

ottobre 2008



**Verso un progetto di valorizzazione urbana:
l'Area centrale del sistema territoriale di 'Civitanova Marche'**



Studio condotto da PUBLIC POLICY WORKSHOP (www.ppw.it) su incarico della Camera di Commercio di Macerata e della Fondazione CARIMA. Consulenza scientifica: Antonio G. Calafati. Elaborazioni progettuali: Francesca Mazzoni. Foto di Antonio G. Calafati; post-produzione fotografica di Giovanna Prenna.

Copyright @ 2008 CCIAA di Macerata e Fondazione CARIMA

Prefazione

Con questo studio la Camera di Commercio di Macerata e la Fondazione CARIMA intendono dare un ulteriore contributo alla riflessione sullo sviluppo economico e sociale del sistema urbano di 'Civitanova Marche' – il più importante sistema industriale delle Marche e nodo fondamentale dell'economia e della società della Provincia. Dopo aver presentato uno schema progettuale per l'Area Ceccotti, con l'obiettivo di porre all'attenzione della comunità provinciale l'importanza strategica di questo vuoto urbano per l'intero territorio della Provincia, il nostro interesse si è rivolto al tema della riqualificazione della linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina, proponendo la sua trasformazione in treno urbano nella tratta che attraversa i sistemi insediativi di Porto Civitanova, Santa Maria Apparente, Montecosaro Scalo e Stazione di Morrovalle-Trodica. Con lo studio attuale – che affronta il tema della valorizzazione economica dell'Area centrale del sistema urbano – si intende muovere un altro passo lungo lo stesso itinerario di riflessione.

Il "centro" di Civitanova Marche costituisce il punto focale principale della Provincia di Macerata sia dal punto di vista degli scambi che della socializzazione. Forse il principale della Regione. Presenta, tuttavia, situazioni di degrado funzionale, estetico e ambientale molto gravi. Da una parte, il degrado riduce il valore economico delle attività che vi si svolgono, conduce a una evidente e crescente sottoutilizzazione del "capitale territoriale" esistente e fa diminuire il benessere dei fruitori e dei residenti. Dall'altra, la crescente competizione territoriale trasforma l'attuale stato di degrado in un fattore di rischio per le attività economiche attuali: il pericolo dell'innescarsi di una spirale di degrado-riduzione delle attività economiche-degrado è molto elevato.

Lo studio presentato costituisce, in primo luogo, uno schema interpretativo delle funzioni del "centro" e, secondariamente, un progetto preliminare di intervento nel "punto focale dell'Area centrale" – il sistema insediativo racchiuso tra Piazza XX Settembre, Corso Umberto I, Via Lauro Rossi e Corso Matteotti. A partire da questo sistema, il cambiamento delle modalità d'uso degli spazi pubblici finalizzate alla riqualificazione dovrà estendersi all'intero Borgo Marinaro e a gran parte del "centro" che oramai ingloba l'Area Cecchetti, l'Area Ceccotti, parte di Corso Garibaldi, Corso Vittorio Emanuele, l'area portuale e il litorale a nord e a sud del porto.

Con questo studio – solo un primo passo verso un sistema completo di interventi – la Camera di Commercio di Macerata e la Fondazione CARIMA propongono di avviare un processo di trasformazione graduale e negoziato delle modalità d'uso del centro del sistema urbano di 'Civitanova Marche', con l'obiettivo di offrire alla comunità provinciale un luogo di scambio e socializzazione di qualità europea e di contribuire all'obiettivo della sostenibilità ambientale.

Giuliano Bianchi
Presidente della CCIAA di Macerata

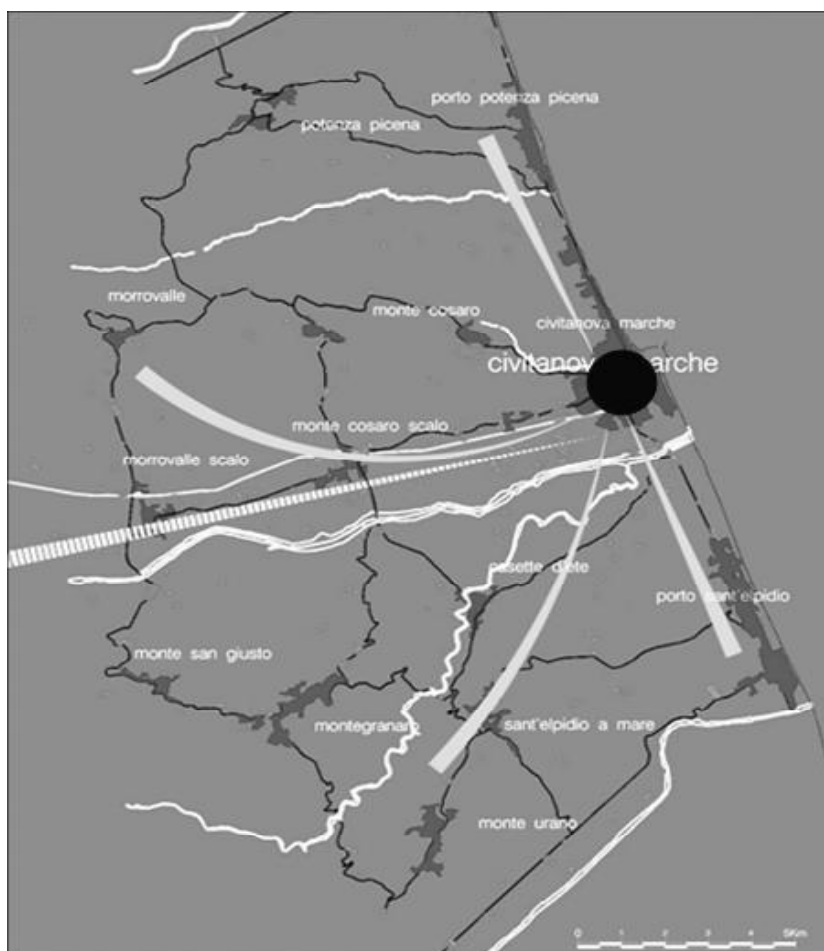
Franco Gazzani
Presidente della Fondazione CARIMA

Macerata, ottobre 2008

Il sistema urbano di 'Civitanova Marche'




Le riflessioni progettuali presentate in questo studio partono dall'ipotesi che l'area di intervento debba essere interpretata come punto focale principale – come «centro» – del sistema urbano di 'Civitanova Marche' che comprende un insieme di comuni limitrofi tra i quali si è creata un'evidente integrazione territoriale.

La descrizione e l'analisi delle caratteristiche dei sistemi locali della Provincia di Macerata – compreso il sistema urbano di 'Civitanova Marche' – sono state condotte in studi specifici: vedi il sito web www.ppw.it/stmc.



Indice

1. Introduzione	7
2. L'Area centrale del sistema urbano di 'Civitanova Marche'	11
<i>La valorizzazione economica di Borgo Marinaro</i>	17
3. L'Area di intervento: funzioni, dis-equilibri, obiettivi	19
<i>L'accessibilità in auto all'Area centrale</i>	28
4. L'Area di intervento: ipotesi progettuale	31
<i>Quadro sinottico degli interventi</i>	48
5. Conclusioni	49

-  Area centrale (Centro) del sistema urbano – Area A
 Borgo Marinaro – Area B
 Area di intervento (Area focale) – Area C

1. Introduzione

Nel prossimo decennio – soprattutto come conseguenza della necessità di introdurre una mobilità sostenibile – il funzionamento del sistema urbano di ‘Civitanova Marche’ dovrà subire cambiamenti molto profondi. Ciò accadrà, ugualmente, ai principali sistemi urbani delle Marche. Alcune città italiane – e molte città europee – hanno già iniziato la transizione verso una mobilità sostenibile. Alcune hanno già raggiunto livelli di sostenibilità ambientale e qualità urbana molto elevati.

Per raggiungere gli standard europei di sostenibilità ambientale e di qualità urbana – dai quali è oggi molto lontano – il sistema urbano di ‘Civitanova Marche’, così come gran parte dei sistemi urbani delle Marche, impiegherà almeno dieci anni, un arco temporale lungo il quale ci sarà bisogno di coerenti politiche pubbliche: investimenti infrastrutturali, introduzione di nuove regole d’uso degli spazi pubblici, riorganizzazione dei mercati, adeguamento dei comportamenti individuali. Si tratta di una transizione molto complessa che richiederà cambiamenti profondi ma, allo stesso tempo, è alla portata delle risorse organizzative e finanziarie della comunità locale.

La riflessione presentata in questo studio inizia prendendo in esame un ambito del centro storico che è il punto focale principale del sistema urbano di ‘Civitanova Marche’. Nella Carta 1 questo ambito – denominato “Area centrale” o “Area A” – è definito dalla linea quadrettata. Si tratta di una vasta area nella quale si concentra una parte rilevante delle attività di scambio di beni e servizi e delle attività di socializzazione della popolazione dell’intero sistema urbano. Un’area, inoltre, che si caratterizza come il sistema residenziale centrale del Comune di Civitanova Marche. Proprio per la sovrapposizione di queste funzioni – scambio, socializzazione, residenziale –, per la sua *mixité*, questa area svolge un ruolo di grande importanza nel funzionamento dell’intero sistema urbano.

L’Area centrale presenta gradi di densità funzionale più eleva-

Degrado della scena urbana

Il persistere nel tempo del degrado di una parte consistente di Corso Dalmazia e delle vie limitrofe impone una riflessione sulle cause strutturali. Impone anche la necessità di effettuare politiche che conducano al recupero funzionale ed estetico di un capitale territoriale così importante per lo sviluppo economico e sociale del sistema urbano di 'Civitanova Marche'.



Dis-equilibri

Nell'immagine accanto sono evidenti alcuni dei principali dis-equilibri individuati: abitazioni non utilizzate, degrado degli edifici privati, degrado degli spazi pubblici (marciapiede discontinuo con pavimentazione sconnessa), attrezzature funzionali (bidoni per la raccolta dei rifiuti) collocate in posizioni che impediscono l'uso pedonale del marciapiede.

ti via via che ci si muove dai margini verso il suo centro, ovvero verso l'Area C (area definita dalla linea nera nella Carta 1). In termini progettuali, gli interventi discussi nelle pagine che seguono si concentrano proprio su quest'ultimo ambito (l'Area C), poiché è l'area in cui si osservano i massimi indici di concentrazione d'uso ma, allo stesso tempo, anche i dis-equilibri più gravi. Questa area – denominata nel corso dell'analisi "Area focale" o, più semplicemente "Area di intervento" – costituisce una parte del "Borgo Marinaro" che, in questo studio, viene delimitato come indicato nella Carta 1 (area definita dalla linea nera puntiforme).

L'Area centrale del sistema urbano presenta nel suo complesso gravi forme di dis-equilibrio, le quali possono essere classificate nel modo seguente:

- a) congestione del traffico;
- b) inquinamento atmosferico e acustico;
- c) interferenza del traffico veicolare automobilistico con la mobilità pedonale che si associa alle attività di scambio, di socializzazione e residenziale;
- d) non utilizzo di parte del capitale edilizio;
- e) degrado ambientale degli spazi pubblici e semi-pubblici.



Allo stato attuale, questa area ha raggiunto livelli di criticità estremamente elevati relativamente ai punti a), b), c). Ugualmente elevati sono i livelli di criticità per quanto riguarda il capitale edilizio non utilizzato e il degrado degli spazi pubblici e semi-pubblici.

Le conseguenze negative della situazione determinata dai disequilibri sopra indicati possono essere sinteticamente riassunte in:

A) un livello di benessere comparativamente più basso dei fruitori e dei residenti come conseguenza delle esternalità negative (inquinamento atmosferico e acustico, interferenza auto-pedone, congestione):

B) livelli di attività (residenza, socializzazione, scambi) comparativamente più bassi di quelli che il capitale edilizio privato e pubblico potrebbero generare.

Un aspetto di particolare rilievo da sottolineare è che le due ultime forme di dis-equilibrio indicate in precedenza – d), e) – sono destinate a peggiorare nei prossimi anni. Ci sono, infatti, segni evidenti di un progressivo abbandono di alcuni edifici e, soprattutto, di deterioramento degli spazi pubblici.

La tendenza a un generale peggioramento dei fattori critici potrebbe anche generare nel breve periodo una “crisi sistemica”, con una *considerevole e rapida riduzione dell'attività commerciale* ed anche di socializzazione che si svolge in questa area e, in particolare, nel suo punto focale (Area C). Ciò avverrà soprattutto se altri luoghi centrali della Provincia iniziano un processo di riqualificazione e diventano più competitivi in termini di qualità.

Questo studio delinea un insieme di interventi parziali ma preliminari che hanno l'obiettivo di eliminare i fattori di criticità e avviare un completo recupero del capitale edilizio e una completa riqualificazione degli spazi pubblici e semi-pubblici dell'area focale del centro del sistema urbano (Area C). Esso propone ciò che può essere considerato il primo passo di un itinerario di transizione verso un sistema urbano che rispetti i vincoli della sostenibilità ambientale e gli standard di qualità urbana europei.

Obiettivi che richiedono un radicale cambiamento del modello di mobilità oggi prevalente nel sistema urbano di ‘Civitanova Marche’.

La necessità di iniziare il processo di riqualificazione urbana dell’Area centrale partendo dall’Area C – cioè, dal suo punto focale (Carta 4) – deriva da diversi motivi. Innanzitutto – e questo è il motivo principale – perché in questo spazio si svolge attualmente la maggior parte dei processi di scambio e di socializzazione. Inoltre, si deve considerare il fatto che si tratta di uno spazio che ha una dimensione identitaria. In terzo luogo, vi sono motivi strettamente spaziali: se questo sotto-sistema insediativo non funziona correttamente non si può avviare alcun processo di transizione verso un assetto sostenibile dell’Area centrale (Area A).

