



"disegniamo sul Prato"

laboratorio di progettazione partecipata_Prato e Stazione



Andrea Di Giovanni, Giovanni Ginocchini, Paola Savoldi

con la collaborazione di **Luca Rossini**

novembre duemila **'04** - **luglio** duemila **'05**

Ottobre 2005 - versione riveduta e corretta del Rapporto definitivo consegnato nel Luglio 2005



Comune di Jesi

**Assessorato ai
Lavori Pubblici**

Ufficio Strade e verde pubblico

con la collaborazione di Ufficio Decentramento e partecipazione



Circoscrizione 1 Jesi Centro



Circoscrizione 3 Jesi Est

Laboratorio di Progettazione Partecipata Prato-Stazione

*Andrea Di Giovanni, Giovanni Ginocchini,
Paola Savoldi*

Con la collaborazione di *Luca Rossini*

Rapporto definitivo (Luglio 2005)

Versione riveduta e corretta (Ottobre 2005)

Parte prima. Percorsi

1. Preparare l'avvio del laboratorio.....	4
2. Coordinare gli incontri pubblici.....	7
3. Istruire le indagini.....	15
4. Condurre i sopralluoghi.....	20
5. Progettare il seguito.....	26
6. Sintesi delle attività svolte.....	30

Parte seconda. Progetti

7. Pratiche d'uso.....	34
8. Percezioni.....	37
9. Memoria collettiva.....	40
10. Cantieri e progetti.....	45
11. Ambienti dell'abitare.....	48
12. Temi, orientamenti e indicazioni progettuali.....	54
13. Criteri per la realizzazione.....	63

Parte prima. Percorsi

1. Preparare l'avvio del laboratorio

Il Laboratorio di progettazione partecipata Prato-Stazione si è configurato sin dall'avvio come un'attività di carattere sperimentale, tesa ad esplorare modalità innovative per l'azione pubblica, in particolare nei campi afferenti le pratiche progettuali, le procedure amministrative legate alla trasformazione del territorio, gli strumenti di dialogo e confronto fra istituzione e cittadini.

Questo carattere sperimentale ha reso necessaria una fase istruttoria durante la quale si sono via via chiariti il contesto d'intervento, gli obiettivi, i ruoli e le aspettative dei diversi soggetti.

La definizione del programma delle attività e di un progetto di comunicazione multicanale ha concluso la fase preparatoria e segnato l'avvio degli incontri pubblici.

a. Definizione degli obiettivi

La fase di confronto preliminare fra i diversi soggetti coinvolti dal progetto (si veda paragrafo seguente) ha portato a definire per il Laboratorio una missione articolata, orientata da una serie di obiettivi generali che hanno assunto maggiore definizione nel corso del percorso.

Il Laboratorio si è proposto in primo luogo di **costruire e restituire un'immagine del quartiere Prato**, dei luoghi che lo connotano, dei problemi che lo affliggono, delle qualità che lo contraddistinguono a partire dal punto di vista di coloro che vivono e abitano il quartiere; quindi di **proporre una interpretazione del quartiere** in relazione alle pratiche d'uso e al senso che gli abitanti attribuiscono oggi ad alcuni luoghi notevoli.

La fase interpretativa si dimostra propedeutica alla **identificazione dei nuclei progettuali** attorno ai quali poi lavorare, elaborando alcune ipotesi di trasformazione, distinte a seconda del grado di urgenza e fattibilità; la **definizione in forma argomentata e condivisa e secondo un ordine di priorità di un sistema di interventi di riqualificazione** degli spazi aperti insistenti su via XXIV maggio e via del Prato e sulle strade ad esse adiacenti è il risultato finale (ma non unico) atteso dell'intero processo.

b. Costruzione di un gruppo di lavoro

Le operazioni necessarie a raggiungere ognuno di questi obiettivi poggiano su una combinazione e uno scambio di competenze e di conoscenze maturate da soggetti che partecipano a diverso titolo al percorso del Laboratorio:

- **i cittadini e le associazioni:** coloro che vivono quotidianamente il quartiere, portatori di un sapere "esperto dei luoghi", protagonisti spesso (anche nel caso in questione) di un "conflitto", a volte latente a volte aperto, con le istituzioni e l'amministrazione centrale.
- **i rappresentanti delle circoscrizioni:** coloro che, oltre ad avere un'esperienza diretta del quartiere hanno un rapporto privilegiato e consolidato con i cittadini che lo abitano, si sono già fatti portatori di domande e proposte presso l'amministrazione comunale, lavorano per riconoscere e risolvere i problemi del quartiere e della popolazione che lo abita,

contribuiscono in questa fase alla diffusione delle informazioni relative al Laboratorio e partecipano al confronto pubblico,

- **i tecnici dell'amministrazione comunale:** coloro che si occupano ordinariamente dei progetti che riguardano il quartiere e che daranno seguito al progetto che verrà elaborato all'interno del Laboratorio,
- **i tecnici che affiancano l'amministrazione:** coloro che contribuiscono a istruire il processo di coinvolgimento dei soggetti locali, ad assumere elementi e indicazioni a partire dal contesto, a interpretare e tradurre in chiave progettuale e secondo un quadro di coerenze alcune delle domande espresse dai cittadini.

La fase preliminare ha visto questi soggetti confrontarsi attraverso appositi incontri e tavoli di lavoro. Il dialogo ha avuto il merito di:

- chiarire le attese dei diversi soggetti partecipanti al Laboratorio
- rendere gli stessi corresponsabili alla buona riuscita dell'operazione, costruendo una partnership allargata che ha sostenuto, nei mesi seguenti, il percorso progettuale
- definire le modalità operative più efficaci,
- verificare il coinvolgimento (almeno iniziale) di tutti gli attori locali e porre le basi per una comunicazione capillare del programma

c. Programmazione

Una prima ipotesi di programmazione proposta dall'amministrazione è stata sottoposta alla verifica del gruppo di lavoro; in particolare sono stati oggetto di definizione i tempi complessivi del percorso (misurati al fine di rendere effettiva l'interazione fra cittadini e tecnici senza tuttavia posticipare eccessivamente gli interventi realizzativi previsti), il luogo degli incontri (riconoscibile, riconosciuto e, al contempo, non istituzionale), i giorni e gli orari previsti (al fine di permettere una partecipazione più ampia possibile, non interferire con attività già programmate, porsi in armonia con i tempi di vita del quartiere).

Il programma finale concordato si è quindi articolato in due fasi, una prima prevista nei mesi di novembre e dicembre 2004, una seconda nei mesi di febbraio e marzo 2005 (per la descrizione delle fasi si veda il capitolo 2). Il luogo scelto per gli incontri è stato la scuola elementare Mazzini, di particolare valore simbolico per gli abitanti del quartiere. Un primo incontro è stato programmato per un intero sabato pomeriggio (nel quale alternare momenti di dialogo informale, sopralluoghi, proiezioni), i seguenti in serate di giorni feriali.

d. Comunicazione del progetto alla città

Al fine di coinvolgere l'intero quartiere nel percorso e di informare la città delle attività che si sarebbero svolte è stato approntato un progetto di comunicazione e predisposto un set di materiali necessari alla pubblicizzazione del progetto:

- sono stati ideati due loghi, "disegnare sul prato" e "Ipp_PS" (laboratorio progettazione partecipata prato_stazione), con l'obiettivo di rendere riconoscibili tutte le comunicazioni legate all'iniziativa.
- sono state predisposte lettere e telefonate informative e di invito al fine di informare i diversi soggetti locali. I contatti sono stati seguiti in collaborazione e grazie all'Ufficio Partecipazione del Comune.
- è stata curata la realizzazione grafica di manifesti e volantini per la campagna informativa che ha avuto luogo nel quartiere.
- è stato distribuito alle agenzie di comunicazione un comunicato stampa di presentazione delle attività di laboratorio e dei principali appuntamenti previsti.

L'insieme di queste operazioni associato all'impegno di diffusione dei soggetti locali (in particolare i rappresentanti di circoscrizione) ha permesso un'ampia promozione del programma e una conseguente elevata partecipazione alla varie fasi di lavoro.



2. Coordinare gli incontri pubblici

Gli incontri pubblici hanno rappresentato, nel percorso del Laboratorio, i più importanti momenti di elaborazione, verifica e discussione dell'itinerario progettuale. È possibile distinguere due fasi rispetto alla quali sono stati istruiti tutti gli incontri organizzati nel periodo compreso tra ottobre e marzo 2005.

Fasi. La prima fase è stata dedicata a conoscere il quartiere Prato, a comporne un'immagine il più possibile completa, talvolta contraddittoria, costruita a partire da diversi punti di osservazione e grazie a strumenti di diversa natura. Si è trattato di rilevare e ascoltare, interpretare e portare a sintesi la visione dei singoli abitanti del quartiere che hanno voluto esprimere la loro voce in occasione degli incontri previsti. Ma si è trattato anche di coordinare un lavoro sul campo condotto ad opera dei tecnici (consulenti e funzionari dell'amministrazione) con il fine di elaborare una ricognizione e un quadro di questioni importanti sotto il profilo tecnico. E' il caso della rassegna dei progetti che insistono nel contesto in cui si prevede di intervenire, è il caso del rilievo puntuale dell'uso degli spazi di sosta (regolare e irregolare), è il caso dello studio della viabilità locale, che prende in considerazione strumenti ed elaborazioni già predisposte per conto dell'amministrazione (il Piano del traffico curato dalla società di consulenza Sintagma).

Le testimonianze e le osservazioni dei residenti e di tutti coloro che hanno partecipato agli incontri pubblici hanno confermato, integrato o messo in discussione alcuni degli assunti che gli studi di carattere esclusivamente tecnico avevano messo in evidenza. Attraverso un processo di avvicinamento e aggiustamento progressivo delle osservazioni acquisite in occasione dei confronti pubblici, il quadro dello "stato di fatto" non è più, dunque, una semplice ricostruzione delle evidenze rilevate da un gruppo di tecnici, ma è una sorta di quaderno intelligente in cui si combinano materiali diversi: dati tecnici, osservazioni delle pratiche d'uso dei luoghi, mappe locali di criticità e opportunità trascurate, una prima rassegna di ipotesi e di desiderata per risolvere i problemi più urgenti. Materiali eterogenei, destinati ad essere trattati e raffinati nel corso della seconda fase di lavoro.

La seconda fase di lavoro, che ha occupato un periodo compreso tra febbraio e marzo 2005, è stata incentrata sulla proposta di alcune soluzioni progettuali, prima parziali, poi complessive. A partire dalle indicazioni emerse nel corso della prima fase, sono stati scelti alcuni oggetti centrali per la qualità dell'intervento di riqualificazione e sono state selezionate, studiate e contestualizzate alcune ipotesi progettuali di intervento (è il caso degli attraversamenti pedonali, del ridisegno della sede stradale, del sistema delle soste, delle alberature, dell'illuminazione). In un secondo momento, è stato poi elaborato un progetto d'insieme che rappresentasse, in una forma il più possibile chiara e comunicabile, tutti gli interventi previsti.

In un caso e nell'altro il dibattito con i partecipanti al laboratorio è stato attivo: in occasione del primo dei due incontri dedicati alle esplorazioni progettuali è emersa l'esigenza di prendere in considerazione una proposta progettuale completa, "vera" e, forse, la difficoltà, per chi non pratica l'esercizio del progetto, di discuterne i singoli elementi; in occasione del secondo incontro il dibattito ha riguardato il disegno delle proposte di intervento e le possibili interazioni che ne deriverebbero: il comportamento del traffico in relazione al nuovo assetto della sede stradale, dei sensi di marcia e

degli spazi di sosta, i problemi che ne potrebbero derivare, i luoghi sui quali prevedere progetti più puntuali e meglio articolati.

Incontri. Ognuno degli incontri è stato esito di un lavoro congiunto che ha visto la partecipazione dei consulenti incaricati, dei politici e dei tecnici dell'amministrazione comunale (Sindaco, Assessorato e Servizio Lavori Pubblici, Ufficio partecipazione, Assessorato e Servizio Urbanistica).

Di seguito ripercorriamo, descrivendoli in modo schematico, tutti gli incontri del Laboratorio, a ricostruire un calendario di attività, una sequenza di temi posti di volta in volta all'ordine del giorno, insieme a una valutazione sintetica degli esiti e dei risultati ottenuti. Agli incontri hanno partecipato in modo assiduo circa 50-60 cittadini, abitanti e commercianti del quartiere, rappresentanti delle circoscrizioni e di associazioni cittadine.

La griglia di descrizione degli incontri è composta di quattro voci:

1. **Quando:** le relazioni con incontri precedenti e successivi,
2. **Perché:** gli obiettivi, del singolo incontro e nel quadro del percorso,
3. **Come:** il "metodo", i momenti in cui l'incontro è articolato, le operazioni, i mezzi (immagini, proiezioni, parole; discussione plenaria, per sottogruppi...)
4. **Risultati attesi, esiti effettivi.**

Fase 1. Conoscere il Prato

Primo incontro, 27 novembre 2004

1. **Quando.** L'incontro si è svolto a ridosso della fase di comunicazione e pubblicizzazione dell'iniziativa, anche grazie alla collaborazione di alcuni abitanti del quartiere che hanno contribuito a organizzare e delineare il percorso della passeggiata. L'incontro ha costituito un primo momento di confronto e condivisione delle prospettive e degli orientamenti del laboratorio, e ha permesso di mettere a fuoco una prima serie di temi che sono stati approfonditi in occasione degli incontri successivi.
2. **Perché.** L'incontro è volto ad avviare le attività del laboratorio in modo conviviale, a partire dalla conoscenza dei luoghi più problematici e più rilevanti del quartiere, raccontati non solo sotto il profilo tecnico, ma anche dal punto di vista di chi abita e attraversa quei luoghi. I sopralluoghi hanno il compito di dare elementi di conoscenza a chi elabora soluzioni e progetti, una conoscenza che discende dall'esercizio delle pratiche d'uso dei luoghi. In occasione di questo primo incontro tutti i partecipanti sono messi nelle condizioni di prevedere e discutere gli impegni e i tempi del laboratorio, così come definiti nella fase preliminare con interlocutori politici e rappresentanti di soggetti collettivi locali (si veda a questo proposito il paragrafo dedicato alla fase di avvio del laboratorio).
3. **Come.** Il primo incontro si è svolto in due fasi distinte: una prima di passeggiata/sopralluogo sul territorio, una seconda di confronto assembleare.
La passeggiata nel quartiere è stata guidata da alcuni abitanti e consiglieri di circoscrizione. Hanno partecipato cittadini, amministratori, rappresentanti della polizia municipale.



Obiettivo del sopralluogo è stato tentare di “guardare il quartiere con gli occhi di chi lo abita, lo percorre quotidianamente”, e in effetti la passeggiata ha permesso di raccogliere a caldo e direttamente, sul campo, una prima serie di notazioni, di mettere in evidenza problemi a scala di quartiere e urbana, ma anche di registrare piccole difficoltà dovute alla manutenzione, alla gestione e agli usi impropri di alcuni spazi.

La seconda parte dell’incontro è stata dedicata a illustrare una carrellata di immagini storiche raccolte nella fase di indagine preliminare. I tecnici hanno mostrato attraverso piante, disegni e fotografie lo sviluppo urbanistico del quartiere.

4. **Risultati attesi, esiti effettivi.** Durante la presentazione sono emerse storie di vita, aneddoti, racconti utili a ricostruire un’atmosfera che contraddistingueva questa zona di Jesi così fortemente caratterizzata. Insieme alle attività di conoscenza dello stato attuale delle cose, l’incontro ha proposto una ricostruzione della storia del quartiere, istruita all’interno del gruppo di lavoro. L’illustrazione e il racconto di questo tratto di storia ha costituito uno spunto per sollecitare l’intervento e l’integrazione, da parte dei partecipanti, di notizie, descrizione ed evoluzione del carattere dei luoghi. Da questo punto di vista l’incontro ha certamente sortito i risultati attesi, tanto che il racconto originario si è arricchito di elementi nuovi (si veda il paragrafo dedicato alla memoria del quartiere che comprende sia gli elementi di conoscenza storica originariamente reperiti, sia le annotazioni registrate in occasione dell’incontro nella sezione Progetti).

La presenza della polizia municipale è stata per i partecipanti una sorpresa, il segnale di una presenza.

Secondo incontro, 2 dicembre 2004

1. **Quando.** Il secondo incontro ha costituito la prima occasione di “lavoro a regime” del laboratorio: tempi e modi di interazione sono stati poi mantenuti anche in occasione degli incontri successivi. L’incontro si è posto in relazione di complementarità con il precedente poiché è tornato a scandagliare gli elementi di criticità e potenzialità riconducibili a luoghi specifici in vista dell’elaborazione di una mappa dei problemi che è stata discussa in occasione dell’incontro successivo.
2. **Perché.** Gli obiettivi dell’incontro sono riconducibili a due ordini di questioni: da un lato si è trattato di proseguire il percorso di conoscenza locale integrando le informazioni raccolte in occasione della passeggiata con osservazioni di maggior dettaglio, dall’altro si è ritenuto opportuno dare ai partecipanti un quadro di conoscenze e informazioni relative allo stato della progettazione nell’area di intervento e, più in generale, nella zona sud della città. Le ragioni di questa scelta sono da rintracciare nella necessità di fornire ai cittadini elementi di lettura del contesto che non si limitino a un ambito circoscritto, ma che diano ragione delle gerarchie che connotano spazi, in particolare delle strade, e delle implicazioni che i progetti in atto producono.
3. **Come.** Il secondo incontro è stato dedicato in primo luogo ad approfondire e verificare le impressioni e gli elementi di problematicità avvertiti, raccolte durante la passeggiata. Un primo ordinamento delle criticità, suddivise per luoghi e per temi, ha permesso di cominciare a definire



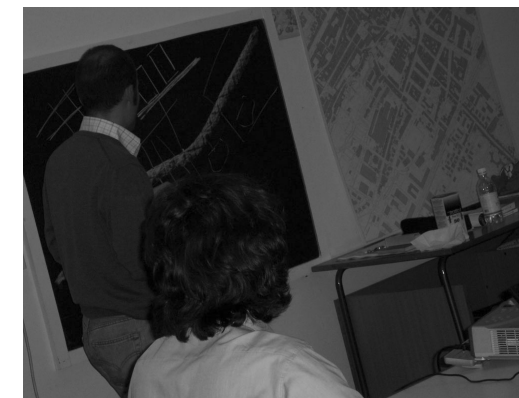
obiettivi e priorità del progetto. Tra i temi emersi sono state segnalate questioni problematiche non strettamente legate al traffico veicolare, ma piuttosto all'uso improprio degli spazi stradali, aggravato da un deficit di controllo. La seconda parte dell'incontro è stata utilizzata per mostrare il quadro dei progetti e delle realizzazioni in corso nel quartiere e nelle zone limitrofe: la città è in continua evoluzione ed è dunque importante, per discutere del futuro del quartiere, conoscere quali sono le trasformazioni in previsione e quelle in corso. Su una mappa appositamente realizzata sono stati individuati i numerosi interventi già in fase di realizzazione (ad esempio la riqualificazione di Viale Trieste o il nuovo parcheggio scambiatore dietro la stazione) così come quelli in fase di progettazione avanzata (ad esempio il comparto ex Fater).

4. **Risultati attesi, esiti effettivi.** La discussione relativa ad alcune di queste scelte già compiute e mature (in particolare i timori riguardavano il possibile aumento delle quote di traffico dovute ai nuovi carichi insediativi residenziali e commerciali) e sulle quali dunque né la variante al piano regolatore, in fase di redazione, né il progetto di riqualificazione che seguirà il laboratorio potranno influire, è stata a tratti aspra, ma utile a certificare la trasparenza dell'operazione di confronto in corso.

In ragione della presenza di alcuni interlocutori politici (il sindaco, l'assessore ai Lavori Pubblici, l'assessore all'Urbanistica) l'incontro è stato l'occasione in cui i cittadini hanno espresso domande ed esigenze, più o meno prioritarie.

Terzo incontro, 16 dicembre 2004

1. **Quando.** Ultimo incontro della prima fase di lavoro, poggia sulla condivisione di un metodo di lavoro e sulla acquisizione di alcuni elementi conoscitivi riguardanti il quartiere. Permette di "ratificare" l'elaborazione della mappa dei luoghi e dei problemi, di ordinare, secondo un ordine di priorità, bisogni e domande locali. È l'incontro-soglia tra la fase di analisi e ricognizione e la fase di natura più propriamente progettuale.
2. **Perché.** Obiettivi dell'incontro sono stati:
 - definire, secondo un ordine di priorità, gli elementi più urgenti con i quali si dovrà confrontare il progetto,
 - illustrare l'assetto urbano della parte di città coinvolta dal progetto di riqualificazione per metterne in evidenza le componenti, le caratteristiche, le relazioni con altre porzioni urbane, con il sistema infrastrutturale locale e sovralocale; è questo un punto importante poiché molti dei problemi sollevati dai partecipanti riguardano l'asse di via XXIV maggio, un'infrastruttura che, benché nata originariamente come strada di quartiere, ha assunto una rilevanza urbana ed extraurbana.
3. **Come.** Per l'occasione è stata redatta una mappa (*Luoghi e problemi*) capace di raccogliere tutte le osservazioni e le indicazioni relative ai diversi luoghi del quartiere. L'attività di verifica, implementazione e correzione della mappa ha coinvolto tutti i partecipanti nella prima parte dell'incontro.
In particolare sono state messe a fuoco alcune difficoltà di attraversamento e segnalate alcune situazioni critiche nelle zone circostanti l'area di studio (via Verziere, via Ricci, ecc). Un secondo



punto emerso con evidenza è il problema della sosta delle auto: vi sono inevitabilmente su questo tema esigenze diverse tra coloro che risiedono nel quartiere e coloro che vi svolgono attività commerciali e di servizio.

La seconda parte della serata è stata dedicata ad una riflessione interpretativa che ha considerato la forma e gli usi, ma anche il ruolo di alcuni materiali urbani, anche in relazione al funzionamento dell'intera città. In particolare la strada che attraversa il quartiere è un asse di scorrimento, sul quale insistono recapiti importanti; per queste ragioni non può essere trattata come una strada di quartiere. Si discusso quindi dell'opportunità di lavorare al fine di far convivere i due ruoli di strada di quartiere e di strada urbana di scorrimento. Su questo tema sono emerse riserve che progressivamente si sono attenuate nei successivi incontri.

- 4. Risultati attesi, esiti effettivi.** Le osservazioni rilevate attraverso la mappa hanno trovato conferma nel confronto con i partecipanti al laboratorio. Le attività di interpretazione e rappresentazione di elementi e ruoli urbani sono state solo in parte comprese e apprezzate. Ciò è dovuto da un lato alle difficoltà legate ai "codici di comunicazione" (spiegare e capire una rappresentazione, una carta, un disegno sintetico, non è cosa facile), dall'altro alla difficoltà dei partecipanti di accettare una logica non esclusivamente centrata sulla dimensione del quartiere e, quindi, di assumere in qualche modo anche ragioni ed esternalità non sempre coerenti con i bisogni locali.

Incontro con i consiglieri delle circoscrizioni, 3 febbraio 2005

- 1. Quando.** In occasione dell'avvio del Laboratorio il gruppo di lavoro dei tecnici ha sollecitato la partecipazione dei rappresentanti delle circoscrizioni e dei rappresentanti delle associazioni attive nel quartiere, impegnandosi a organizzare, durante il percorso, due momenti espressamente dedicati a presentare il lavoro svolto ai consigli circoscrizionali riuniti. Coerentemente a questa decisione, il 3 febbraio 2005, a valle dei primi tre incontri con gli abitanti del quartiere, si è svolto presso la scuola elementare Mazzini un momento di discussione orientato a illustrare il percorso e gli esiti della prima fase di lavoro del Laboratorio.
- 2. Perché.** L'obiettivo è da un lato di illustrare le attività svolte e il percorso compiuto a quei rappresentanti delle istituzioni locali che non hanno avuto occasione di partecipare agli incontri del laboratorio, dall'altro di trasmettere e mettere a disposizione (e in discussione) un'esperienza che coinvolge gli abitanti del quartiere Prato, gli stessi con i quali la circoscrizione interagisce da tempo.
- 3. Come.** L'incontro si è svolto ed è stato articolato come segue:
 - illustrazione delle attività di promozione del Laboratorio,
 - illustrazione delle attività dei tre incontri: la ricostruzione della storia del quartiere, la ricomposizione dei progetti insistenti sulla porzione sud della città di Jesi, la ricognizione dei problemi del quartiere in relazione a luoghi specifici (l'elaborazione e la discussione della mappa disegnata con gli abitanti), l'ordine di priorità degli interventi,
 - la sintesi delle acquisizioni a ridosso della prima fase di lavoro, come presupposti per l'elaborazione di ipotesi progettuali che avrebbero occupato la seconda fase di lavoro.

4. Risultati attesi, esiti effettivi. L'incontro è stato animato, il dibattito vivo. In frangenti come questo, infatti, si pongono importanti problemi legati alla legittimità e alla rappresentatività di un'arena di soggetti quale quella costituita dai partecipanti al laboratorio, anche, e soprattutto, rispetto a luoghi e forme decisionali di natura istituzionale, quali quelle espresse dalla circoscrizione. Non si tratta solo di un problema (o quanto meno di un tema) di discussione, ma anche di un nodo di natura tecnica che riguarda l'approvazione del progetto che scaturirà dal laboratorio. Le commissioni tecniche circoscrizionali competenti dovranno infatti esprimere un parere riguardo al progetto e, tale parere, secondo alcuni dei rappresentanti di circoscrizione, potrebbe essere discorde rispetto alle scelte espresse dai partecipanti al laboratorio e tradotte dai tecnici in forma di progetto. Il progetto del laboratorio infatti è di per sé un elaborato che, prima di essere tradotto in progetto esecutivo, deve essere sottoposto alla valutazione e all'approvazione delle commissioni di circoscrizione e della giunta comunale. Rispetto a questi passaggi di carattere formale e istituzionale, il progetto del laboratorio potrebbe avere una funzione di documento-guida che chiarisce alcuni requisiti da tenere presente, requisiti che poggiano sulla base di un diffuso consenso locale. Disattenderli potrebbe presumibilmente comportare occasioni di conflitto tra istituzioni e abitanti, tanto più che il laboratorio rappresenta un'iniziativa voluta e sostenuta dall'amministrazione comunale. Parrebbe contraddittorio, poi, tradirne e disattenderne radicalmente gli esiti.

Incontro con gli operatori economici, 16 febbraio 2005

1. **Quando.** Inizialmente non previsto, questo incontro, rivolto ai soggetti economici attivi al Prato, è stato un'occasione importante e ulteriore, rispetto agli incontri prestabiliti, per sensibilizzare una specifica categoria di soggetti locali (che pure erano sempre stati invitati a partecipare agli incontri).
2. **Perché.** L'incontro è stato organizzato nella prospettiva di conseguire i seguenti obiettivi:
 - coinvolgere tutti quei soggetti che, pure invitati, non avevano partecipato agli incontri precedenti del Laboratorio,
 - descrivere i caratteri del progetto in corso, illustrandone i motivi di interesse per chi svolge attività di carattere commerciale al Prato,
 - mostrare l'opportunità di rendere più integrato e più innovativo il progetto di riqualificazione del quartiere anche attraverso iniziative pensate e promosse da un gruppo di commercianti di quartiere,
 - segnalare opportunità di cofinanziamento per interventi di riqualificazione fisica degli immobili e per azioni di animazione economica a vantaggio di piccoli imprenditori e artigiani, resi disponibili dall'amministrazione regionale e nazionale, previa partecipazione a bandi.
3. **Come.** La prima parte dell'incontro è stata dedicata a restituire in forma sintetica temi e risultati emersi nel corso della prima fase di lavoro, centrando l'attenzione sulle questioni più strettamente legate alle attività che si svolgono lungo via XXIV maggio. Anche in questa occasione si è trattato di illustrare, oltre che il quadro dei problemi e delle domande emerse

localmente, anche una lettura del quartiere come parte di città relazionate ad altre parti e funzioni urbane.

