un nuovo polmone verde accessibile e sicuro, in un'area oggi degradata e cementificata;
- migliorare la viabilità generale in corrispondenza delle arterie stradali che attraversano, mediante ponti, il torrente, creando una interconnessione più fluida e scorrevole tra la circolazione veicolare e quella ciclopedonale, fino alla foce del torrente stesso. Si prevede infatti la creazione di nuovi percorsi sia all'interno del nuovo parco fluviale, sia a raso, con particolare attenzione alla sponda sud del torrente, che replica quello che è l'intervento in fase di completamento realizzato sulla sponda nord attraverso la realizzazione di un percorso ciclopedonale completamente a sbalzo dalla sponda stessa. Tale nuovo percorso ha il suo punto di partenza in prossimità del ponte via Cavour, e completa il percorso ciclopedonale proveniente da ovest raccordandolo anche con il lato sud del torrente. Attraverso due rampe con pendenza massima 8% il percorso si collega con la quota fiume sottostante in due differenti sezioni: una prima in prossimità del ponte di via Cavour ed una seconda nella sezione compresa tra il ponte di Via Ugo Bassi ed il cavalcavia ferroviario permettendo così l'accesso da differenti punti al nuovo parco che si sviluppa fino al mare e si connette con la viabilità esistente. Lungo il percorso ciclopedonale sono previsti passaggi in sezione obbligata che con un sistema di rampe di discesa e risalita permettono all'utente di passare al di sotto dei ponti esistenti più bassi con un maggiore grado di confort e di sperimentare quindi sezioni di parco ad una quota differente.

Percorrendo il parco in direzione mare il percorso ciclopedonale sdoppiato permetterà all'utenza una duplice scelta, ovvero proseguire al di sotto del ponte di Viale Trieste con un passaggio a sezione obbligata e ricongiungersi con l'area Nuttate de Luna, oppure risalire attraverso una rampa per raggiungere la nuova pensilina ciclopedonale che si sviluppa parallelamente al lato ovest dello stesso ponte di Viale Trieste, creando una nuova interconnessione con Viale Buoizzi o il lungo mare. Questa soluzione, fortemente voluta in fase progettuale, garantisce un doppio collegamento con l'area fronte mare, cercando di ovviare alla possibilità che, avverse condizioni metereologiche o l'alta marea, rendano il passaggio a sezione obbligata impraticabile.

Vengono qui di seguito proposti dei focus di dettaglio relativa alla nuova proposta di viabilità integrata con rampe di accesso e pensiline.



Il parco fluviale si caratterizzerà come un nuovo microcosmo perfettamente integrato all'interno del tessuto urbano locale e del mare, un iconico nuovo paesaggio dominato dal dialogo tra due colori complementari, quali il verde della vegetazione ed il rosso che costituirà il carattere distintivo degli argini, delle percorrenze ciclopedonali primarie e delle balaustre (che sono riproposte con soluzione di continuità rispetto a quelle realizzate sulla sponda nord). Percettivamente le sponde ed i sinuosi percorsi accompagneranno i fruitori del parco fino al mare attraverso una vegetazione tipicamente

mediterranea e spontanea. Lungo il tracciato sono state pensate isole di ristoro adeguatamente dimensionate per ospitare sedute e zone di ritrovo per garantire il giusto contatto esperienziale tra i fruitori ed il parco stesso. Il parco fluviale è pensato come un parco a basso grado di manutenzione, si è infatti scelto fornire un substrato fertile su cui erba, cespugli ed arbusti mediterranei possano crescere ed autogestirsi con l'incalzare delle stagioni. I fruitori potranno quindi sperimentare un paesaggio in evoluzione costante dove il ciclo naturale delle stagioni permetterà ad alcune piante ora di colonizzare nuovi spazi, ora di lasciare tali spazi ad altre specie. Questa sua connotazione permette al parco fluviale di inserirsi all'interno dell'esistente sistema del verde dell'area di progetto arricchendolo con caratteristiche e specificità uniche e contribuendo anche al miglioramento della salubrità ambientale della zona. L'obiettivo progettuale è anche quello di creare un florido ecosistema per una piccola fauna locale che ripopolerà questo nuovo polmone verde dell'area cittadina. Tra le possibili specie di arbusti possiamo trovare ad esempio la ginestra, il cisto marino e l'alloro, erbe di campo quali rugni, speragne e crespigne, asparago e finocchio selvatico, tarassaco, borragine, cicoria comune, carota selvatica, miscanto per citarne alcune.