Benché gli interventi previsti riguardino l’Area C, si deve subito richiamare il fatto che negli ultimi anni vi è stata una diffusione dei processi di scambio e socializzazione lungo alcune vie che suggeriscono di ampliare gli interventi all’intero Borgo Marinaro. Ad esempio, è evidente che Corso Vittorio Emanuele è oramai uno degli assi commerciali fondamentali (anche se l’attuale intenso uso come via di uscita e attraversamento ne limita fortemente la funzione di socializzazione).

Il sistema urbano di ‘Civitanova Marche’ è un sistema insediativo molto disperso – e ciò pone specifici ostacoli a una mobilità sostenibile di non facile soluzione. Tuttavia, da altri punti di vista, dare all’Area centrale di Civitanova Marche un assetto moderno, sostenibile e con una elevata qualità urbana non è difficile. Fattori quali una struttura insediativa regolare, in particolare nella sua parte centrale, vuoti urbani che permettono la realizzazione di parcheggi in punti strategici in termini di accessibilità con l’auto dagli insediamenti della città dispersa, spazi non utilizzati o utilizzati in modo inadeguato, localizzazione della stazione ferroviaria e altri ancora permettono di definire un progetto di riqualificazione fattibile ed efficace.

2. L'Area centrale del sistema urbano di 'Civitanova Marche'

Il centro di un insediamento urbano è l'ambito in cui le attività di scambio e socializzazione della collettività locale hanno una densità e una intensità molto elevata, non riscontrabile in altri ambiti della città. Può essere costituito da una sola strada, quando gran parte delle attività si concentra lungo di essa – come per molti anni è stato, in effetti, Corso Umberto I a Civitanova Marche. Ma, in genere, è costituito da un insieme più complesso e articolato di strade e piazze principali e secondarie, le quali formano un “sistema” di spazi, ovvero un insieme di spazi integrati fra loro.

Il centro di un insediamento urbano è un ambito che può mutare nel tempo. Può ampliarsi ed estendersi a spazi contingui all'area iniziale quando è la città stessa a crescere e a generare un numero maggiore di attività di scambio e socializzazione o perché diventa il luogo centrale di un sistema territoriale più ampio. Può crescere anche in seguito a interventi di trasformazione urbana che generano effetti sulla sua organizzazione e sul suo funzionamento, ma può anche perdere di rilevanza e perdere posizione nella scala gerarchica del sistema dei mercati pertinente in seguito a dinamiche di sviluppo spaziale che generano o rafforzano altri punti focali nel territorio.

Nel caso di Civitanova Marche, il suo centro ha visto negli anni una crescente espansione, per accogliere i processi di scambio e di socializzazione del sistema urbano intercomunale che si stava formando intorno ad essa. Allo stato attuale, non è immediatamente identificabile, anche per il fatto che recenti importanti interventi di trasformazione urbana – in parte ancora da completare (Area Cecchetti e Area Ceccotti) – stanno determinando una sua profonda trasformazione.

Per tracciare i confini del centro del sistema urbano intercomunale di 'Civitanova Marche' – della sua Area centrale (Carta 2) – si devono considerare quattro fattori. Innanzitutto, il fatto che, analogamente a molte altre città, si è esteso in modo considere-

Carta 2 – L'Area centrale (o Centro) del sistema urbano di 'Civitanova Marche'



vole a partire da un asse commerciale storico – Corso Umberto I –, inglobando altre vie del centro storico che si sono progressivamente trasformate in vie commerciali – pur non perdendo completamente la tradizionale funzione residenziale. Parte del Borgo Marinaro costituisce, oggi, il punto focale principale delle attività di scambio dell'Area centrale di Civitanova Marche. Ma è evidente che le attività commerciali si stanno ulteriormente diffondendo all'interno del suo tessuto urbano, interessando vie che fino ad ora non avevano ospitato esercizi commerciali.

Il secondo fattore consiste nel fatto che l'urbanizzazione dell'Area Cecchetti, un'area industriale dismessa situata nelle immediate vicinanze del centro storico, ha introdotto una nuova logica di funzionamento della città. La recente riqualificazione funzionale di questa area in termini di una *mixité* residenziale e commerciale ha infatti eliminato la cesura nel tessuto urbano del centro cittadino costituita dall'ex-area industriale. Oggi, questa area è parte integrante dell'Area centrale.

L'Area Cecchetti

Nell'Area Cecchetti è in corso di completamento il più grande progetto di trasformazione urbana realizzato a Civitanova Marche negli ultimi decenni. La posizione di questa area e le funzioni – residenziale e commerciale – che sono state previste hanno ampliato il centro del sistema urbano di 'Civitanova Marche'. Il problema principale, non ancora risolto, è la connessione tra questo sotto-sistema insediativo e le altre parti del centro, in particolare con il Borgo Marinaro. Via Cecchetti e Via Bruno Buozzi presentano situazioni di degrado molto elevato nell'ambito in prossimità del sottopassaggio ferroviario e nessuna dinamica di rigenerazione. Le difficoltà di connessione pedonale e ciclabile e il sovradimensionamento generale per gli spazi commerciali sono un ostacolo alla riuscita di questo importante progetto.



che: sviluppo spaziale e qualità urbana (CCIAA Macerata/Fondazione CARIMA, Macerata, novembre 2007), la possibilità di collocare in questo grande vuoto urbano contiguo alla stazione ferroviaria e facilmente accessibile dalla Statale 16 alcune funzioni e infrastrutture fondamentali alla scala della città e del sistema urbano fa sì che questa area diventi anch'essa parte integrante dell'Area centrale. In particolare, per il contributo che essa può dare con riferimento al tema della mobilità sostenibile all'interno dell'Area centrale diventando il punto focale della rete della metropolitana di superficie e interfaccia logistica della mobilità automobilistica alla scala del sistema urbano e della Provincia.

Il quarto fattore, infine, concerne il fatto che la dimensione ricreativa e di socializzazione è parte fondante di un luogo centrale. Ne consegue che anche la zona portuale è un ambito che fa parte integrante dell'Area centrale.

L'Area centrale – indicata nella Carta 2 – costituisce, dunque, un sotto-sistema insediativo fondamentale per il sistema urbano di 'Civitanova Marche' nel suo complesso. Il suo funzionamento dovrà cambiare profondamente nel prossimo decennio per le ragioni indicate nelle pagine precedenti. Tutti gli interventi di trasformazione urbana dovrebbero essere coordinati e coerenti con un obiettivo

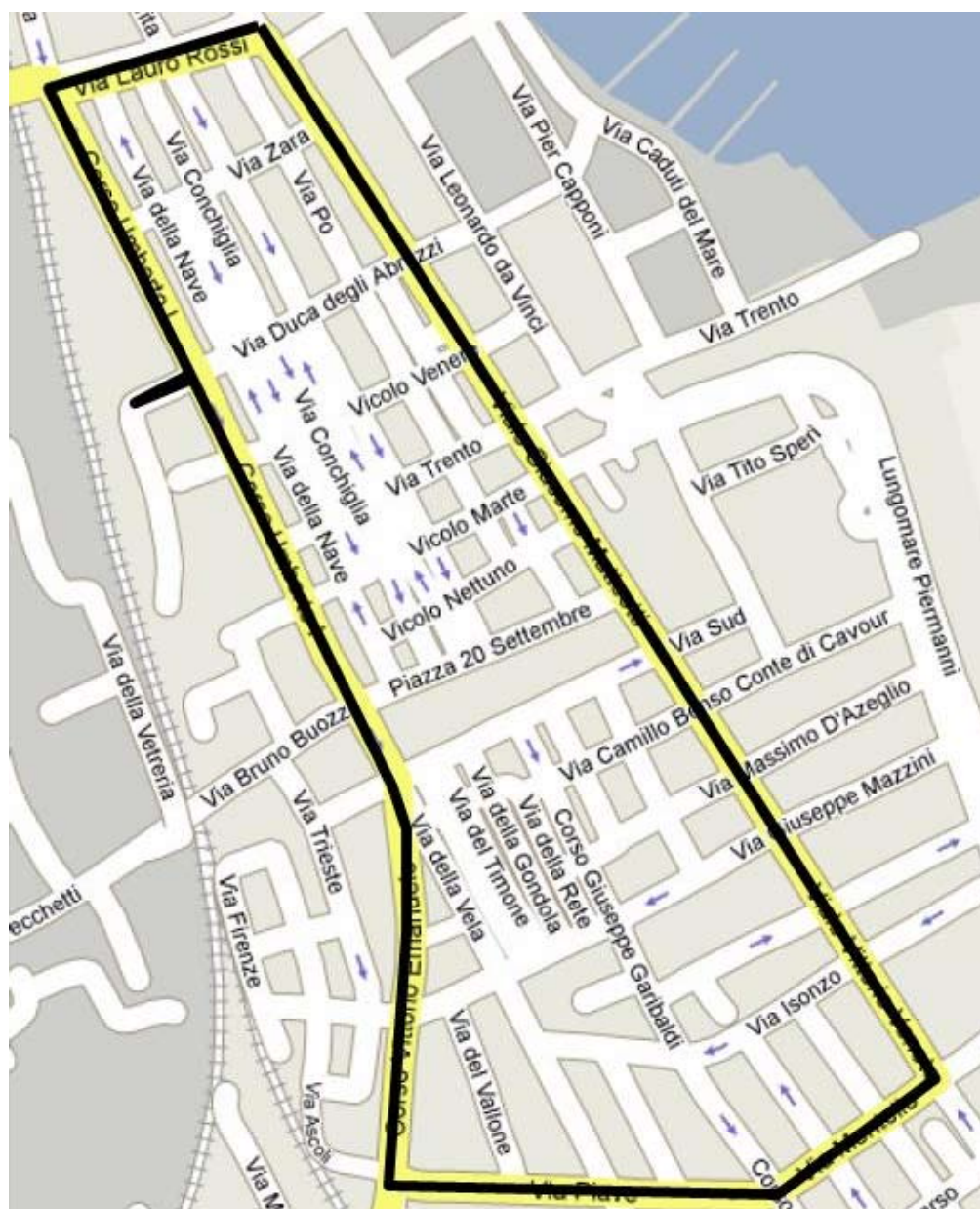
L'Area Ceccotti

L'Area Ceccotti è un "vuoto urbano" chiave per lo sviluppo spaziale ed economico del sistema urbano di 'Civitanova Marche'. Con la possibilità di realizzare un parcheggio che si trova a 150/200 metri dal baricentro del Borgo Marinaro – parcheggio accessibile da Via Cecchetti e dalla Statale 16 –, l'Area Ceccotti è un vuoto urbano di rilievo provinciale. Una sua corretta destinazione consoliderebbe definitivamente la funzione commerciale e ricreativa del Borgo Marinaro. In particolare, le attività commerciali ne trarrebbero un notevole vantaggio, proprio per la facilità di raggiungere, da questo parcheggio, il sistema degli assi commerciali. Tra i suoi usi, potrebbe essere attivato sin d'ora quello di interfaccia logistica con la stazione ferroviaria, ricavando una piazzola per i taxi e per il carico/scarico dei passeggeri che provengono dal sistema territoriale e dall'intera provincia – i quali non avrebbero più bisogno di percorrere Corso Umberto I per raggiungere la stazione. Una riflessione sull'uso dell'Area Ceccotti è stata condotta in un precedente studio: Camera di Commercio di Macerata-Fondazione CARIMA, L'Area Ceccotti di Civitanova Marche: sviluppo spaziale e qualità urbana, Macerata, novembre 2007 (www.ppw.it/stmc).