La seconda parte dell'incontro è stata invece destinata a illustrare e discutere il tema dello sviluppo economico del quartiere. L'idea è che il processo di riqualificazione di un quartiere possa essere alimentato, oltre che attraverso un sistema di interventi sullo spazio fisico, anche cogliendo opportunità di volta in volta offerte da istituzioni quali, ad esempio, l'amministrazione regionale che negli ultimi anni ha bandito una quantità significativa di risorse per progetti riguardanti attività commerciali e artigiane.

- 4. Risultati attesi, esiti effettivi.** L'incontro avrebbe dovuto sollecitare i soggetti economici attivi nel quartiere a fornire elementi ed esperienze riguardo alle pratiche d'uso degli spazi da uno specifico punto di vista. Inoltre, l'ambizione, forse eccessiva, era di mostrare come il grado di dinamismo e di forza del quartiere e le sue possibilità di riscatto siano legate, oltre che all'azione di soggetti istituzionali quali l'amministrazione comunale, anche alla capacità dei singoli soggetti che ne compongono il tessuto economico di prevedere trasformazioni, piccole innovazioni costruite a ridosso di ulteriori azioni previste da soggetti istituzionali sovraordinati, quale ad esempio la regione. Richiedono però di essere colte candidando proposte e presentando progetti che mettano in gioco la capacità di attivazione dei soggetti locali. La reazione dei partecipanti è stata, rispetto a questa proposta, scettica. Questo probabilmente a motivo di una consuetudine poco diffusa rispetto a pratiche progettuali "individuali".

Fase 2. Elaborazione e discussione del progetto

Primo incontro, 17 febbraio 2005

- 1. Quando.** L'incontro apre una seconda fase di lavoro, scandita da due sole occasioni di confronto pubblico. Tempi e luoghi sono quelli già sperimentati nel corso della prima fase. A distanza di qualche settimana dalla conclusione della prima fase, è stato possibile rielaborare quanto emerso (sia in occasione degli incontri pubblici, sia a seguito delle indagini condotte sul campo attraverso questionari e sopralluoghi mirati) e delineare i caratteri di una ipotesi di progetto.
- 2. Perché.** L'obiettivo è mettere alla prova "elementi di progetto". Il progetto d'insieme non è ancora disegnato, è delineata invece la proposta di riassetto dell'asse di via XXIV Maggio e del Prato (riordino degli spazi di sosta, ridefinizione delle corsie di marcia, alberature, passaggi pedonali). Viene sottoposta al parere dei partecipanti una sequenza di immagini e fotomontaggi che illustrano per parti alcune soluzioni progettuali tipo.
- 3. Come.** Il principio sul quale poggia il metodo adottato in occasione di questo incontro è quello secondo il quale è opportuno elaborare soluzioni parziali per verificare la reazione dei partecipanti e, eventualmente, escludere o rielaborare alcune di esse. La proposta di alcune soluzioni progettuali è supportata e chiarita anche facendo ricorso a immagini che esemplificano la realizzazione, in altri luoghi, di interventi simili a quelli proposti.

4. Risultati attesi, esiti effettivi. L'incontro è stato espressamente costruito evitando di proporre ai partecipanti un progetto compiuto. Trattandosi del primo incontro dedicato alla messa fuoco di temi progettuali non è sembrato opportuno anticipare una proposta già definita nei dettagli che avrebbe potuto suscitare reazioni negative, dal momento che una delle caratteristiche del laboratorio, originariamente enunciate, è l'elaborazione di decisioni il più possibile condivise. Le reazioni dei partecipanti all'incontro, invece, hanno evidenziato l'esigenza e l'attesa di una soluzione unica e definitiva, si è manifestata una sorta d'ansia di ricevere da chi è in grado di elaborarla una proposta che permetta di intervenire e di risolvere almeno una parte dei problemi del quartiere.

Secondo incontro, 3 marzo 2005

- 1. Quando.** A distanza di due settimane dall'incontro precedente, in occasione di questo secondo, è stata presentata in dettaglio l'ipotesi di progetto per la riqualificazione del quartiere Prato.
- 2. Perché.** L'incontro è orientato a portare a termine la missione del laboratorio compiendo l'ultima, importante tappa del percorso: presentarne l'esito progettuale, dare a tutti i partecipanti gli elementi necessari a capire il progetto (che ha la forma, non sempre immediatamente comprensibile, del disegno, della rappresentazione di sintesi), registrare e assumere, laddove possibile, le osservazioni dei partecipanti.
- 3. Come.** Ai partecipanti è stato presentato il disegno del progetto, su supporto cartaceo. Attorno a un tavolo, sul quale è stata stesa una planimetria in scala, il progetto è stato presentato e spiegato in tutte le parti che lo compongono, chiarendo le ragioni di alcune proposte, le interazioni funzionali tra le parti, le ipotesi sugli esiti previsti.
- 4. Risultati attesi, esiti effettivi.** A valle di un percorso di confronto pubblico non sempre lineare, a fronte dell'emergere di visioni anche dissonanti sul futuro e sulle possibili trasformazioni del Prato, ci si attendeva che l'incontro conclusivo sarebbe stato un momento di confronto sì, ma anche di evidente contrapposizione di istanze. Al contrario, la formulazione del progetto ha suscitato interesse e sostanziale consenso su tutte le parti che lo compongono. Le osservazioni e i margini di miglioramento dell'elaborazione riguardano solo alcuni luoghi specifici (largo dei Cordai ad esempio) sui quali il progetto del Laboratorio potrà approfondire solo parzialmente, dal momento che questo, a sua volta, verrà rielaborato dalle strutture tecniche comunali secondo i diversi gradi di approfondimento progettuale previsti dalle norme vigenti.



3. Istruire le indagini

I destinatari

L'indagine è stata realizzata tramite due questionari diretti rispettivamente agli abitanti e a commercianti e artigiani del quartiere.

Questa attività ha permesso di:

- indagare come percepiscono il quartiere coloro che vi vivono o lavorano, quali sono i luoghi più frequentati, quali sono i problemi maggiormente avvertiti, quali gli elementi sui quali è più urgente intervenire,
- verificare le indicazioni emerse durante gli incontri pubblici, in occasione dei quali un gruppo di persone ha avuto occasione esprimere il proprio punto di vista, raccontare la propria esperienza del quartiere, avanzare richieste, proporre soluzioni,
- diffondere informazioni, favorire occasioni di contatto; la distribuzione è avvenuta infatti, soprattutto per i commercianti, direttamente sul luogo.

La pluralità di obiettivi giustifica il numero non elevato dei questionari raccolti: scopo del questionario infatti non è stato quello di compilare un quadro esaustivo di informazioni rispetto ad un campione quantitativamente significativo, obiettivo tra l'altro difficilmente praticabile nel tempo a disposizione, ma piuttosto di dotarsi di strumenti di conoscenza qualitativa e selettiva.

Si riportano di seguito alcune note e una selezione dei grafici riassuntivi; vengono trattati prima i dati raccolti attraverso i questionari destinati agli attori economici, in seguito quelli dedicati agli abitanti del quartiere.

I soggetti economici

Hanno risposto 34 soggetti (17 uomini e 17 donne).

Il rapporto con il quartiere

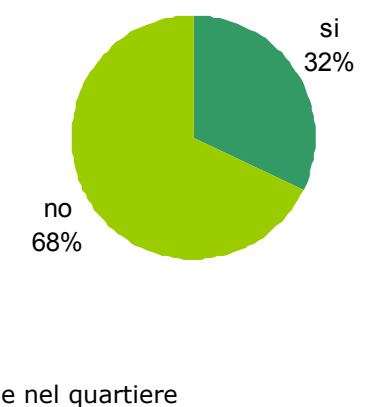
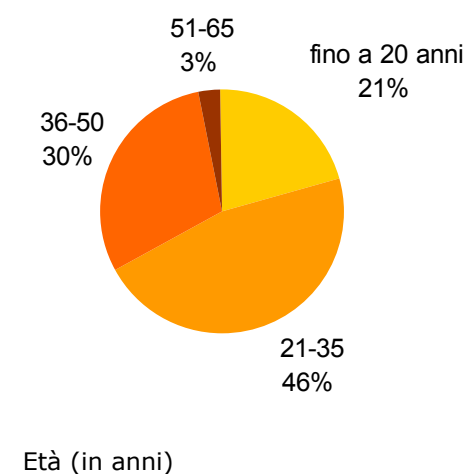
Pochi degli operatori economici risiedono anche nel quartiere. Tra i pochi residenti la maggior parte sono originari del quartiere o vi vivono da lungo tempo. Sono di poca entità le attività che prevalgono quelle insediate da oltre 15 anni, diverse le presenze da 5 a 15 anni. Quasi nessuno possiede altre attività fuori dal quartiere.

Clientela

Secondo gli operatori che hanno risposto al questionario la clientela proviene indifferentemente dal quartiere o dal resto della città, con una prevalenza di questi ultimi (probabilmente per i clienti più fiduciosi consolidati, oppure perché utilizza i servizi del quartiere attraversandolo per altre diverse).

Dinamiche

Le idee dei commercianti sulle dinamiche evolutive sono apparentemente contraddittorie: si laudano una crescita del traffico, ma lo si pone in relazione all'apertura di nuove attività commerciali.



fattori forse non disgiungibili che si prestano di volta in volta ad interpretazioni diverse). Sembra inoltre determinarsi una situazione con aperture e chiusure frequenti. Emerge nitidamente la crescita numerica di centri commerciali e negozi etnici. Il fronte di via XXIV Maggio ed il contenitore del centro "Il Torrione" appaiono i sistemi commerciali più dinamici.

La situazione sembra evolvere verso livelli di congestionamento crescenti.

Le parti del quartiere che hanno subito maggiori cambiamenti sono via XXIV Maggio, viale Trieste, largo Grammercato (soprattutto nella parte antistante la chiesa).

Prospettive

Le prospettive di ampliamento della propria attività commerciale sono proiettate con leggera prevalenza all'interno del quartiere.

Prevale la disponibilità ad investire sugli immobili nei quali ha sede la propria attività economica (60% circa). La disponibilità a ristrutturare gli immobili deriva dagli auspici di crescita della attività e dalla volontà di contribuire al miglioramento complessivo delle condizioni del quartiere; d'altro canto situazioni di recente ristrutturazione o di titolo di godimento diverso da quello della proprietà frenano gli interventi di ristrutturazione; in altri casi ancora c'è attesa per gli interventi sugli spazi di uso pubblico (che dovrebbero funzionare da volano per la riqualificazione diffusa anche del patrimonio privato).

Ambiti di intervento, aspettative e proposte per il futuro

Parcheggi, illuminazione, arredo urbano e attraversamenti sono (in ordine decrescente) gli aspetti più problematici.

Le aspettative per il futuro rivelano atteggiamenti diversi:

- pessimismo e rassegnazione alla perdita di un ruolo derivante dalla affermazione dei centri commerciali,
- difficoltà a prevedere evoluzioni nel futuro,
- aggressività e volontà di riscatto
- conservazione della propria posizione ed evoluzione del ruolo e della offerta commerciale.

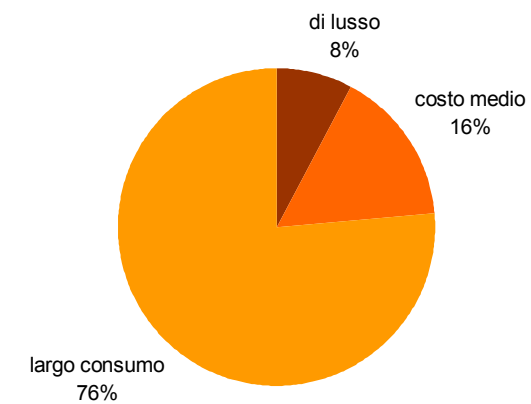
Le aspettative sul futuro del quartiere sono in larga misura non positive.

Una minoranza esigua prevede (forse se lo augura) un futuro migliore, possibile soprattutto con la riduzione del traffico e la creazione di condizioni più favorevoli per la pedonalità. Emerge anche una idea latente di riscatto possibile attraverso forme di coesione sociale e attivazione di reti di solidarietà locale e fiduciarie che permarrebbero in una parte di città abitata da una società tutto sommato ancora coesa. Alcuni immaginano (con atteggiamento un po' sfiduciato) una situazione immutata rispetto a quella attuale, anche e soprattutto a causa dei numero progetti che rimangono sulla carta.

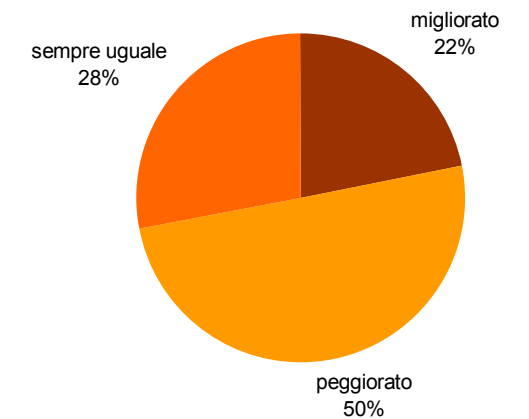
La maggioranza prevede un peggioramento della situazione attuale dovuto in prevalenza al congestionamento a causa del traffico veicolare e per un insieme di con-cause, tra le quali il rischio di ghettizzazione dovuto alla forte immigrazione straniera e alla riduzione della componente autoctona, l'insicurezza, la mancanza di cura dello spazio urbano.

I desideri per il futuro sono polarizzati, in termini aggregati, verso una maggiore vivibilità del quartiere.

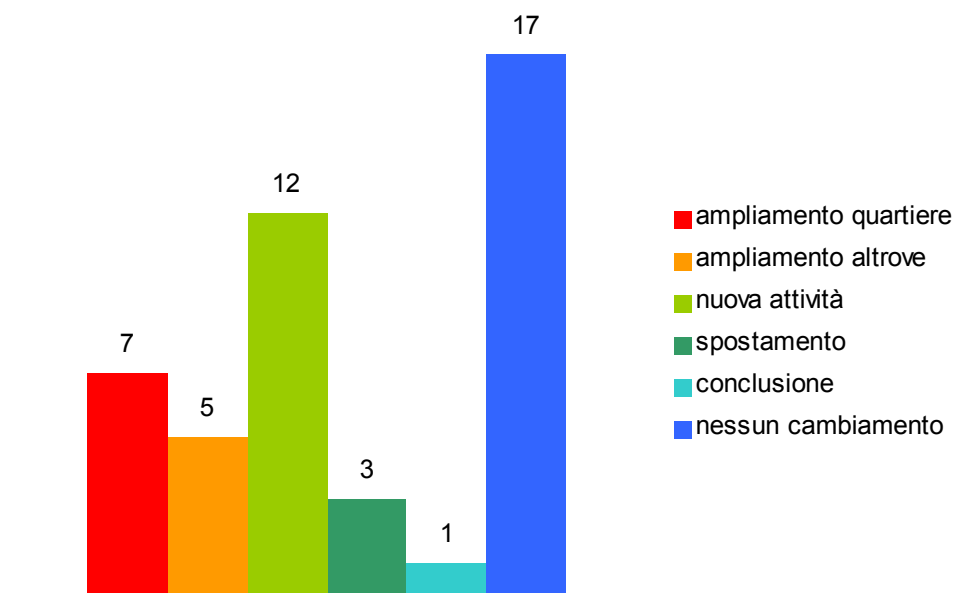
Rispetto alla serie di osservazioni sembra che ciò possa avvenire agendo su fattori fisici, sociali ed economici, ovvero:



Tipologia di beni e servizi offerti

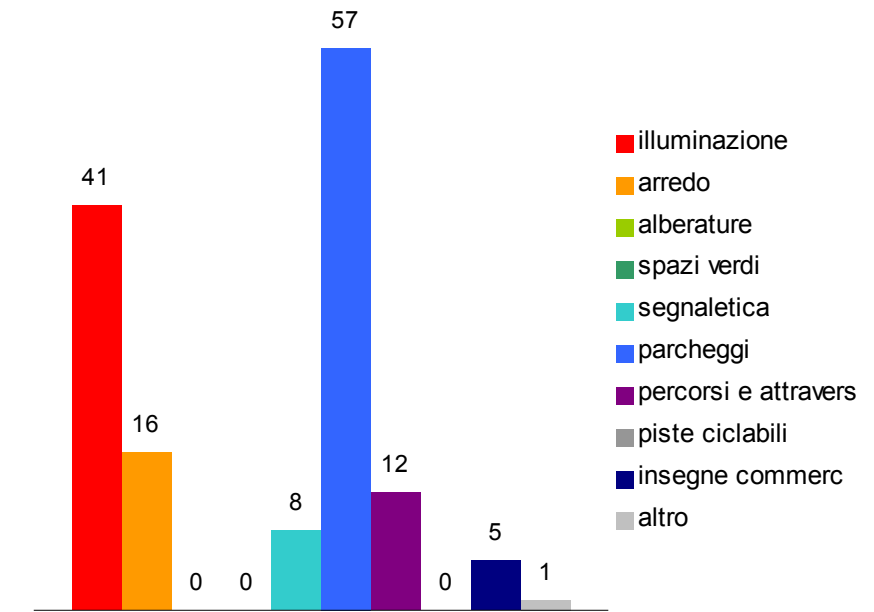


Il quartiere negli ultimi anni è

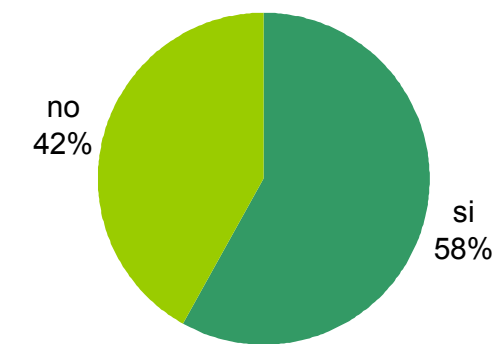


Prospettive per la propria attività commerciale

- attraverso una riqualificazione dello spazio fisico che preveda maggiore pulizia, riduzione del traffico veicolare, riduzione del traffico di attraversamento, riordino, rivitalizzazione, maggiore illuminazione, aumento delle superfici verdi e delle alberature, sistemazione dei parcheggi, sistemazione dei marciapiedi, cura dei manufatti;
- favorendo, dal punto di vista sociale, dinamiche demografiche nuove, per esempio prevedendo incentivi all'insediamento di giovani coppie, esercitando un maggiore controllo sociale (forze dell'ordine) al fine di accrescere la sicurezza,
- assecondando, dal punto di vista economico, l'artigianato e l'apertura di nuove attività commerciale e di servizio (ad esclusione dei centri commerciali)



Elementi sui quali è urgente intervenire (dato ponderato)



Propensione all'investimento

Gli abitanti del quartiere

Hanno risposto al questionario, distribuito in occasione di incontri pubblici, 16 uomini e 18 donne. Si tratta evidentemente di un campione troppo limitato (rispetto al totale dei residenti che si aggira intorno alle 2000 unità) per fornire risultati statisticamente rilevanti, tuttavia si ritiene utile analizzare i dati raccolti in termini qualitativi, ponendoli a confronto con le informazioni registrate durante gli incontri di laboratorio e con le idee espresse attraverso il questionario dagli operatori economici.

Innanzitutto è interessante notare come il campione di coloro che hanno risposto al questionario sia composto, in prevalenza, da persone che hanno "da sempre" abitato nel quartiere Prato, soggetti dunque molto radicati nella realtà locale. Si tratta di abitanti con nuclei familiari abbastanza numerosi, equamente distribuiti nelle diverse fasce di età, e presumibilmente di reddito medio/medio-basso (in prevalenza lavoratori dipendenti e pensionati).

La percezione della recente evoluzione del quartiere che emerge da questa analisi è negativa; essa dipinge una situazione di scontento molto più grave di quanto non avvenga per gli operatori economici.

A confermare questo dato sono gli aggettivi associati al quartiere Prato con maggiore frequenza, ovvero "degradato" e "caotico".

La scarsa vivibilità del quartiere è aggravata dalla carenza di alcuni servizi, in particolare quelli destinati all'infanzia, agli anziani, e alla dimensione culturale-ludico-ricreativa.

Nel complesso dunque la qualità di vita è giudicata poco soddisfacente.

Gli ambiti di intervento segnalati ricalcano quelli espressi dagli operatori economici:

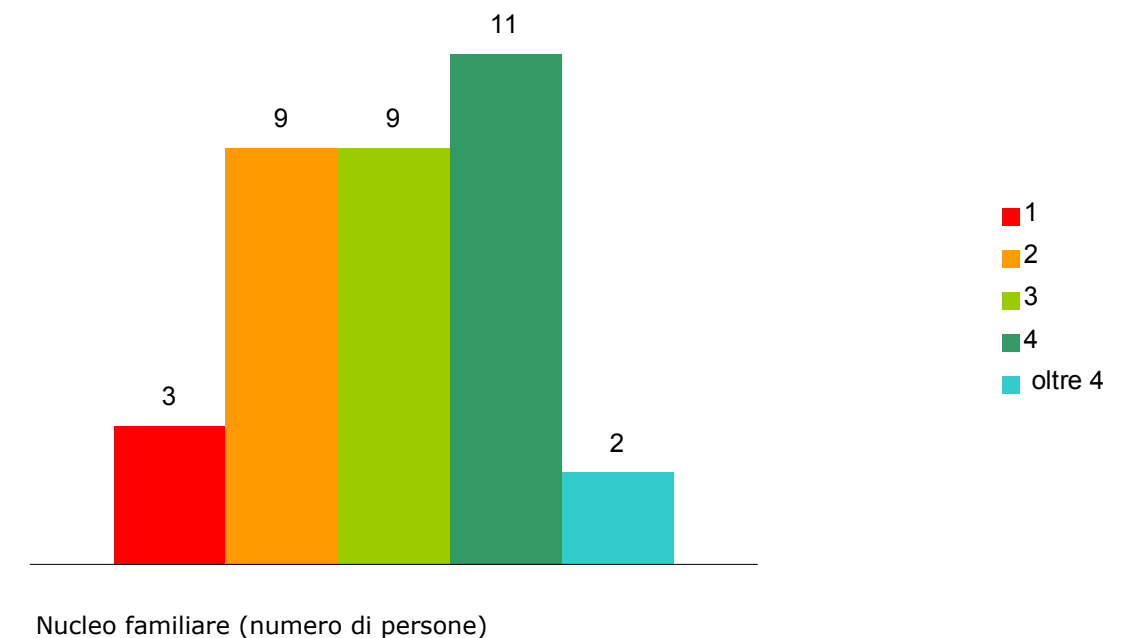
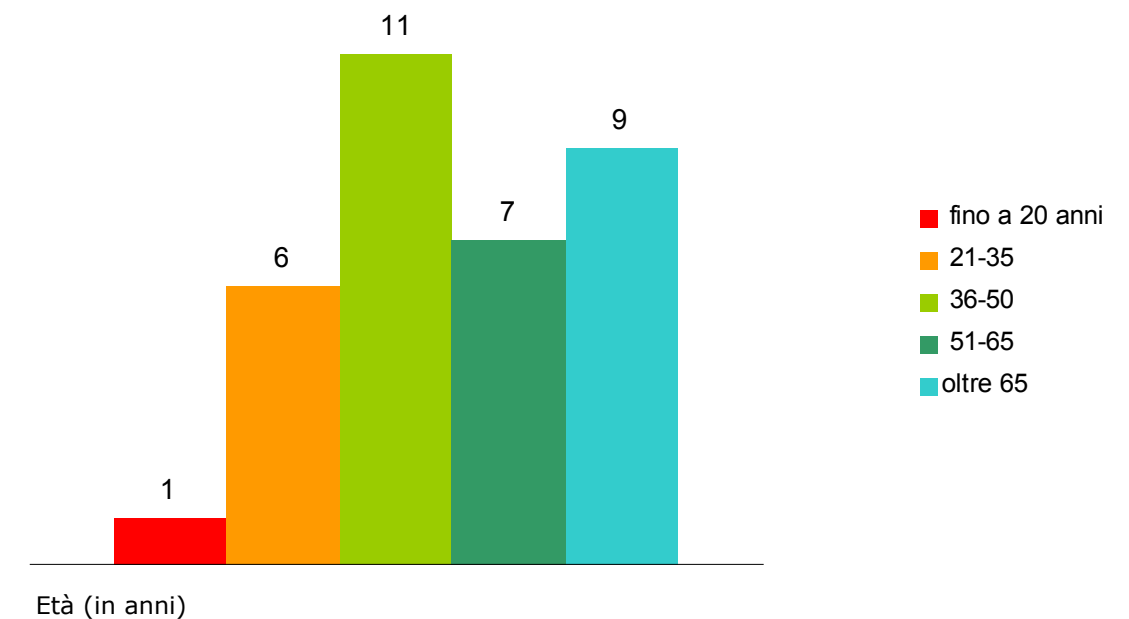
- illuminazione,
- arredo urbano,
- percorsi pedonali e attraversamenti.

Spicca invece il minore interesse (rispetto a quanto registrato per i commercianti) per un intervento sul sistema dei parcheggi, che, evidentemente, risulta rispondere già oggi alle esigenze dei residenti (questo dato è del resto confermato sia dai sopralluoghi "a vista" effettuati nelle ore notturne che dalle opinioni raccolte nelle discussioni pubbliche).

La maggioranza di coloro che hanno risposto all'indagine (31 su 34) risultano proprietari della abitazione. Nonostante questo dato, e nonostante l'alta percentuale di persone che dichiarano la necessità di interventi sul proprio immobile, appare scarsa, negli abitanti, la propensione ad investire in operazioni di recupero del patrimonio edilizio.

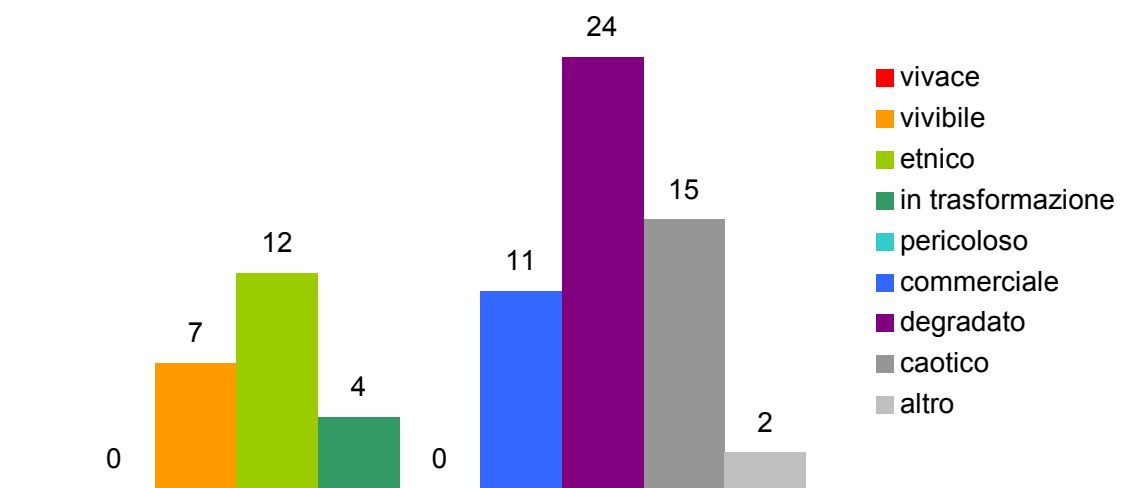
Questo conferma la sensazione di una forma di rassegnazione rispetto alle possibilità di riqualificazione e rinascita del quartiere in un prossimo futuro.