Nell'ottica di impiegare soluzioni innovative per attenuare gli impatti, e soprattutto conferire un carattere identitario all'intervento anche nelle ore notturne, l'idea progettuale prevede l'impiego, per i tracciati ciclabili e pedonali di una pavimentazione fotoluminescente capace di catturare la luce solare di giorno e rilasciarla nelle ore notturne, oltre alla possibilità di applicare alla superficie stessa un trattamento a base di specifiche fragranze che accentuano il legame con il sistema naturale che la circonda.

A seguire, focus comparativi tra stato di progetto e di fatto relativo a due sezioni del parco in prossimità del Ponte via Cavour e in prossimità della foce ed una immagine notturna:



L'idea progettuale, onde evitare che i sottopassi si caratterizzino come "non luoghi", ne prevede la valorizzazione mediante l'utilizzo di diverse strategie, applicabili indistintamente, che trovano ispirazione dall'arte urbana, lighting and sound art ad esempio o più semplicemente fornire informazioni (naturalistiche, storiche, turistiche o altro) mediante l'utilizzo di pannelli informativi. Si è pensato invece ad una riqualificazione senza stravolgimenti del ponte ferroviario, al fine di preservarne il carattere storico-artistico-culturale che lo contraddistingue rispetto agli altri che la porzione di torrente intercetta.



L'area oggetto di intervento relativa al torrente Albula si estenderà sostanzialmente dal ponte via Cavour fino al mare grazie al nuovo sistema di collegamento ciclopedonale che porterà i fruitori da diverse aree della città fino all'area Nuttate de Luna, che si caratterizza per un'apprezzabile qualità urbana frutto di recenti interventi, che hanno portato l'idea progettuale, anche in un'ottica di sostenibilità dell'intervento, a limitare gli stravolgimenti su detta area, al mero inserimento di una nuova zona parcheggio per bici, un campo da beach volley stagionale ed un area playground che valorizzino e rendano più appetibile la fruizione della spiaggia libera adiacente la foce. L'area si caratterizza come un luogo adatto ad apprezzare il valore paesaggistico marino che la zona stessa offre, magari al tramonto o all'alba, anche attraverso l'organizzazione di eventi ricreativi o sportivi a numero chiuso, che andrebbero ad arricchire le tante opportunità ricreative che la città già offre.

La proposta progettuale prevede anche una parziale rimodulazione del nodo viario presente in corrispondenza del ponte di Via Trieste. Il principale intervento su di esso riguarda la realizzazione di una pensilina ciclopedonale sul lato ovest del ponte che permette di raccordare i flussi provenienti dal parco e smistarli verso Viale BuoZZi o verso il Lungomare, riducendo in parte l'interferenza critica che si crea oggi con la viabilità della riviera. Nell'ottica del mantenimento e valorizzazione dell'esistente la nuova pensilina è stata pensata come una mensola a sbalzo che non interferisca con l'attuale balaustra del ponte, al fine di conservarne il suo carattere storico-culturale, che allo stesso tempo viene integrato da un elemento che crea il giusto contrasto moderno. Tale soluzione permette inoltre di liberare una porzione di sezione stradale, precedentemente dedicata a percorso ciclabile, nella quale sono stati ricavati nuovi parcheggi per motocicli.

Una riqualificazione e rimodulazione delle dimensioni delle aiuole e dei parcheggi a raso, in corrispondenza del nodo di via Trieste, ha permesso di garantire la continuità del percorso ciclabile proveniente dal lungo mare e diretto a nord evitando la brusca interruzione (evidenziata nella foto sotto) che porta gli utenti ad interferire con la viabilità pedonale in quel punto. A protezione degli utenti del percorso ciclabile saranno installati elementi di protezione verticali ad alta visibilità, lungo una porzione di percorso indicata nello stralcio planimetrico.

Inoltre, estendendo l'aiuola verde a sud del ponte si è pensato di impedire l'inversione ad U di veicoli in un'area caratterizzata da una forte congestione di utenti, consapevoli che tale inversione possa avvenire poco prima o dopo il ponte in tratti di viabilità su cui si è previsto di istituire il limite di velocità a 30 km/h, risultando, a valle dell'attuazione del progetto, un punto nevralgico per garantire l'obiettivo della proposta progettuale di convertire gli attuali sistemi verso una mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale.