Carta 3 – Borgo Marinaro

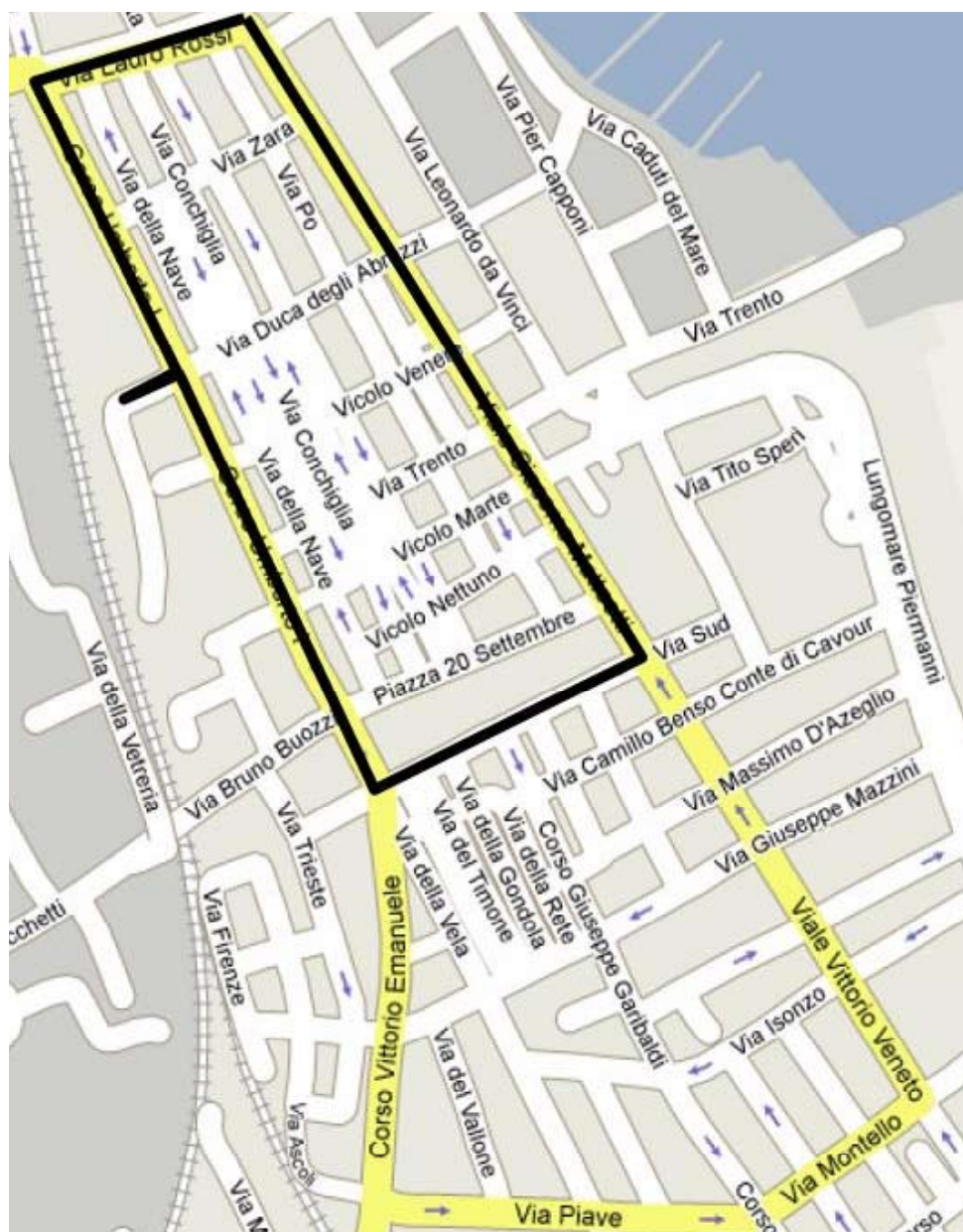
In questo studio l'area denominata "Borgo Marinaro" è stata identificata sullo sfondo delle relazioni esistenti tra l'Area di intervento (Area C) e l'ambito urbano a sud di Piazza XX Settembre. Relazioni che si sono intensificate in seguito all'ampliarsi dei processi di scambio e socializzazione lungo alcune delle sue vie (ad esempio, Corso Vittorio Emanuele, Via della Vela).



Carta 4 – L'Area di intervento

L'Area di intervento è lo spazio racchiuso da: Via Lauro Rossi, Corso Umberto I, Piazzale Don Giovanni Minzoni – lo slargo antistante la stazione ferroviaria –, Piazza XX Settembre, Corso Matteotti.

Si tratta dell'area focale del centro del sistema urbano, il luogo in cui i processi di socializzazione e di scambio raggiungono la maggiore densità.



SCHEDA 1 – LA VALORIZZAZIONE ECONOMICA DEL BORGO MARINARO

Un progetto di valorizzazione di un luogo è un progetto che aumenta il valore dei beni (e servizi) e/o aumenta la quantità di beni e servizi che vengono prodotti in quel luogo. Nel caso del Borgo Marinaro, i servizi fondamentali sono: a) socializzazione; b) scambio (transazioni); c) residenza.

Il miglioramento della qualità degli spazi pubblici del Borgo Marinaro (strade, piazze, slarghi, marciapiedi) attraverso cambiamenti delle regole d'uso e interventi di riqualificazione funzionale ed estetica può essere interpretato come un progetto di valorizzazione economica perché determinerà un aumento del valore dei processi (servizi) di socializzazione e del valore della fruizione finalizzati agli acquisti e, inoltre, del servizio residenziale. Dopo la realizzazione degli interventi proposti in questo studio, nel Borgo Marinaro sarà "più piacevole" – darà maggiore benessere – muoversi e socializzare, fare acquisti e risiedervi.

Gli interventi previsti dal progetto aumenteranno, inoltre, il livello di attività economiche (socializzazione, scambio, residenza) che si svolgeranno nel Borgo Marinaro. Essi determineranno, appunto, più socializzazione, più acquisti, più residenza. Da una parte, il miglioramento della qualità urbana determinerà (a) un incremento della permanenza dei visitatori e, dall'altra, (b) un incremento del numero dei fruitori.

(a) L'incremento del tempo di permanenza dei fruitori è un aspetto trascurato ma importante per i suoi effetti economici. L'elevata qualità urbana di un luogo – assenza di rumori e di interferenze con la mobilità veicolare, buona qualità dell'aria, bellezza della scena urbana – incentiva a trascorrervi più tempo. Aumentando il tempo trascorso nel Borgo Marinaro aumenteranno anche le attività che vi si svolgono: oltre ad effettuare acquisti, si dedicherà più tempo alla socializzazione e alla ricreazione, il che genererà un numero maggiore di transazioni (ad esempio, nell'ambito della ristorazione).

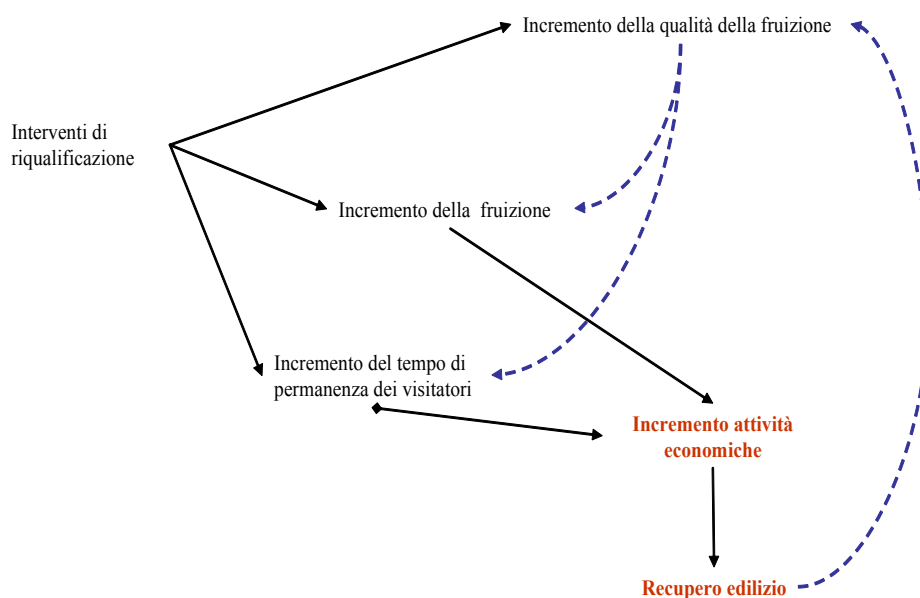
(b) Gli interventi previsti dal progetto di riqualificazione permetteranno, inoltre, di incrementare la capienza dell'area. Aumenterà, cioè, il numero dei visitatori che l'area può accogliere, pur continuando ad offrire determinati standard di qualità ambientale. Molto spesso si trascura di considerare che la presenza delle auto riduce lo spazio per la fruizione – e ciò non solo abbassa la qualità della fruizione ma semplicemente riduce il numero delle persone che possono essere presenti in un determinato luogo.

Una vasta area pedonale (che ingloba la Piazza e i Giardini), a elevata concentrazione commerciale e ricreativa – e anche di elevata qualità per la possibilità di circuiti pedonali e piazze –, modificherebbe radicalmente il profilo e la scena urbana. Aumenterebbe come conseguenza anche il valore della residenza, innescando quei processi privati di recupero edilizio assolutamente necessari per raggiungere l'obiettivo di una totale riqualificazione del Borgo Marinaro.

Una caratteristica molto importante di progetti di valorizzazione urbana come quello presentato nelle pagine che seguono è il carattere sinergico, di reciproco rafforzamento, dei singoli interventi.

Gli investimenti di riqualificazione degli spazi pubblici creano esternalità positive che migliorano la qualità della residenza. Gli investimenti privati di recupero edilizio migliorano la scena urbana e inducono un più elevato livello di fruizione – che, a sua volta, si riverbera in maggiore presenza e maggiore qualità/intensità dei processi di socializzazione. A sua volta, ciò stimola gli scambi, rafforza la dimensione commerciale del Borgo Marinaro e attiva ulteriore capitale privato per il recupero edilizio.

La pedonalizzazione parziale (accesso ai soli residenti) e la limitazione del numero dei parcheggi – oltre alla fruizione in bicicletta – sono la chiave di volta di processi di valorizzazione economica di sotto-sistemi insediativi con le caratteristiche del Borgo Marinaro. In questo caso, peraltro (vedi Scheda 2, pp. 28-29), si è di fronte a un sistema insediativo molto compatto e dotato di ampi parcheggi situati a distanze di 150-400 metri. Ciò significa che ai benefici degli interventi non si devono neppure sottrarre i costi per i disagi dei residenti e dei fruitori.



generale. In effetti, si tratta di un'area che meriterebbe uno specifico *masterplan*. All'interno dell'Area centrale è chiaramente identificabile, come già richiamato, un sotto-sistema nel quale sono concentrate le attività di socializzazione e di scambio e che dal punto di vista delle funzioni costituisce il "punto focale" del sistema urbano. Per essere "capito" – e, di conseguenza, per poter identificare una strategia di valorizzazione economica efficace – questo sotto-sistema deve essere interpretato come parte integrante dell'Area centrale.

Norme d'uso per ripristinare il decoro della scena urbana

Edifici in stato di parziale dis-uso possono far parte della scena urbana purché non siano degradati ad un uso improprio: in questo caso, come supporto per affissioni. Peraltro, il marciapiede antistante – carente in termini di fluidità del camminare – è uno dei luoghi identitari della città e svolge una funzione importante connettendo l'Area di intervento con un sistema ricreativo molto fruito dai giovani, dai residenti e dai visitatori domenicali. Questo tracciato pedonale permette di accedere al sistema ricreativo del litorale nord, molto apprezzato per le passeggiate, nel quale vi sono stabilimenti balneari attivi oltre il periodo estivo. In attesa che questi edifici ritrovino un uso, è necessario ripristinare un adeguato grado di decoro all'intera scena urbana.



3. L' Area di intervento: funzioni, dis-equilibri, obiettivi

In questo studio sarà delineato un progetto di riqualificazione funzionale di uno degli ambiti dell'Area centrale, quello formato dall'area definita da Corso Umberto I, Piazza XX Settembre, Corso Matteotti, Via Lauro Rossi e da Piazzale Don Minzoni – lo slargo antistante la stazione ferroviaria – (Carta 4). Si tratta di un'area che è il punto focale dell'Area centrale del sistema urbano, come mostra chiaramente la Carta qui accanto. Le attività che si svolgono all'interno di questo ambito urbano sono:

- a. attività commerciale alla scala del sistema urbano;
- b. attività di socializzazione alla scala del sistema urbano;
- c. attività di produzione di beni e servizi alla scala del sistema urbano;
- d. attività residenziale.

Si tratta di una classica situazione di *mixité* – vale a dire, di sovrapposizione nello spazio di quasi tutte le funzioni che si svolgono in una città – in questo caso con modalità molto intense.

L'aspetto singolare di questa area consiste nel fatto che alcuni dei suoi assi formano il mercato di maggiore qualità delle Marche per varietà e qualità delle merci che vi si possono acquistare ma, allo stesso tempo, è l'area di maggiore degrado edilizio – sia degli edifici privati che degli spazi pubblici – situata in un centro storico della Provincia e forse anche delle Marche.

Questa paradossale situazione di contrasto è rimasta “nasco- sta” finché Corso Umberto I ha costituito il principale asse commerciale e luogo della socializzazione, sul quale si è investito nel corso degli ultimi decenni determinando il mantenimento di una accettabile qualità formale – anche se con un'interferenza autopedoni molto elevata soprattutto in termini di deterioramento della qualità ambientale (inquinamento atmosferico e acustico). Il contrasto è diventato palese – si potrebbe dire imbarazzante – appena il sistema degli assi commerciali e dei luoghi della

L'Area di intervento costituisce il punto focale dell'Area centrale del sistema urbano



socializzazione si è esteso a Via Duca degli Abruzzi e a Corso Dalmazia. A questo punto, quando l'intero sistema insediativo è entrato a far parte dell'areale dei fruitori – e sono stati realizzati anche alcuni percorsi pedonali di attraversamento – il suo degrado è diventato evidente, fino a caratterizzare la scena urbana.

Poiché l'espansione dell'attività commerciale ha determinato un forte incremento della fruizione, negli ultimi anni sono anche aumentati fenomeni come la congestione, le interferenze auto-pedone, l'inquinamento acustico e atmosferico. Allo stesso tempo, l'aumento della fruizione a fini di scambio (acquisti) e socializzazione ha stimolato nuove attività imprenditoriali – anche nel campo della ristorazione – che hanno introdotto nella scena urbana numerosi elementi di elevata qualità formale. Il contrasto tra il degrado degli spazi pubblici e degli edifici privati e la qualità estetica di molti esercizi commerciali è ulteriormente aumentato fino a diventare insostenibile. In altre parole, è stata la crescita in termini di funzioni e di fruizione ad avere imposto una riflessione sull'uso di questo sistema insediativo.