Il grande aumento del traffico (automobilistico e pesante), la nuova composizione demografica del quartiere (che ha visto un consistente aumento di popolazione straniera), la scarsa cura e manutenzione dello spazio pubblico, sono i principali aspetti che preoccupano gli intervistati, i quali non prevedono significativi miglioramenti del proprio ambiente di vita, almeno in tempi brevi.

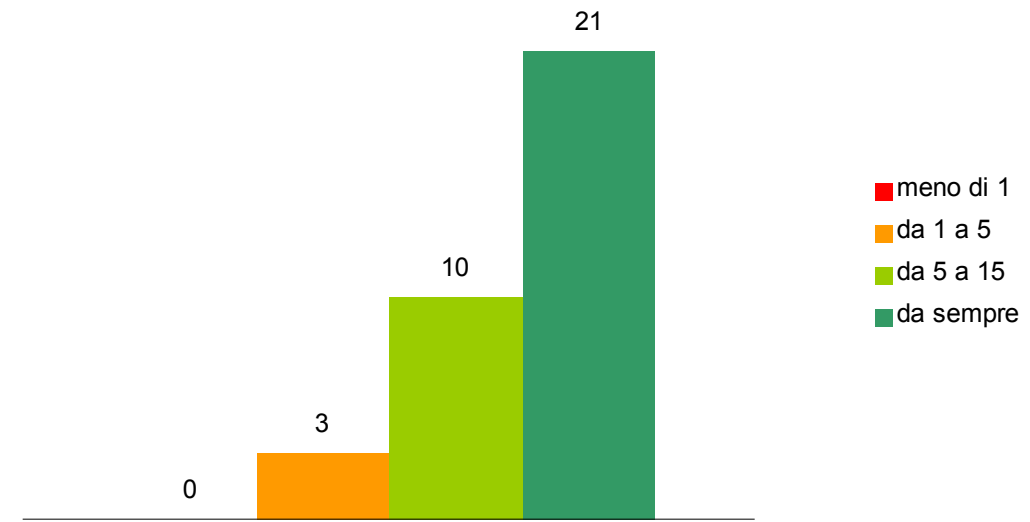


La rappresentazione di alcuni dati

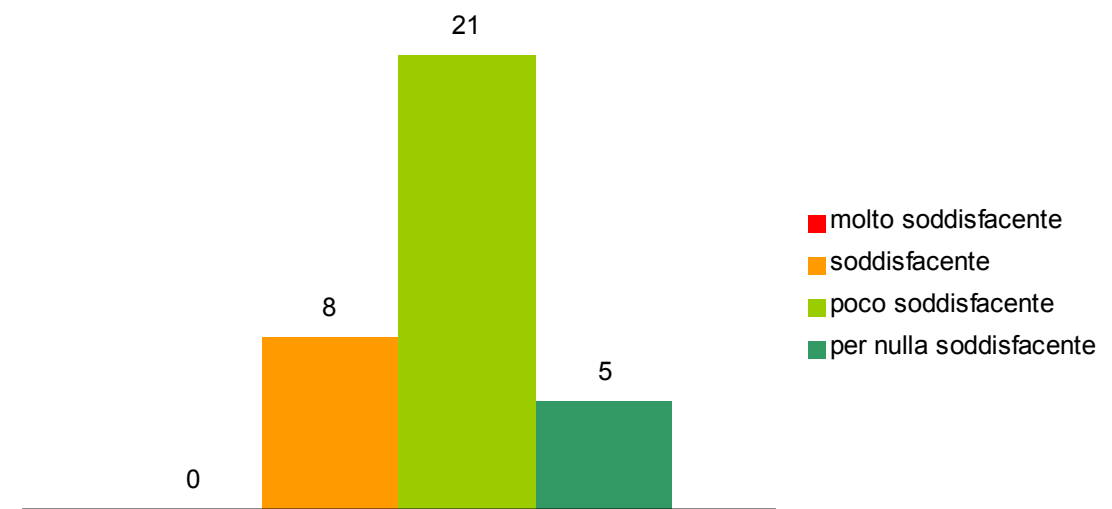
Di seguito sono rappresentati, in forma di grafici, una parte dei dati raccolti tramite i questionari rivolti agli abitanti del quartiere Prato.



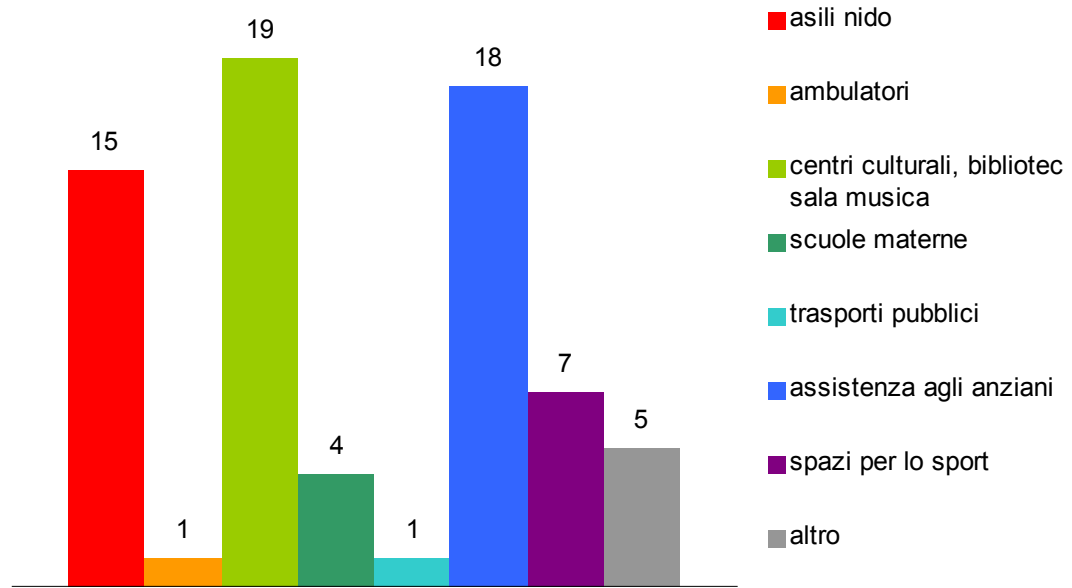
Come è giudicato il quartiere da chi lo abita



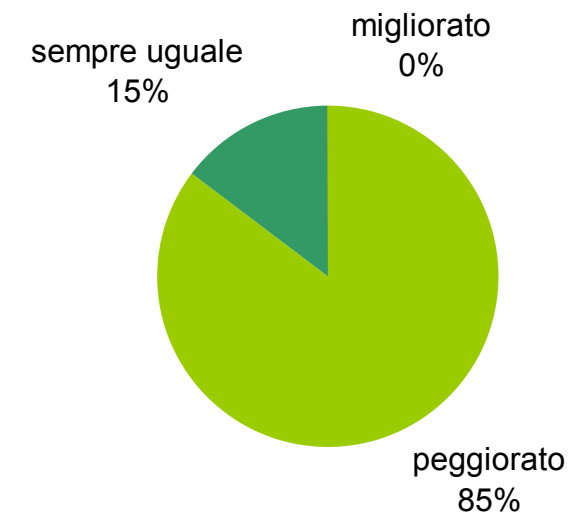
Da quanti anni vive nel quartiere



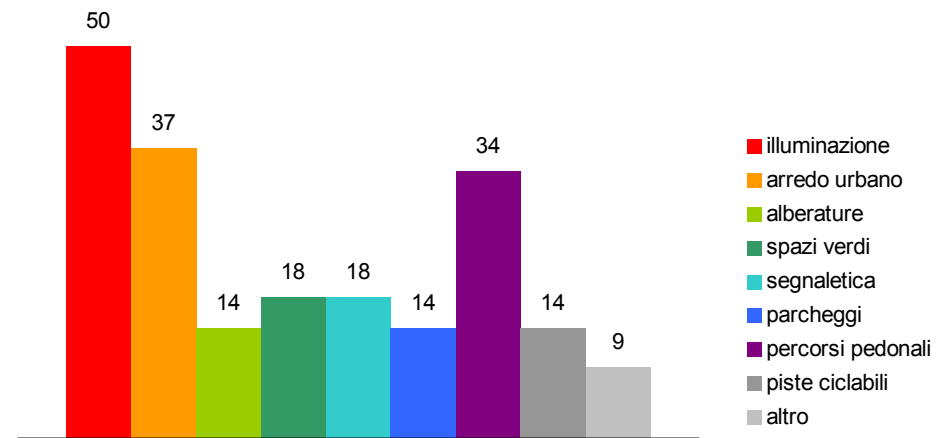
Come considera vivere nel quartiere Prato



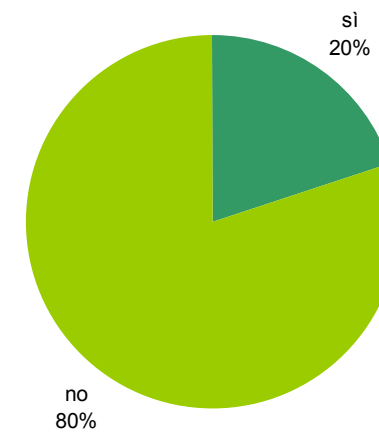
Quali servizi sono insufficienti o assenti



Percezione del quartiere negli ultimi anni



Elementi importanti per la buona vivibilità (ponderato)



Propensione all'investimento sull'immobile di residenza

4. Condurre i sopralluoghi

Le attività di incontro e di confronto pubblico sono state affiancate, fin dall'avvio del Laboratorio, da attività di osservazione diretta degli spazi del quartiere Prato e degli usi ad essi connessi. I tecnici incaricati dall'amministrazione hanno infatti raccolto e accumulato elementi di informazione e di conoscenza puntuale, da un lato attraverso l'interazione con gli abitanti, sollecitati a descrivere i luoghi e i problemi del quartiere, dall'altro attraverso sopralluoghi mirati, compiuti in momenti diversi del percorso di lavoro, con obiettivi e fuochi d'attenzione specifici. In tutte le occasioni i sopralluoghi sono documentati da fotografie e rilievi cartacei che solo in parte vengono restituiti in questo documento.

La descrizione dei sopralluoghi è costruita secondo una griglia (già utilizzata per gli incontri pubblici) che si compone di quattro voci:

Quando: individua la fase del processo nel quale il sopralluogo si è svolto

Perché: gli obiettivi nel quadro del percorso,

Come: il "metodo" e gli strumenti,

Risultati attesi, esiti effettivi.

Primo sopralluogo

1. **Quando:** Un primo sopralluogo si è svolto preliminarmente, a monte dell'avvio del Laboratorio.
2. **Perché:** Alcuni caratteri del quartiere erano già noti, si è trattato di comporre un primo quadro di conoscenza in modo autonomo e indipendente rispetto allo sguardo di chi abita e vive il quartiere.
3. **Come:** Attraverso il semplice supporto di basi cartografiche è stato possibile ipotizzare i confini dell'area di intervento e appuntare i primi elementi emergenti.
4. **Risultati attesi, esiti effettivi:** In questa occasione sono state rilevate alcune caratteristiche morfologiche e d'uso degli spazi, che erano già state segnalate durante la fase preliminare di programmazione. Inoltre è stata appurata, attraverso l'esperienza diretta dei percorsi, delle distanze e dei tempi di percorrenza, la possibilità di organizzare un sopralluogo (guidato da alcuni abitanti del quartiere), in occasione della giornata di apertura del Laboratorio

Secondo sopralluogo

1. **Quando:** L'incontro di esordio del Laboratorio si è caratterizzato per una prima parte di passeggiata/sopralluogo, alla quale hanno partecipato abitanti, tecnici, amministratori.
2. **Perché:** La passeggiata nel quartiere ha rappresentato una prima importante occasione di incontro con i partecipanti al Laboratorio, subito invitati a svolgere un ruolo attivo nel descrivere e mostrare direttamente quali luoghi soffrono di maggiori problemi, quali usi si



fanno di alcuni spazi aperti, quali sono le parti del quartiere storicamente e simbolicamente più importanti.

3. **Come:** Il percorso è stato concordato con alcuni residenti durante un incontro preparatorio. Una mappa, appositamente predisposta, è stata consegnata a tutti i partecipanti in modo che potessero orientarsi nell'itinerario da seguire. La passeggiata è stata caratterizzata da un procedere lento, costellato di soste durante le quali sono state approfondite qualità e elementi di crisi di ciascun luogo. Al sopralluogo hanno partecipato, oltre ai tecnici incaricati e ai tecnici comunali, l'assessore ai Lavori pubblici, il Sindaco, la Polizia Municipale.
4. **Risultati attesi, esiti effettivi:** nonostante il freddo e il mal tempo, la passeggiata ha avuto un esito positivo. Molte persone si sono espresse in modo chiaro e immediato rispetto a numerose questioni. Le modalità informali hanno permesso di raccogliere sul campo non solo indicazioni puntuali e preziose, ma anche di sondare aspetti di carattere percettivo, legati alla sensibilità di ciascuno, alle modalità di relazione con gli spazi, al rapporto con il ricordo e con la storia passata dei luoghi. La discussione nel corso della passeggiata ha inoltre permesso una prima sommaria mappatura dei principali recapiti e una prima rilevazione delle dinamiche e dei tempi che caratterizzano la vita quotidiana del quartiere Prato.

Terzo sopralluogo

1. **Quando:** Un terzo sopralluogo, compiuto a valle della prima fase di lavoro, successivamente ai primi tre incontri pubblici del Laboratorio, si è posto come obiettivo il rilievo puntuale degli spazi di sosta automobilistica.
2. **Perché:** Il tema della sosta veicolare è stato unanimemente indicato come importante e problematico, si è quindi ritenuto opportuno dare consistenza e misura al problema, valutandone le componenti e i margini di risoluzione.
3. **Come:** L'operazione ha previsto un minuzioso conteggio degli stalli delimitati, l'osservazione delle situazioni che creano disagio, l'individuazione di spazi potenziali per la sosta regolata. Il rilievo ha riguardato tutte le strade del quartiere virtualmente coinvolte dalle ipotesi di trasformazione. I numeri relativi alla sosta regolata e potenziale sono stati registrati su apposite basi cartografiche. Il rilievo fotografico ha documentato usi promiscui e situazioni di crisi, in particolar modo sulla via XXIV Maggio.
4. **Risultati attesi, esiti effettivi:** Il sopralluogo ha permesso di completare una mappatura inedita, di ricostruire un quadro completo della situazione della sosta automobilistica (quella regolata, quella potenziale, quella "illecita") nel quartiere. L'operazione ha fornito risultati sia quantitativi (numeri parziali, suddivisi per vie e zone, nonché il dato complessivo di oltre 600 posti auto potenziali) sia qualitativi (rilievo in particolare degli usi promiscui dei marciapiedi e degli spazi a lato delle strade). Il sopralluogo ha assunto particolare rilevanza nel complesso delle operazioni di studio, "la fotografia" dello stato di fatto realizzata ha infatti permesso in seguito di valutare le ricadute delle ipotesi progettuali sul sistema,



orientando fortemente le scelte (di ricollocazione di alcune zone di sosta in strade vicine, di regolazione del sistema della sosta, ecc).

Si riporta la tabella redatta a seguito della rilevazione. Sono indicati gli archi stradali, i relativi stalli, gli stalli non regolati ma realizzabili (e attualmente solo in parte utilizzati), gli spazi destinati alla sosta speciale.

arco	da	a	stalli regolati	senza stalli	H	carico-scarico	
XXIV Maggio	XXIV Maggio	Imbriani	7	4			
XXIV Maggio	Imbriani	Trieste	4				
XXIV Maggio	Trieste	Colocci	19	2			
XXIV Maggio	Colocci	Marconi	8	1			
XXIV Maggio	Marconi	Trento		1			
XXIV Maggio	Tento	Fiume		3			
XXIV Maggio	Fiume	Grammercato		4			
Prato	Grammercato	Zannoni		21			
Prato	Zannoni	Gallodoro					
Prato	Gallodoro	Guerra					
Prato	Guerra	Grammercato	14	44			
XXIV Maggio	Grammercato	Fiume					
XXIV Maggio	Fiume	Marconi		3			
XXIV Maggio	Marconi	Colocci	11				
XXIV Maggio	Colocci	Trieste	12				
XXIV Maggio	Trieste	Ricci					
Colocci	Rosselli	XXIV Maggio	20				
Colocci	XXIV Maggio	Mazzoleni	10				
Colocci	Mazzoleni	IV Novembre	13				
Colocci	IV Novembre	Mazzoleni		6			
Colocci	Mazzoleni	XXIV Maggio	7		1		2
Colocci	XXIV Maggio	Battisti	4	3			
Marconi	Battisti	XXIV Maggio	17	2			
Marconi	XXIV Maggio	Mazzoleni	9				
Marconi	Mazzoleni	IV Novembre	4				
Marconi	IV Novembre	S. M. del Piano	9				2
Marconi	S. M. del Piano	Ricci	17	14			4
Marconi	Politi	Guerra					
Marconi	Guerra	Cordai					
Marconi	Cordai	XXIV Maggio					
Marconi	XXIV Maggio	Battisti	18		1		3
Trento	Battisti	XXIV Maggio	14	16			
Trento	XXIV Maggio	Battisti		14			



Largo Cordai (retro scuola Mazzini)			24	7			
Fiume Battisti	XXIV Maggio			2			
Fiume XXIV Maggio	Cordai						
Fiume Cordai	XXIV Maggio			7			
Fiume XXIV Maggio	Fiume			6			
Fiume Fiume	Battisti						
Fiume Grammercato	Fiume			4			
Grammercato Battisti	XXIV Maggio		9	8	4		
Mazzoleni Marconi	Colocci			5			
Mazzoleni Colocci	Trieste		7	8			
Mazzoleni Trieste	Colocci			25			
Mazzoleni Colocci	Marconi			14			
IV Novembre Trieste	Colocci						
IV Novembre Colocci	Marconi			11			
IV Novembre .	.		21	9			
Politi Marconi	Guerra			5	1		
Politi				4			
Guerra (1)				16			
Guerra (2)				56			
TOTALE			278	325	7	11	621

Rilievo posti auto su strada. La rilevazione ha carattere indicativo e, come detto, ha il solo scopo di evidenziare gli ordini di grandezza dello stato di fatto e di fornire dati utili alla verifica degli scenari progettuali seguenti. Non sono inclusi nel conteggio i grandi posteggi auto ai limiti del centro storico e il previsto parcheggio scambiatore (260 posti), alle spalle della stazione ferroviaria, che sarà collegato al quartiere tramite un sottopassaggio.

Quarto sopralluogo

- 1. Quando:** Un quarto sopralluogo è stato condotto nei giorni in cui a Jesi è caduta la neve.
- 2. Perché:** La presenza del manto nevoso può essere utilizzata come "cartina tornasole" per verificare gli usi più o meno intensi degli spazi stradali, per valutare quale sia la dimensione di alcuni spazi necessaria a compiere alcune manovre o anche, semplicemente, a usufruire della carreggiata.
- 3. Come:** Terminata da alcune ore la nevicata, intorno a metà giornata, è stato compiuto un rilievo fotografico.



- 4. Risultati attesi, esiti effettivi:** Osservando il manto nevoso e considerando i comportamenti degli automobilisti è stato possibile verificare le ipotesi, formulate in precedenza, di una possibile "gerarchizzazione" dei tratti stradali del quartiere, valutare il numero di corsie effettivamente utilizzate nelle differenti strade e la scarsa utilizzazione di alcune vie. Osservando la neve depositata sulle auto è stato inoltre possibile compiere un rilievo ulteriore, ipotizzando tipologie distinte di sosta automobilistica: la sosta prolungata, da parte dei residenti, la sosta giornaliera di chi lascia Jesi servendosi della ferrovia (rientrando in giornata), la sosta con ricambio più frequente legata alla presenza di attività economiche.

Quinto sopralluogo

- 1. Quando:** Infine, un quinto sopralluogo, in tempi recenti, è stato condotto a verifica di alcune ipotesi progettuali.
- 2. Perché:** Prima di presentare pubblicamente le idee sviluppate si è ritenuta necessaria una ulteriore verifica "sul campo" delle proposte.
- 3. Come:** Il sopralluogo è avvenuto in diverse ore del giorno (sera compresa) al fine di poter valutare, ancora una volta, l'attuale uso di alcuni spazi e la sosta automobilistica durante momenti differenti della giornata.
- 4. Risultati attesi, esiti effettivi:** Il sopralluogo ha permesso il raffinamento di alcune ipotesi. Si è rilevata l'effettiva praticabilità della proposta progettuale in particolare per la zona di via Guerri, ove si è verificata la possibilità di reperire nuovi spazi aperti (attualmente sotto o inutilizzati) ad uso pubblico e la continuità possibile di alcuni percorsi lungo gli spazi stessi.



5. Progettare il seguito

La seconda parte di questo Rapporto definitivo ("Progetti") illustrerà gli orientamenti e le indicazioni progettuali così come hanno preso forma attraverso le riflessioni e le elaborazioni scaturite durante il percorso fino ad ora descritto.

La definizione del progetto di massima tuttavia non esaurisce l'obiettivo di rigenerazione del quartiere che l'azione dell'Amministrazione si pone quando agisce in contesti "difficili" o "in crisi", come è, almeno in parte, il quartiere Prato. Il progetto di riqualificazione dello spazio pubblico e il percorso sperimentale che lo ha accompagnato sono solo una delle componenti di un progetto di "rinascita", strumenti che hanno il compito di innescare dinamiche e relazioni nuove, in grado di accompagnare le trasformazioni future (a breve, medio o lungo periodo).

"Progettare il seguito" significa quindi, per quanto riguarda l'azione pubblica, operare a largo raggio: per esempio assicurando comunicazione trasparente e diffusa, nonché il rispetto dei tempi dell'iter amministrativo e realizzativi; accompagnando le operazioni di riqualificazione fisica con politiche e incentivi in ambito economico, culturale, sociale; mettendo in campo strumenti di gestione tali da poter rispondere, nel modo più efficace possibile, alle domande di cura e di sicurezza, provenienti soprattutto dalle fasce di popolazione più deboli.

Non si tratta, come si vede, di un compito semplice, occorre l'impegno diretto di più settori e la disponibilità di risorse e competenze diverse.

Ci si limita in questo ambito a segnalare alcuni degli impegni già assunti durante il percorso del Laboratorio, alcune possibili azioni a breve termine, alcuni degli elementi di crisi registrati ai quali il "progetto di massima" non ha potuto offrire risposte.

Iter amministrativo e cronoprogramma degli interventi

Come già specificato il laboratorio si è concluso con la presentazione di ipotesi progettuali di massima (si veda la sezione "progetti" del documento), largamente condivise dall'insieme delle persone che hanno partecipato ai lavori.

Congiuntamente tuttavia si sono registrate domande e questioni riguardanti i tempi necessari, sia alla approvazione definitiva del progetto, sia, soprattutto, alla realizzazione delle opere previste.

Come è comprensibile infatti, coloro che vivono quotidianamente il quartiere sono interessati a percorsi di inclusione nei processi progettuali (e decisionali), ma, contemporaneamente, esprimono tutta l'urgenza di vedere risolti, o perlomeno attenuati, i problemi e le difficoltà riscontrate nella vita di ogni giorno.

Quello che segue è il cronoprogramma presentato e discusso durante l'incontro finale: alla previsione dell'iter di approvazione e realizzazione (per stralci) delle opere, vengono affiancati i tempi di alcuni interventi già previsti nel quartiere che si inseriscono nel quadro di riqualificazione e di ri-organizzazione auspicato dal Laboratorio.

TEMPI	STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO	NEL FRATTEMPO (interventi già previsti)
Aprile 2005	Progetto di massima	
		Seconda rotonda su Viale Trieste provvisoria (eventuale) e modifica della viabilità tra via Marconi e via XXIV maggio (svolta a sinistra)
Giugno/luglio 2005	Progetto definitivo	
		Apertura parcheggio scambiatore, sottopassaggio, giardini delle ferrovie.
Ottobre 2005	Progetto esecutivo e bando per l'assegnazione dei lavori	
		Secondo lotto Viale Trieste
Aprile 2006	Inizio lavori	
Marzo 2007	Inizio lavori secondo stralcio del progetto (auspicato)	

Comunicazione degli esiti

Il percorso progettuale sperimentale ha coinvolto, come già detto più volte, abitanti, operatori economici, altri soggetti (operatori della scuola, della sanità ecc.) che, per ragioni diverse, hanno a cuore il futuro del quartiere.

E' tuttavia illusorio pensare che le azioni di comunicazione associate al percorso di interazione, seppure frequenti e opportunamente mirate, possano aver raggiunto l'intera popolazione insediata, in tutte le molteplici componenti, soprattutto nella fase finale del percorso, quando si è privilegiato l'approfondimento tecnico delle questioni.

Per tale ragione la diffusione degli esiti del lavoro svolto dovrebbe essere una prima azione da condurre, a immediato seguito della redazione finale del progetto di massima.

La presentazione pubblica del progetto potrebbe avvenire, anche in questo caso, con modalità tra loro complementari, ad esempio

- attraverso un evento, una festa di quartiere, in grado di catalizzare l'attenzione di molti cittadini e di coinvolgere fasce di età differenziate. All'interno di tale evento dovrebbe trovare spazio un angolo espositivo (anche di dimensioni limitate) ed essere previsto un momento pubblico di presentazione del percorso progettuale (magari illustrato e tradotto dagli stessi abitanti che vi hanno partecipato).
- attraverso una brochure (o altro supporto cartaceo) distribuito nel quartiere, capace di riassumere, attraverso testi sintetici e alcune immagini, il percorso e gli esiti del lavoro svolto.
- attraverso uno spazio web, che renda disponibili le informazioni di base ma anche i documenti di approfondimento fino ad ora predisposti.

Domande in cerca di risposte

Il Laboratorio ha rappresentato, per coloro che vi hanno partecipato, un'occasione per esprimere e destinare agli interlocutori dell'amministrazione comunale una serie di richieste avvertite come importanti e urgenti.

Il Laboratorio si è posto una missione ampia, ma non sconfinata. Il Laboratorio cioè è in grado di "agire" sulla formulazione di un progetto di riqualificazione del quartiere, articolato in fasi e tempi di lavoro diverse, sostenuto da una quantità di risorse limitata. Circoscrivere i limiti d'azione del Laboratorio è stata condizione necessaria allo svolgimento di un percorso il più possibile corretto e trasparente. Creare false aspettative è scorretto e rischioso: la fiducia e la disponibilità a cooperare scaturiscono da condizioni di interazione chiare, da una definizione esplicita di ciò su cui si ha il potere di proporre ipotesi e progetti.