Si riporta uno stralcio planimetrico, focus del nuovo sviluppo del percorso ciclabile descritto.



Viale Buozzi e Pinete

L'intervento progettuale su Viale Buozzi rientra nell'ottica del minimo impatto con ottimizzazione delle risorse e valorizzazione del patrimonio esistente. Si concentra prettamente sulla sezione stradale ed i suoi fianchi verdi per i quali si prevede una chiara demarcazione e più folta piantumazione di verde basso, erba e piccoli cespugli a completamento e valorizzazione del verde esistente. Per la sezione stradale invece viene proposto un intervento di carattere materico/cromatico. Si è studiato un pattern grafico, un Barcode, che trova radici nella scansione delle postazioni delle bancarelle del mercato settimanale lungo la via, in un susseguirsi di fasce grandi (7m) e piccole (0,5m) colorate in toni che spaziano dal rosa alla terracotta, accenti di azzurro e fucsia e porzioni bordeaux. Tale pattern si modifica prossimità della rotonda Giorgini dapprima con macro porzioni di raccordo per poi trasformarsi in un motivo circolare così come in prossimità dell'incrocio a sud del viale in cui il Barcode lascia spazio a macroaree colorate. Nella fascia centrale del viale sono state inserite semplici sedute in pietra chiara ed un nuovo sistema illuminante. A titolo puramente esemplificativo i nuovi lampioni a centro strada potrebbero illuminare con pattern di luce colorate mentre le sedute potrebbero ospitare un sistema led nella loro parte inferiore, in aggiunta si potrebbero immaginare steli led nelle aiuole a margine strada che demarchino il percorso con effetto light art.

La nuova caratterizzazione cromatica della via dona quindi un nuovo carattere allo spazio nel totale rispetto dell'esistente integrandosi con esso in un gioco di contrasti tra elementi storici e contemporanei rendendo lo spazio identitario, visivamente attrattivo e piacevole da percorrere. La stessa idea progettuale è stata estesa anche a via Milanese.

Su piccolo tratto sud del viale è consentito l'accesso al nuovo parcheggio per motocicli ricavato in prossimità della pineta, punto di interscambio per poter usufruire dei servizi di mobilità sostenibile nella nell'area tra Viale Buozzi e Via Olindo Pasqualetti, dove è stata pensata un'area di sosta per bici e bici elettriche.

Gli elementi caratteristici del viale, che rappresentato elementi di valore storico-culturale, quali scale e balaustre vengono pienamente conservate così come il verde areale, consistente e caratteristico. Infatti per l'eliminazione delle barriere architettoniche si è scelto di operare puntualmente inserendo in appoggio alle gradonate esistenti rampe di pendenza massima contenuta entro l'8%, che si caratterizzino per toni di colore che garantiscano un corretto inserimento paesaggistico rispetto alle preesistenze, differenziandosi però nella materialità con ad esempio strutture in acciaio in un mix di armonia e riconoscibilità dell'intervento.

Viale Buozzi e le Pinete diventano dunque nuovi poli attrattivi strettamente connessi al tessuto cittadino trasformandosi in aree ad alta qualità urbana come Viale Olindo Pasqualetti, Viale delle Palme, Viale Secondo Moretti e Via Gain Maria Paolini dalle quali si differenziano però per carattere ed identità. Queste aree sono tra quelle a cui viene demandata la funzione di spazio pubblico che garantisca la creazione di rapporti sociali e di interscambio naturale.

A tal fine si prevede inoltre di concentrare le diverse aree giochi presenti nella pineta che ingloba il circolo tennis nella parte sud dell'area, quella prospiciente Viale Buozzi e Viale delle Tamerici, trasformandola in un unico e più contemporaneo playground per bambini.

I bagni pubblici presenti nei giardini prospicienti Via Olindo Pasqualetti saranno mantenuti e riqualificati mantenendo la medesima funzione, mentre per la Casa del Giardiniere si prevede una riqualificazione e riconversione ad Infopoint Turistico/Internet Lounge con Hub bike sharing annesso.

Nelle seguenti immagini viene proposto un focus planimetrico e comparativo tra lo stato di fatto e di progetto.