Le prospettive nella progettazione dello spazio pubblico

Valorizzare la scena urbana significa anche curare l'organizzazione e le norme d'uso dello spazio pubblico in rapporto a determinati punti prospettici. Ad esempio, in alcuni casi, come nell'immagine a sinistra, le auto in sosta non creano soltanto una interferenza fisica agli spostamenti a piedi. Impedendo di scorgere una determinata prospettiva sono anche un ostacolo visivo, con l'esito di ridurre l'attrattività della scena urbana e, quindi, gli stimoli offerti. In altri casi, come nell'immagine a destra, fanno perdere la visione d'insieme di un luogo rendendo persino più banale l'immagine della scena urbana.



3.1 L'attività commerciale

Come già richiamato, l'attività commerciale di questo ambito urbano ha conosciuto una straordinaria crescita e ha generato un mercato che per qualità e varietà dell'offerta si qualifica come il mercato centrale più importante alla scala del sistema urbano e della stessa Provincia. Si deve evidenziare che, nonostante l'attività commerciale si sia diffusa nel corso degli anni all'interno del tessuto urbano, vi sono vie che sono rimaste essenzialmente residenziali mentre altre hanno acquisito un carattere commerciale. Oggi, gli assi commerciali fondamentali sono i seguenti: Corso Umberto I – l'asse commerciale storico della città – Via Duca degli Abruzzi, Corso Dalmazia, il vialetto nord di Piazza XX Settembre. Ad essi si deve aggiungere Corso Vittorio Emanuele, l'altra via commerciale storica insieme a Corso Umberto I (Carta 5). Da notare che, mentre i primi quattro assi si intersecano e sono fra loro connessi, il quinto non si trova all'interno dell'area di intervento e, inoltre, è fisicamente disconnesso dagli altri assi commerciali.

L'attrattività di un'area commerciale, di un mercato non è data solo dalla varietà dell'offerta di beni e servizi. È data anche dalla qualità della fruizione di cui i visitatori beneficiano nello svolgere le attività di acquisto. A questo riguardo, un requisito fondamentale è la qualità ambientale in cui avvengono tali attività; è la qualità dello spazio fisico all'interno del quale ci si muove per fare gli acquisti.

Nel contesto di questo studio, il tema della qualità ambientale sarà declinato in termini della qualità dei trasferimenti a piedi in rapporto con la sicurezza e la fluidità del traffico pedonale. Pertanto, il primo aspetto da affrontare verterà l'analisi – e la valutazione – dell'attuale organizzazione della mobilità pedonale in termini della presenza di fattori di disturbo che i pedoni incontrano durante gli spostamenti: dalla dimensione troppo limitata dei marciapiedi alla congestione del traffico veicolare, dalla presenza di restringimenti della sezione dei marciapiedi (lampioni, gradini,

La mobilità pedonale

La mobilità pedonale costituisce un'attività fondamentale per il funzionamento di una città. Oltre alla funzione ricreativa, essa svolge la cruciale funzione di "chiudere" i movimenti che permettono gli scambi e la socializzazione. Tutti i cicli di mobilità si aprono e si concludono con un tragitto pedonale di lunghezza variabile.

La qualità del tragitto pedonale è un elemento costitutivo della qualità urbana e concorre in misura determinante alla formazione del benessere degli individui durante gli spostamenti a piedi.

Maggiore è la qualità del percorso – sicurezza, stimoli offerti, agevolezza – maggiore è la disponibilità degli individui ad effettuare spostamenti a piedi più lunghi perché cambia la percezione della distanza e dello sforzo fisico del camminare.



Pur intersecandosi, i primi quattro assi non formano un "sistema commerciale" perché l'organizzazione dei loro spazi pubblici non risponde ai criteri della mobilità pedonale fluida e sicura.

segnaletica, cassonetti, ecc.) alla mancanza di ambiti di sicurezza negli attraversamenti stradali, dalla invasione dei marciapiedi da parte dei veicoli alle variazioni di livello nelle intersezioni fra marciapiedi e strade, dal rumore del traffico delle auto in transito alla pavimentazione sconnessa e discontinua dei tracciati pedonali. Sono tutti fattori che, da una parte, determinano situazioni di forte conflitto fra pedoni e auto e, dall'altra, impediscono che il camminare sia anche una modalità di ricreazione e socializzazione e non solo un'attività necessaria – per recarsi al lavoro, per fare la spesa, ecc.

L'ipotesi progettuale delineata nelle pagine che seguono si fonda sulla constatazione che lo spazio pubblico associato agli assi commerciali sopra indicati dà luogo ad una bassa qualità della fruizione – una fruizione che, come emergerà nel corso dell'analisi, è ben lontana dal livello qualitativo raggiungibile, date le potenzialità del luogo. Ciò perché le attività di acquisto avvengono in un contesto ambientale che, sia dal punto di vista fisico che psicologico, non favorisce la mobilità a piedi per la presenza di un insieme di fattori di disturbo che possono essere indicati in:

- a) interferenze con il traffico e la sosta veicolare;
- b) inadeguatezza dei marciapiedi (sezione, discontinuità, pavimentazione irregolare);
- c) mancanza di una rete di tracciati pedonali tra loro connessi.

L'obiettivo del progetto è migliorare la qualità della fruizione degli spazi lungo gli assi commerciali migliorando la qualità della mobilità pedonale. L'idea di base consiste, innanzitutto, nel collegare gli assi commerciali realizzando una rete di tracciati pedonali interconnessi così da creare un "sistema pedonale" e, secondariamente, nell'eliminare i fattori che impediscono una mobilità pedonale fluida e sicura al suo interno e lungo le sue principali vie di accesso.

A questo punto è importante sottolineare che la realizzazione di una rete pedonale strettamente associata alla dimensione

Fluidità della deambulazione

Uno degli elementi fondamentali della mobilità pedonale, oltre alla qualità del suolo e il grado di sicurezza dei percorsi pedonali, è la fluidità della deambulazione.

L'immagine in basso mostra una situazione ricorrente nell'area in esame: la fluidità del camminare è spezzata da una "barriera" che interrompe la visuale e costringe il pedone a variare il ritmo e le modalità del camminare. In particolare, se si spinge una carrozzina, se si sta camminando insieme ad altri.

In questo caso, la qualità fisica del marciapiede è annullata dall'assenza di funzionalità – peraltro facilmente recuperabile con una diversa disposizione delle attrezzature funzionali (pensilina, segnaletica, bidone per la raccolta dei rifiuti).



commerciale dell'Area di intervento permette di conseguire un altro obiettivo, la creazione di un'area commerciale integrata. In effetti, ciò che si osserva oggi è la presenza di assi commerciali sostanzialmente disconnessi fra loro se giudicati dalla prospettiva assunta in questo studio. Poiché i percorsi pedonali in cui la mobilità a piedi avviene in condizioni di sicurezza e fluidità sono elementi di connessione fra gli spazi, la realizzazione di un "sistema pedonale" che risponda ai requisiti sopra indicati genera, contemporaneamente, un "sistema commerciale": un semplice insieme di vie che percorriamo per spostarci da un esercizio commerciale all'altro viene ora percepito come un unico ambito spaziale a cui si associano specifici caratteri commerciali e urbanistici (varietà e qualità delle merci, sicurezza degli spostamenti pedonali, vivibilità e vivacità degli spazi pubblici).

3.2 L'attività di socializzazione

Un luogo centrale è anche il luogo della socializzazione e degli scambi culturali e in molti casi, soprattutto nelle città di piccole-medie dimensioni, le attività commerciali sono strettamente in-

Relazione tra intensità d'uso e degrado urbano

Le situazioni di degrado edilizio degli edifici privati e degli spazi pubblici non si limitano al Borgo Marinaro. Via Bruno Buozzi, uno degli accessi al centro storico più importanti e certamente il più congestionato, presenta una grave situazione di degrado proprio nelle immediate vicinanze di Palazzo Sforza (esso stesso solo parzialmente utilizzato). Situazioni simili si osservano in altri ambiti dell'Area centrale — con evidenti segni di peggioramento negli ultimi anni.



Verso il Porto

L'incrocio tra Via Trento e Corso Matteotti si presenta come una cesura tra il Borgo Marinaro e l'area portuale, mentre dovrebbe essere un punto di interconnessione. La pedonalizzazione di Via Trento – con l'eliminazione delle inutili transenne visibili nella foto (che isolano lo slargo antistante la Vecchia Pescheria) –, la ricomposizione dello spazio di attraversamento e la definizione di un percorso pedonale lineare fino al porto migliorerebbero profondamente la fruibilità di questo sistema. Inoltre, faciliterebbero e incentiverebbero l'accesso al Borgo Marinaro dai parcheggi che si trovano tra il Borgo Marinaro stesso e l'area portuale.



Verso Piazza XX Settembre



Il lato nord di Via Bruno Buozzi è quello maggiormente utilizzato per raggiungere Piazza XX Settembre provenendo da Via Cecchetti. Oltre ad una pavimentazione in stato di degrado, presenta incongrue barriere, dovute a regole d'uso del tutto inadeguate, che rendono difficile il movimento dei pedoni, costretti a usare la sede stradale. Eppure questo è un punto molto importante sia in termini funzionali che di scena urbana. La rivitalizzazione di questo asse fondamentale di Civitanova Marche – costituito da Via Buozzi e Via Cecchetti – deve partire dalla ridefinizione delle regole d'uso di questo spazio di connessione.

tersecate alle attività di socializzazione. A Civitanova Marche i principali assi commerciali sono anche i luoghi in cui si svolge gran parte delle attività di scambio sociale e culturale della collettività cittadina e del sistema urbano – bar, caffè, punti di incontro all’aperto. Ne consegue che il miglioramento della qualità della fruizione degli spazi lungo gli assi commerciali attraverso la creazione di condizioni ambientali favorevoli ad una mobilità pedonale fluida e sicura incrementa anche la qualità della fruizione di coloro che si recano nell’area per motivi ricreativi e di socializzazione. Con il ben noto esito che fruizione commerciale e fruizione ricreativa e di socializzazione attivano processi che si rafforzano a vicenda.

3.3 Il rapporto strumenti-obiettivi

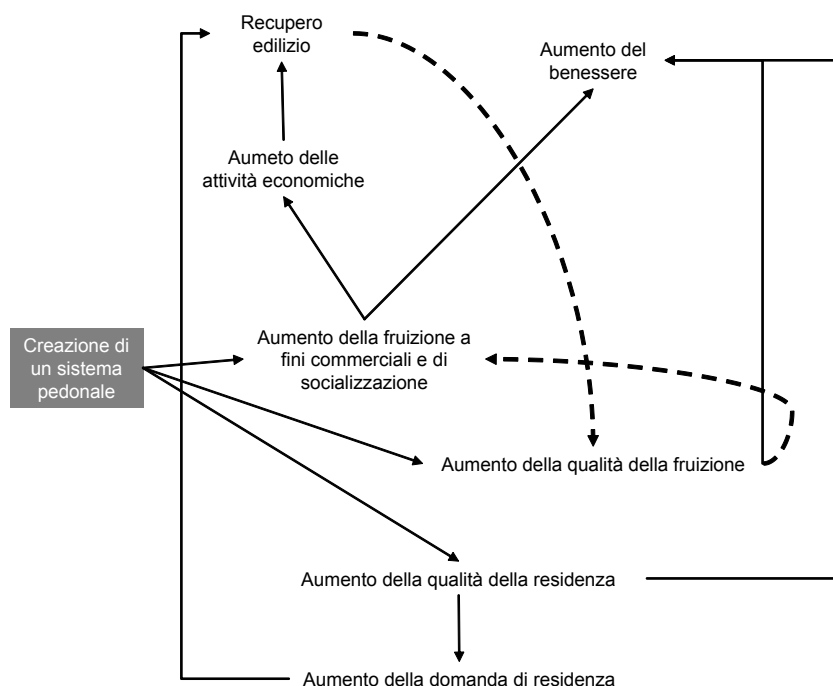
Il rapporto strumenti-obiettivi può essere formulato come nello schema di Figura 1, il quale può essere interpretato seguendo due linee di lettura. La prima prospettiva considera come obiettivi finali la riqualificazione degli edifici privati e degli spazi pubblici (obiettivo indicato nello schema con l’espressione “recupero edilizio”). Affinché ciò si realizzi è necessario che vi sia un incremento dell’attività residenziale, dell’attività commerciale e dell’attività di socializzazione. Per raggiungere questi obiettivi intermedi è necessario produrre esternalità attraverso: a) un cambiamento delle regole d’uso degli spazi pubblici (marciapiedi, strade, piazze, slarghi, giardini) e b) un investimento diretto nel miglioramento della qualità formale e funzionale degli spazi pubblici stessi. Questi interventi sono ritenuti sufficienti per innescare, date le condizioni a contorno, un processo di riqualificazione e valorizzazione economica di tutto il sistema insediativo.

Vi è tuttavia un’altra linea di causalità. Si può partire dall’obiettivo finale di migliorare il benessere netto degli *attuali fruitori* (obiettivo indicato nello schema di Figura 1 con l’espressione “aumento del benessere”) – ottenuto attraverso il miglioramento



delle condizioni ambientali: sicurezza, inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, qualità degli spostamenti (a piedi e in bicicletta), valori formali della scena urbana. Questa linea di riflessione poggia, da una parte, sulla elevatissima fruizione dell'area, in particolare durante il fine settimana – e, quindi, sul numero di individui che sopportano i costi sociali delle attuali condizioni ambientali; dall'altra, sul fatto che l'obiettivo generale della riduzione delle emissioni dovute al traffico veicolare costituisce un obiettivo a sé stante al quale tutte le città sono chiamate a contribuire.