Tuttavia, poiché il Laboratorio è anche un luogo di ascolto, è naturale che emergano questioni di natura diversa, problemi non sempre e strettamente correlati al progetto sul quale si sta lavorando.

È parso quindi opportuno custodire memoria delle domande emerse e di trasmetterle, in forma sintetica e ordinata, all'amministrazione comunale: una sorta di cahier des doléances che riguarda anche questioni molto delicate e urgenti. Fare fronte e fornire risposte ad alcune di queste domande rappresenta un altro "seguito" importante al lavoro svolto.

1. Il traffico pesante: su via XXIV maggio grava un tipo di traffico inaccettabile per un tratto di strada così denso e urbano. I mezzi pesanti, numerosi e frequenti, attraversano questo asse impropriamente, dal momento che l'accesso a questo tipo di veicoli è interdetto (a meno di provate necessità commerciali). Una restrizione dei vincoli e un sistema più efficace di controlli potrebbero contribuire a trattare il problema.

2. Cura e pulizia di alcuni spazi aperti: manca una presenza e una azione costante da parte degli operatori della nettezza urbana su diversi spazi aperti del quartiere. L'impressione è così di trascuratezza e incuria, ciò che rende meno vivibili alcuni luoghi del quartiere.

3. La scuola Mazzini: è una scuola storica, bella, importante, ma da molto tempo ormai necessita di interventi di riqualificazione e messa in sicurezza.

4. Nuovi spazi di aggregazione: è emersa la richiesta di poter riqualificare e restituire al quartiere spazi che un tempo rappresentavano luoghi di aggregazione importanti: l'ex Cinema di quartiere, l'ex scuola media Colocci.

5. In generale, rispetto ad alcuni comportamenti scorretti e pericolosi, soprattutto da parte degli automobilisti, gli abitanti chiedono maggior controllo da parte delle forze dell'ordine.

6. Sintesi delle attività svolte

Lo schema che segue riassume e ordina le iniziative organizzate in occasione del Laboratorio di progettazione partecipata Prato – Stazione evidenziando le attività svolte e gli elaborati prodotti.

Date	Attività	Obiettivi	Elaborati
15 luglio 2004	incontro con circoscrizioni 1 e 3 congiunte	- presentazione del progetto	
12 novembre 2004	incontro con circoscrizioni e associazioni attive nel quartiere	- presentazione del programma - verifica dei soggetti da coinvolgere - proposta e discussione delle prime attività	logo del laboratorio
	informazione e pubblicizzazione dell'evento	- comunicare l'avvio del laboratorio - rendere note e ben riconoscibili le iniziative del laboratorio	manifesto pieghevole
27 novembre 2004	primo incontro con i cittadini: - passeggiata nel quartiere con gli abitanti - storia e racconti del Prato	- conoscere e riconoscere luoghi e problemi del Prato - ricostruire le matrici di lungo periodo che hanno contribuito a definire la forma fisica e sociale del quartiere	dossier ricostruzione storica del Prato
	elaborazione e diffusione di questionari per abitanti e commercianti	- rilevare in modo più diffuso caratteri, problemi e aspettative sul quartiere	collezione dei questionari, prime rappresentazioni e interpretazioni parziali dei dati rilevati

<p>2 dicembre 2004</p>	<p>secondo incontro con i cittadini: - discussione su qualità e problemi del quartiere - presentazione dei progetti in corso nell'area sud di Jesi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - riprendere e approfondire le osservazioni espresse in occasione della passeggiata, - comporre un elenco ragionato e condiviso delle opportunità e delle criticità associate a luoghi specifici - ricostruire un quadro di conoscenze e consapevolezze comuni sulle trasformazioni che investono il quartiere 	<p>mappa dei progetti lista problemi_luoghi</p>
	<p>sintesi e restituzione delle osservazioni emerse</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ordinare le informazioni e i contributi di conoscenza del quartiere emersi in occasione del primo e del secondo incontro - rappresentare in forma sintetica e simbolica i problemi segnalati in relazione ai luoghi del quartiere 	<p>mappa luoghi_problemi</p>
<p>16 dicembre 2004</p>	<p>terzo incontro con i cittadini: presentazione, discussione e revisione della mappa luoghi_problemi; definizione di condizioni e priorità per la riqualificazione del quartiere</p>	<ul style="list-style-type: none"> - verificare la completezza e la comprensibilità della mappa luoghi_problemi - far emergere un ordine di priorità sugli interventi di trasformazione possibili - mettere in chiaro condizioni, vincoli preesistenti e opportunità che possono influire sui caratteri del progetto 	<p>carta degli spazi e dei ruoli: riconoscimento degli elementi di progetto, ipotesi sul ruolo di tali elementi</p>
	<p>rilievo capillare dei questionari rivolti ai commercianti; organizzazione di un incontro dedicato a chi svolge attività economiche al Prato; sopralluogo sull'uso degli spazi aperti</p>	<ul style="list-style-type: none"> - disporre di un quadro di informazioni completo relativo alle attività economiche insediate nel quartiere (commercianti in particolare) - istruire una ricognizione sulle opportunità di finanziamento riservate a piccoli esercizi commerciali - verificare disponibilità, usi propri e impropri di spazi aperti (spazi di sosta, di 	<p>materiali fotografici</p> <p>rassegna bandi e incentivi regionali per le attività commerciali</p>

3 febbraio 2005	incontro con i rappresentanti delle circoscrizioni	mobilità...) - illustrare e discutere le tappe e i risultati della prima fase di lavoro del laboratorio	
16 febbraio 2005	incontro con gli operatori economici	- illustrare le attività svolte dal laboratorio - descrivere alcuni caratteri del progetto di riqualificazione in corso di elaborazione - segnalare opportunità di finanziamenti resi disponibili dalle amministrazioni regionali e nazionale	elaborazione dei dati emersi dai questionari indicazioni per nuove iniziative di sviluppo economico
17 febbraio 2005	quarto incontro con i cittadini	- individuazione dei caratteri fondamentali del progetto (in particolare i luoghi su cui è più urgente intervenire) - confronto fra differenti soluzioni tramite discussione di esempi	ipotesi progettuali: schemi di assetto e simulazioni raccolta di esempi di riferimento: progetti e realizzazioni in differenti contesti
3 marzo 2005	quinto incontro con i cittadini	- rappresentazione d'insieme dei possibili interventi futuri sul quartiere e verifiche di fattibilità - proposta di soluzioni progettuali specifiche (ridisegno della sede stradale, attraversamenti pedonali, sistemazione larghi) - modi e tempi di conclusione del processo di trasformazione	ipotesi progettuale: pianta dettagliata di progetto verifica stalli sosta ipotesi calendario realizzazioni per fasi

Parte seconda. Progetti

In questa parte del Rapporto si espongono alcuni esiti del Laboratorio di Progettazione Partecipata illustrandone le premesse, ovvero le condizioni che li hanno determinati, e gli esiti, ovvero le soluzioni progettuali formulate nel corso dell'attività di progettazione collettiva coordinata dagli architetti Andrea Di Giovanni, Giovanni Ginocchini e Paola Savoldi.

In questa parte del Rapporto, ampiamente illustrata, testo ed immagine tendono a stabilire un rapporto paritario: la parola e le immagini collaborano alla restituzione delle diverse operazioni in egual misura, illustrando i caratteri spaziali e le dinamiche sociali odierne del quartiere, le eredità del passato, le prospettive future, le indicazioni progettuali proprie del Laboratorio, e i requisiti richiesti per la progettazione definitiva.

7. Pratiche d'uso

Il Laboratorio di Progettazione Partecipata, prima di considerare le caratteristiche spaziali dell'ambiente urbano cui si applica, ha preventivamente indirizzato la sua attenzione verso i soggetti (attori del Laboratorio e non) che a diverso titolo e in diversi modi "abitano" il quartiere Prato. Sin dall'inizio l'obiettivo perseguito è stato quello di cogliere le forme di relazione della popolazione locale con il suo ambiente (urbano) di vita. Questa tensione del gruppo di lavoro ha consentito di superare la semplice attenzione alle richieste espressamente formulate e ha condotto a leggere e ad interpretare nelle pratiche d'uso degli spazi aperti e pubblici del quartiere le propensioni e i desideri della società locale insediata a Prato.

La prossimità con le cose e le persone e l'attenzione prestata alle une e alle altre sono state le condizioni che hanno consentito un lento, costante, ripetuto movimento di compenetrazione nelle necessità e nei problemi della gente e di osservazione degli stessi da una sufficiente distanza critica.

Passeggiare con loro lasciandosi condurre lungo i percorsi e verso le mete più comuni del quartiere, ascoltare e registrare nel corso degli incontri le attività quotidiane e le difficoltà connesse al loro svolgimento, sollecitare la ricostruzione sistematica dei percorsi più consueti e l'individuazione dei principali recapiti individuali servendosi di mappe topografiche del quartiere, osservare i comportamenti delle persone nel loro ambiente quotidiano attraverso numerosi e ripetuti sopralluoghi.

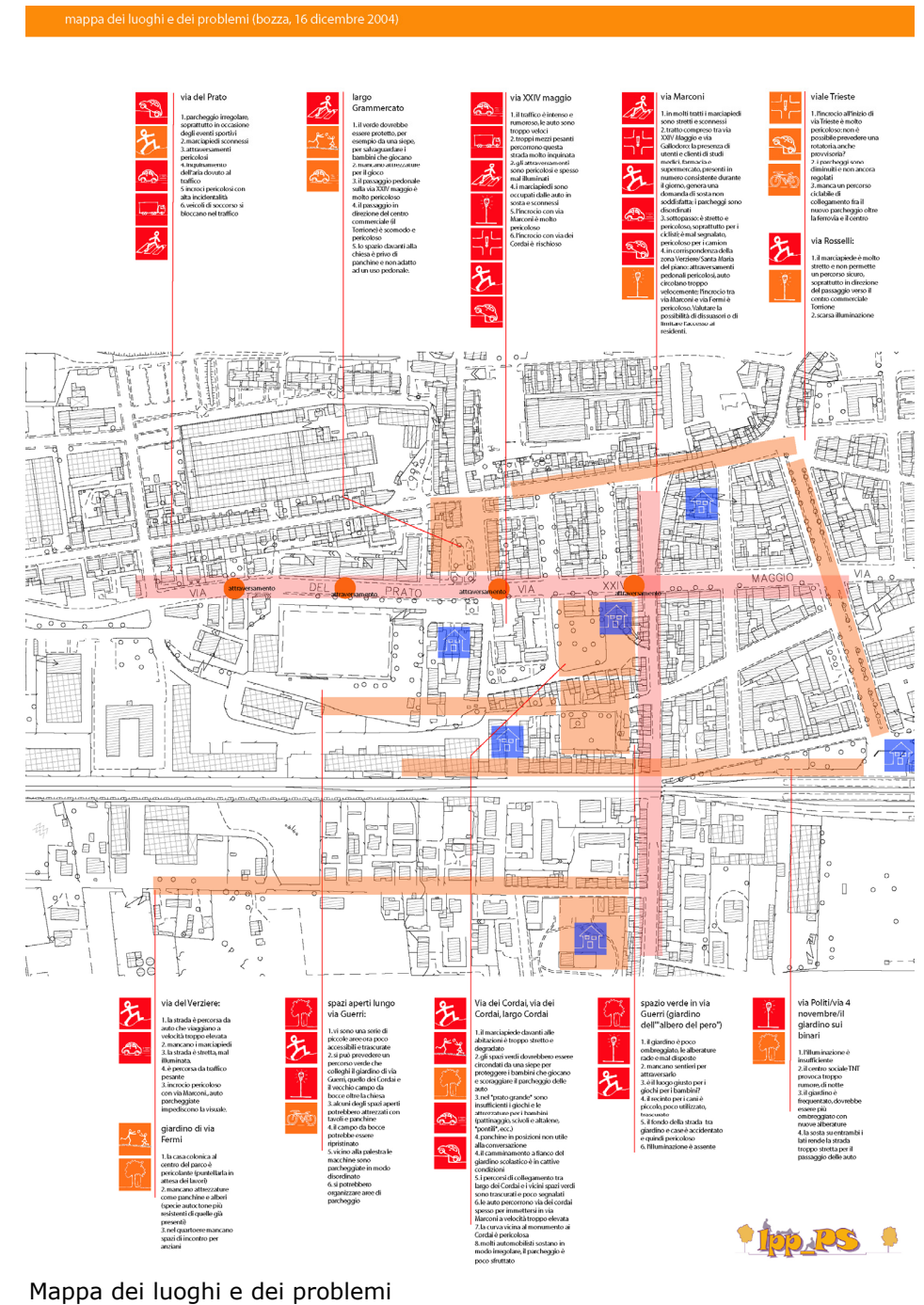
Sono queste alcune delle attività attraverso le quali si è tentato di ricostruire un quadro articolato e completo delle più significative pratiche d'uso che interessano gli spazi del quartiere.

Da una loro iniziale e provvisoria ricomposizione è stato possibile individuare un campo di pratiche che ha consentito di mettere a fuoco con più precisione i confini e (soprattutto) l'articolazione interna del quartiere Prato, contribuendo in maniera fondamentale ed argomentata alla individuazione di quella parte di città storica a sud del centro antico di Jesi con la quale il progetto di riqualificazione connesso al Laboratorio era chiamato a confrontarsi. L'osservazione delle pratiche d'uso ha realmente contribuito alla individuazione di un ambito urbano non individuato a priori, e nemmeno immediatamente circoscrivibile attraverso una più scontata lettura delle evidenze morfologiche del quartiere che, in anni anche recenti, ha subito importanti processi di trasformazione degli spazi e delle funzioni insediate che ne hanno reso più incerta l'individuazione dei confini e delle parti.

Il carattere particolare, la rilevanza specifica e le criticità relative di ciascuna parte del quartiere sono emerse spontaneamente dal confronto con gli abitanti, costruendo, insieme ad una geografia di luoghi, una complementare e inscindibile geografia di attività e di problemi connessi al loro svolgimento in ragione delle caratteristiche spaziali, di conservazione o di uso degli spazi.

La "Mappa dei luoghi e dei problemi" restituita ai partecipanti in uno degli incontri della prima fase del Laboratorio descrive una prima geografia complessa che ha superato l'iniziale elenco delle cose che non funzionano nominando, raggruppando per insiemi omogenei e localizzando puntualmente gran parte delle percezioni (soprattutto negative) dei residenti nel quartiere.

La "Mappa dei percorsi e dei recapiti dei residenti" restituisce invece l'indicazione spazializzata delle attività individuali di alcuni dei partecipanti al Laboratorio che hanno descritto i percorsi fra casa e i



Mappa dei luoghi e dei problemi

principali recapiti commerciali e di servizio del quartiere, nonché verso alcuni degli spazi pubblici più importanti.

Emerge una trama reticolare di percorsi pedonali che tuttavia si organizzano prevalentemente lungo le aste con la maggiore concentrazione di attività commerciali: via XXIV Maggio e via del Prato, via Gallodoro ed il tratto settentrionale di via Marconi. Le destinazioni prevalenti dei percorsi sono il supermercato e i diversi esercizi di vicinato (il panificio, la lavanderia, l'edicola, la salumeria, la tabaccheria, ecc.), la farmacia Grammercato, la posta, la chiesa di San Savino e l'oratorio annesso, la scuola elementare Mazzini, il circolo per anziani presso la sede della ex quinta circoscrizione, la stazione ferroviaria.

La mappa dei percorsi e dei recapiti, a differenza di quella dei luoghi e dei problemi, ha una connotazione prettamente funzionale: essa descrive soprattutto pratiche d'uso del quartiere che avvengono per soddisfare specifiche esigenze e svolgere le piccole commissioni quotidiane; restituisce solo in parte luoghi e pratiche della socialità locale. Questi ultimi, piuttosto, sono descritti e raccontati nella mappa dei luoghi e dei problemi come ambienti più o meno fruibili e fruiti, ma riconosciuti meritevoli di attenzione e di cura. Si tratta di un piccolo ma significativo indizio della permanenza, a fronte della evoluzione in atto delle pratiche e dei luoghi del quartiere, di alcuni luoghi degni di attenzione attorno ai quali si concentrano parte dei valori e delle identità storiche del quartiere e della su gente. Sono in particolare largo Grammercato e largo dei Cordai, ma anche gli spazi contigui sul retro della chiesa, un tempo luogo di ritrovo ed utilizzati per il gioco delle bocce.

La presenza di attività commerciali localizzate lungo le principali strade è – fra gli altri – uno degli aspetti caratterizzanti il quartiere. Si tratta di una presenza che, tuttavia, è responsabile al contempo (come spesso accade) di vitalità delle pratiche sociali e di congestione del traffico veicolare che contribuisce essa stessa a produrre.

Secondo la consueta logica che tende ad intercettare flussi esistenti (producendone al contempo un incremento), i negozi del quartiere e le attività economiche si concentrano in prevalenza lungo le strade principali, più densamente abitate e più intensamente percorse: via XXIV Maggio (soprattutto sul lato nord), via Marconi (soprattutto nel tratto compreso fra via Rosselli e via XXIV Maggio), via Gallodoro. Ma anche e in genere lungo le strade trasversali che si affacciano su via XXIV Maggio (soprattutto a causa del carattere spiccatamente residenziale di queste ultime). Unici ambiti quasi del tutto privi di attività economiche e con prevalente destinazione residenziale sono il largo dei Cordai e del Grammercato.

Mentre, infatti, lungo le strade commerciali del quartiere tendono a concentrarsi numerosi fra i recapiti segnalati dai percorsi individuali dei residenti, largo Grammercato e largo dei Cordai (benché rilevanti) sono indicati come luoghi di transito, ma non di attestamento delle diverse pratiche sociali della popolazione del quartiere.

Commercio e servizi in genere costituiscono un fattore determinante per l'abitabilità del quartiere. Essi, tuttavia, come anticipato, sono anche all'origine di pratiche d'uso e comportamenti conflittuali da parte dei diversi utenti della strada. Nel quartiere Prato è particolarmente avvertito il problema della sicurezza connessa agli attraversamenti pedonali delle vie XXIV Maggio e del Prato. E' questa la strada principale del quartiere che mette in relazione diverse parti di città, sulla quale si affacciano le



Mappa dei percorsi e dei recapiti dei residenti

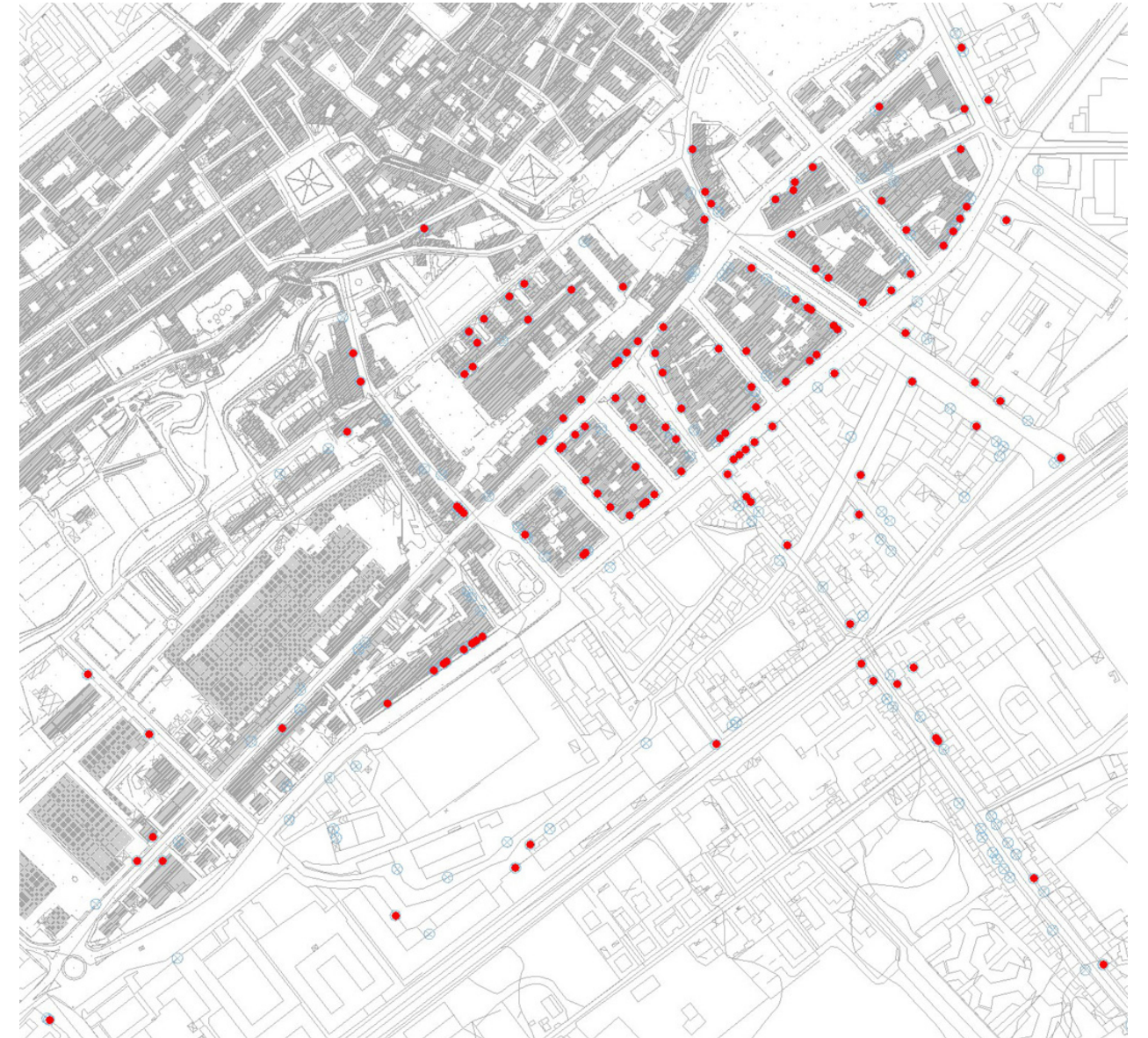
principali attività del quartiere ed attorno alla quale si esprimono la maggior parte delle pratiche pedonali connesse all'espletamento delle funzioni quotidiane.

Intensità del traffico, velocità di transito dei veicoli (su un tratto di strada rettilineo della lunghezza di circa un chilometro e privo di una efficace e leggibile definizione della sezione stradale), nonché la presenza di automezzi pesanti rendono particolarmente difficoltoso l'attraversamento della strada.

D'altro canto la presenza delle auto in sosta lungo i due lati della strada – in assenza di una chiara individuazione dello spazio degli stalli – genera confusione e disordine poiché tende ad invadere lo spazio del marciapiede ostacolando anche le pratiche pedonali longitudinali.

Non così, invece, o con un diverso grado di problematicità, lungo le strade trasversali rispetto alla strada principale.

Largo Grammercato e largo dei Cordai rappresentano essenzialmente i due luoghi del quartiere in cui la sosta dei pedoni è possibile ed avviene con un certo grado di soddisfazione. Eccentrici rispetto ai flussi veicolari, si tratta di due ambienti storici di Prato, particolarmente ricchi di storia e densi dal punto di vista dell'immaginario collettivo. Più rilevanti forse da questo punto di vista che rispetto all'intensità ed alla varietà delle pratiche effettive che in essi si esprimono. Il gioco dei bambini e l'incontro degli anziani costituiscono le principali attività, rispetto alle quali (ed in generale rispetto alla presenza della residenza in affaccio) le principali occasioni di conflitto si determinano dal carattere trasgressivo di alcune pratiche automobilistiche che invadono questi spazi, transitando al loro interno a forte velocità (per abbreviare percorsi esterni) e producendo una sosta massiva e degradante in aree non deputate a tale scopo (tipicamente sul perimetro delle aiuole interne). La situazione è più grave nel caso di largo dei Cordai, come evidenziato dal quadro delle osservazioni registrate nella "Mappa dei luoghi e problemi".



Localizzazione dei negozi del quartiere Prato (fonte: S.I.T. Comune di Jesi, febbraio 2005)

8. Percezioni

Il confronto con gli abitanti del quartiere (intendendo con il termine "abitanti" sia i residenti, sia i commercianti, ossia le due principali categorie di soggetti che frequentano sistematicamente il quartiere investendo, in qualche modo, su di esso) è avvenuto secondo due modalità prevalenti: durante gli incontri (con una interazione faccia a faccia) e fra un incontro e l'altro ricorrendo allo strumento del questionario (progettato, distribuito e trattato con modalità differenziate nel caso dei residenti e in quello dei commercianti).

Entrambe le modalità di confronto e di scambio con gli abitanti (l'interazione faccia a faccia ed il questionario) hanno rappresentato fondamentali occasioni per sondare le percezioni e i desiderata della popolazione del quartiere. Il quadro completo delle osservazioni raccolte è stato registrato ed ordinato per insiemi omogenei di problemi e proposte (sinteticamente raccolte nella "Mappa dei luoghi e dei problemi") che, se da un lato esprimono il valore aggiunto fornito dal Laboratorio di progettazione partecipata nel processo di riqualificazione avviato dall'Amministrazione comunale (che ha consentito di passare da una serie disorganica di osservazioni puntuali ed eterogenee ad una geografia di temi e problemi organizzati secondo le possibilità di trattamento con lo strumento del progetto urbano e di architettura), d'altro canto rappresentano lo sfondo di riferimento ineludibile per la redazione del progetto di riqualificazione prodotto dal Laboratorio.

A volte le percezioni degli abitanti restituiscono problemi e risorse relative alla concretezza degli spazi o comunque delle situazioni ambientali del quartiere. Esse tendono a descrivere puntualmente il problema, magari indicando anche la soluzione immaginata.

A questo primo insieme di *percezioni puntuali* possono essere ricondotte tutte quelle osservazioni tese a mettere in evidenza l'illuminazione assente, insufficiente o inadeguata nei diversi spazi pubblici del quartiere; la scarsa dotazione di spazi verdi e la scarsa cura riservata ai pochi presenti nel quartiere; il cattivo stato di manutenzione dei percorsi pedonali e le ostruzioni frequenti che li rendono difficilmente praticabili; l'invadenza dei veicoli in sosta lungo le strade di Prato; l'intensità e la velocità del traffico veicolare che attraversa il quartiere; l'inquinamento atmosferico ed acustico prodotto soprattutto dal traffico; la sporcizia e l'incuria diffuse; il degrado degli edifici storici disposti a cortina lungo le strade di questa parte di città; l'assenza di servizi ed attrezzature per l'uso collettivo, nonché di luoghi di incontro e di scambio diversi dalla strada; il progressivo decadimento (come nel caso della stazione ferroviaria) dei tradizionali luoghi di incontro del quartiere.

Osservazioni che complessivamente influenzano la percezione diffusa di insicurezza e la scarsa soddisfazione da parte della popolazione locale nell'uso dello spazio pubblico del quartiere.

In genere al riconoscimento – in termini più o meno aggregati – della situazione critica si associano *percezioni di carattere più astratto e complesso*. In questi casi si tratta di percezioni che focalizzano l'attenzione sulle conseguenze del fenomeno (per esempio l'insicurezza, il degrado, l'inquinamento prodotto dalla presenza crescente e irrisoluta degli autoveicoli in sosta o in transito nelle strade del quartiere) o sulle sue cause (spesso imputate alla Amministrazione comunale ritenuta inerte o comunque inefficiente, nonché, specificamente, alla prolungata assenza nel quartiere della Polizia Municipale).