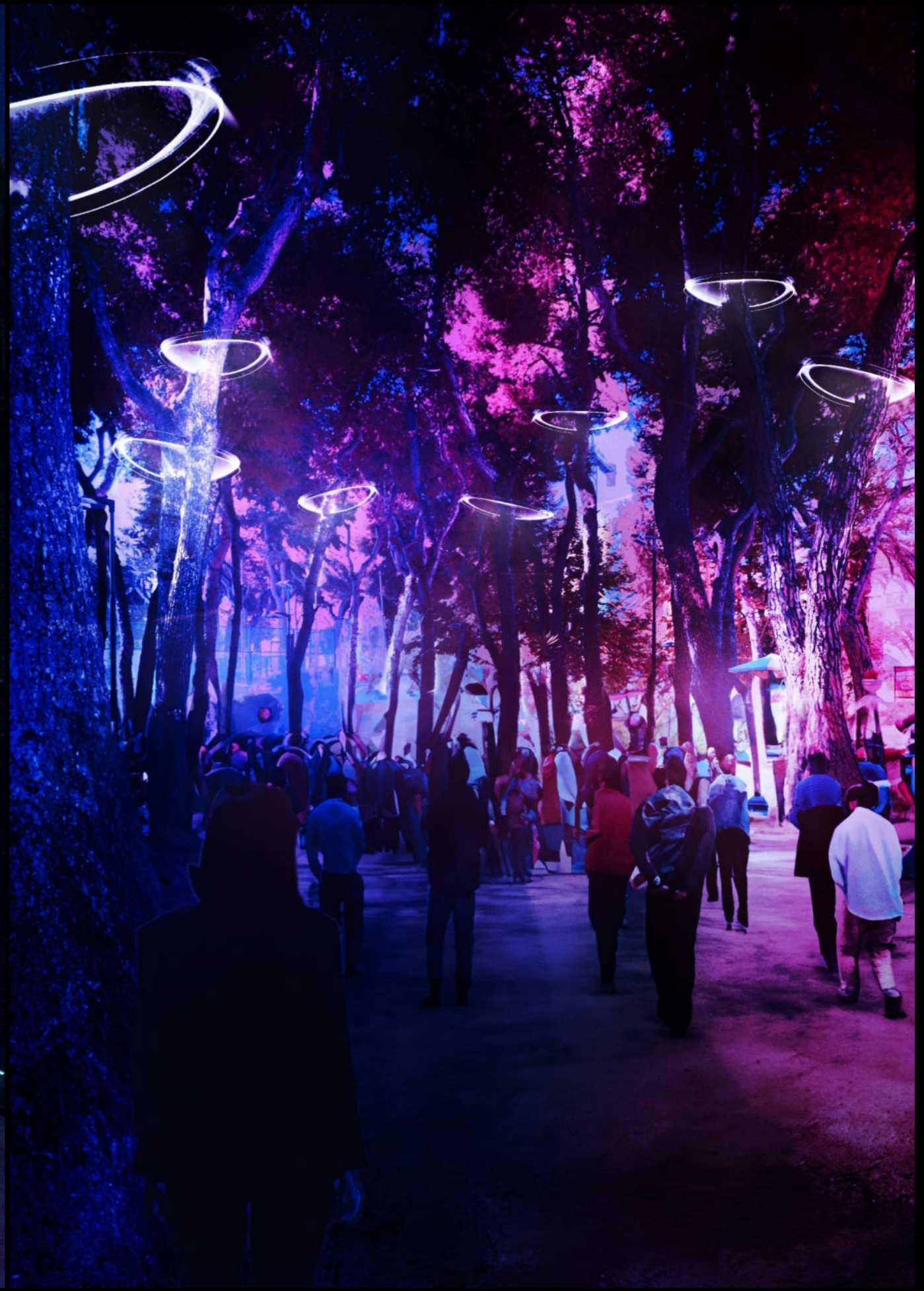




Le pinete costituiscono un polmone verde caratteristico ed estremamente importante per il luogo e per la città ed il loro mantenimento è quindi di vitale importanza per il sistema del verde. Gli interventi sul sistema della mobilità sostenibile e di miglioramento della qualità urbana permetteranno ad un maggior numero di fruitori di raggiungere in modo più semplice tali aree ed usufruirne al meglio, attraverso un sistema di interscambio di mezzi di trasporto classici, quali auto, moto, autobus, verso un sistema di spostamento ecosostenibile finalizzato a creare una green city.