Figura 1 – Strumenti e obiettivi: relazioni



SCHEDA 2 – L'ACCESSIBILITÀ IN AUTO ALL'AREA CENTRALE

Gli interventi suggeriti nel capitolo successivo si fondano su una pedonalizzazione parziale (accesso in auto soltanto ai residenti) della parte nord del Borgo Marinaro (a partire da Piazza XX Settembre compresa) e, successivamente, anche della parte sud. La pedonalizzazione di luoghi intensamente fruiti solleva sempre la questione della loro accessibilità. Nel caso in esame, la pedonalizzazione parziale, così come prevista nel progetto, non pone alcun problema di razionamento dell'accesso in auto per il fatto che esiste già la possibilità di parcheggiare a distanze di 150-300 metri. Pone, invece, un problema di cambiamento di abitudini. Ma è oramai ampiamente dimostrato dall'esperienza di innumerevoli casi che gli individui cambiano i loro comportamenti relativi alla mobilità più facilmente di quanto spesso si pensi. In particolare, se gli spazi sono correttamente pianificati, gli spostamenti a piedi e in bicicletta sono largamente preferiti dagli individui come modalità di "chiudere" i cicli di spostamento o come modalità di effettuare l'intero ciclo di spostamento.

Come indicato nella Carta 6, nei punti A e D esistono ampi spazi di parcheggio contigui al Borgo Marinaro. Essi sono già ora utilizzati pienamente nei momenti di massima fruizione (e largamente inutilizzati, invece, nel resto dei giorni della settimana). A Ovest del Borgo Marinaro, il parcheggio dell'Area Ceccotti, se correttamente dimensionato, costituirebbe un altro fondamentale punto di accesso: si trova a una distanza variabile tra i 150 e i 300 metri dal baricentro del Borgo Marinaro (l'incrocio tra Corso Dalmazia e Via Duca degli Abruzzi). Il parcheggio è già oggi ampiamente utilizzato e raggiunge una situazione di completo utilizzo anche nei giorni lavorativi (a dimostrazione che gli individui sanno cambiare i propri comportamenti). Un limitato numero di parcheggi è inoltre disponibile in Piazza XX Settembre.

Nella situazione attuale, la pedonalizzazione parziale del Borgo Marinaro non determina nessuna riduzione dell'accessibilità in auto.

Inoltre, in prospettiva, sulla base di un coerente piano di mobilità sostenibile, la presenza di "vuoti urbani" di ampie dimensioni all'interno dell'Area centrale permetterebbe di realizzare nei prossimi anni un sistema di parcheggi capace di servire efficacemente il Borgo Marinaro e l'intera Area centrale del sistema urbano di 'Civitanova Marche'.

Il sistema dei parcheggi a supporto della mobilità pedonale del Borgo Marinaro – ma anche dell'Area centrale – potrebbe essere completato nel medio periodo con alcuni nuovi parcheggi da collocare in posizioni strategiche rispetto ai flussi di traffico veicolare. Ci sono quattro punti particolarmente interessanti – anche per il fatto che sono "vuoti urbani" a tutti gli effetti o luoghi dove si svolgono attività che potrebbero essere delocalizzate (attraverso incentivi e accordi negoziali) in aree più idonee. I punti rilevanti sono quelli indicati nella Carta 6: E, F, G, H. I parcheggi andrebbero realizzati in sequenza a seconda dell'andamento del grado di fruizione dell'Area centrale, all'interno di un piano di valorizzazione integrato dell'intera Area centrale.

L'ipotesi progettuale di limitare ai soli residenti l'accesso in auto al Borgo Marinaro è realizzabile già oggi con i parcheggi localizzati al suo esterno ma nelle sue prossimità. Ma ci sono le condizioni per un progetto di pedonalizzazione, di uso della bicicletta per la mobilità urbana e di riqualificazione urbana ancora più ambizioso in termini di sostenibilità ambientale e qualità urbana.

Corridoio ecologico nel Borgo Marinaro: la rinaturalizzazione del Fosso Castellaro

Il Fosso Castellaro costituisce uno dei punti di massimo degrado del Borgo Marinaro, pur avendo evidenti potenzialità, oltre ad una funzione strategica centrale per migliorare la qualità urbana. In effetti, il degrado in cui versa attualmente il Fosso Castellaro si palesa soprattutto in uno dei principali punti di accesso al Borgo Marinaro costituito dall'incrocio in corrispondenza di Via Civitanova. In quel punto, la situazione di degrado ambientale è di grande visibilità non solo ai pedoni ma anche a chi transita in auto.

La criticità della situazione è inoltre aggravata dalla presenza di evidenti disfunzioni in termini di mobilità pedonale. Ad esempio, il transito lungo i tracciati che conducono all'incrocio è reso estremamente insicuro dalla mancanza di adeguati marciapiedi così come è insicuro e accidentato l'attraversamento. Si tratta di un tema molto sentito, data la densità abitativa dei quartieri ad ovest dell'incrocio e, quindi, la elevata fruizione di questo luogo nell'ambito degli spostamenti quotidiani.

Relativamente alla riqualificazione ambientale del Fosso Castellaro si avanza, innanzitutto, la proposta di una rinaturalizzazione del suo alveo. Vi sono moltissimi esempi nelle città europee di interventi di rinaturalizzazione di corsi d'acqua ecologicamente orientati per situazioni di questo tipo. In secondo luogo, all'interno dell'alveo si potrebbe realizzare una corsia ciclabile per connettere il Borgo Marinaro e il sistema ricreativo del litorale con la pista ciclabile a fini ricreativi che raggiunge Civitanova Alta percorrendo la valle del Fosso Castellaro. Con l'esito di creare una suggestiva connessione litorale-collina a partire dal centro storico (immagine a destra). Il notevole successo che ha riscosso questa infrastruttura ricreativa merita ampiamente lo sforzo di individuare un progetto di riqualificazione ambientale dell'alveo che sia anche funzionale ai fini della fruizione ciclabile.



4. L'Area di intervento: l'ipotesi progettuale

Il progetto si articola in tre parti, strettamente integrate. La prima consiste nella creazione di un “sistema pedonale” che inglobi i principali assi commerciali permettendo una fruizione più elevata e di maggiore qualità dei luoghi dello scambio. Ciò costituisce la parte principale del progetto e si fonda sull'importanza delle attività commerciali nel funzionamento di questo sistema insediativo. La seconda parte riguarda la realizzazione di interventi volti a creare all'interno dell'Area di intervento nuovi spazi pubblici (o a migliorare quelli esistenti). Si muove dal riconoscimento della sostanziale assenza di spazi pubblici di qualità all'interno di questo perimetro. La terza parte, infine, concerne il miglioramento della qualità della residenza, partendo dal fatto che i dis-equilibri già discussi riducono in modo significativo la qualità dell'abitare in questo luogo – che, da altri punti di vista, non potrebbe essere più ambito, proprio per la sua collocazione all'interno del sistema urbano.

Barriere di accesso

L'accessibilità pedonale – e quella in bicicletta – al Borgo Marinaro dai quartieri che si trovano a nord-ovest della città (a nord del Fosso Castellaro e a ovest della Statale 16) presenta situazioni di elevata criticità. Nell'immagine in basso viene presentata una delle situazioni più critiche. La realizzazione della rotonda ha reso veramente difficile e spiacevole l'ingresso a piedi o in bicicletta da Via Civitanova – uno degli ingressi più importanti. La rinaturalizzazione del Fosso Castellaro potrebbe fornire una soluzione al problema.

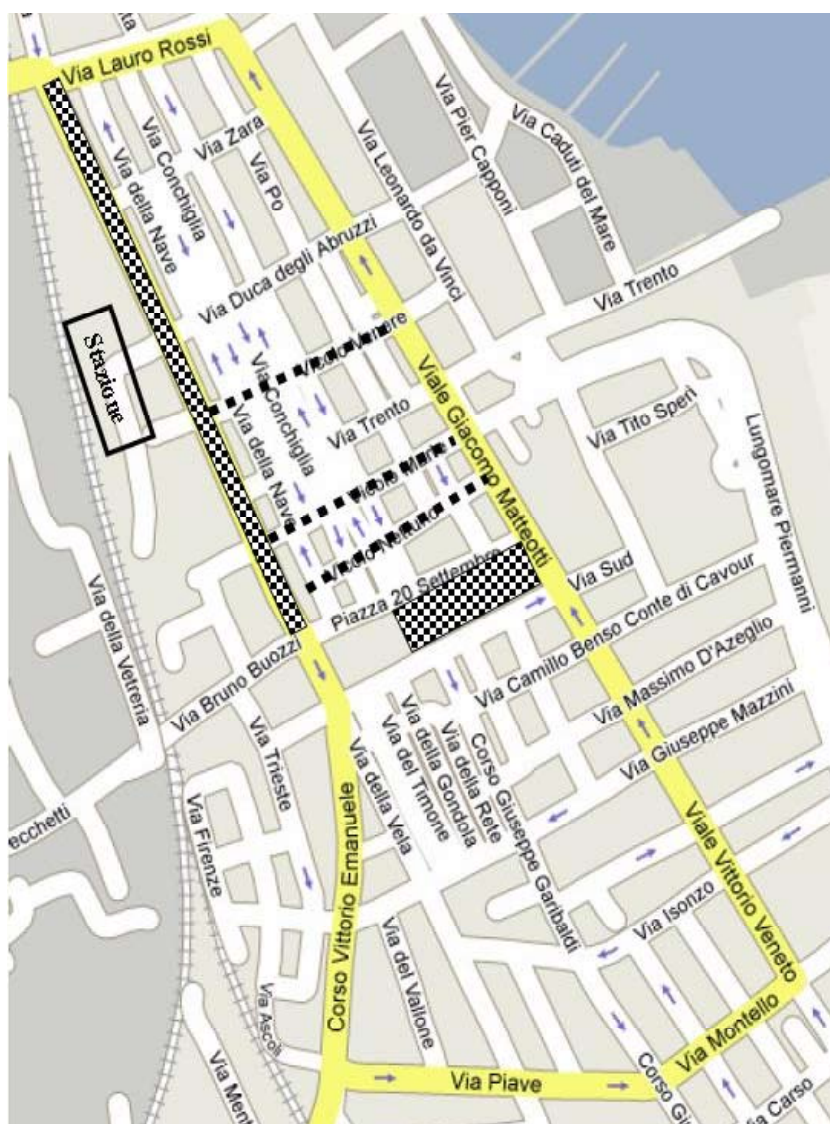
4.1. Il sistema pedonale

L'Area di intervento non ha una zona pedonale rappresentabile in termini di spazi connessi all'interno dei quali i pedoni possono muoversi senza avere interferenze con le auto o con interferenze limitate o accettabili. Gli unici ambiti che presentano le condizioni minime essenziali alla mobilità pedonale sono Corso Umberto I – che dispone di ampi marciapiedi – e la porzione pedonalizzata di Piazza XX Settembre (vedi Carta 7). Entrambi, tuttavia, offrono una situazione chiaramente carente, sia per quanto concerne l'intensità della fruizione, che le direttive del traffico pedonale rispetto alla localizzazione delle attività commerciali, che la qualità dell'ambiente urbano – congestione del traffico veicolare, inquinamento acustico e atmosferico – in cui sono inseriti. E limitata è, inoltre, la funzione pedonale svolta da



Carta 7 – Mobilità pedonale: la situazione attuale

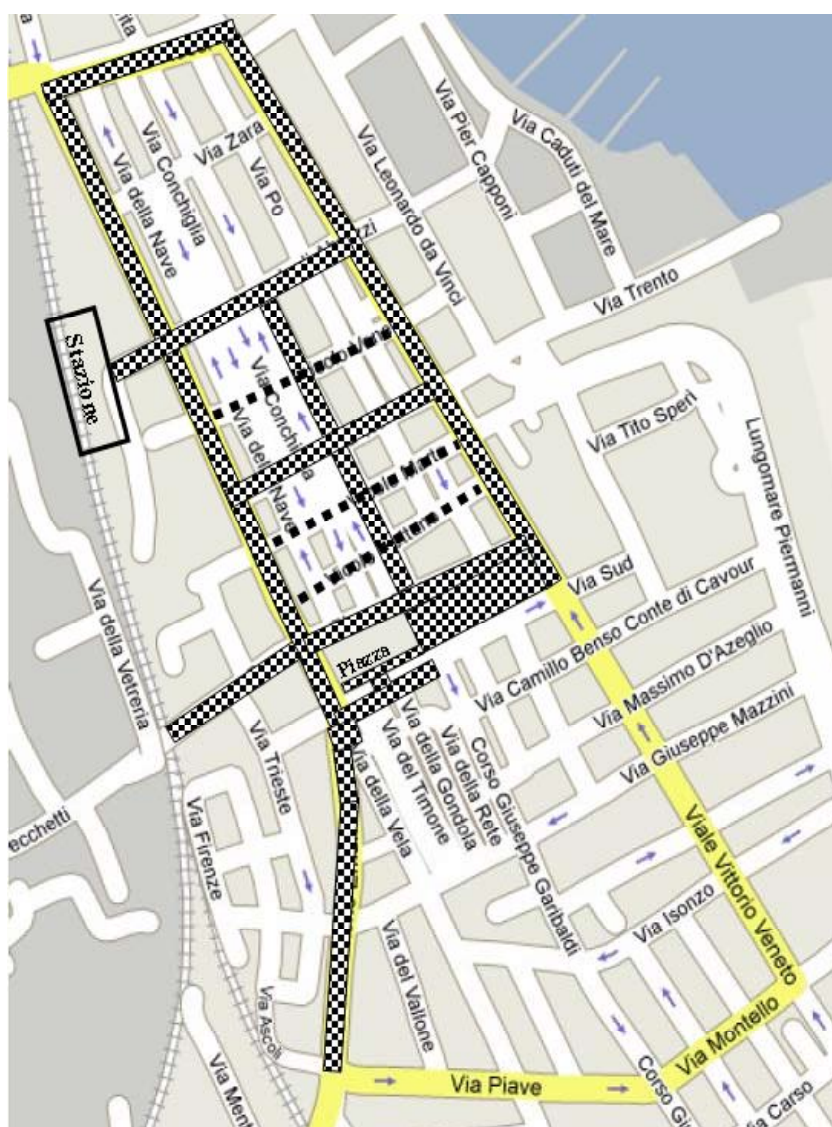
Nell'area in esame vi sono soltanto due ambiti che presentano le condizioni minime essenziali alla mobilità pedonale: Corso Umberto I – dotato di ampi marciapiedi – e la porzione pedonalizzata di Piazza XX Settembre. Si tratta, comunque, di spazi del tutto insufficienti, sia rispetto alla intensità e alle direttive dei flussi pedonali, sia rispetto alla qualità dell'ambiente urbano – congestione del traffico veicolare, inquinamento acustico e atmosferico – in cui sono inseriti.