Una percezione importante e ricorrente è quella che tematizza il degrado progressivo del quartiere come l'esito del sovvertimento di un ordine spaziale e sociale preesistente nel quartiere. Il riferimento è probabilmente al momento storico (nemmeno troppo lontano e soprattutto ancora vivo nella



Elementi della percezione. *Limiti*



Elementi della percezione. *Percorsi*

memoria degli abitanti) in cui la morfologia fisica e sociale del quartiere era il prodotto della corrispondenza fra i numerosi insediamenti produttivi e manifatturieri storicamente presenti in questa porzione di territorio e una articolazione sociale forse più omogenea e fondata sulle attività produttive tradizionalmente presenti nel quartiere: la lavorazione delle corde, della seta e della lana nelle filande, il lavoro nelle fornaci.

L'apertura della strada urbana di collegamento oggi denominata "Asse Sud" (con il raccordo fra via del Prato e via XXIV Maggio in corrispondenza di largo Grammercato), nonché il processo di dismissione industriale che ha investito la città di Jesi negli ultimi venti anni (ed il territorio a sud, fra cui il quartiere Prato, in particolare) e la corrispondente evoluzione del profilo occupazionale di molta parte della popolazione del quartiere sono probabilmente alcuni dei fenomeni esogeni a cui gli abitanti del quartiere fanno riferimento quando dicono con scoramento e rassegnazione che "il quartiere non è più quello di un tempo". Si tratta evidentemente di una percezione aggregata, esito di diversi fenomeni che nel corso del tempo sono avvenuti ed hanno agito sinergicamente determinando una situazione obiettivamente grave che agli occhi della popolazione locale appare insanabile.

Attraverso un lavoro paziente di approfondimento, decostruzione e ricostruzione del problema, il Laboratorio ha tuttavia provato a rendere il problema, se non risolvibile, almeno trattabile.

Appartengono a questo insieme di percezioni quelle osservazioni che ravvisano l'indebolimento del tessuto e delle forme tradizionali di socialità; il generale cambiamento dello stato delle cose e del senso dei luoghi più densi di storia, attraversati oggi da pratiche d'uso che ne ignorano la rilevanza storica e simbolica (è il caso del parcheggio selvaggio che invade in determinati momenti concentrati il largo dei Cordai); la progressiva sostituzione di parte della popolazione del quartiere (soprattutto del segmento più giovane) con popolazioni immigrate e la permanenza della popolazione anziana.

In altri casi si tratta di percezioni più difficilmente verificabili perchè tendenzialmente *orientate al futuro*.

Sono soprattutto i commercianti ad essere preoccupati per il futuro delle loro attività, minacciate dalla competizione dei numerosi centri commerciali collocati nell'area attorno al quartiere, ma anche dalle scarse possibilità di sviluppo determinate dalla carenza di spazio (per espandersi) e di parcheggio (quest'ultimo avvertito come il principale fattore di accessibilità alle diverse attività). La chiusura recente di alcuni negozi storici del quartiere è interpretata come un segnale di crisi evidente e fonte di preoccupazione per i commercianti.

La finalizzazione progettuale delle operazioni ricognitive sulle percezioni degli abitanti del quartiere richiede tuttavia un livello ulteriore di elaborazione e di mediazione interpretativa. Si tratta in particolare di operare una traduzione spaziale e in termini "tecnicamente trattabili" delle rilevanze psicologiche individuali.

Pratiche d'uso e percezioni degli abitanti del quartiere tendono ad incrociarsi, le une alimentando le altre e viceversa. La pratica dei luoghi genera percezioni e le percezioni, a loro volta, retroagiscono nel definire il segno positivo o negativo delle pratiche d'uso.

In questo senso una restituzione sintetica delle pratiche e delle percezioni dell'ambiente del quartiere consente di mettere in evidenza le principali risorse e criticità restituite dai racconti degli abitanti di Prato.

Elementi della percezione. *Intersezioni*Elementi della percezione. *Punti di riferimento*

Negli schemi emergono chiaramente l'interpretazione dell'asse urbano di via XXIV Maggio e via del Prato come barriera e l'individuazione tentativa dei "confini" percepiti del quartiere; il ruolo di percorso principale (anche per le pratiche pedonali) dello stesso asse e la geografia degli altri percorsi; l'individuazione dei nodi all'intersezione dei principali flussi interni e di attraversamento del quartiere; i luoghi che più di altri assumono un ruolo di riferimento rispetto all'orientamento e all'identificazione degli abitanti del quartiere, ovvero, i "luoghi" più simbolici o apprezzati attorno ai quali sono più deste le attenzioni degli abitanti del quartiere.



Elementi della percezione. *Luoghi cospicui*

9. Memoria collettiva

La comprensione del significato odierno dei luoghi ed il riconoscimento del valore ad essi attribuito dagli abitanti attuali del quartiere non può risolversi solamente nella lettura delle pratiche e delle percezioni contemporanee. Il diverso livello di attenzione dimostrato dalla popolazione del quartiere per le situazioni specifiche è condizionato verosimilmente anche dalle attese per il futuro e – soprattutto – dalla memoria dei fatti più rilevanti che hanno caratterizzato la storia del quartiere.

Le attività del Laboratorio, condotte in stretta relazione con i soggetti partecipanti a ciascuna di esse, hanno necessariamente e consapevolmente assunto come riferimento la persona. Impossibile, da questo punto di vista, prescindere dai soggetti e dalla loro individualità senza cadere nell'errore della presunta oggettività del quadro conoscitivo ricostruito dal Laboratorio. Le caratteristiche individuali e le forme di interazione sociale messe in atto dai partecipanti al Laboratorio hanno profondamente condizionato gli esiti e lo svolgimento stesso delle operazioni condotte.

Da questo punto di vista, un limite ed un risorsa al tempo stesso è stata la partecipazione importante agli incontri della popolazione adulta e più anziana del quartiere, a fronte della relativa assenza dei soggetti più giovani (benché, quando presenti, particolarmente attenti ed attivi). Il Laboratorio ha provato a volgere in positivo questa condizione approntando una sintetica ricostruzione storica delle principali vicende urbanistiche e sociali del quartiere.

L'esito più rilevante di questa mossa conoscitiva non sta tanto nella esattezza o nella completezza della ricostruzione storica delle diverse vicende (peraltro narrate in maniera discontinua e frammentaria), quanto piuttosto nella ricostruzione per frammenti di una memoria collettiva del Prato ancora viva ed influente rispetto alla definizione del sistema di valori e di identità locali.

La ricostruzione della storia del quartiere è stata realizzata e proposta in maniera strumentale rispetto alla possibilità di suscitare reazioni nei partecipanti, attivando un confronto finalizzato essenzialmente a sondare la consistenza del deposito della storia nella memoria della popolazione locale, nonché la rilevanza odierna di questo deposito di ricordi rispetto ai comportamenti, alle propensioni, alle attese e ai desideri degli abitanti di oggi.

In secondo luogo, il racconto della storia del quartiere è stato il modo con il quale stabilire una iniziale sintonia con i partecipanti al Laboratorio, finalizzata alla formazione di un rapporto fiduciario fondato sullo scambio e sulla condivisione di informazioni e, quindi, alla acquisizione di un livello paritario di conoscenze e di consapevolezza.

Scambio che, da parte degli abitanti del quartiere ha fornito elementi sulle tradizioni ancora influenti rispetto ai modi di abitare contemporanei e, da parte degli architetti del Laboratorio, ha ricostruito i lineamenti ed i passaggi fondamentali della vicenda urbanistica più lunga del quartiere, mettendo a fuoco l'origine e l'evoluzione di alcune delle situazioni oggi avvertite come problematiche.

Di seguito la storia del quartiere viene raccontata per immagini, utilizzando alcuni dei documenti mostrati durante il Laboratorio per ricostruire in maniera sintetica, e forse allusiva, il senso delle trasformazioni intervenute nel quartiere Prato dalla sua formazione agli anni più recenti.

Alcuni eventi meritano particolare attenzione, poiché appaiono rilevanti rispetto al determinarsi delle condizioni sociali e spaziali odierne.

La formazione del quartiere attorno ad un centro di scambi e a diverse rotte territoriali sin dal medioevo.



Il territorio a sud di Jesi come luogo tradizionale di flussi e scambi



Alcuni "cordari" impegnati nella lavorazione delle corde in largo Grammercato

Il consolidamento di questo carattere peculiare con la realizzazione della ferrovia e della stazione nella seconda metà del XIX secolo.

La localizzazione spontanea delle industrie manifatturiere nell'area di sviluppo del quartiere grazie a condizioni favorevoli di accessibilità e produzione legate alla presenza delle strade e dei corsi d'acqua, oltre alla naturale ospitalità di questa parte del territorio jesino rispetto ad altre orograficamente più accidentate.

La formazione di un tessuto insediativo residenziale e sociale condizionato dalla presenza degli insediamenti produttivi (quartieri popolari ed ampie quote di popolazione immigrata).

L'evoluzione dei caratteri del quartiere con i fenomeni più recenti di dismissione industriale e il determinarsi di nuove occasioni di ristrutturazione del quartiere da interpretare.

L'apertura recente del collegamento fra via XXIV Maggio e via del Prato, e quindi l'apertura definitiva del quartiere ai flussi di attraversamento e la fine dei caratteri storici di isolamento e introversione.

In conseguenza di questi eventi assumono particolare rilievo i fenomeni in atto di ristrutturazione urbanistica, di modificazione dell'ordine sociale e simbolico del quartiere, di adeguamento delle infrastrutture e dei servizi esistenti in relazione al nuovo ruolo territoriale del quartiere.

Storia di luoghi e persone del quartiere Prato

(questa parte restituisce la ricerca su fonti storiche curata da Luca Rossini)

La storia della parte di territorio in cui sorge il quartiere Prato è segnata da alcuni momenti fondamentali: la nascita delle prime industrie all'inizio dell'800 (disposte in quella che era per posizione e per caratteristiche naturali la zona più adatta essendo vicino il fiume Esino e potendo contare quindi sull'energia derivante da questo); la costruzione della ferrovia e della stazione; la nascita e lo sviluppo dei quartieri popolari.

La vocazione di quest'area è chiara però già dal medioevo, infatti la pianura dove oggi sorgono il quartiere Prato e il largo Grammercato si trovava sin da allora nel punto di incontro delle direttrici per i borghi vicini: Osimo, Senigallia, Ancona ed anche lungo la via che conduceva i pellegrini alla Santa Casa di Loreto. La presenza dei numerosi viandanti creò i supposti per dichiarare nel 1588 la zona «area franca di scambi merceologici», creando le premesse per la definitiva affermazione dell'area a ridosso delle mura della città come luogo di incontro e di scambio.

Tuttavia, l'area appena fuori dalle mura si costruisce anche come quartiere residenziale solo agli inizi del '900, con i primi piani di ampliamento edilizio e la costruzione delle prime case popolari, anche se già dalle planimetrie catastali dell'inizio '800 sono riscontrabili i primi filamenti di case lungo alcune delle strade dell'attuale quartiere Prato. In particolare lungo il lato orientale dell'attuale via Castelfidardo, attorno a largo Grammercato, lungo l'attuale via Rosselli, nell'allora borgo di Sant'Alò e lungo quella che oggi è via Buozzi all'interno del rione Cave.

Curiosamente, la parte oggi riconosciuta come il cuore del quartiere, lungo via XXIV Maggio e attorno al largo dei Cordai si sarebbe formata in seguito. La diffusione dei primi nuclei edilizi era infatti limitata ad alcune zone limitrofe al Prato, la zona di lavoro dei cordai e al mercatale (poi Grammercato), l'altro spazio destinato ai mercati cittadini e non solo.



La ri-strutturazione del quartiere:
ridefinizione di largo Grammercato e apertura di via Esino

La prima progettazione unitaria del quartiere risale all'inizio del '900, ma già nel secolo precedente la esso iniziava a connotarsi come quartiere artigiano prima e operaio-industriale poi.

La zona fu abitata quindi da artigiani prima e operai nel seguito, che si stabilirono qui anche in conseguenza della presenza delle industrie che, dai primi anni del XIX secolo, incominciarono a insediarsi lungo il corso del Vallato nel tratto che costeggia le mura cittadine fuori da Porta Valle.

La presenza delle numerose industrie che avviavano la produzione manifatturiera in questa zona ha richiamato lavoratori sia dalla città, sia da altre regioni favorendo il determinarsi di un fabbisogno abitativo per le nuove quote di popolazione che si stabilivano qui.

L'offerta di nuove abitazioni in risposta a questa domanda fu individuata nell'area del Prato da sempre destinata ad accogliere chi veniva in città.

La realizzazione della prima stazione nel 1866 e l'apertura del collegamento fra questa ed il centro della città costituì poi un ulteriore passo verso la modernizzazione della città e l'apertura all'arrivo di nuova popolazione che si sarebbe insediata in questa ambiziosa città industriale per lavorare.

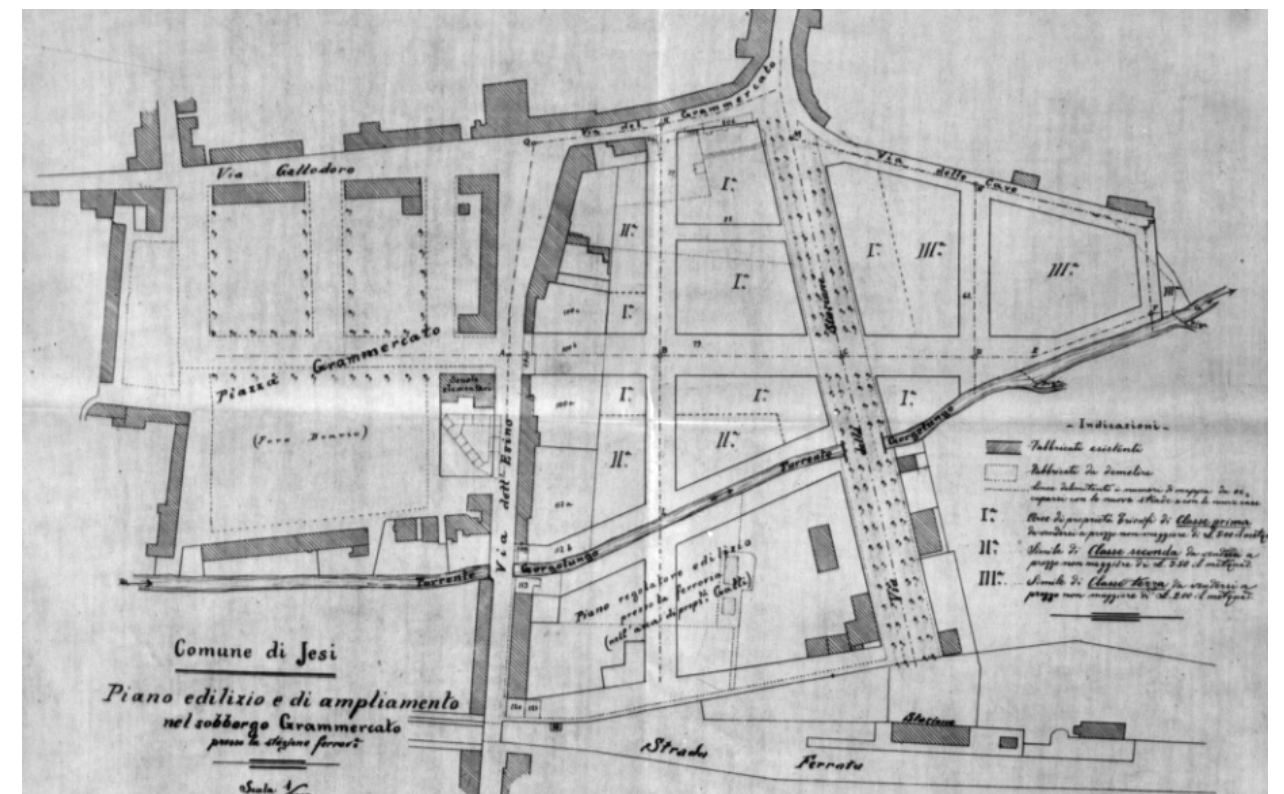
L'aumento della popolazione in questa zona fu rapido, così come rapida fu la realizzazione dei quartieri popolari agli inizi del '900: l'abitato si amplia soprattutto lungo le linee di sviluppo di via Marconi (allora via Esino) e del viale Trieste (allora via della Stazione). Tuttavia il quartiere rimase fino agli anni Sessanta di modeste dimensioni organizzandosi in maniera ordinata attorno alle strade interne e caratterizzandosi come insediamento isolato e introverso.

E' interessante notare, in una delle tavole del primo piano Ortensi, come venga individuata l'area: l'Ortensi in questa tavola sovrappone alla sagoma del quartiere Prato una grande nota che individua l'area come «zona industriale», lasciando intendere gli orientamenti della pianificazione per l'area a sud della città.

L'idea di zona industriale e di quartiere operaio, caratterizzato dalla presenza di edilizia popolare, rimane attagliata al quartiere anche negli anni successivi e negli altri piani che si succedono fino al 1965: nel piano del dopoguerra, infatti, vengono individuate le zone di formazione dei nuovi quartieri e vengono indicate le aree a sud (in prossimità del quartiere Prato e di via del Verziere) con destinazione produttiva.

Lo stesso fa il Piano di Ricostruzione, che riprende le linee dell'azzonamento del piano Cestaro del 1946.

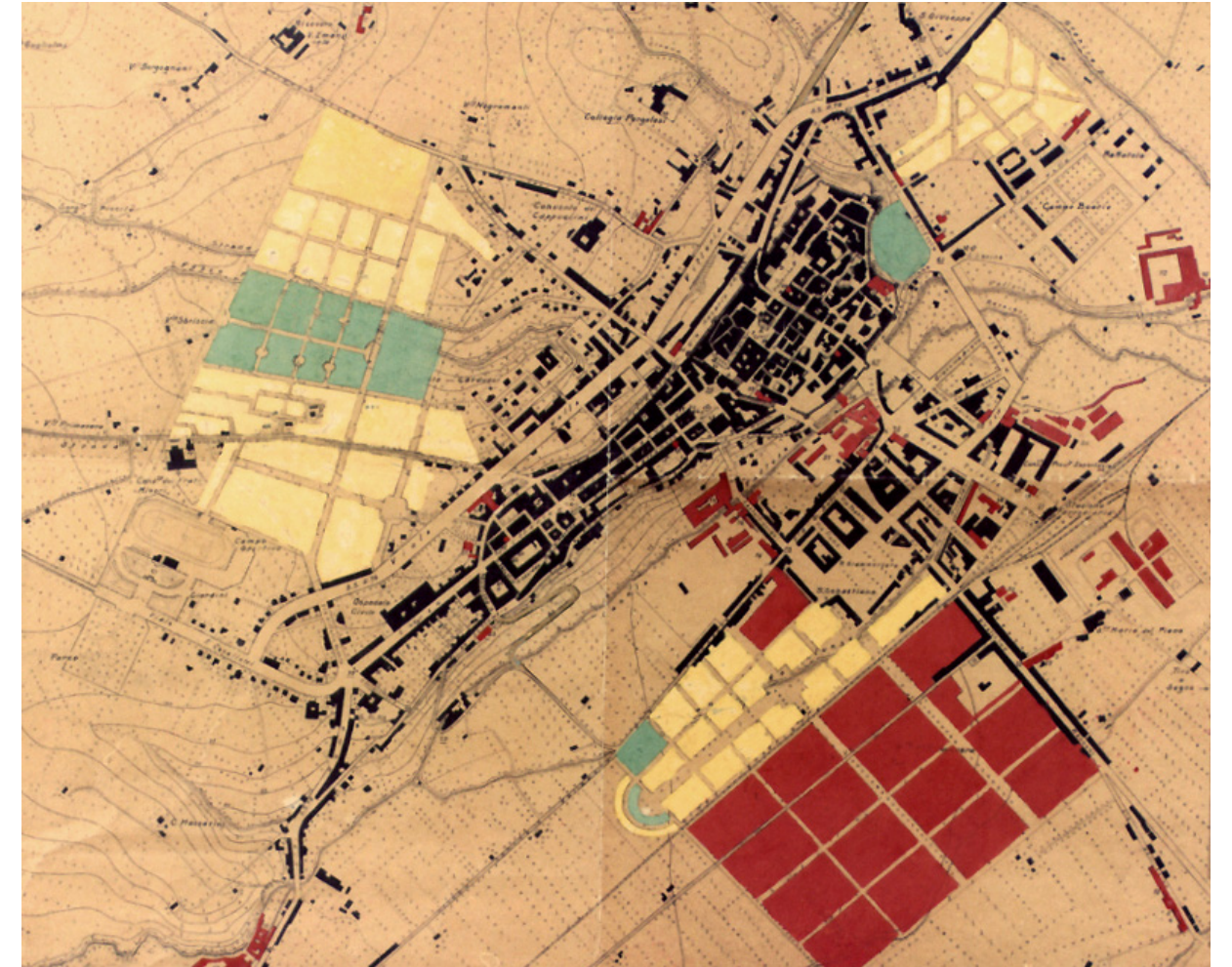
Sarà il piano del 1965 a cambiare rotta nelle linee di programmazione della città: l'organizzazione delle zone di espansione e la sistemazione del territorio comunale e dei suoi nuclei abitativi sono i principali obiettivi del nuovo progetto, all'interno di questi si inserisce il progetto di riqualificazione del quartiere Prato. L'idea della vocazione economico-artigianale dell'area rimane e viene ripresa dal piano, ciò che si avvia è però il lento spostamento delle industrie presenti nell'area e la loro delocalizzazione altrove. Questo piano individua inoltre la posizione dei nuovi centri direzionali nei nuovi quartieri, posizionando uno di questi nel quartiere Prato in corrispondenza di largo Grammercato, conservando così e facendo evolvere il carattere di centralità di questo importante luogo del quartiere.



La formazione di largo Grammercato come luogo di scambio delle merci

Anche in questo piano emergono i caratteri che connotano il quartiere Prato: la storicità del borgo commerciale e artigiano che rimangono e sono visibili anche oggi, la presenza della stazione ferroviaria che determina ancora oggi i flussi di attraversamento del quartiere, l'individuazione del borgo circoscritto che tuttavia tende a mutare il proprio carattere a seguito della progettazione dei nuovi sistemi di viabilità che collegano il quartiere con il centro città e con gli altri insediamenti nel territorio rompendo definitivamente l'isolamento del quartiere ed aprendolo ai flussi esterni.

La morfologia odierna del quartiere rivela un insediamento consolidato e inserito organicamente nell'urbanizzazione meridionale: sembra lontana la descrizione del piccolo borgo fuori le mura del secolo scorso.



La fine della crescita spontanea e la programmazione dello sviluppo urbanistico del quartiere Prato agli inizi del '900

Bibliografia consultata

- Agostinelli M., Diotallevi P., Scoccianti M., *Manuale del recupero urbano della Città di Jesi*, Roma, DEI Tipografia del Genio Civile, 2002
- Balducci A., Calvaresi C., Ginocchini G., Savoldi P., *Jesi. Piano strategico*, 2004
- Bonasera F., *La città di Jesi e il suo territorio nelle vecchie illustrazioni e nelle antiche carte*, Cagli, Ernesto Paleani editore, 1999
- Cardinaletti G. et al. , *Jesi: analisi del contesto territoriale e della struttura urbana*, tesi di laurea, Università degli studi di Firenze, Facoltà di Architettura, a.a. 1978-1979
- Gaudenzi G., *Storia dell'industria jesina e movimento economico connesso*, Jesi, Cassa di risparmio, 1984
- Luconi G., *Jesi attraverso i secoli*, Jesi, 1990
- Mariano F., *Jesi. Città e architettura: forme e tipologie dalle origini all'Ottocento*, Jesi, Cassa di risparmio di Jesi, 1993
- Secchi B., *Piano regolatore generale. Relazione generale*, Jesi, 1987
- Tittarelli E., *Relazione riassuntiva delle vicende storico urbanistiche della città di Jesi*, Jesi, 1987
- Urieli C., *Jesi (dopo) il suo contado*, Jesi, 1998
- Urieli C., *Jesi e il suo contado* (vol.5), Jesi, 1974

Siti internet consultati (ottobre 2004)

- http://www.polostoriajesi.it/storia_ind_jesina_2.htm
- <http://www.comune.jesi.an.it>

10. Cantieri e progetti

Alcune delle difficoltà ricorrenti e più rilevanti legate alla progettazione con gli abitanti di un luogo risiedono nella possibilità di acquisire e condividere – in un tempo contratto – un livello di informazioni adeguato e coerente con la missione del progetto. Nel caso del Laboratorio Prato-Stazione l'ampiezza del contesto investito e gli obiettivi relativi alla riqualificazione del quartiere richiedevano la costruzione di uno sfondo conoscitivo piuttosto ampio, ma soprattutto articolato su diversi piani.

La necessità di confrontarsi con la dimensione fisica e funzionale dello spazio, ma anche di indagare la dimensione simbolica dei luoghi; l'opportunità (in ragione delle caratteristiche insediative e di localizzazione del quartiere stesso) di attivare simultaneamente un confronto interno al Laboratorio sulle questioni specifiche legate alle dinamiche del quartiere e ai problemi puntualmente riscontrati, nonché su temi di livello urbano e territoriale legati alla ridefinizione del ruolo della "città storica" (locuzione introdotta recentemente a Jesi dal Piano Idea tematizzando la continuità, la rilevanza e il ruolo dei borghi storici al di fuori delle mura che cingono la città antica) e delle sue relazioni con il centro antico, ma anche di riflettere sulla riorganizzazione del sistema di connessioni territoriali est-ovest che – da sempre – avvengono attraversando il quartiere Prato. Si tratta, in altri termini, di attraversare temi e scale diversi, ma anche di proiettare la riflessione sviluppata dal Laboratorio rispetto ad orizzonti temporali diversi.

Tuttavia, se con le dinamiche presenti e con le vicende del passato è stato più facile confrontarsi con gli abitanti del quartiere (anche, evidentemente, in ragione della disponibilità di dati esperienziali direttamente in loro possesso), la formulazione di ipotesi sul futuro ha rappresentato per molti di essi una delle difficoltà maggiori. Da subito è apparsa evidente la difficoltà ad esprimersi nei questionari sul futuro del quartiere, ma, anche in seguito, è risultato ancor più difficile riuscire ad immaginare l'evoluzione probabile del quartiere rispetto al quadro di trasformazioni urbanistiche previste dai diversi strumenti, appositamente ricostruito e restituito in uno degli incontri della prima fase del Laboratorio.

Cantieri in fase di avvio o di esecuzione, progetti a diverso stato di avanzamento, sono stati raccolti sistematicamente e composti in una sorta di "registro illustrato" che ha consentito di proiettare sull'immagine odierna del quartiere quella futura delle trasformazioni previste. Ciascuno degli interventi in atto o previsti è stato brevemente recensito, illustrandone la localizzazione insieme ai principali dati dimensionali e funzionali del progetto.

Una collezione di interventi ampia ed abbastanza articolata, che – con una certa sorpresa dei partecipanti al Laboratorio – descrive una trasformazione cospicua ed imminente delle aree attorno al quartiere dopo gli ultimi decenni caratterizzati da una fase di sostanziale immobilità del quartiere Prato e delle zone limitrofe.