Detto obiettivo è garantito dalla creazione di nuovi hub di bike sharing in prossimità di punti che permettano di “abbandonare” i mezzi a motore a favore di tali nuovi sistemi di spostamento da impiegare all’interno delle aree oggetto di intervento fino a connettere il tutto al centro città.

Nell’ottica di garantire un intervento ecosostenibile è prevista l’installazione di nuove e più contemporanee sedute all’interno delle aree verdi integrata con un’illuminazione di grande impatto visivo che possa far mutare la percezione della pineta stessa tra il giorno e la notte, di fatto restituendo alla città nuovi ed entusiasmanti spazi di aggregazione aprendo nuove possibilità di fruizione delle stesse. Una strategia di questo tipo porterebbe sicuramente un maggior numero di visitatori contribuendo sensibilmente ad accrescere l’importanza del luogo nel tessuto urbano, e di riflesso portando più utenti a visitare ed usufruire dei servizi di ristorazione e sportivi presenti in loco.



Via Marinai d'Italia

La strategia progettuale attuata per Via Marinai d'Italia parte dalle indicazioni progettuali di ricollocare i mercatini permanenti all'interno dell'area di progetto facendo sì che il carattere identitario assunto dal luogo nel recente passato venisse meno. Si è quindi scelto di restituire alla via una forte identità e connotazione specifica, che la caratterizzi in un'ottica moderna sempre inserendosi all'interno del tessuto urbano come entità nuova ed altamente riqualificante.

La via risulta essere in larga parte pedonale, questa caratteristica viene mantenuta adeguandola a quanto emerso in fase di analisi, ossia che il flusso carrabile proveniente da Viale Oleandri non trova sbocco, costringendo i veicoli ad una complicata manovra per ritornare verso l'area Ex Galoppatoio o procedere in retromarcia. Si è quindi deciso di ottimizzare questo flusso veicolare, permettendo la parziale fruizione di un tronco di Via Marinai d'Italia a senso unico verso l'incrocio con via Attilio Bruni, imboccata la quale il basso flusso carrabile viene reindirizzato in altre direzioni.

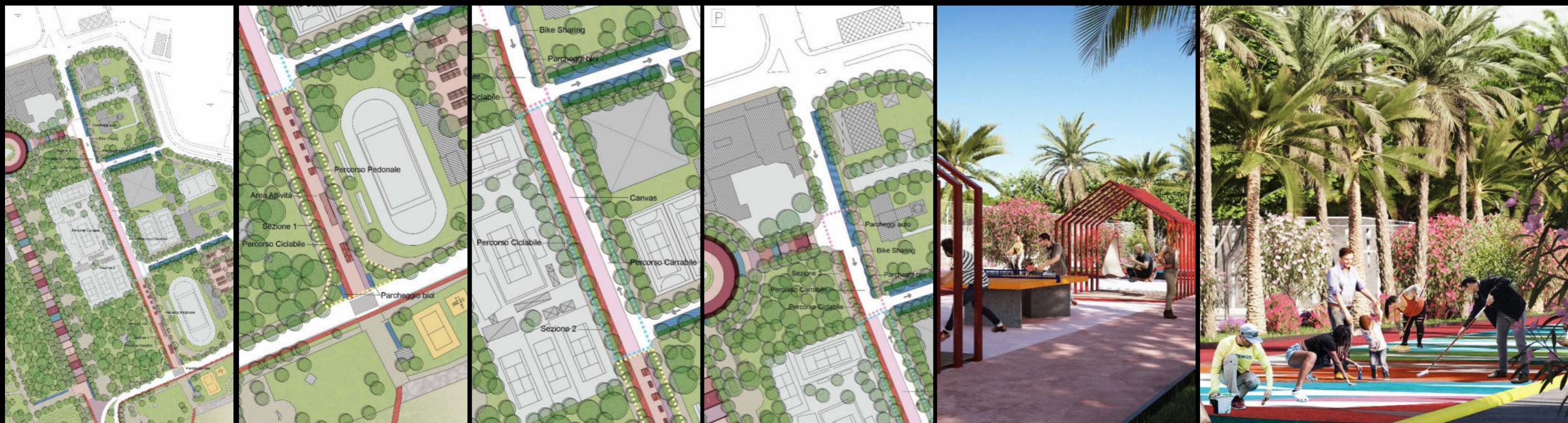
Viale Marinai d'Italia è quindi stato suddiviso in tre macro sezioni, una prima pedonale ciclabile, una seconda mista con chiara demarcazione del flusso pedonale e ciclabile dal basso flusso carrabile descritto precedentemente ed una terza in prossimità di via Milanese.