Carta 8 – Mobilità pedonale: l'ipotesi progettuale

Obiettivo: creazione di un'area integrata per gli spostamenti a piedi – un “sistema pedonale” –, formata da strade pedonali, strade a traffico veicolare dotate di ampi marciapiedi, strade a traffico limitato, tracciati privi di interferenze, nella quale la circolazione pedonale sia sicura e agevole.

Strumenti: introduzione di nuove regole d'uso degli spazi collettivi; realizzazione di micro-interventi infrastrutturali.



Esternalità da valorizzare

Corso Dalmaçia e via Duca degli Abruzzi (e altre vie laterali) ospitano esercizi commerciali che si sono dotati di spazi espositivi di notevole qualità estetica. Tuttavia, praticamente ovunque, le esternalità positive generate dalla qualità degli interventi sono annullate dalla possibilità di parcheggiare le auto di fronte agli esercizi commerciali in presenza di aree di rispetto (marciapiedi, nella maggior parte dei casi) di dimensioni molto limitate.

Una gestione dei permessi di parcheggio finalizzata a valorizzare la qualità estetica delle vetrine produrrebbe un grande effetto positivo sulla scena urbana della città



Vicolo Venere, Vicolo Marte e Vicolo Nettuno – indicati nella Carta 7 con le linee tratteggiate –, che sono stretti tracciati pedonali di penetrazione nel Borgo Marinaro, non solo per le dimensioni delle loro sezioni ma soprattutto perché marginali rispetto ai flussi pedonali, non contenendo esercizi commerciali.

Come indicato in precedenza, l'identificazione fra “sistema pedonale” e “sistema commerciale” costituisce il punto di partenza nella individuazione dell'ipotesi progettuale. Ciò significa, in altri termini, che l'ambito urbano all'interno del quale realizzare un sistema integrato di percorsi pedonali è strettamente associato alla dimensione commerciale dell'area in esame. E in modo del tutto preliminare rispetto all'analisi che sarà condotta, si può anticipare che, in una prima fase, l'obiettivo di migliorare sensibilmente la fruizione di questo ambito può essere conseguito migliorando la qualità della mobilità pedonale anche solo attraverso l'introduzione di norme d'uso di tali spazi e la realizzazione di micro-interventi infrastrutturali.

L'ipotesi progettuale prevede la realizzazione di un sistema pedonale in un'area definita da Corso Umberto I, Piazza XX Settembre, Corso Matteotti e nelle seguenti vie di accesso a questa area: Piazzale Don Minzoni, Via Buozzi, Corso Vittorio Emanuele (vedi Carta 8). Qui di seguito saranno analizzati i singoli tracciati viari oggetto di intervento.

Corso Umberto I

Corso Umberto I è l'unico asse commerciale a offrire buone condizioni per la circolazione pedonale in termini infrastrutturali (marciapiedi). Certamente, il fatto di essere anche un'arteria fondamentale del centro storico in termini di traffico veicolare riduce in modo significativo la qualità ambientale – e, quindi, la qualità della fruizione – di questo ambito urbano. E ciò costituisce una rilevante criticità. Tuttavia, si ritiene che, in una prima fase, si possano lasciare inalterate le modalità del traffico veicolare lungo Corso Umberto I – accesso a residenti e visitatori – poiché è dotato di marciapiedi sufficientemente ampi

da contenere il traffico pedonale attuale e da rendere il flusso pedonale abbastanza fluido e, inoltre, sullo sfondo del fatto che la disponibilità di nuovi parcheggi in aree facilmente accessibili al centro storico farà presumibilmente diminuire il traffico veicolare lungo il Corso (vedi Scheda 2, pp. 28-29). Gli unici interventi micro-infrastrutturali riguarderanno la realizzazione di “fasce di osmosi” in corrispondenza degli incroci stradali – ad esempio, con Via Zara, Via Duca degli Abruzzi, Via Trento, Via Bruno Buozzi – e degli attraversamenti tra una sezione e l'altra dei marciapiedi, allo scopo di rendere sicura la circolazione pedonale.

Via Duca degli Abruzzi

Questo asse viario svolge un ruolo centrale sia perché è la prosecuzione di Piazzale Don Giovanni Minzoni – il piazzale antistante la stazione ferroviaria – sia perché è una via di collegamento tra Corso Umberto I, Corso Dalmazia e Viale Giacomo Matteotti. Inoltre, è uno degli assi commerciali più importanti del centro storico.

In quanto via di penetrazione nell'Area di intervento a partire da Corso Umberto, è un asse centrale della mobilità pedonale. Ciò rende necessaria la sua pedonalizzazione e trasformazione in una via a traffico limitato (solo residenti) e l'ampliamento dei marciapiedi in entrambi i lati, il cui sottodimensionamento rispetto ai flussi di traffico pedonale crea fenomeni di congestione e rende difficoltosa la fruizione pedonale.

Da considerare anche che, insieme a Via Trento, è una via di collegamento diretto con l'area portuale (parcheggi, passeggiate).

Via Trento

Benché sia una via di piccole dimensioni, il fatto di intersecare l'area centrale nella sua metà (in direzione est-ovest), collegando Corso Umberto I a Corso Dalmazia, prima, e a Corso Matteotti, poi, la rende un percorso di attraversamento estremamente utile e, quindi, molto fruito. Inoltre, essendo una via commerciale, è di per sé meta degli spostamenti. Poiché si ritiene che le sue

Connessioni pedonali nel Borgo Marinaro: Via Trento

Via Trento costituisce uno degli assi più interessanti nell'ambito del progetto. La sua pedonalizzazione – e riqualificazione formale – toglierebbe ben poco (vista l'ampiezza della carreggiata) ai flussi di automobile, allo stesso tempo, costituirebbe un cambiamento profondo nella qualità della fruizione del sistema. Infatti, collega in termini prospettici, simbolici e funzionali Corso Umberto I al molo Sud e al porto, mettendo inoltre in relazione a questi sistemi due degli spazi pubblici fondamentali per una riqualificazione, rispetto alla socializzazione, del Borgo Marinaro: Piazza Abba e lo slargo dietro alla vecchia Pescheria. Notevoli vantaggi dalla sua pedonalizzazione trarrebbero anche le attività commerciali e la residenza.



dimensioni confliggano con i flussi di traffico pedonale già oggi molto elevati, è necessario chiudere al traffico veicolare questa via rendendola pedonale.

Da considerare anche che, insieme a Via Duca degli Abruzzi, è una via di collegamento diretto con l'area portuale (parcheggi, passeggiata sul porto e sul lungomare sud).

Corso Dalmazia

Negli ultimi due decenni Corso Dalmazia è diventato un asse fondamentale in termini commerciali. Lo è anche rispetto alla fruizione dell'intera area poiché ne costituisce l'arteria centrale, intersecandola nella sua metà in direzione nord-sud e collegando Via Duca degli Abruzzi a Piazza XX Settembre. Lo si può definire come il "cuore" del luogo centrale e per questo deve offrire condizioni di assoluta qualità ambientale alla fruizione. Allo stato attuale, ciò che è immediatamente realizzabile per migliorare la qualità degli spostamenti pedonali è limitare il traffico e la sosta delle auto ai soli residenti e pedonalizzare la via nei fine settimana e/o in determinate occasioni, ampliare i marciapiedi che risultano sottodimensionati rispetto ai flussi di traffico pedonale, riqualificare lo slargo in prossimità dell'incrocio fra Via Trento e Corso Dalmazia (Piazza Abba) – realizzando un piccolo giardino, uno spazio di sosta per la socializzazione.

Nella nuova organizzazione della mobilità Corso Dalmazia entrerebbe a far parte del percorso ciclabile progettato per gli spostamenti urbani – ospitando lungo tutto il suo tratto una pista ciclabile –, connettendosi a nord con Via Regina Margherita e a sud con Piazza XX Settembre e Corso Garibaldi.

Attraversamenti insicuri

La pedonalizzazione parziale di Via Vela (transito delle auto ai soli residenti) e l'inversione della direzione di marcia delle auto dovrebbero accompagnarsi a una sistemazione degli spazi di attraversamento pedonale secondo i criteri di sicurezza, qualità e precedenza del pedone. Come già richiamato, il punto indicato nella foto svolge un ruolo cruciale nel progetto di connessione di Corso Vittorio Emanuele con gli altri assi commerciali e di miglioramento della fruizione di uno spazio urbano che la presenza della Chiesa di San Pietro e Paolo rende un importante luogo di socializzazione.



Violetto lato nord di Piazza XX Settembre

Questo tracciato viario che corre lungo il lato nord di Piazza XX Settembre delimita il perimetro dell'area integrata a sud e costituisce un altro importante asse di collegamento tra Corso Umberto I e Corso Matteotti. L'intensità del traffico pedonale che si osserva lungo questo breve asse viario è molto elevata, per

i seguenti motivi: collega, come appena detto, Corso Umberto I a Corso Matteotti; collega Piazza XX Settembre all'area di intervento; è una via commerciale. A ciò si aggiunge l'intensità del traffico veicolare determinata dal fatto che questa via è uno dei punti di uscita dal centro storico. Se si considera che il vialetto costituisce l'affaccio dell'area in esame su Piazza XX Settembre, è assolutamente necessario eliminare le interferenze dovute al traffico delle auto, permettendo quindi ai pedoni di fluire in tutta sicurezza da un ambito all'altro.

L'eliminazione del traffico veicolare lungo il vialetto renderebbe superfluo il semaforo all'incrocio con Corso Umberto I e Via Buozzi e permetterebbe al traffico di Corso Umberto I di scorrere senza interruzioni. Le auto dei residenti provenienti da Corso Dalmazia possono uscire immettendosi su Corso Matteotti o su Via della Nave.

Corso Giacomo Matteotti

Via parallela a Corso Umberto I, Corso Matteotti delimita a est il perimetro dell'area di intervento, rispetto alla quale è quindi una via importante di connessione pedonale. È, tuttavia, anche una delle principali arterie di traffico veicolare del centro storico e ciò rende necessario ricreare le condizioni ambientali per accogliere i flussi pedonali e, quindi, ridare attrattività a questa via. L'ampliamento dei marciapiedi (in particolare il lato che delimita l'Area di intervento) e la ripavimentazione unitaria degli attraversamenti stradali per dissuadere la velocità dei veicoli motorizzati e per rendere agevoli e sicuri i trasferimenti dei pedoni sono interventi necessari per favorire la fruizione pedonale lungo il tracciato. Si deve sottolineare che questi interventi dovrebbero essere effettuati non solo lungo il tratto di Corso Matteotti che delimita l'area di intervento ma anche lungo il tratto che prosegue verso nord – almeno fino a Via Lauro Rossi – che è il tratto prospiciente parte dell'area portuale dove si trovano i parcheggi a servizio del centro storico e alcuni punti focali (Chiesa di Cristo Re, fermata degli autobus, porto).

Connessioni pedonali nel Borgo Marinaro: Via Lauro Rossi

È una via "periferica" del Borgo Marinaro la cui immagine molto scadente è l'esito di tre fattori: a) la presenza del Fosso Castellaro che delimita interamente uno dei suoi lati; b) i flussi di traffico veicolare; c) l'essere dominata da un grande edificio senza accessi privati su questa via e, quindi, senza frequentatori. Negli ultimi anni si sono insediate alcune attività commerciali che l'hanno resa più movimentata senza cambiarne, tuttavia, l'aspetto generale. Analogamente ad altri casi già menzionati, il primo passo verso la riqualificazione di questa via è la realizzazione di un marciapiede di dimensioni adeguate ad accogliere i flussi pedonali generati dalla presenza dei negozi. Non si deve comunque trascurare la funzione pedonale che Via Lauro Rossi potrà svolgere – e in modo crescente – in quanto connessione tra Corso Umberto I e Corso Matteotti e, quindi, il sistema ricreativo del litorale.



Accessibilità ciclabile nel Borgo Marinaro

Accedere al Borgo Marinaro in bicicletta – e la mobilità ciclabile all'interno dell'Area centrale – è un tema di straordinaria rilevanza sul quale si dovrebbe tornare con uno studio specifico. Si deve notare, comunque, che gli interventi previsti per il Borgo Marinaro – un ambito urbano abbastanza ampio – permetterebbero un uso più intenso e sicuro della bicicletta al suo interno e incentiverebbero tale forma di mobilità per raggiungerlo.

Da questo punto di vista, si deve subito provvedere a introdurre in questa area le infrastrutture per il posteggio delle biciclette: almeno duecento posti. Attualmente il numero di posti è praticamente pari a zero (e si utilizzano soluzioni di fortuna).