Si tratta di progetti che affrontano, a seconda dei casi, la sistemazione e l'adeguamento di spazi pubblici storici (il progetto di riqualificazione di viale Trieste), la riqualificazione o la realizzazione ex novo di spazi e strutture funzionali di interesse collettivo (la sistemazione dell'area della stazione ferroviaria; l'adeguamento funzionale e la riapertura del sottopassaggio ferroviario; la realizzazione del parcheggio di interscambio fra la stazione ferroviaria ed il nuovo insediamento di Santa Maria del Piano; l'inaugurazione della risalita meccanizzata verso il centro antico in prossimità di via Zannoni; il futuro Parco del Vallato ai piedi della risalita medesima), la realizzazione di nuove strutture



Alcune delle principali trasformazioni urbanistiche previste negli ambiti limitrofi al quartiere Prato

commerciali (previste lungo l'Asse Sud in prossimità del ponte ferroviario), il completamento dei sistemi infrastrutturali previsti da tempo (dell'Asse Sud; la realizzazione del sistema di rotatorie lungo lo stesso Asse) o più recentemente (la realizzazione del bypass in via del Verziere e la sistemazione del nodo relativo all'intersezione con via Marconi), la sostituzione degli insediamenti produttivi dismessi con altri a prevalente destinazione residenziale (la realizzazione prossima del nuovo quartiere residenziale "Le Setaiole" sul sedime della ex-Fater; la riconversione prevista dell'area del Consorzio Agrario) o la realizzazione ex novo di quartieri residenziali in aree libere (le lottizzazioni previste di Santa Maria del Piano 1 e 2; il completamento dell'insediamento di via del Verziere contestualmente alla riqualificazione della strada storica ed alla realizzazione di una variante più a sud che aggirerebbe il quartiere), oppure, come nel caso del Piano di Recupero per Foro Boario e della già citata sistemazione di via del Verziere, che affrontano il tema della trasformazione di una parte di città prevedendo la realizzazione o la ristrutturazione di strade e spazi pubblici insieme a nuove quote di edilizia residenziale e di servizio.

Appare evidente che il quadro delle trasformazioni che investiranno nei prossimi anni la parte di città a sud del centro storico si dispiega soprattutto nelle aree urbane limitrofe al quartiere Prato e che quest'ultimo risentirà della trasformazione di questa parte di città perlopiù in modo indiretto e consequenziale. A meno degli interventi previsti per la riqualificazione della zona della stazione ferroviaria e delle aree contigue, le trasformazioni più importanti riguarderanno l'area della ex-Sadam e il quartiere Santa Maria del Piano, l'area ex-Fater e del Vallato, l'area di Porta Valle e Foro Boario, la zona del Verziere e, infine, la sistemazione dei tratti terminali dell'Asse Sud con il completamento del progetto della viabilità a sud.

Ancora più difficile e mediata, dunque, risulta la previsione di uno scenario evolutivo probabile per il quartiere Prato, circoscritto da una corona di trasformazioni urbanistiche che non lo riguardano direttamente, ma che certamente determineranno delle ricadute ed esiti di qualche tipo sulla abitabilità del quartiere Prato.

Tuttavia, rispetto al quadro ricostruito, appare ragionevole immaginare: un incremento del carico urbanistico nelle aree circostanti; un rafforzamento del ruolo dell'Asse Sud come strada urbana di scorrimento e la permanenza (almeno nel medio periodo) del sistema di contenitori commerciali che anche attualmente contribuiscono ad alimentare il traffico di attraversamento del quartiere Prato; per contro, una relativa riduzione del traffico di attraversamento del quartiere proveniente da sud grazie alla razionalizzazione del sistema di accessi ed alla realizzazione del bypass di via del Verziere. Sembrano invece in grado di contribuire ad un miglioramento complessivo delle condizioni di abitabilità del quartiere la realizzazione di un importante spazio pubblico verde nell'area del Vallato; la riqualificazione fisica e funzionale dell'area della stazione ferroviaria; la realizzazione del parcheggio di interscambio, al di là della ferrovia (che assorbirà parte della sosta per motivi di lavoro che attualmente insiste sulle strade del quartiere; la realizzazione di un sistema di collegamenti più efficiente con il centro storico (attraverso la risalita di via Zannoni) e con la città ed i servizi al di là della ferrovia (attraverso il sottopassaggio della stazione ferroviaria); il processo di riqualificazione avviato su alcuni importanti spazi pubblici storici del quartiere (viale Trieste e le aree limitrofe) che inizia ad affrontare il problema del ri-adequamento dello spazio pubblico di questa parte di città.

Ciò che appare con chiarezza inequivocabile è la fine dell'isolamento del quartiere: esso già oggi – e sempre più – sarà inserito organicamente nella città storica a sud del centro antico e coinvolto nel

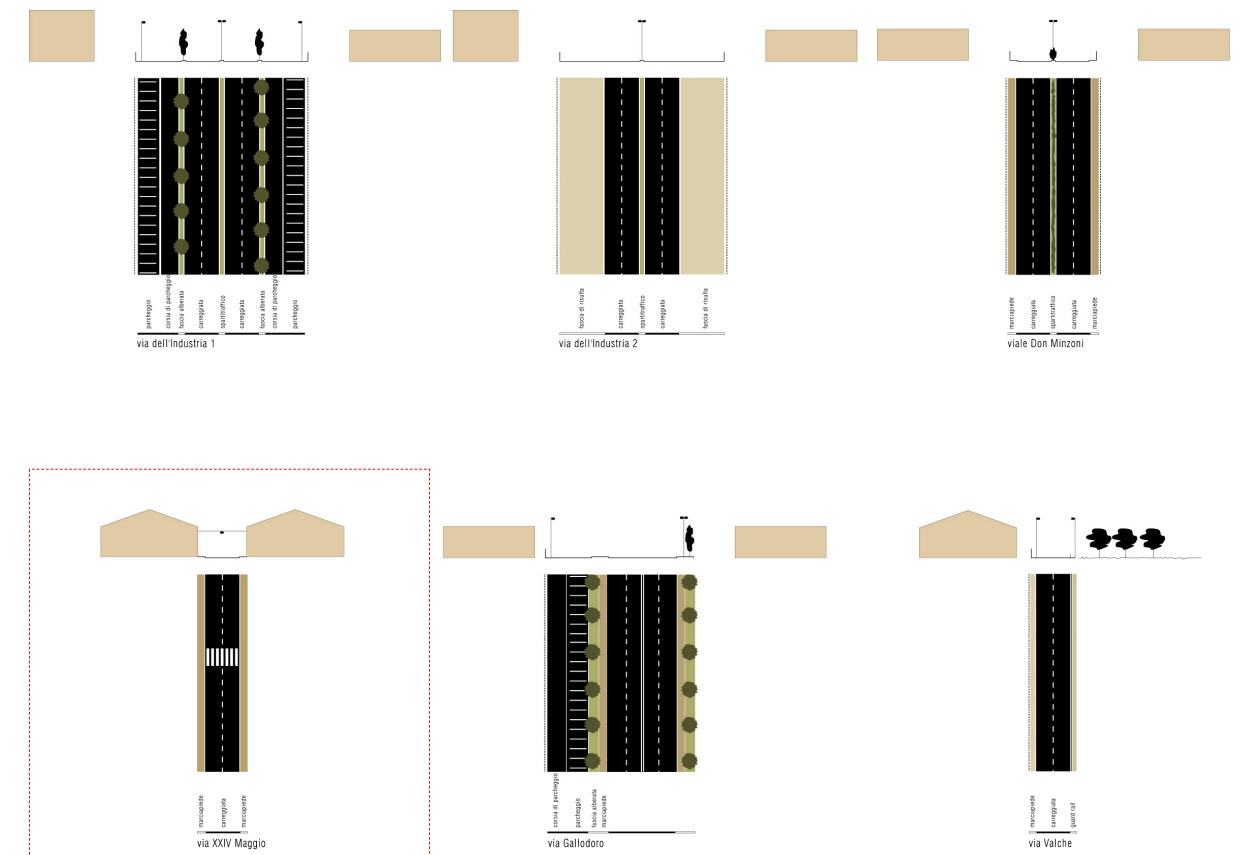
sistema di flussi e relazioni urbane fra la parte est e la parte ovest della città. E' necessario assumere questo come un dato di fatto, con il quale confrontarsi riflettendo sui progetti di riqualificazione e le politiche di rivitalizzazione del quartiere storico di Prato.

Rispetto a questo stato di cose il Laboratorio si è probabilmente confrontato con due atteggiamenti alternativi.

Un primo atteggiamento è quello della angoscia per un futuro ostile e la conseguente fuga nel passato. Lo scoramento per una situazione già problematica che si avvertiva destinata a peggiorare (soprattutto per quanto riguarda il ruolo attribuito alla strada di scorrimento che attraversa il quartiere e che un tempo - chiusa - ne costituiva il centro naturale ed il principale luogo della socialità) ha prodotto una momentanea chiusura e diffidenza circa le possibilità di continuare un percorso di riflessione positiva sul quartiere ed un ritorno a posizioni conservatrici.

Un secondo atteggiamento (quello rispetto al quale il Laboratorio ha orientato la propria attività e tentato il coinvolgimento degli abitanti) è quello che assume il progetto come possibilità di prendersi cura del proprio ambiente di vita - fisico e sociale - accettando il confronto con la realtà problematica che lo caratterizza, con i vincoli e le opportunità che essa stessa pone al progetto.

A questo proposito, si è scelto di assumere consapevolmente (non senza fatica) come dato di fatto il carattere irreversibile dei processi di crescita e di apertura alla città del quartiere, rinunciando in particolare alla rivendicazione di un ruolo secondario e di un uso solamente locale delle vie XXIV Maggio e via del Prato (in assenza di reali alternative nel breve periodo, quale sarebbe la realizzazione - prospettata dagli abitanti del quartiere - di una nuova strada di circonvallazione a sud) ed accettando di lavorare alla ristrutturazione della sezione della strada attuale per adeguarla alle diverse esigenze di transito e di sosta dei veicoli e dei pedoni. Adeguamento reso ancor più necessario dalle dinamiche già in atto e da quelle che probabilmente deriveranno dalla realizzazione di alcuni dei progetti citati.



Sezioni tipo dell'Asse Sud: repertorio convenzionale dei materiali edilizi e stradali nei diversi tratti

11. Ambienti dell'abitare

La riflessione e le operazioni conoscitive condotte sul quartiere durante la prima fase del Laboratorio, e nel periodo intermedio che ha preceduto l'avvio della seconda fase, hanno consentito di delineare un profilo della realtà urbana di Prato sufficientemente precisa ed articolata, sia rispetto alle caratteristiche spaziali, sia rispetto al profilo della società locale.

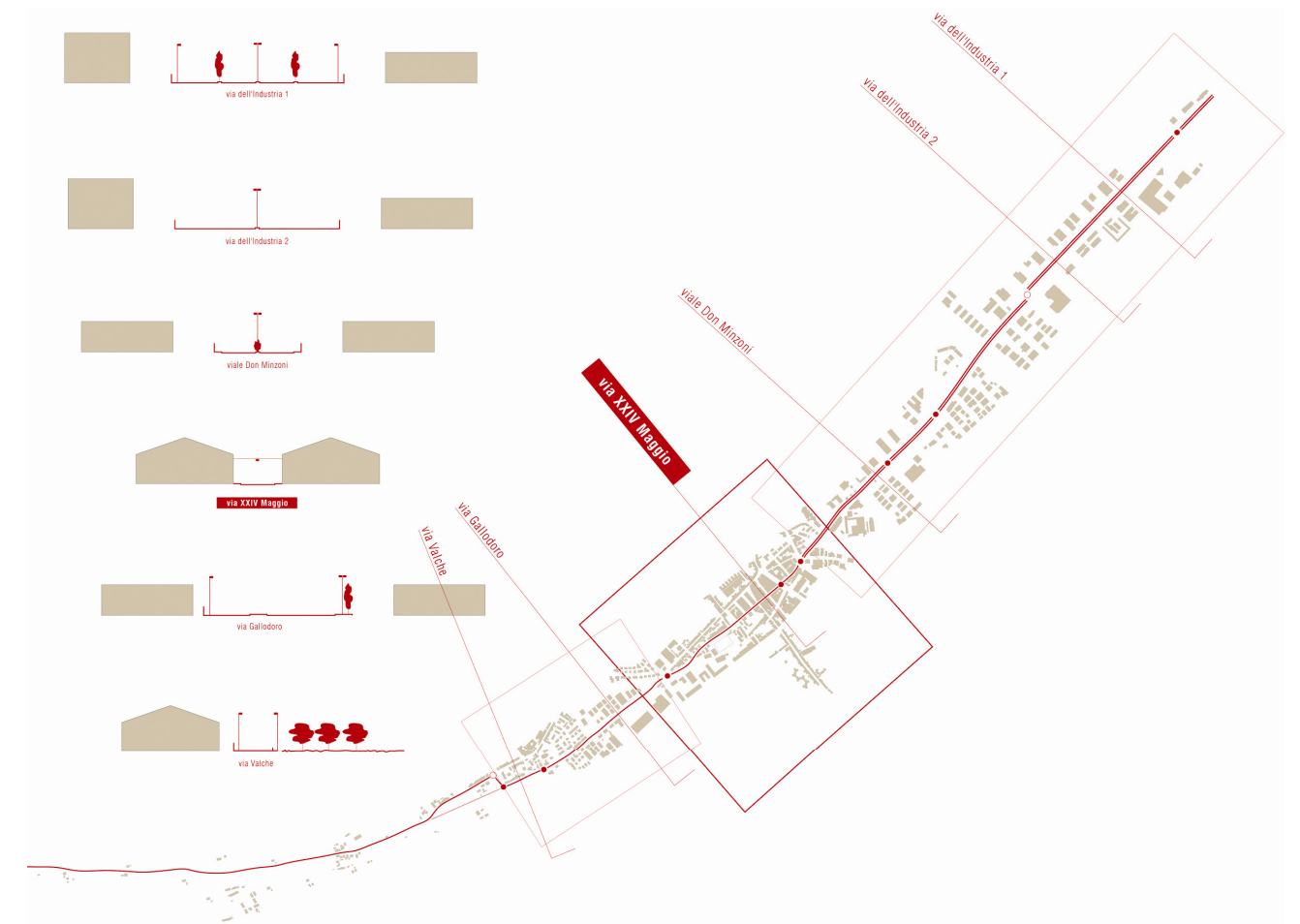
Nel Laboratorio non si è mai interrotta la dinamica fra conoscenza, interpretazione e formulazione di ipotesi progettuali sul quartiere, ma da questo momento in poi la riflessione progettuale si è concentrata sullo spazio pubblico aperto, assunto come ambito precipuo e strategico di intervento per il progetto fisico e le politiche integrate che l'Amministrazione comunale intende proporre a favore del quartiere Prato. Dal punto di vista del progetto dello spazio fisico, la riqualificazione dello spazio pubblico rappresenta (in genere e nell'immaginazione degli abitati di Prato) l'occasione per l'avvio di un più ampio processo di rinnovo fisico, economico e sociale del quartiere.

La struttura urbanistica e la morfologia del quartiere, condizionate in maniera determinata dalla genesi dell'insediamento originale tra Otto e Novecento (peraltro scarsamente modificato nel corso del XX secolo), consentono di riconoscere nitidamente un principio insediativo unitario secondo il quale l'edificato e le strade del quartiere si corrispondono quasi sempre in maniera puntuale, nel senso che alla disposizione degli edifici corrisponde per negativo l'organizzazione della maglia stradale e viceversa. In queste condizioni lo spazio della strada tende a coincidere tout court con lo spazio pubblico del quartiere; rappresentano delle eccezioni i pochi spazi aperti pubblici che si differenziano tipologicamente dalla strada e che nel quartiere assumono la conformazione caratteristica del largo urbano: a Prato ciò avviene solamente nel caso di largo dei Cordai e di largo Grammercato.

La stessa situazione può essere descritta in termini funzionali, più che morfologici, evidenziando come le fasi di formazione e di completamento della struttura urbanistica del quartiere si collocano in un momento storico in cui la progettazione degli insediamenti avveniva senza riservare una quota parte della superficie di urbanizzazione alla realizzazione dello standard urbanistico (ovvero di quella quota di spazi ed attrezzature di interesse collettivo che sono parte soprattutto delle opere di urbanizzazione secondaria); standard di cui ancora oggi il quartiere è sostanzialmente privo. Rispetto a queste condizioni particolari, il progetto di riqualificazione dello spazio pubblico del quartiere si applica precipuamente alla riorganizzazione dello spazio e delle funzioni della strada.

L'insieme di osservazioni emerse da diversi punti di vista e in diverse occasioni sulle caratteristiche del quartiere ha consentito di fissare, benché in maniera ancora relativamente sfocata, alcune significative differenze relative agli usi storici ed a quelli attuali degli spazi aperti del quartiere, nonché rispetto al modo in cui alcuni di essi vengono prevalentemente percepiti.

Tuttavia, rispetto ad una lettura morfologica condotta planimetricamente, nonché rispetto alla percezione del paesaggio urbano del quartiere, non emergono immediatamente significative differenze all'interno della maglia stradale di Prato, né tanto meno sembra possibile individuare una gerarchia delle strade rispetto al calibro della sezione di ognuna. Si tratta nella maggior parte dei casi di strade la cui sezione si attesta su valori di ampiezza omogenei, compresi fra i 15 e i 19 metri circa.



Articolazione e caratteristiche dei diversi segmenti che compongono l'Asse Sud

Diversamente, da un punto di vista funzionale, emerge chiaramente il rango superiore della strada centrale attorno alla quale si organizza il quartiere – via XXIV Maggio – che, in continuità con via del Prato ad ovest e viale Don Minzoni ad est (ed i tronchi ancora più esterni verso Ponte Pio e la ZIPA), svolge naturalmente il ruolo di “strada urbana di scorrimento” (secondo la definizione del Nuovo Codice della Strada), ovvero, secondo la denominazione entrata nell’uso comune a Jesi, di Asse Sud. Si tratta di un’asta stradale che, benché con sezione discontinua, collega i quartieri residenziali al centro con i contenitori commerciali ad ovest e con gli insediamenti produttivi dentro e fuori la ZIPA a est su una distanza di alcuni chilometri.

La differenziazione gerarchica delle strade, rispetto al ruolo assunto da ciascuna di esse in relazione a volumi di traffico e tipi di utenza prevalenti, non sembra però un criterio fertile (tantomeno esaustivo) per condurre una lettura interpretativa – orientata al progetto – delle differenze e delle caratteristiche degli spazi urbani del quartiere.

Per questa ragione si è ritenuto di mettere al lavoro tutte le operazioni analitico-interpretative condotte dal Laboratorio, recuperando elementi relativi alle pratiche d’uso, alle percezioni, alla memoria e alle trasformazioni in corso nel quartiere, per costruire un’immagine sintetica in grado di restituire i caratteri prevalenti di ogni ambiente rispetto ai quali orientare localmente le scelte del progetto.

Sono stati dunque individuati quattro “ambienti dell’abitare”:

Ambiente 0: “i luoghi notevoli” in largo dei Cordai, largo Grammercato e viale Trieste

Ambiente 1: “il corridoio urbano” di via XXIV Maggio e via del Prato

Ambiente 2: “le stanze urbane” nelle strade trasversali di via XXIV Maggio

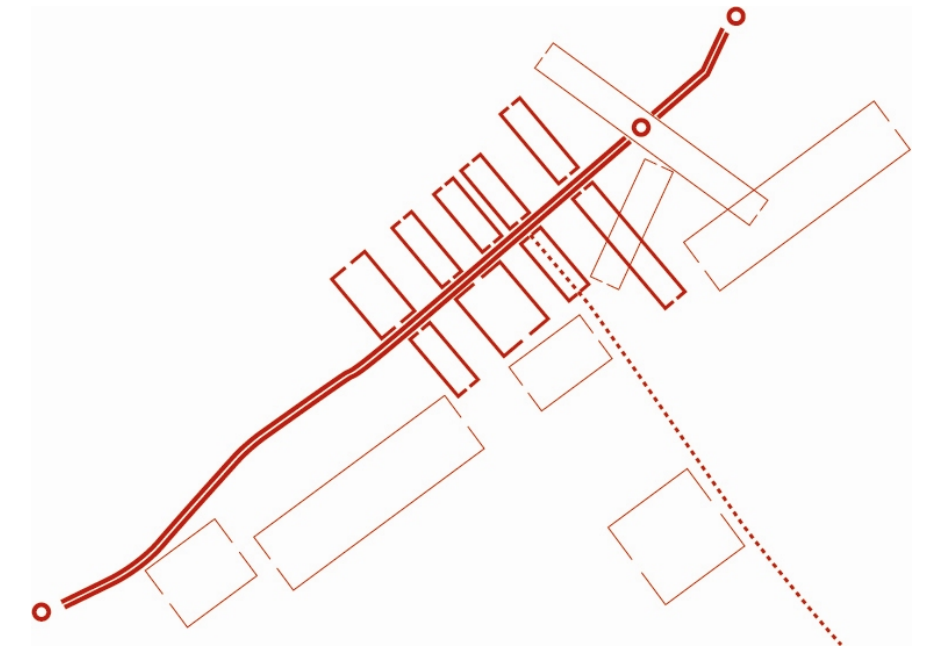
Ambiente 3: “il cortile di quartiere” attraverso la sequenza di spazi aperti lungo via Guerri e via Mazzoleni

Il nome attribuito metaforicamente a ciascun ambiente allude sinteticamente alle caratteristiche degli spazi che ne fanno parte ed al tipo di attività che in essi è possibile svolgere già oggi (anche se non sempre in maniera del tutto soddisfacente) e, soprattutto, all’insieme di quelle che il progetto vorrebbe rendere possibili rafforzando gli usi compatibili, inibendo quelli incompatibili e sollecitando quelli auspicabili.

AMBIENTE 0: i luoghi notevoli in largo dei Cordai, largo Grammercato e viale Trieste

Si tratta di un ambiente discontinuo, fatto di luoghi tendenzialmente introversi e sottoposti ad un uso piuttosto selettivo e tendenzialmente preservati (almeno in parte) dalla invasività delle pratiche automobilistiche. In ordine decrescente, largo dei Cordai, largo Grammercato e viale Trieste sono collocati in posizione eccentrica rispetto ai principali flussi con origine o destinazione esterna al quartiere, per questo godono di una relativa tranquillità ed isolamento che rendono le pratiche pedonali più facili e soddisfacenti che altrove nel quartiere.

Tendenzialmente privi di funzioni attrattive (con la sola eccezione della stazione ferroviaria al termine di viale Trieste che, soprattutto per questa caratteristica, assume un carattere spurio e può essere considerata solo in parte appartenente a questo “ambiente”), si caratterizzano come ambienti prevalentemente residenziali, all’interno dei quali le pratiche d’uso sono prevalentemente pedonali e



Schema interpretativo dei quattro ambienti dell’abitare



AMBIENTE 0: i luoghi notevoli

legate alla sosta nelle aree verdi presenti al centro dei due larghi. Sono anche il luogo in cui si concentra la sosta dei veicoli (soprattutto) dei residenti negli edifici prospicienti. Le caratteristiche spaziali di questi luoghi stabiliscono una stretta corrispondenza nelle proporzioni plano-altimetriche fra lo spazio aperto centrale e le cortine edilizie che ne delimitano l'invaso. Caratteristiche che agevolano il controllo sociale sullo spazio pubblico favorendo la percezione diffusa presso gli abitanti di uno spazio protetto, introverso e sicuro; percezione che solo recentemente viene messa parzialmente in discussione – nel caso di largo dei Cordai – dalla frequenza con la quale si ripetono comportamenti trasgressivi da parte degli automobilisti, che percorrono a forte velocità le strade interne e parcheggiano gli autoveicoli invadendo lo spazio verde del giardino centrale.

Si tratta di ambienti scarsamente dinamici e non interessati da progetti di riqualificazione, a meno del viale Trieste, per il quale l'Amministrazione ha recentemente ultimato il primo stralcio funzionale degli interventi di riqualificazione previsti.

D'altro canto, questi luoghi rappresentano gli ambienti in cui è più viva la memoria collettiva del quartiere: della gente e delle attività che qui si svolgevano (solo in parte modificati nel tempo, soprattutto nel caso di largo dei Cordai) e di cui rimane una traccia anche nella toponomastica eloquente dei due larghi.

AMBIENTE 1: "il corridoio urbano" di via XXIV Maggio e via del Prato

È costituito da un asse stradale lungo quasi un chilometro che corrisponde al tratto urbano dell'Asse Sud e che attraversa la parte più densamente abitata. In questo tratto, compreso fra la rotonda all'intersezione con via Ricci e quella all'intersezione con via Gallodoro, si possono ulteriormente distinguere due tronchi con caratteristiche significativamente diverse che si raccordano in prossimità di largo Grammercato: via XXIV Maggio e via del Prato, essendo in realtà è la prima, via XXIV Maggio, più centrale rispetto al quartiere Prato.

La strada è considerata dal P.G.T.U. di Jesi una strada urbana principale, destinata a sostenere gli spostamenti in direzione est-ovest della città e collettore dei flussi di traffico nord-sud, che contribuisce a distribuire fra le uscite della superstrada ed i nuovi quartieri residenziali della città alta. In realtà, soprattutto via XXIV Maggio, è una strada in cui all'utenza veicolare si sovrappongono diversi tipi di utenze pedonali, con accentuati livelli di conflittualità.

Nata come strada centrale del nucleo originario del quartiere, e destinata ad un uso locale, è stata una strada tronca fino agli anni Settanta e gli Ottanta, chiusa o semichiusa in corrispondenza di largo Grammercato e non direttamente raccordata con via del Prato. La strada che gli abitanti – non solo anziani – ricordano è una strada chiusa, utilizzata perlopiù dalla gente del quartiere, soggetta a flussi di traffico moderati e soprattutto disponibile ad essere praticata pedonalmente. Oggi la convivenza fra auto e pedoni risulta talmente difficile al punto da essere gli abitanti esasperati dal transito intenso, veloce, rumoroso e inquinante di automobili ed autocarri. Si percepisce il traffico veicolare che passa lungo la strada come una minaccia incombente e la principale causa della insicurezza odierna del quartiere. La strada centrale del quartiere, spazio pubblico per eccellenza, luogo di scambio commerciale, ma anche sociale e simbolico, principale luogo di rappresentazione sulla scena pubblica, è descritta dagli abitanti di oggi come «quella maledetta strada», lungo la quale anche alcuni di loro sono stati vittime di incidenti.

Gli interventi in progetto per il completamento delle tratte terminali est e ovest dell'Asse Sud confermano (razionalizzandone al tempo stesso l'uso) la funzione attribuita a questa infrastruttura.

Oggi lungo via XXIV Maggio e via del Prato transitano centinaia di veicoli al giorno, con flussi concentrati nelle ore di punta. La caratterizzazione spontanea di questa strada come asse



AMBIENTE 1: "il corridoio urbano"

commerciale produce ulteriore traffico e, soprattutto, genera una cospicua domanda di sosta durante l'orario di apertura dei negozi che confligge con la sosta prolungata dei residenti, soprattutto dei frontisti. L'attuale disposizione delle automobili in sosta lungo il marciapiede, con orientamento inclinato e praticamente in assenza di spazi delimitati (o con una delimitazione degli stalli non più leggibile), favorisce l'invasione sistematica delle fasce pedonali, essendo i marciapiedi a filo del piano stradale e privi di qualsiasi protezione.