La proposta progettuale prevede, similmente a Viale Buozzi, di operare principalmente all'interno della carreggiata stradale a livello materico e cromatico, andando a demarcare le aree verdi piantumate a bordo strada. I colori utilizzati sono ancora tonalità che spaziano dal rosa al violetto con toni di rosso e bordeaux.

La prima sezione della via, quella compresa tra via dei Tamerici e Viale Oleandri si trasforma quindi in un'area pedonale suddivisa cromaticamente e funzionalmente in tre sezioni longitudinali che, da est ad ovest, ospitano un percorso ciclabile, una zona di buffer con elementi attrattivi e di valorizzazione, una parte a percorrenza pedonale lenta. Il percorso ciclabile nasce in prossimità di Via Tamerici come ideale prosecuzione del percorso ciclopedonale proveniente dal parco fluviale verso l'area Nuttate de Luna e come alternativa verso nord per chi, provenendo dal lungomare segue il percorso in spalla alla suddetta via Tamerici. Gli elementi attrattivi sono stati pensati per fornire ai fruitori la possibilità di praticare attività quali ping pong, bocce, o più semplicemente leggere e rilassarsi all'interno di chioschi che ospiteranno sedute ad altalena, amache o spazi pick nick. Le geometrie dei chioschi vogliono richiamare la memoria storica del luogo, legata ai mercatini permanenti, reinterpretandone però la funzione moderna ed il design in chiave contemporanea. La forte identità cromatica scelta trova le radici nella colorazione floreale delle piantumazioni esistenti a bordo strada. L'insieme è quindi pensato come un microcosmo nuovo a forte impatto visivo ed attrattivo capace di catalizzare nuove situazioni di incontro e socialità rivitalizzando dunque di riflesso anche le sottoutilizzate strutture sportive nelle vicinanze. In prossimità di Via delle Tamerici sono strategicamente stati ricavate due aree di parcheggio per biciclette in prossimità di diversi percorsi ciclabili.

La seconda sezione della via, dall'incrocio con Viale Oleandri a Via Attilio Bruni presenta un carattere misto ed ospita in sedi separate, da est ad ovest, un percorso ciclabile, un'area pedonale, ed una carreggiata carrabile a senso unico. Assecondando la diversità strutturale della sezione, si è deciso di fornire a questo tratto un ulteriore elemento identitario differente dal precedente. La sezione pedonale è stata pensata quindi come un grande canvas, una sorta di tela sull'asfalto per sperimentare "asphalt art", dove non solo artisti ma anche bambini, scuole o chiunque possa dipingere e sperimentare. La volontà progettuale è duplice, da un lato fornire un luogo catalizzatore di eventi e socialità in cui ci sia aggregazione promuovendo valori come la socialità, lo stare insieme e le relazioni interpersonali, dall'altro dare identità nuova al luogo, una identità creata però dalle persone e non dal progettista, entità mutevole e dinamica che renderà il luogo unico e mai uguale a sé stesso.

La terza e più piccola sezione della via è carrabile, prevede percorrenze pedonali esclusivamente lungo i marciapiedi esistenti. Ospita la parte finale del percorso ciclabile che si sviluppa in direzione nord sud lungo tutta la via, parcheggi auto e nuovi parcheggi per biciclette e bike sharing, strategicamente posizionati considerando anche la presenza area parcheggio esterne all'area di progetto.



Ricollocamento Mercatino di Via Marinai d'Italia

In accordo con quanto richiesto dagli obiettivi progettuali i Mercatini attualmente presenti lungo Via Marinai d'Italia sono stati idealmente ricollocati nel piazzale che si trova tra la pista di pattinaggio F. Panfilì e la discoteca La Terrazza BB.

Ad oggi il piazzale risulta essere adibito a parcheggio a raso sia lungo il perimetro che nella porzione centrale. Alte alberature ne delimitano il perimetro ed alcune sorgono nella parte centrale. Riconvertendo l'area a mercatino il luogo assume un nuovo carattere identitario colmando il senso di disuso che attualmente trasmette l'area. Le alberature presenti saranno pressoché mantenute e forniranno riparo ed ombra nelle giornate più calde. Il mercatino fungerà da elemento di connessione sociale e funzionale tra Viale degli Oleandri e l'area Nuttate de Luna dove è possibile immaginare un suo sviluppo temporaneo attraverso stalli non permanenti in particolari momenti dell'anno.