Piazza XX Settembre

L'ipotesi proposta in questo studio prevede di lasciare invariate le attuali modalità d'uso di Piazza XX Settembre – parcheggio e area pedonale – introducendo, tuttavia, una sostanziale modifica in termini di fruitori del parcheggio a favore dei soli residenti. Ciò permetterebbe di liberare alcune vie e/o alcuni tratti di vie dell'area in esame dalla sosta delle auto.

Via Bruno Buozzi

Pur essendo una via esterna all'Area di intervento, Via Buozzi è parte integrante del progetto di riqualificazione della mobilità pedonale del centro storico. Con Via Cecchetti, di cui è la prosecuzione all'interno del centro storico, forma l'asse viario fondamentale di ingresso al centro storico dal parcheggio dell'Area Ceccotti (attraverso Via della Vetreria) – che è uno dei punti cardini del progetto di una mobilità sostenibile nell'Area centrale – dagli insediamenti urbani dell'Area Cecchetti e di San Marone, nonché dai quartieri più periferici del sistema urbano (Santa Maria Apparente, Civitanova Alta). È, quindi, una via di grande traffico, sia veicolare che pedonale. A differenza di Corso Umberto I, la grande arteria di traffico che interseca, non ha marciapiedi adeguati ai flussi pedonali e, pertanto, necessita di interventi di ampliamento delle loro dimensioni. Da sottolineare che su un lato di Via Buozzi si affaccia Palazzo Sforza, per cui la definizione del marciapiede è parte del più ampio progetto di riqualificazione dell'area antistante il palazzo comunale.

Rimane cruciale lungo questa via la riqualificazione sia in termini funzionali che estetici del sottopasso ferroviario pedonale che, allo stato attuale, costituisce una barriera architettonica alla quale la presenza dell'ascensore non è comunque in grado di fornire una adeguata soluzione.

Area antistante Palazzo Sforza

Probabilmente è l'ambito di maggiore traffico veicolare del centro storico, data la confluenza delle auto provenienti da Corso

Umberto I, Via Buozzi e dal vialetto sul lato nord di Piazza XX Settembre. Sullo sfondo di questa situazione, la necessità di creare un'area di pertinenza lungo tutto l'affaccio di Palazzo Sforza sembra essere una priorità. Vi è, tuttavia, un'altra ragione a sostegno di questo intervento. Creando un'area di pertinenza all'interno della quale i pedoni si muovono in sicurezza si definisce un tracciato pedonale di collegamento tra Corso Vittorio Emanuele – una delle principali vie commerciali del centro storico – e Corso Umberto I, nonché l'area commerciale a nord di Piazza XX Settembre. Questa integrazione è tanto più necessaria per il fatto che Corso Vittorio Emanuele si trova all'esterno dell'area commerciale centrale e senza connessioni con essa.

Area antistante la Chiesa di San Pietro e Paolo

Analogamente al palazzo comunale, la Chiesa di San Pietro e Paolo si affaccia direttamente su un asse viario intensamente trafficato. La mancanza di un vero e proprio sagrato e l'impossibili-

I due luoghi identitari di Civitanova Marche raffigurati nelle immagini – i Giardini e il Lido Cluana –, che gli interventi di riqualificazione hanno aperto ad una maggiore e migliore fruizione, costituiscono probabilmente il più ampio ambito di qualità della città – si potrebbe dire “il salotto verde” della città. La scena urbana è tuttavia ancora incoerente nel punto di relazione tra i due luoghi, trattandosi di un attraversamento di uno dei tracciati viari fondamentali del centro (Corso Matteotti). Data la valenza architettonica di questo ambito, si dovrebbe migliorare l'estetica dello spazio di connessione, alla luce anche delle esigenze della mobilità pedonale.



La pedonalizzazione parziale (accesso in auto ai soli residenti) del viale nord di Piazza XX Settembre ha un carattere strategico per gli effetti che determinerebbe. Da una parte, connetterebbe la Piazza e i Giardini a tutto il sistema insediativo del Borgo Marinaro Nord, creando un sistema pedonale di straordinaria qualità. Dall'altra, renderebbe molto più fluido il traffico veicolare lungo Corso Umberto I, rendendo possibile l'eliminazione del semaforo all'incrocio con Via Bruno Buozzi – con un notevole miglioramento della qualità dell'aria (in uno dei punti di maggiore congestione e inquinamento atmosferico della città).



Ricomposizione degli attraversamenti stradali

Elementi fondamentali della circolazione pedonale sono la sicurezza e la facilità di attraversamento negli incroci stradali. È pertanto necessario che in corrispondenza degli incroci stradali si creino delle fasce di osmosi tra i pertinenti percorsi pedonali attraverso: l'ampliamento dei marciapiedi per regolare gli eventuali spazi a parcheggio, l'introduzione di accorgimenti dissuasivi nei confronti della velocità delle auto (restringimento della carreggiata o differenziazione della pavimentazione del tratto stradale) e l'eliminazione delle eventuali barriere architettoniche (variazioni di livello fra marciapiede e tracciato viario)



tà di pedonalizzare il vialetto rendono necessaria la creazione di un'area di rispetto mediante la ripavimentazione unitaria dell'attraversamento stradale per moderare la velocità dei veicoli motorizzati, l'ampliamento delle dimensioni dell'intero fronte di marciapiede sul lato della facciata della chiesa – tratto di marciapiede tra Corso Garibaldi e Corso Vittorio Emanuele – e l'eliminazione dei cambiamenti di livello tra marciapiede e vie che lo intersecano così da creare una connessione pedonale agevole e sicura.

Unitamente alla riqualificazione dello spazio antistante il palazzo comunale e del contiguo incrocio Corso Umberto I-Via Vela-Corso Vittorio Emanuele, il riassetto pedonale di questa area fornirebbe un adeguato percorso pedonale di connessione tra l'area commerciale del Borgo Marinaro e Corso Vittorio Emanuele.

Corso Vittorio Emanuele

Insieme a Corso Umberto I e a Via Indipendenza, Corso Vittorio Emanuele costituisce una sezione dell'asse viario storico di Civitanova Marche e ancora oggi è una delle vie fondamentali di ingresso al centro storico, in quanto prosecuzione di Via Indipendenza. Benché ricada in un ambito urbano del tutto esterno all'Area di intervento dove si è localizzata una parte significativa delle attività commerciali del centro storico, ha mantenuto il suo carattere di via commerciale. Probabilmente anche per il fatto di intercettare, comunque, i flussi pedonali diretti nel centro storico provenienti dagli insediamenti intorno a Via Indipendenza e oltre la Statale 16.

In definitiva, sia in quanto via commerciale sia in quanto via di ingresso al centro storico, Corso Vittorio Emanuele ha una elevata fruizione pedonale e veicolare che, soprattutto nell'area intorno all'incrocio con Corso Umberto I e con Via della Vela, determina frequenti situazioni di congestione. Particolarmente svantaggiata è la mobilità pedonale per le continue interferenze con il traffico e la sosta delle auto e per la mancanza di marciapiedi idonei e di collegamenti pedonali con Corso Umberto I e

Piazza XX Settembre – attraverso l'area prospiciente il palazzo comunale e l'area “sagrato” prospiciente la Chiesa. Gli interventi di riqualificazione di questa via, volendo mantenere il traffico veicolare, dovrebbero riguardare: a) l'accurata progettazione dell'area intorno all'incrocio con Corso Umberto I e con Via della Vela; b) l'eliminazione della sosta delle auto sul lato est.

I tracciati viari minori

Un punto fondamentale da sottolineare è che l'attrattività dell'area in esame dipende anche dalla possibilità di accogliere in modo gradevole i flussi delle persone non solo nelle sue vie principali – in termini dimensionali e commerciali – ma anche nei suoi tratti viari minori. Si tratta di vie brevi o strette e/o di vie ancora prevalentemente residenziali che svolgono la fondamentale funzione di connessioni interne all'area. Quanto più questi tratti viari offrono condizioni favorevoli alla mobilità pedonale, tanto più l'intera area acquista in attrattività.

Vicolo Venere, Vicolo Marte e Vicolo Nettuno – brevi e stretti tracciati viari che collegano Corso Umberto I a Corso Matteotti – sono vie pedonali che i recenti interventi di ripavimentazione hanno “visivamente” integrato al Corso Umberto I. Questo tipo di intervento dovrebbe essere esteso anche ad altre vie interne all'area in esame, a partire da quelle che potrebbero essere pedonalizzate o trasformate in vie a traffico limitato (solo residenti) date le loro limitate dimensioni (ad esempio, Via Conchiglia, Piazza Capitano Sant'Abba, Via della Carena, Via Lido).

4.2 Spazi pubblici per la socializzazione

A una osservazione attenta si può notare come l'attrattività del centro sia sostanzialmente determinata dalla qualità degli esercizi commerciali per gli acquisti e per la ristorazione. Gli spazi pubblici sono inesistenti o ricavati “a forza” in situazioni di scarsa qualità. L'unico spazio fisico di socializzazione è costituito da

Favorire la circolazione pedonale per integrare

Il percorso che da Piazza XX Settembre conduce a Corso Vittorio Emanuele transitando lungo la Chiesa di San Pietro e Paolo necessita di interventi di riqualificazione sia per il suo valore identitario che per la sua funzione. La continuità del percorso pedonale deve essere completamente ripristinata con il rifacimento del marciapiede e introducendo cambiamenti nelle regole d'uso dello spazio pubblico che rispettino l'intenso uso pubblico di questa parte di città – e, allo stesso tempo, renda piacevole e sicura la connessione pedonale tra Piazza XX Settembre e Corso Vittorio Emanuele.





Il collegamento tra Corso Umberto I e Via Bruno Buozzi con Corso Vittorio Emanuele è un tema di grande importanza per dare all'area un profilo urbano di qualità. Il marciapiede che corre intorno a Palazzo Sforza deve essere (almeno) raddoppiato in larghezza nel lato nord (Via Bruno Buozzi) e quadruplicato nel lato est (vedi immagine in alto a destra). Inoltre, deve essere almeno raddoppiato in ampiezza il collegamento tra Palazzo Sforza e Corso Vittorio Emanuele. Ciò determinerebbe un lungo percorso pedonale che dall'inizio di Corso Umberto I (Fosso Castellaro) giunge fino alla fine di Corso Vittorio Emanuele con un'unica significativa interruzione, l'attraversamento di Via Bruno Buozzi. L'importante – si dovrebbe dire fondamentale – effetto indiretto sarebbe quello di restituire al loggiato di Palazzo Sforza la sua dignità di luogo di socializzazione.



Corso Umberto I che, data l'ampiezza dei marciapiedi, permette una deambulazione di gruppo per un tratto sufficientemente lungo. Permette, inoltre, che gli esercizi per la ristorazione possano creare spazi esterni per gli incontri e la sosta. Si tratta di una situazione certamente singolare che riduce il livello della fruizione (e l'attività economica), nonché la qualità della fruizione stessa. Il sistema insediativo non manca, grazie alla sua conformazione, di spazi pubblici potenziali – come si vedrà tra breve, anche molto interessanti. Il fatto è che, allo stato attuale, sono usati in modo incongruo.

La presenza di piccoli spazi aperti collocati fra gli edifici dovrebbe essere opportunamente valorizzata per arricchire lo spazio urbano realizzando zone di ricreazione all'aperto. Da una parte, situandosi nelle immediate vicinanze delle abitazioni, sono a portata di mano dei residenti che, quindi, possono utilizzarle in qualsiasi momento della giornata; dall'altra, sono aree in cui i visitatori possono sostare, socializzare, incontrarsi e che rendono il percorso stesso più interessante. Un caso evidente di piccolo spazio aperto da riqualificare nel senso sopra indicato è Piazza Abba, situata tra Corso Dalmazia e Via Trento. Ma, come si vedrà tra breve, vi sono altri ambiti che si prestano a questo uso, così come si possono individuare altri punti nel tessuto urbano in cui sareb-



Vita tra gli edifici: Vicolo Sforza

È un luogo che meriterebbe molta più cura. Oggi è utilizzato in maniera impropria (posteggio non regolato, raccolta dei rifiuti, spazio per affissioni pubblicitarie). Ma Vicolo Sforza è uno spazio pubblico ideale per realizzare una situazione di "vita tra gli edifici": deve essere ripristinata la qualità potenziale della scena urbana completando la pavimentazione ed eliminando tutti gli elementi incongruenti, deve essere pedonalizzato, vi si devono collocare panchine per l'incontro e la sosta e tavolini per la ristorazione.

Una “porta di accesso” pedonale al Borgo Marinaro

Piazzale Don Minzoni, antistante alla stazione ferroviaria, ha un'importanza strategica per la riqualificazione del Borgo Marinaro e dell'intera Area centrale del sistema urbano di ‘Civitanova Marche’. Immettendosi in Corso Umberto I, attualmente l'asse pedonale di maggiore qualità, questa piazza assume una fondamentale funzione nella scena urbana del centro. Non ultimo il fatto di costituire con Duca degli Abruzzi un asse diretto fino al mare.

La sua funzione di “porta di accesso” pedonale al Borgo Marinaro implica una sua completa pedonalizzazione. Inoltre, come è evidente dall'immagine a sinistra, lo spazio pubblico dell'incrocio dovrà essere riqualificato per creare una fascia di osmosi fra i due ambiti che contengono, tra l'altro, i percorsi pedonali di Corso Umberto I (immagine a destra).

be sufficiente abbattere un manufatto incongruo per disporre di un piccolo spazio da riqualificare in area per la ricreazione.