In queste condizioni risultano particolarmente difficili (se non, a volte, persino impossibili) sia le percorrenze longitudinali lungo i marciapiedi, sia quelle trasversali. Per questo secondo aspetto sono probabilmente determinati l'assenza di attraversamenti pedonali adeguatamente segnalati e protetti, nonché l'intensità e la velocità del traffico veicolare. Velocità elevate dei veicoli e le traiettorie incerte sono peraltro rese possibili dalla articolazione scarsamente strutturata della sezione sia di via XXIV Maggio che di via del Prato: l'ampiezza della carreggiata e l'assenza di una chiara individuazione delle corsie di marcia, oltre a rendere di per sé più difficoltoso l'attraversamento pedonale, contribuisce a favorire l'aumento della velocità e cambi di direzione repentini e difficilmente controllabili da parte del pedone.

Una tale situazione (l'articolazione incerta della sezione stradale e la presenza di spazi di transito non chiaramente definiti), peraltro, non si risolve in una maggiore efficienza e fluidità nell'uso veicolare della strada. Come unanimemente riconosciuto dalla letteratura sul tema e ampiamente documentato dalle esperienze condotte nel settore (inaugurali quelle nei paesi nord europei, oggi in fase di sperimentazione avanzata e di applicazione sistematica), è opportuno procedere ad una chiara individuazione degli spazi funzionali destinati ai diversi tipi di utenza, dimensionando con parsimonia le corsie carrabili qualora si vogliano contenere le velocità di percorrenza (è nota da questo punto di vista la relazione diretta che intercorre fra l'aumento dell'ampiezza della corsia ed il conseguente aumento della velocità di percorrenza dei veicoli).

AMBIENTE 2: "le stanze urbane" nelle strade trasversali di via XXIV Maggio

Le strade trasversali di via XXIV Maggio, soprattutto nel tratto a nord di quest'ultima, sono abbastanza simili le une alle altre: via Colocci, via Marconi, via Trento e via Fiume hanno caratteristiche spaziali analoghe. Edifici a cortina da uno a tre piani fuori terra si affacciano su strade con caratteristiche dimensionali analoghe, sia rispetto alla larghezza della sezione, sia rispetto alla lunghezza dei tratti compresi fra le vie XXIV Maggio e Gallodoro-Rosselli.

Il piano terreno è occupato generalmente (ma soprattutto nelle vie Colocci e Marconi) di negozi ed uffici di vario tipo, ma con una densità inferiore a quella di via XXIV Maggio. La localizzazione delle attività individuate rispetto alla classificazione AT.ECO. rivela una sostanziale commistione di esercizi di vicinato e di attività più specializzate e con bacini di utenza anche di livello urbano o territoriale.

In questi ambienti prevale la caratterizzazione funzionale, che li vede contenitori di attività commerciali e di servizio, rispetto alla presenza di valori simbolici e di fattori identitari (come è, invece, nel caso dei "luoghi notevoli" del quartiere). Si tratta infatti di ambienti che, come nel caso di largo dei Cordai e del Grammercato, hanno una prevalente connotazione funzionale, ma che, a differenza di questi, associano a questo carattere una importante dotazione di attività di fondamentale importanza per l'abitabilità del quartiere (tra le quali l'ufficio postale, la farmacia, il panificio, la salumeria, la lavanderia, il centro sociale per gli anziani e la sede di numerose associazioni).

Le strade sono attualmente oggetto di usi pedonali piuttosto intensi e soddisfacenti, anche grazie ad un minor livello di conflittualità con gli usi veicolari, che complessivamente si svolgono in maniera



AMBIENTE 2: "le stanze urbane"

più ordinata e rispettosa che non lungo via XXIV Maggio e via del Prato. Condizioni di uso che sembrano favorite dalla brevità dei tratti stradali e dalla funzionalità specifica della strada, legata per lo più alla ricerca del parcheggio o al trasferimento fra le due direttrici di traffico principali: via Gallodoro e via XXIV Maggio.

La sosta delle automobili avviene generalmente con orientamento perpendicolare o parallelo alla corsia di transito, in spazi più chiaramente individuati e tendenzialmente senza invadere lo spazio del marciapiede, anche qui frequentemente alla stessa quota del piano stradale. In questi casi, tuttavia, la complanarità delle fasce pedonali e carrabili non genera problemi di compatibilità, ciò grazie al diverso rapporto (rispetto a via XXIV Maggio) fra ampiezza della strada (analoga al caso precedente) e intensità e livello dell'utenza caratteristica (notevolmente inferiore rispetto a quella dell'Asse Sud).

Si tratta dunque di strade con una caratterizzazione prevalentemente locale, in cui il progetto di riqualificazione potrebbe utilmente ridefinire il rapporto auto-pedone (che già oggi si concretizza in forme di compresenza paritaria) a favore dei secondi.

AMBIENTE 3: "il cortile di quartiere" attraverso la sequenza di spazi aperti lungo via Guerri e via Mazzoleni

Si tratta, in realtà, di un ambiente che soprattutto esprime delle potenzialità, e che attualmente non si presta ancora ad essere letto come un ambiente unitario, se non attraverso uno sforzo interpretativo ulteriore. Gli abitanti del quartiere percepiscono in maniera aggregata il carattere disorganico e tras-curato della congerie di spazi lungo il tracciato di via Guerri. Alcuni di essi, in realtà, percepiscono anche le potenzialità individuali di alcuni spazi (verdi e pavimentati), localizzati soprattutto sul retro di largo dei Cordai, e le possibilità di un loro recupero per attività ludiche e di aggregazione. Generalmente non vengono rilevate le potenzialità degli spazi oltre la chiesa di San Sebastiano, verso via del Prato, le cui dimensioni rilevanti e la contiguità con la sequenza di spazi precedenti, e di questi ultimi con l'asta di via Mazzoleni, potrebbero configurare un unico sistema di percorsi e spazi verdi e pavimentati a prevalente fruizione pedonale.

Una lettura unitaria di questo ambiente ne rileva, oltre alla continuità, l'estensione lungo tutto il quartiere, per uno sviluppo complessivo equivalente a quello dell'asta centrale di via del Prato e via XXIV Maggio, ma con una localizzazione decisamente eccentrica rispetto al quartiere.

Non solo la localizzazione, ma il quadro articolato di pratiche, percezioni, memorie e investimenti su questa parte ricordano i diversi ruoli che in una casa possono essere attribuiti al cortile comune.

Il cortile è soggetto in molti casi a processi di privatizzazione e di occupazione casuale dello spazio o ad usi impropri in assenza di un più alto livello di attenzione e di utilità collettiva. A volte le pratiche di occupazione si istituzionalizzano e producono l'insediamento di attività che fanno del cortile uno spazio di lavoro. In molti casi quando si instaura un simile regime d'uso (tanto più se non riconosciuto e regolato socialmente) lo spazio è soggetto a degrado. Utilizzato in maniera occasionale e disordinata per la sosta dei veicoli o, come retro, per svolgere tutte quelle attività che non possono essere svolte in pubblico. Ma anche, a volte e contemporaneamente agli usi descritti, come spazio di sosta, o di incontro, o di conversazione, nonché utilizzato dai bambini per i loro giochi.

Molte di queste attività avvengono anche negli spazi lungo via Guerri.

Privi di dotazioni utili alla collettività e scarsamente fruibili a causa del cattivo stato di conservazione dei materiali urbani (peraltro non sempre adatti allo svolgimento di pratiche soddisfacenti), sono perlopiù spazi estranei dall'attenzione della popolazione del quartiere e utilizzati solamente da alcuni



AMBIENTE 3: "il cortile di quartiere"

dei residenti più prossimi per attività quotidiane e un po' banalizzanti (tipicamente il parcheggio delle automobili e il passeggio degli animali domestici). La percezione di questi luoghi è generalmente scarsa: poco diffusa e scarsamente strutturata, non essendo oggi e non essendo stati nemmeno in passato teatro di eventi rilevanti per la vita del quartiere.

Essi sono probabilmente interpretati come il retro della ferrovia e, al tempo stesso, rappresentano il retro del quartiere. Il retro.

Essi tuttavia si prestano, in virtù delle loro caratteristiche, ad essere reinterpretati almeno come "retroscena": nel senso nobile di luogo in cui possono esprimersi tutti i fatti che sono inibiti nello spazio della "ribalta" a causa dello svolgimento in essa di altre attività incompatibili. Non è una differenza di dignità, o di rilevanza fra le diverse pratiche d'uso dello spazio urbano: altrimenti dovremmo intendere anche questo spazio come palcoscenico di pratiche – ugualmente rilevanti rispetto a quelle che avvengono lungo via XXIV Maggio – ma che più semplicemente faticano a svolgersi negli spazi già caratterizzati da altri usi prevalenti.

Una serie di spazi, quindi, lungo via Guerri che si candidano, una volta recuperati dal progetto, ad essere utilizzati in maniera più soddisfacente come percorsi e luoghi di sosta per i pedoni, ma anche come spazi efficienti per la sosta dei veicoli, come spazi per il gioco dei bambini e per lo svolgimento di attività individuali e collettive, anche immaginando sinergie con le strutture ludiche e sportive della parrocchia localizzate in prossimità di essi.

Si tratterà soprattutto di immaginare e connettere un sistema possibile di spazi funzionali alla rete dei percorsi e dei luoghi più affermati del quartiere.

12. Temi, orientamenti e indicazioni progettuali

Temi

Le operazioni analitiche e interpretative condotte dal Laboratorio hanno fatto emergere – da diversi punti di vista e rispetto a diversi obiettivi – alcuni principali temi con i quali il progetto si dovrà confrontare.

Molti dei problemi originali sono tra loro correlati e difficilmente distinguibili, tuttavia è necessario proporre un ordinamento tematico che, anche operando una selezione, consenta di tradurre i problemi rilevati in temi trattabili dal progetto, che dovrà necessariamente operare scelte sia in termini di progettazione urbanistica, che di individuazione delle caratteristiche di alcuni materiali e manufatti previsti dal progetto.

Alcuni dei temi segnalati sono associati a luoghi specifici: l'operazione, benché non sistematica, segnala comunque i luoghi in cui l'importanza del tema è maggiore.

I temi emergenti sono:

- la mobilità veicolare, in particolare per quanto attiene alle velocità troppo elevate e al transito di mezzi pesanti lungo le strade del quartiere;
- la sosta veicolare, in alcuni casi disordinata e invasiva, in altri priva di spazi sufficienti;
- la fruibilità pedonale del quartiere, resa pericolosa dalla difficoltà dei percorsi e degli attraversamenti della strada principale;
- le attrezzature dello spazio pubblico, di cui si lamenta la mancanza di cura e la scarsa qualità, con particolare riferimento all'illuminazione che in buona parte del quartiere è insufficiente o inadeguata.

La mobilità veicolare

La velocità delle auto lungo le vie del quartiere, le principali (via XXIV Maggio, via Marconi) come in altri luoghi (via dei Cordai o via del Verziere ad esempio), è spesso troppo elevata.

Su via XXIV Maggio il traffico è particolarmente intenso durante le ore di punta (mattina, mezzogiorno, sera) e crea problemi ambientali (inquinamento dell'aria e rumorosità). Peggiorano la situazione i numerosi mezzi pesanti, che attraversano il quartiere con frequenza.

Vi sono poi alcuni punti particolarmente problematici: uno per tutti, la svolta da via XXIV Maggio su via Marconi che interrompe la continuità del percorso.

La sosta veicolare

La sosta è un problema soprattutto nei casi in cui confligge con gli altri usi della strada o in particolari momenti della giornata, quando il numero dei posti auto a disposizione risulta inferiore a quello necessario alle esigenze di sosta dei residenti, dei negozianti, degli avventori.

Le auto che sostano lungo le vie del quartiere sono diverse centinaia. Mentre di notte la situazione non pone problemi, di giorno alcune zone appaiono congestionate (in particolare il primo tratto di via Marconi e la parte centrale di via XXIV Maggio) e si registrano usi impropri degli spazi destinati ai

pedoni. Marciapiedi e spazi verdi divengono di fatto aree di parcheggio. In altre zone, invece, la sosta non è regolata, in diverse vie sono mal segnati o del tutto assenti gli stalli.

I percorsi e gli attraversamenti pedonali

Problema più grave e più diffuso per i marciapiedi è la scarsa manutenzione della pavimentazione: agenti atmosferici, interventi sugli impianti sotterranei, usura del tempo hanno reso il manto accidentato e discontinuo in numerosi tratti.

A questo si aggiungano i problemi dovuti alla invadenza delle auto in sosta: su via XXIV Maggio soprattutto, ma anche in largo dei Cordai (dove il marciapiede è molto stretto) e in qualche punto di via Marconi i mezzi occupano, durante il giorno, lo spazio destinato ai pedoni, rendendo difficile il passaggio.

Attraversare la strada, poi, in alcuni casi è vissuto come un' avventura. Quando si affronta "il guado" di via XXIV Maggio, la percezione è di una non adeguata protezione: le auto attraversano il quartiere a velocità troppo sostenuta, transitano numerosi mezzi pesanti e le caratteristiche della sezione stradale sono inadeguate.

Le attrezzature dello spazio pubblico e l'illuminazione

Illuminare significa, nella percezione di chi è intervenuto, garantire sicurezza e protezione ai pedoni sia rispetto alle auto che percorrono veloci le strade del quartiere, sia rispetto a possibili episodi delinquenti.

Sulle strade principali, via XXIV Maggio e via Marconi, l'illuminazione al centro della carreggiata non è sufficiente, soprattutto nei punti di attraversamento pedonale. Ma anche altre strade, via Gallodoro e via Rosselli, oppure via Politi e via 4 Novembre, sono percepite come male illuminate quindi poco sicure. In altri luoghi del quartiere invece l'illuminazione è quasi totalmente assente, in particolare negli spazi aperti lungo via Guerri.

Orientamenti

Il riconoscimento di alcuni caratteristici "ambienti dell'abitare" e l'individuazione di alcuni temi progettuali hanno consentito di definire alcuni orientamenti fondamentali per l'assetto urbanistico del quartiere:

- la conferma del ruolo di asse urbano di scorrimento per via XXIV Maggio e, al contempo, la riorganizzazione della sosta veicolare lungo la strada, nonché la progettazione di percorsi longitudinali e trasversali tesa a consentire una compresenza possibile e sicura delle diverse utenze della strada;
- il trattamento differenziato delle strade trasversali rispetto a via XXIV Maggio, all'interno delle quali produrre una progettazione dei manufatti prevalentemente orientata agli usi pedonali e, conseguentemente, a realizzare condizioni di transito e di sosta degli autoveicoli più rispettose;
- la necessità di coinvolgere nel processo di riqualificazione del quartiere gli spazi e i percorsi lungo via Guerri, da ristrutturare con l'obiettivo di ampliare le possibilità di fruizione pedonale e lenta del quartiere, rafforzando al tempo stesso, in questa parte, la dotazione di spazi riservati alla sosta dei veicoli, soprattutto dei residenti;
- l'urgenza di provvedere ad interventi volti a mantenere alcuni "luoghi notevoli" del quartiere, prevedendo anche una moderata ristrutturazione degli spazi, funzionale alla conservazione del carattere introverso dei luoghi e delle pratiche d'uso che ancora oggi sono possibili.

L'ordine con il quale sono stati enunciati gli orientamenti del progetto urbanistico maturato dal Laboratorio corrisponde alla individuazione delle priorità d'intervento ed alla intensità prevista delle trasformazioni necessarie per l'adeguamento degli ambienti odierni ai requisiti richiesti dal progetto.



Schema progettuale delle principali relazioni longitudinali e trasversali

Indicazioni

Ambiente 1: "il corridoio urbano" di via XXIV Maggio e via del Prato

Lungo via XXIV Maggio e via del Prato, in assenza di reali alternative, permarranno tendenzialmente i flussi di traffico attuali ed i volumi relativi. Il ruolo di strada urbana di scorrimento dovrà essere svolto sia in maniera efficiente, anche migliorando le condizioni di fruizione pedonale della strada che, a causa del carattere spiccatamente urbano di questo tratto dell'Asse Sud, permarranno invariate rispetto al quadro di pratiche già oggi presenti.

Pertanto, si tratta in primo luogo di ristrutturare la sezione stradale delle vie XXIV Maggio e del Prato prevedendo una articolazione geometrica della stessa per fasce chiaramente individuabili ed attribuibili ad utenze diverse e individuate.

In secondo luogo, per le fasce, dimensionate rispetto alle indicazioni della normativa vigente e della manualistica del settore in maniera non generosa – al fine di contenere la velocità di transito –, dovranno essere individuati materiali di pavimentazione idonei al tipo di utenza prevista, adeguatamente levigati nel caso delle corsie carrabili e di transito e sufficientemente scabri da scoraggiare il transito degli autoveicoli ove non sia previsto o consentito.

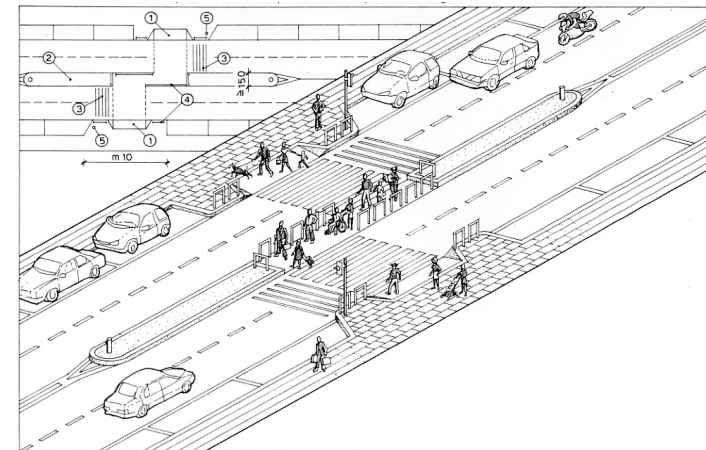
In ogni caso la dimensione trasversale delle corsie di transito dovrà essere costante, priva di strozzature planimetriche e di rilievi altimetrici. Unico elemento di moderazione della velocità dovrà essere la dimensione congrua della corsia. In questo senso le velocità di progetto previste dal D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" dovranno essere riviste e la larghezza utile della singola corsia non dovrà in ogni caso essere superiore a 3,50 mt.

L'ipotesi di inserimento di una rotonda in largo Grammercato è da ritenersi superata dagli esiti del Laboratorio, che ha raccolto il dissenso della popolazione locale su questa soluzione e, ricorrendo alla consulenza della società Sintagma, ha previsto una riorganizzazione della mobilità del quartiere funzionale alla soppressione del manufatto e complessivamente in grado di garantire una circolazione efficiente per i flussi interni ed esterni al quartiere.

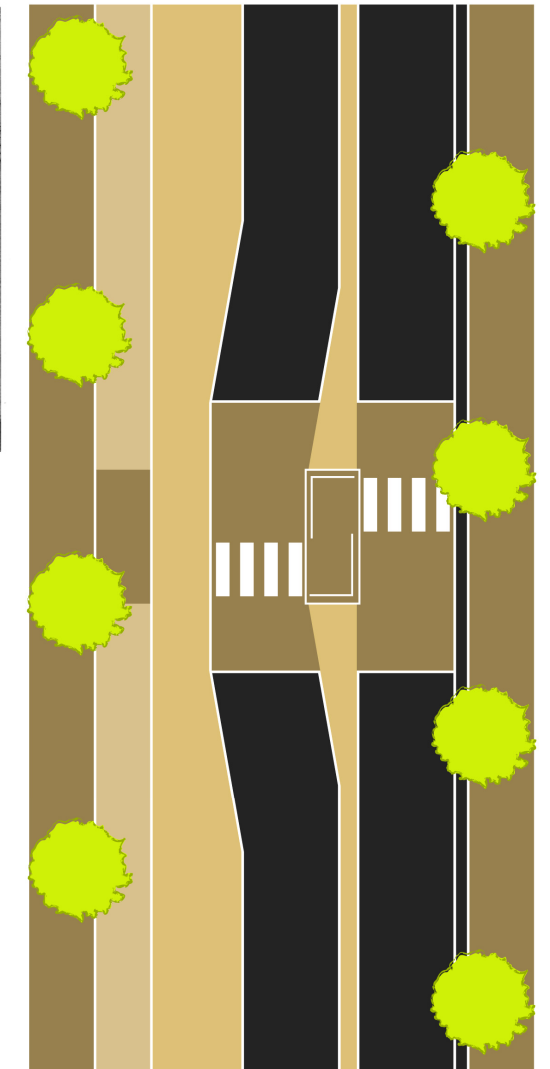
Gli attraversamenti pedonali della strada dovranno avvenire in pochi e ben individuati punti, funzionali alla continuità dei principali percorsi pedonali: se ne suggerisce la localizzazione in prossimità almeno di largo Grammercato (lato orientale), della scuola elementare Mazzini e di viale Trieste (lato occidentale). La realizzazione dell'opera dovrà avvenire conferendo adeguata visibilità e protezione ad ogni attraversamento mediante la predisposizione di strutture idonee e il posizionamento di sorgenti luminose, anche in aggiunta a quelle ordinariamente previste per l'illuminazione delle fasce longitudinali carrabili e pedonali.

Dovranno essere reintegrati i filari alberati in fregio al marciapiede e dovrà essere garantita una omogenea ed efficiente illuminazione dell'intera sezione stradale, eventualmente differenziandone il tipo in relazione alle necessità dell'utenza prevalente.

Tutte le immissioni veicolari dovranno avvenire in rotonda o, eventualmente, in condizioni adeguate di sicurezza (limitando la velocità dei veicoli, garantendo la visibilità, adeguando lo spazio di manovra, limitando le intersezioni dei flussi). Anche per queste ragioni, in prossimità di largo Grammercato si ritiene utile prevedere un graduale innalzamento del piano stradale e una variazione della pavimentazione che, estendendosi in tutte le direzioni fino al perimetro del largo, realizzi le condizioni auspiccate e, rispetto alla soluzione architettonica dell'intervento, restituisca al largo il carattere unitario d'origine realizzando una sorta di piazza traversante. In ogni caso, benché sia auspicabile un trattamento omogeneo della superficie (teso appunto consentirne una lettura



Esempio di attraversamento stradale sicuro



Ipotesi schematica di sistemazione dell'Asse Sud nel quartiere Prato: attraversamenti pedonali protetti

unitaria), sarà necessario individuare precisamente ed eventualmente delimitare lo spazio carrabile dell'asta principale di via XXIV Maggio e via del Prato.

Lungo via XXIV Maggio e via del Prato la sosta potrà avvenire lungo la strada, in deroga al D.M. di cui sopra, evitando però, in ogni caso, che essa e le manovre relative costituiscano un intralcio alla circolazione. Si prevede pertanto l'organizzazione della sosta dei veicoli lungo un'unica fascia sul lato settentrionale dell'Asse Sud, con orientamento degli stalli parallelo all'asse stradale longitudinale. La fascia di parcheggio, con una dimensione trasversale pari a mt 2,50, sarà servita da una fascia continua giustapposta a quella di parcheggio di una larghezza compresa fra mt 3 e 3,50 che servirà alla manovra di parcheggio e come corsia di accelerazione e decelerazione per l'immissione nel flusso di traffico verso ovest.

Questa nuova organizzazione della sosta lungo l'Asse Sud è funzionale alla possibilità di realizzare una razionalizzazione complessiva degli usi dello spazio stradale, distinguendone e separando (anche fisicamente) le diverse componenti, nonché ad un riordino complessivo dell'ambiente della strada.

La riorganizzazione degli spazi di sosta comporterà una riduzione del numero di posti auto disponibili: in particolare lungo via XXIV Maggio (non ci saranno invece variazioni ugualmente rilevanti lungo via del Prato) passeranno all'incirca dagli 80 attuali ai 40 previsti. Il progetto, tuttavia, non sopprime ma trasferisce parte della sosta da via XXIV Maggio lungo la parallela via Guerri - ad una distanza di circa 100 mt da via XXIV Maggio -, individuando una nuova, rilevante quota di posti auto e realizzando complessivamente nel quartiere in incremento della dotazione di posti auto di circa 180 unità (all'incirca da 620 attuali a 800 possibili attuando le soluzioni suggerite dal progetto). Ulteriori 260 posti auto saranno disponibili con la ultimazione del parcheggio di interscambio in prossimità della stazione, per un totale di oltre 1.000 posti auto presunti rispetto ai circa 620 attuali.

Per rendere effettivamente fruibili i nuovi parcheggi individuati nell'area di via Guerri sarà necessario provvedere prioritariamente alla sistemazione dei percorsi trasversali di collegamento fra via XXIV Maggio-via del Prato e via Guerri, già esistenti in prossimità della chiesa di San Sebastiano e di via dei Cordai.

L'attuazione del programma di riorganizzazione della sosta potrà avvenire gradualmente e in maniera consequenziale alla organizzazione degli stralci attuativi del progetto. Alla ristrutturazione delle fasce pedonali potrà corrispondere - in una fase iniziale - la riorganizzazione della sosta in linea su entrambi i lati di via XXIV Maggio, per passare, una volta completate tutte le opere, alla sistemazione definitiva su un solo lato.

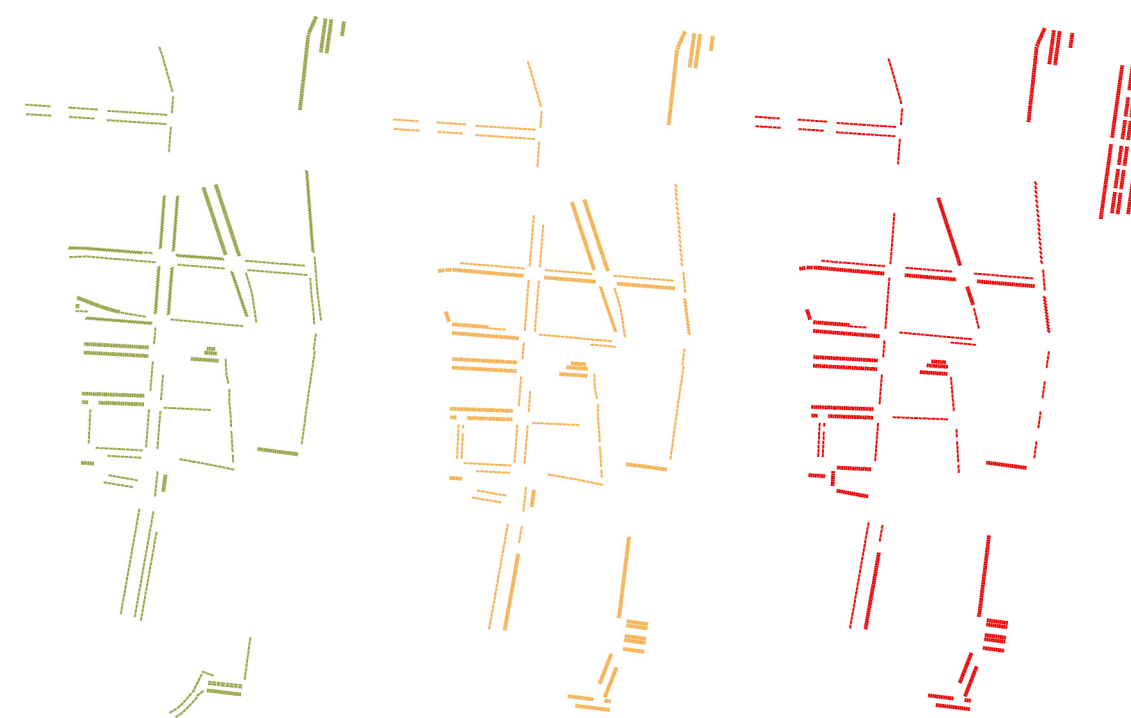
Allo stesso modo, la commistione fra usi ed esigenze diverse di parcheggio dei diversi utenti di via XXIV Maggio (residenti, commercianti, avventori) e i conflitti che ne derivano potrà risolversi con un passaggio graduale a regimi di sosta più regolamentati, prevedendo in questa strada forme di sosta a rotazione attraverso l'introduzione del disco orario o della sosta a pagamento. In questo modo i parcheggi in via XXIV Maggio, benché in numero inferiore rispetto ad oggi, saranno maggiormente disponibili per le soste attive, mentre le automobili dei residenti potranno essere parcheggiate liberamente e senza limiti di tempo in tutti gli altri spazi del quartiere e lungo via Guerri, nelle aree più prossime alla residenza, eventualmente anche in spazi ad essi appositamente riservati e recintati.