La vicinanza con l'area Ex Galoppatoio, riconvertita a spazio eventi con servizi di ristorazione e bike sharing garantirà un doppio flusso di fruitori che idealmente potranno beneficiare della vicinanza delle due attrazioni innescando un circolo economico virtuoso. L'intervento lungo Viale Marinai d'Italia risulterà anch'esso volano per economia a scala locale contribuendo ad incrementare il numero di visitatori e le sinergie con il tessuto locale.

Tre sono gli ingressi al nuovo mercatino, da nord lungo Viale degli Oleandri, da sud da Viale delle Tamerici e da ovest tramite Viale dei Tigli, in modo da creare un elemento nevralgico per l'interconnessione sociale di tutte le aree di intervento. Si sono immaginati stalli coperti della dimensione di 9x3m disposti regolarmente secondo due orditure all'interno del perimetro designato, sulla cui copertura si è pensata la possibilità di installare impianti per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili che consentirebbero di alimentare, in modo sostenibile, anche mediante impianti di accumulo, la rete di illuminazione di buona parte delle aree oggetto di intervento. L'attuale strato di ghiaia su cui si sviluppa il parcheggio lascerà spazio ad una pavimentazione colorata e drenante, mediante l'impiego di una pavimentazione in materiale ecosostenibile a ridotta manutenzione. Nella zona sud del comparto, a schermare dagli edifici limitrofi, si prevede un'aiuola verde con oleandri e cespugli a media altezza in accordo con la vegetazione già presente.



Sistemi di parcheggio veicoli e interscambio mobilità sostenibile

La proposta progettuale prevede tra i suoi obiettivi quello di definire delle aree, nello specifico quelle di intervento, in cui si faccia impiego di soli mezzi di mobilità sostenibile completamente green. Tale obiettivo è perseguito mediante la creazione di un sistema di interscambio nelle aree di prossimità, che permette di parcheggiare i veicoli a motore in zone dedicate quali il ponte di via Trieste o il maxi parcheggio nell'area portuale e da lì fruire, attraverso un servizio di bike sharing, dei mezzi messi a disposizione degli specifici hub funzionali.

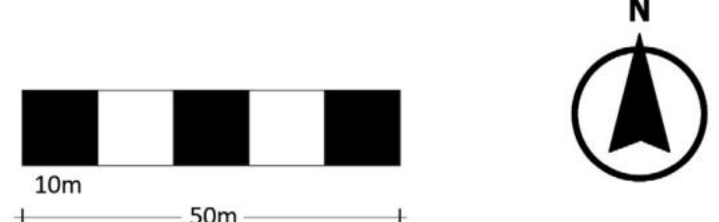
Tale soluzione permette di spostarsi in tutte le zone, fino al centro cittadino, connesso sia al parco fluviale sia alle aree di via Buozzi e di via Marinai d'Italia, facendo uso esclusivamente di tali mezzi di mobilità sostenibile.

Area Ex Galoppatoio

Per questa area la proposta progettuale prevede una rifunzionalizzazione della stessa, mantenendo la destinazione d'uso attuale, ma valorizzandone i caratteri, mediante l'installazione di pergolende mobili facilmente removibili che costituiscono punti di aggregazione, ritrovo e svago. Inoltre al fine di valorizzare il carattere paesaggistico che assume l'area e permettere di godere del panorama marino, anche durante gli eventi, si è pensato di ricollocare in aree limitrofe tutte le essenze basse che oggi ostacolano la vista verso la scogliera e il mare stesso. L'area sarà arricchita dalla riqualificazione del Circolo Mare Bunazze da adibire a struttura ristorativa d'élite, che costituirebbe un'altra importante attrattiva per gli utenti dell'area.

L'idea progettuale prevede inoltre la creazione di un'area dedicata al posteggio di bici o monopattini elettrici e non, punto di interscambio con il vicino parcheggio dell'area portuale.