Piazzale Don Giovanni Minzoni

Nel contesto del nuovo assetto della mobilità pedonale Piazzale Don Minzoni assumerà un ruolo del tutto nuovo in quanto “porta di ingresso” al centro storico dalla stazione ferroviaria e, soprattutto, dal parcheggio dell'Area Ceccotti. Attraverso questo spazio si accede al centro storico in uno dei suoi principali punti focali, l'intersezione di Corso Umberto I con Via Duca degli Abruzzi. La pedonalizzazione dell'area antistante la stazione ferroviaria e del percorso fino all'incrocio con Corso Umberto e Via Duca degli Abruzzi e la limitazione del traffico veicolare ai residenti e ai taxi – oltre alla riqualificazione estetica della scena urbana – sono interventi indispensabili per questa interfaccia spaziale cruciale fra “esterno” e “interno” della città.

La pedonalizzazione è semplice da attuare per il fatto che gli spazi disponibili nell'Area Ceccotti risolvono ogni problema di accesso in auto alla stazione ferroviaria. (L'attuale parcheggio dovrebbe essere organizzato in modo tale che sin d'ora vi sia uno



spazio – uno slargo – che svolga le stesse funzioni di “carico” e “scarico” che attualmente avvengono in Piazzale Don Minzoni).

Piazza Abba

Piazza Abba, oggi adibita a parcheggio, è in condizioni di degrado estremo. Questo spazio pubblico dovrebbe essere utilizzato per attività di incontro e di ristorazione (caffè all'aperto), dopo essere stato riqualificato nella prospettiva di una rinaturalizzazione dei micro-spazi. Un uso di questo spazio funzionale alla socializzazione “trasformerebbe” Corso Dalmazia, attivando un processo di valorizzazione economica e di recupero edilizio di uno degli ambiti più degradati – benché centrali – del Borgo Marinaro.

Slargo retrostante la vecchia Pescheria

Si tratta di un altro spazio pubblico di notevole interesse. La ristrutturazione dell'edificio della vecchia Pescheria – un simbolo identitario evidente per la città –, la ristrutturazione conservativa di alcuni edifici antistanti, l'avvio di attività di ristorazione contrastano con lo stato di degrado del luogo.

Da notare, inoltre, che questo sistema insediativo è contiguo al sistema ricreativo dell'area portuale e dei tratti di spiaggia a Nord e a Sud del porto. Spazi facilmente integrabili, e in parte già integrati, con il Borgo Marinaro. Da questo punto di vista, le potenzialità dell'Area centrale di Civitanova Marche sono straordinarie sia in termini di qualità della fruizione sia in termini di quantità di fruitori. Qualità e quantità della fruizione sono, allo stato attuale, significativamente ridotte dall'organizzazione errata delle attività che vi si svolgono e dall'uso incongruo degli spazi pubblici.

Vicolo Sforza

Vicolo Sforza è un altro esempio di spazio pubblico attualmente privo dei requisiti qualitativi per essere un luogo idoneo all'incontro e alla sosta. Possiede, tuttavia, le potenzialità per di-

Integrazione di spazi e persone

I tracciati viari minori situati all'interno di Borgo Marinaro sono infrastrutture preziose per integrare spazi e attività. Permettono di spostarsi più rapidamente da una meta all'altra, offrono alternative ai percorsi principali, aumentano l'attrattività della scena urbana. Sono, quindi, infrastrutture da valorizzare, innanzitutto, in funzione della mobilità pedonale – come nell'immagine proposta.

Ma questi tracciati possono svolgere un altro importantissimo ruolo, quello di offrire le condizioni ambientali per la “vita fra le case”. Soffermarsi all'aperto per conversare, essere seduti accanto al portone di casa per riposare o per osservare i passanti, giocare in prossimità della propria abitazione: sono tutte attività che si sviluppano spontaneamente quando lo spazio pubblico possiede i necessari requisiti di qualità ambientale.





Micro-interventi infrastrutturali e norme d'uso

La recente pavimentazione di alcuni degli stretti tracciati viari interni a Borgo Marinaro ha costituito un efficace intervento di miglioramento delle scene urbane pertinenti. Osservando l'immagine in alto emerge, tuttavia, che l'intervento non è di per sé sufficiente a conseguire l'obiettivo prefissato. È sempre necessario che sia accompagnato da specifiche norme che regolino l'uso dello spazio pubblico. In questo caso, le auto posteggiate che invadono il tracciato pedonale sono un elemento che, da una parte, deteriorano l'immagine complessiva e, dall'altra, riducono la qualità della fruizione pedonale.

ventare uno spazio di socializzazione all'aperto, data anche la sua centralità e prossimità ai punti focali principali del centro (palazzo comunale, Piazza XX Settembre) e la presenza di alcune associazioni (fototeca, Società Operaia) che creano di per sé motivi di incontro. L'immagine attuale di Vicolo Sforza è quella tipica di un "retro", in cui attrezzature di vario tipo dislocate senza ordine e manifesti pubblicitari affissi ai muri imprimono un aspetto degradato all'intero ambito. Ma questo spazio andrebbe recuperato ad un uso pubblico molto più interessante del semplice transito pedonale e di deposito di attrezzature accessorie e andrebbe riqualificato per rispondere alle esigenze di socializzazione degli individui introducendo strutture di arredo per la sosta ed eliminando gli elementi incongrui.

Nuove opportunità di "vita tra le case": lo slargo tra Vicolo Marte e Via della Conchiglia

Un aspetto molto importante negli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici è la progettazione di dettaglio. Nell'immagine in basso a sinistra, ad esempio, dopo l'intervento di pavimentazione di Vicolo Marte alcuni elementi sono diventati incongrui: la sosta delle auto ai bordi del percorso pedonale e la collocazione delle panchine. Inoltre, si deve notare che proprio la nuova veste del percorso pedonale ha reso evidente la necessità di riqualificare l'intera scena urbana definita dallo slargo che si apre nei pressi dell'intersezione fra Vicolo Marte e Via della Conchiglia (immagine in basso a destra). Emerge chiarissima l'opportunità di creare un'ampia area di "vita tra le case" riqualificando parte dell'attuale posteggio che, se mantenuto in dimensioni più contenute, deve comunque essere dedicato all'uso dei soli residenti.



Da Piazza Abba alla Vecchia Pescheria

Piazza Abba (immagine sotto), oggi uno degli ambiti maggiormente degradati del Borgo Marinaro, è forse il luogo "più interessante" dell'intera area di intervento. Situata a pochi passi da Corso Umberto I, a metà di Corso Dalmazia e a pochi passi dallo slargo della vecchia Pescheria, costituisce un naturale punto di incontro e di socializzazione, in grado di ri-animare l'intero quartiere. La sua riqualificazione può anche incentivare la riqualificazione delle vie limitrofe (Piazza Capitano Sant'Abba, Via Conchiglia, Via della Carena, Via Lido) oltre che rafforzare il processo di riqualificazione di Corso Dalmazia stesso.

Da notare, infine, che la funzione di parcheggio che questa piazza offre, oltre a non essere significativa (circa 18-20 posti auto) può essere sostituita dai parcheggi A e D – vedi Carta 6 – che distano a meno di 100-150 metri.

La completa pedonalizzazione di Via Trento è un elemento decisivo della strategia di riqualificazione di Piazza Abba, permettendo di inglobare nel sistema pedonale lo slargo dal lato ovest della vecchia Pescheria (immagine a destra) – un luogo da pedonalizzare integralmente, di notevole valore, nel quale sono stati effettuati interventi di recupero edilizio e si sono insediate attività commerciali di qualità. Questo sistema pedonale condurrebbe agli spazi ricreativi del molo sud.



SCHEDA 3 – QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI

1. Nuove regole d'uso degli spazi pubblici

1.1 Accesso in auto e possibilità di parcheggio ai soli residenti nell'Area C. Quindi:

1.1.1 Pedonalizzazione di Via Duca degli Abruzzi (senza parcheggi);

1.1.2 Pedonalizzazione di Via Trento (senza parcheggi);

1.1.3 Pedonalizzazione di Viale Nord di Piazza XX Settembre.

1.2 Pedonalizzazione completa di Piazza Abba;

1.3 Pedonalizzazione completa di Piazzale Don Minzoni;

1.4 Pedonalizzazione completa dello slargo dietro la vecchia Pescheria.

2. Investimenti di riqualificazione degli spazi pubblici

2.1 Riqualificazione di Piazza Abba;

2.2 Ampliamento marciapiedi intorno a Palazzo Sforza

2.3 Riqualificazione di Vicolo Sforza;

2.4 Riqualificazione di Piazzale Don Minzoni;

2.5 Ampliamento marciapiede di connessione tra Palazzo Sforza e Corso Vittorio Emanuele;

2.6 Interventi di ricomposizione degli attraversamenti stradali;

2.7 Ampliamento marciapiedi di Corso Dalmazia;

2.8 Riqualificazione percorso pedonale (marciapiede) lungo la Chiesa di San Pietro e Paolo;

2.9 Riqualificazione tracciati viari minori (Via della Carena, Via Lido, Via Conchiglia, Piazza Capitano Sant'Abba);

2.10 Riqualificazione dello slargo in prossimità dell'incrocio tra Vicolo Marte e Via della Conchiglia.

5. Conclusioni

L'Area centrale del sistema urbano di Civitanova Marche, se il suo sviluppo spaziale e le regole d'uso dei suoi spazi saranno correttamente progettati, potrà raggiungere in un arco temporale abbastanza breve un elevato livello di qualità urbana. La trama dell'insediamento, i vuoti urbani presenti, l'elevato grado di integrazione tra funzioni (commerciale, residenziale, sociale, produttivo), l'essere contiguo al sistema ricreativo del litorale, l'essere completamente pianeggiante, avere la stazione ferroviaria al suo interno in posizione baricentrica e, infine, l'essere incastonato nel sistema territoriale economicamente più forte delle Marche fanno di questo sistema insediativo un caso raro in termini di potenzialità.

Allo stato attuale, tuttavia, questa area – soprattutto come conseguenza del fatto di non riuscire a comprenderne il ruolo che svolge con riferimento al sistema territoriale provinciale e regionale – è in uno stato di degrado ambientale ed edilizio che, in alcuni punti, è estremamente elevato, generando costi sociali e una sotto-utilizzazione del capitale esistente che sono oggettivamente insostenibili.

Nei paesi europei non mancano esempi di processi di trasformazione urbana che hanno condotto alla riqualificazione ambientale e alla valorizzazione economica dei sistemi insediativi centrali. Né mancano esempi di città – si potrebbe dire che sono ormai la norma – che hanno spinto ancora più avanti i processi di riqualificazione e valorizzazione urbana fino a porsi elevati obiettivi di sostenibilità ambientale e di qualità della scena urbana.

Per avere successo, queste trasformazioni urbane richiedono gradualità, determinazione, dialogo e attenzione al funzionamento dei micro-spazi all'interno della città. Richiedono una pianificazione flessibile, puntuale, continua delle regole d'uso degli spazi pubblici. Una pianificazione che si fonda sull'osservazione, oramai ampiamente documentata nei tanti casi di intervento, che

gli individui modificano i loro comportamenti, scoprono rapidamente i vantaggi delle nuove regole d'uso e ne accettano i vincoli.

In questo studio è stato presentato un sistema parziale di interventi relativamente a una parte del Borgo Marinaro. Gli interventi proposti sono molto semplici, nonché facilmente e rapidamente realizzabili, anche in modo graduale. Essi costituiscono il primo passo verso un sistema completo di interventi per il Borgo Marinaro nella sua totalità e, successivamente, per l'intera Area centrale.

Nelle pagine precedenti si è dato ampio spazio alla qualità funzionale ed estetico-formale di alcuni ambiti circoscritti, di determinati micro-spazi. Si sarebbero potuti indicare molti altri esempi. I casi analizzati sono stati scelti come strumenti per esprimere una visione del funzionamento futuro della città che si fonda sul funzionamento dei suoi micro-sistemi territoriali. Attraverso nuove regole d'uso e interventi infrastrutturali essi devono essere riqualificati ad uno ad uno finché, a un certo punto, l'uso della città e la sua qualità urbana saranno profondamente migliorati.

Una città ciclabile

L'uso della bicicletta, a lungo un elemento caratterizzante (e anche identitario) della mobilità urbana di Civitanova Marche, dovrà tornare a essere molto diffuso. Oltre agli interventi di rigenerazione urbana discussi in questo studio, la ciclabilità dell'Area Centrale del sistema urbano dovrebbe assumere una posizione prioritaria nell'agenda politica.

Orientamenti per una strategia di sviluppo economico della Provincia di Macerata

L'itinerario di riflessione sul tema "Orientamenti per una strategia di sviluppo economico della Provincia di Macerata" promosso dalla Camera di Commercio di Macerata – e sostenuto dalla Fondazione CARIMA – è iniziato con la 5ª Conferenza Programmatica (Fiastra, novembre 2005). L'obiettivo di questa iniziativa è contribuire alla costruzione di una strategia di sviluppo economico partecipata ed efficace producendo e condividendo analisi, metodi di lavoro, riflessioni e idee progettuali.

I materiali prodotti dal Gruppo di lavoro negli ultimi due anni, presentati e discussi in diverse iniziative pubbliche, sono diffusi – anche in versione preliminare – attraverso il sito web del Progetto, attivo dal maggio del 2006: <http://www.ppw.it/stmc>.





[HTTP://WWW.PPW.IT/STMC](http://www.ppw.it/stmc)



Camera di Commercio
Macerata



FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DELLA PROVINCIA DI MACERATA