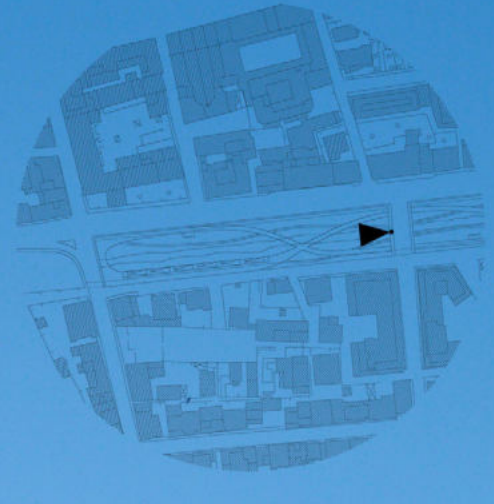




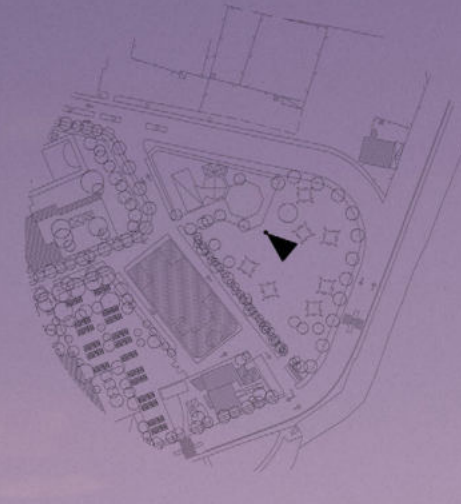
- LEGENDA:**
- 01 - Parco Fluviale
 - 02 - Mercatini
 - 03 - Area Eventi Ex Galoppatoio
 - 04 - Open Stage pavimentato
 - 05 - Ristorante
 - 06 - Infopoint + Internet Lounge
 - 07 - Rampe di collegamento
 - 08 - Bagni Pubblici
 - 09 - Street Canvas
 - 10 - Viale pedonale con strutture di intrattenimento
 - 11 - Viale pedonale "Barcode"
 - 12 - Viale pedonale di pregio
 - 13 - Campo Beach Volley stagionale
 - 14 - Playground
 - 15 - Parco Calistenico
 - 16 - Sosta Natanti
 - 17 - Spiaggia Libera
 - 18 - Area verde multifunzionale "Nuttate de Luna"
 - 19 - Pineta
 - 20 - Parco
- Percorso Ciclabile
 - Percorso Pedonale
 - Percorsi Pedonali/Ciclabili, mantenimento pavimentazione esistente
 - Parcheggio Autovetture o Motocicli
 - Parcheggio Biciclette
 - Bike Sharing
 - Pavimentazione Permeabile Parcheggi
 - ➔ Direzione di marcia veicoli a motore
 - Ⓢ Zona 30km/h



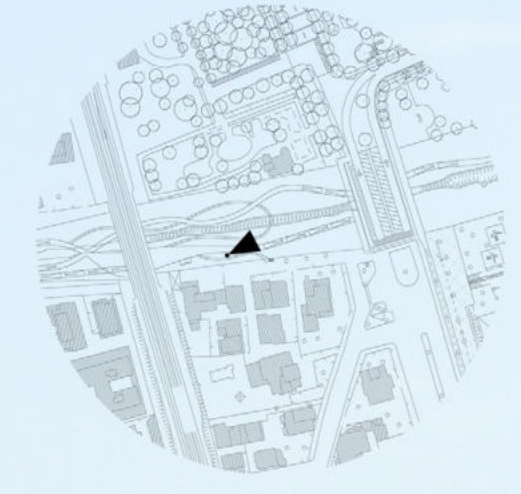
Parco Fluviale Lato Monte



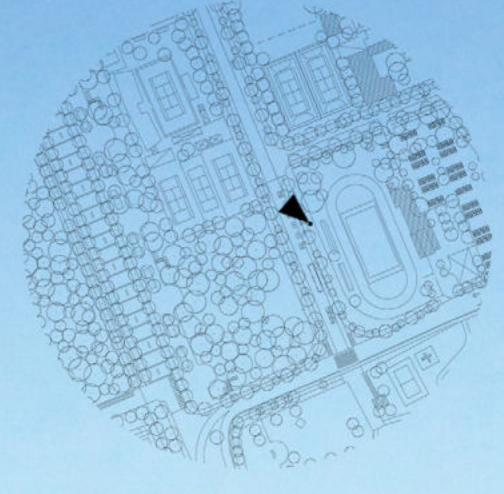
Area Eventi Ex Galoppatoio



Parco Fluviale Lato Mare



Viale Marinai d'Italia



Viale Buoizzi