Ambiente 2: "le stanze urbane" nelle strade trasversali di via XXIV Maggio

Via Colocci, via Marconi, via Trento e via Fiume dovranno essenzialmente rafforzare il ruolo che già svolgono di principali recapiti funzionali delle pratiche quotidiane degli abitanti del quartiere. Rispetto



Organizzazione dello spazio della sosta e del moto lungo via XXIV Maggio



Stato attuale

Stato intermedio

Stato definitivo

Fasi di attuazione del programma di riorganizzazione della sosta

a questo ruolo – che si ritiene opportuno confermare – le strade trasversali dovranno essere trattate come “stanze urbane” o “strade cortile”, secondo il tipo di riferimento olandese del *woonerf*. Si tratta dunque di strade in cui prevalgono gli usi pedonali e a cui dovrà corrispondere una progettazione dei materiali che evidenzia e faccia prevalere le ragioni della pedonalità rispetto a quelle dell’uso veicolare.

In ragione della prevalenza accordata agli usi pedonali e della consistenza relativamente scarsa dei flussi veicolari, in questi ambienti non è necessario procedere ad una differenziazione accentuata delle fasce. Al contrario, risulta conveniente trattare omogeneamente la pavimentazione e mantenere costante il profilo altimetrico della sezione trasversale (a meno evidentemente delle pendenze necessarie al convogliamento ed allo scarico delle acque), evitando di individuare uno spazio apposito per il transito delle automobili. Per questa ragione, qualora non sia possibile ottenere un andamento discontinuo dello spazio carrabile, alternando materiali diversi in parte destinati all’uso pedonale, va comunque evitato l’impiego dell’asfalto a causa dell’associazione pressoché immediata di questa pavimentazione con lo spazio riservato al transito dei veicoli.

La progettazione di una superficie tendenzialmente indifferenziata contribuisce, in presenza di flussi veicolari modesti, a scoraggiare i comportamenti aggressivi delle automobili e a determinare forme di condivisione più rispettosa e sicura dello spazio della strada.

Andranno invece individuati con precisione gli spazi destinati alla sosta dei veicoli, essendo questa una componente essenziale di questo tipo di strade a carattere residenziale, peraltro già oggi ampiamente presente. Nel caso delle “stanze urbane” lungo via XXIV Maggio sarà possibile reinterpretare le condizioni attuali alla luce delle indicazioni precedenti: si suggerisce pertanto una distribuzione concentrata degli stalli, disposti ortogonalmente rispetto all’asse della strada, lungo le fasce comprese fra lo spazio di transito e di manovra centrale e le fasce laterali al piede degli edifici, in maniera analoga allo stato attuale, ma secondo una conveniente ridefinizione del piano stradale.

I sensi di marcia verranno riorganizzati secondo le indicazioni fornite da Sintagma e recepite da questo documento: prevedendo sensi unici con orientamento alternato, a scendere e a salire, fra una strada e l’altra. Le immissioni lungo via XXIV Maggio non dovranno avvenire direttamente, ma ricorrendo ad appositi spazi di immissione funzionali anche rispetto alla manovra di parcheggio lungo la strada di scorrimento.

Anche i criteri di dimensionamento delle fasce accorderanno la prevalenza allo spazio pedonale, prevedendo un dimensionamento massimo della fascia carrabile e di manovra per il parcheggio conforme alla normativa vigente e alle indicazioni manualistiche, ma non superiore, una dimensione degli stalli di mt 2,5x5 e la destinazione dello spazio rimanente alle fasce pedonali.

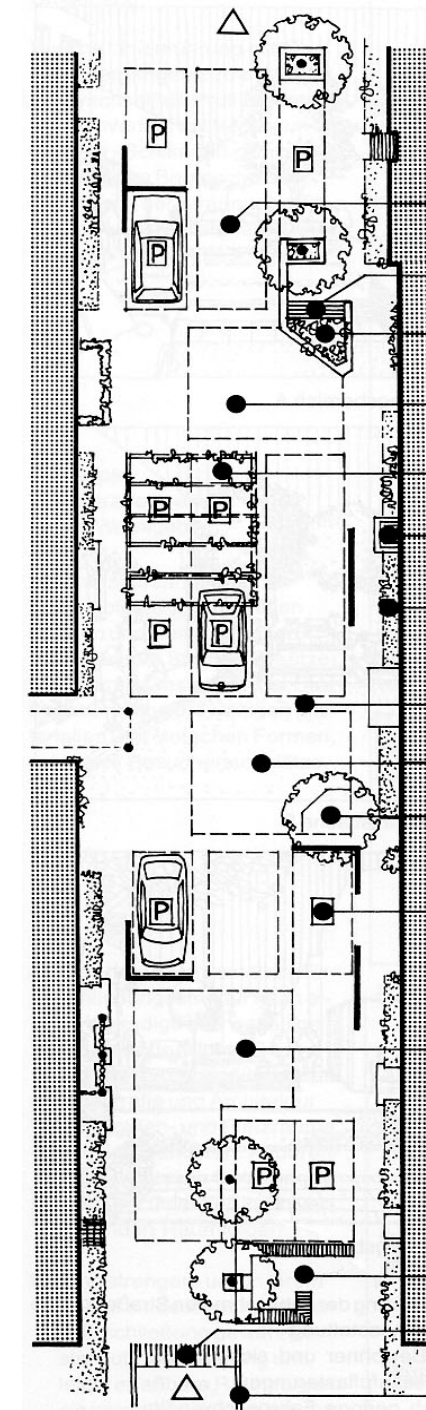
Queste ultime dovranno essere comunque individuate e separate dallo spazio di parcheggio da filari di alberi che, dove incompleti o sofferenti potranno essere sostituiti.

Qualora l’ampiezza delle fasce ad uso esclusivamente pedonale lo consenta, illuminazione e attrezzature urbane potranno essere previste in questi spazi al fine di individuare ambiti adatti alla sosta o allo svolgimento di particolari attività.

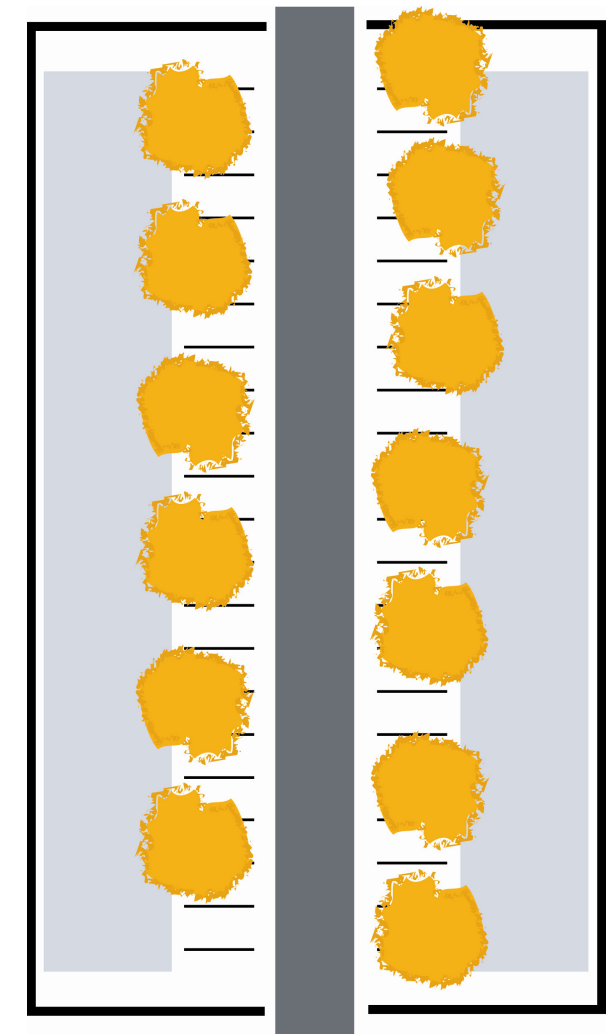
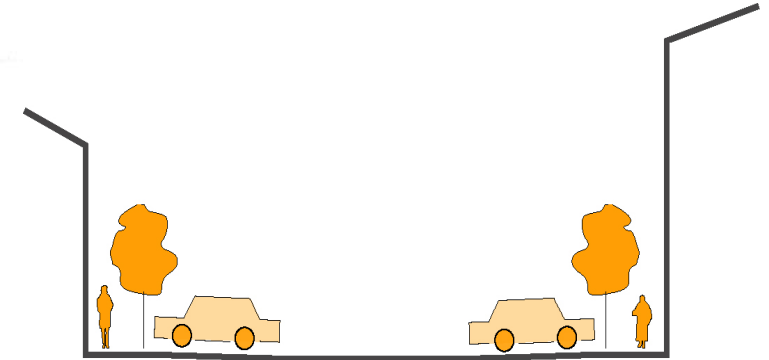
Ambiente 3: “il cortile di quartiere” attraverso la sequenza di spazi aperti lungo via Guerri e via Mazzoleni

Via Guerri e via Mazzoleni rappresentano due segmenti di un’unica asta articolata attorno a via Marconi.

La continuità di questi due spazi genera un sistema simmetrico e di estensione analoga a quella al corridoio di via XXIV Maggio e via del Prato. Tuttavia, questo sistema articolato di spazi, compreso



Esempio di *woonerf*



Ipotesi di sistemazione per le “stanze urbane”

fra la sede dell'A.S.L. e quella del Consorzio Agrario, potrebbe svolgere un ruolo complementare a quello degli spazi pubblici lungo l'Asse Sud: lungo via XXIV Maggio e via del Prato prevarrebbero gli usi pedonali, resi compatibili con le esigenze dell'utenza pedonale; via Guerri e via Mazzoleni si presterebbero ad ospitare un insieme più ampio di pratiche pedonali insieme alla sosta dei veicoli. Soprattutto lungo via Guerri potrebbero essere realizzati alcuni spazi di sosta, adeguatamente attrezzati per il gioco dei bambini e/o degli adulti, per la pratica di attività sportive, nonché genericamente per la sosta e l'incontro e, occasionalmente, per l'organizzazione di feste ed eventi nel quartiere. Una sequenza di ambienti collegati fra loro da percorsi esclusivamente pedonali (o giustapposti ai percorsi di attestamento sui parcheggi) longitudinali e da raccordi trasversali con il resto del quartiere.

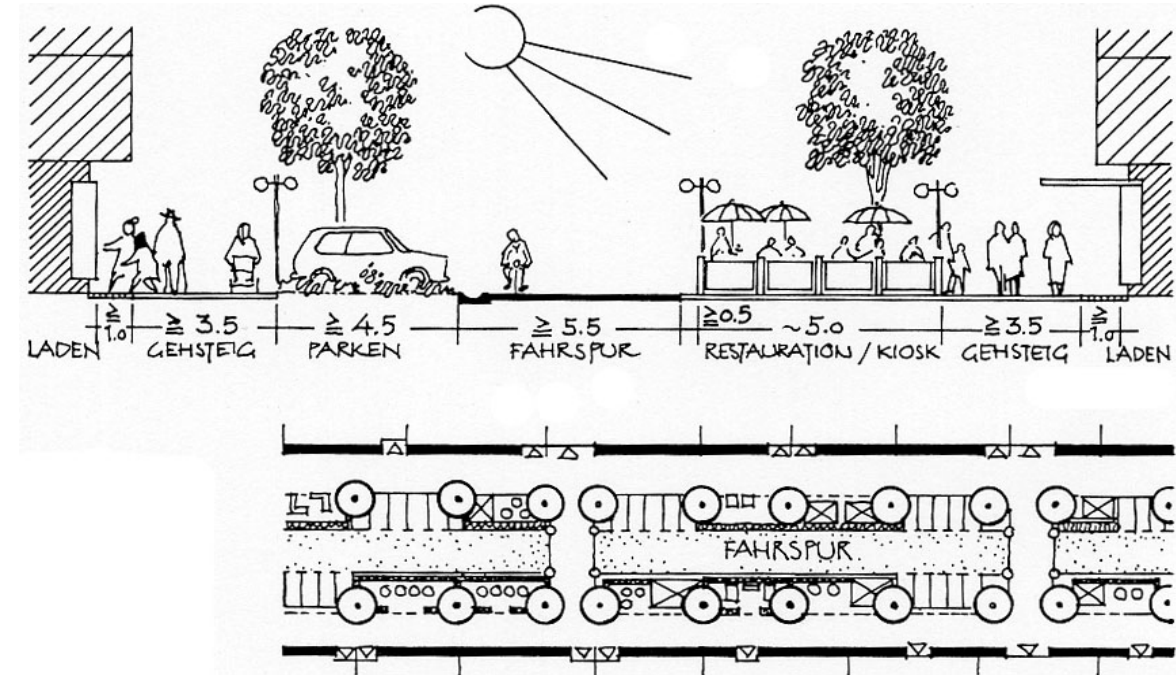
La parte occidentale di via Guerri, compresa fra la chiesa parrocchiale e le strutture sportive (la palestra privata, il palazzetto dell'Aurora Basket e le strutture della chiesa) potrà essere opportunamente organizzata come spazio di parcheggio, sopperendo alla carenza di parcheggi dell'area che si manifesta in forma acuta soprattutto in occasione degli eventi sportivi. In questa parte, contestualmente alla delimitazione degli spazi di sosta, andranno individuate le corsie e i dispositivi di accesso, di manovra e di inversione di marcia per gli autoveicoli che dovranno raggiungere questa parte esclusivamente per accedere al parcheggio. Le corsie di transito e di manovra dovranno essere dimensionate secondo lo standard minimo utile a consentire una manovra agevole ed il transito contemporaneo di un autoveicolo per ogni senso di marcia. Dovranno inoltre essere realizzati percorsi pedonali protetti, o almeno chiaramente individuati e distinti dalle corsie di transito dei veicoli. Le dimensioni trasversali di questi ultimi dovranno consentire simultaneamente il transito di due o più persone con ingombri accessori. Lo spazio rimanente, dalla parte di via del Prato, ma (possibilmente) anche dalla parte opposta (della ferrovia), dovrà essere sistemato con materiali vegetali (filari di alberi, siepi, specie rampicanti) al fine di realizzare in questo tratto uno spazio misto - verde e pavimentato - raccordandosi con il tratto successivo, oltre la chiesa, sistemato prevalentemente a verde.

In questo secondo tratto di via Guerri, compreso fra l'area verde semi-abbandonata dietro la chiesa di San Sebastiano e via Marconi, due importanti aree verdi, quella in prossimità della chiesa che si estende fino all'imbocco di via dei Cordai e quella poco più avanti sul retro di largo dei Cordai, costituiscono i terminali del percorso compreso fra di essi, per il quale si ritiene necessario prevedere una sistemazione il più possibile naturale, limitando al massimo gli spazi pavimentati e facendo uso di vegetazione arborea ed arbustiva al fine di realizzare un nuovo spazio verde - attrezzato e fruibile - di cui il quartiere è particolarmente povero.

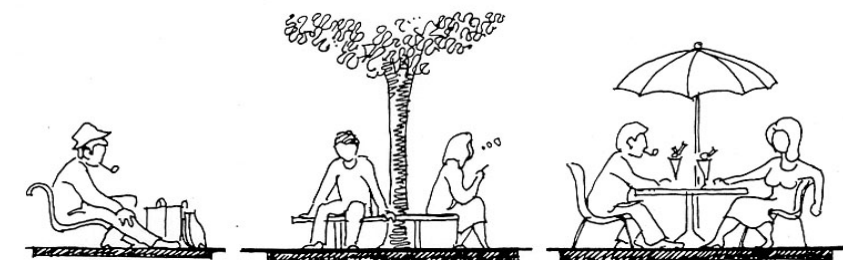
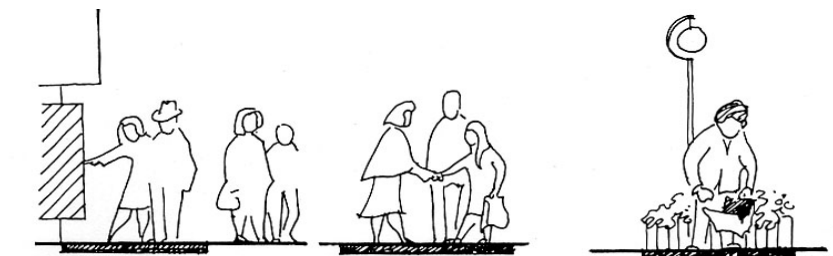
Gli spazi, nei diversi tratti di via Guerri e via Mazzoleni, dovranno essere attrezzati in maniera funzionale all'utenza prevalente prevista dal progetto ed efficacemente illuminati per consentirne l'uso anche in orari serali e nella stagione invernale.

Sarà vietato l'accesso agli autoveicoli in questo secondo tratto di via Guerri, sia da via Marconi che da via Politi, a meno di quelli diretti ad una eventuale piccola area di parcheggio che, qualora si ritenesse necessario, potrebbe essere realizzata sul limitare dell'area verde lungo via Guerri, dalla parte di via Marconi. In questo caso (che si sconsiglia) la realizzazione del parcheggio con un numero di posti auto limitato (tendenzialmente non superiore a dieci, dodici) dovrà avvenire prevedendo l'integrazione del parcheggio nel giardino attraverso una attenta progettazione dei materiali verdi e della pavimentazione permeabile del parcheggio.

Via Mazzoleni possiede invece caratteri urbani abbastanza definiti e necessita soprattutto di una ristrutturazione della sezione che provveda a riorganizzare lo spazio della sosta e quello del transito



Esempio di organizzazione di uno spazio urbano a prevalente uso pedonale



Alcune delle attività che la sistemazione di via Guerri potrebbe consentire

degli autoveicoli. Le caratteristiche eccezionali di questa strada, per la sua ampiezza e per il pregio di alcuni fronti edilizi che su di essa prospettano, suggeriscono la creazione di occasioni per la sosta dei veicoli e dei pedoni e la messa in valore dei fronti edilizi. Da questo punto di vista si potrebbe ipotizzare la concentrazione degli stalli riservati al parcheggio nella parte centrale della strada, prevedendo la realizzazione di idonee strutture vegetali ed architettoniche (tettoie, portici, setti removibili, alberature, siepi, piante anche in vaso, ecc.), intervallati da spazi attrezzati per la sosta dei pedoni. Ai lati di questa fascia centrale progettata per la sosta, le corsie di transito e di manovra degli autoveicoli dovrebbero essere dimensionate secondo gli standard minimi, utili soprattutto a consentire agevolmente la manovra di parcheggio. Le fasce pedonali laterali dovrebbero essere realizzate ampliando quanto più possibile i marciapiedi, che andranno sistemati al fine di garantire la continuità dei percorsi dell'intero sistema Guerri-Mazzoleni.

Ambiente 0: "i luoghi notevoli" in largo dei Cordai, largo Grammercato e viale Trieste

Viale Trieste e l'area della stazione ferroviaria sono stati, e saranno nel prossimo futuro, oggetto di interventi di ristrutturazione orientati al recupero della funzionalità dei luoghi e ad una migliore definizione ambientale. Alcuni orientamenti ed indicazioni sulle trasformazioni di questa importante parte del quartiere (e della città) sono contenuti nel dossier n. 13 del Piano Idea della Città di Jesi, relativo appunto alla riqualificazione di viale Trieste.

I due larghi si configurano come ambienti sostanzialmente eccentrici rispetto ai principali flussi di attraversamento ed interclusi dall'edificato residenziale, soprattutto nel caso di largo dei Cordai.

Tuttavia, rispetto alla posizione di entrambi, la loro ristrutturazione rappresenta un elemento determinate circa la possibilità di organizzare un sistema di connessioni evidenti ed efficaci fra i due ambienti lineari del quartiere: lungo via XXIV Maggio-via del Prato e lungo via Guerri-via Mazzoleni. Il funzionamento a sistema dello spazio pubblico del quartiere Prato (e di conseguenza la possibilità di ogni ambiente di funzionare singolarmente in maniera soddisfacente) dipenderà in buona parte dalla realizzazione tempestiva e a regola d'arte dei percorsi pedonali sui due lati della chiesa di San Sebastiano e lungo via Fiume. In particolare, rispetto alle condizioni attuali di questi luoghi, si rendono necessari la rimozione delle strutture che ostacolano la continuità (anche visiva) dei percorsi, il rifacimento della pavimentazione (impiegando materiali analoghi a quelli utilizzati per la sistemazione del tratto di via XXIV Maggio su cui si innestano), la realizzazione di un adeguato impianto di illuminazione pubblica (impiegando proiettori analoghi a quelli utilizzati per via XXIV Maggio) che ne faciliti l'individuazione e ne consenta la fruizione serale in condizioni di sicurezza.

Per largo dei Cordai dovranno essere recepite le indicazioni fornite dallo studio della mobilità del quartiere predisposto da Sintagma: la circolazione sarà riorganizzata ricorrendo all'introduzione di sensi unici e attraverso la regolazione degli accessi al quartiere. Le velocità di transito e di manovra dei veicoli dovranno essere opportunamente regolate e contenute, ristrutturando lo spazio di transito e di sosta e, nell'ambito di una generale sistemazione ambientale dell'invaso del largo, provvedendo ad una risagomatura delle aree verdi funzionale al rallentamento della svolta e ad un opportuno dimensionamento dello spazio carrabile. La risagomatura delle aiuole, necessaria anche a causa delle cattive condizioni in cui versano attualmente, potrà utilmente risolversi trasferendo lo spazio di sosta lungo strada sul perimetro delle aree verdi e provvedendo ad una sistemazione del margine di queste ultime che integri lo spazio di parcheggio al loro interno liberando la fascia carrabile che verrà utilizzata solamente per il transito e la manovra di parcheggio. Il criterio che appare utile seguire è il seguente: riservare una fascia pedonale delimitata e protetta - eventualmente alla stessa quota del piano carrabile e di parcheggio (come nel caso delle "stanze urbane" che

presentano caratteri residenziali analoghi al largo dei Cordai) – lungo i fronti edilizi sul perimetro del largo, dimensionare la fascia carrabile adiacente a quella pedonale rispetto allo standard minimo previsto per le “strade locali” (fatte salve le dimensioni necessarie alla manovra di parcheggio secondo l’orientamento previsto per gli stalli), ampliare ove possibile lo spazio verde centrale progettandone il margine come spazio di parcheggio incorporato, da sistemare con pavimentazione verde e semi-permeabile, idonee strutture verdi utili a delimitare lo spazio di parcheggio da quello verde pedonale e ad individuare e proteggere gli accessi al giardino. Gli spazi di parcheggio sul retro della scuola Mazzini dovranno essere conservati provvedendo ad una loro razionalizzazione.

Lo spazio interno delle aiuole andrà progettato con una attenzione per gli usi presenti ed esplicitando, attraverso la predisposizione di adeguate attrezzature, gli usi prevalenti di ogni parte.

L’illuminazione del largo dovrà essere progettata in maniera funzionale alla individuazione di ambiti destinati allo svolgimento delle diverse attività, soprattutto per quanto attiene alla sosta dei residenti e degli anziani ed al gioco dei bambini.

Largo Grammercato, fin dalla sua origine luogo di scambio e di transito, dovrà essere sistemato in maniera consequenziale al permanere di questa caratteristica e funzionale alla conservazione della continuità dell’Asse Sud che lo attraversa. L’organizzazione complessiva della viabilità interna e di attraversamento del quartiere rende superfluo il posizionamento di dispositivi viabilistici aggiuntivi per l’inversione di marcia dei veicoli in prossimità del largo. Questa manovra, qualora necessaria, potrà avvenire aggirando l’attuale area verde di cui è richiesta la conservazione. Al fine di limitare le svolte a sinistra lungo l’Asse Sud, nonché di contenere il traffico di attraversamento del largo stesso, non dovrà essere possibile l’immissione in via Gallodoro e via Castelfidardo dal tratto terminale del largo: a questo scopo dovranno essere posizionate idonee strutture verticali, rimovibili solo occasionalmente in caso di necessità.

Da un punto di vista architettonico e morfologico, inoltre, la realizzazione ipotetica di una rotatoria in corrispondenza del largo appare addirittura dannosa rispetto alla possibilità di leggere in maniera unitaria le caratteristiche spaziali di questo ambiente: se ne sconsiglia vivamente la realizzazione.

Rispetto all’obiettivo indicato di ripristinare l’unitarietà spaziale del largo (com’era storicamente, prima dell’apertura dell’Asse Sud) si forniscono alcune indicazioni pertinenti.

Eliminare gli spazi di parcheggio attualmente presenti sul sagrato della chiesa di San Sebastiano che potranno essere trasferiti in via Guerri, sul retro della chiesa raggiungibile attraverso i percorsi trasversali fra via Guerri e via del Prato-XXIV Maggio, da ristrutturare.

Pavimentare in maniera omogenea l’invaso del largo, evitando di ricorrere all’asfalto e denunciando la prevalenza accordata agli usi pedonali (analogamente a quanto suggerito nel caso delle strade trasversali di via XXIV Maggio), possibilmente provvedendo ad un graduale e moderato innalzamento della quota del piano di calpestio e carrabile che dovrebbe rimanere costante, senza differenziazioni fra la parte carrabile e la parte pedonale.

Isolare e proteggere la parte carrabile lungo l’Asse Sud dal resto del largo (dalla parte della chiesa e di via Castelfidardo) con idonee strutture fisse verticali.

Conservare le alberature e la superficie verde preesistenti: tuttavia, in ragione del maggiore distanziamento fra giardino e strada prodotto dalla ristrutturazione della sezione dell’Asse Sud (in particolare in questo tratto si conservano solamente le corsie carrabili) e dalla interposizione richiesta di strutture fisse di protezione, si propone una ristrutturazione plano-altimetrica del giardino finalizzata ad una ridefinizione dei margini, per ripristinare la congruenza fra le nuove geometrie dell’assetto suggerito e per attenuare la percezione del muro di recinzione attuale che compromette in parte la possibilità di leggere l’ampiezza e l’unitarietà della piazza.

Trasferire gli spazi di sosta degli autoveicoli addossandoli al giardino, che li potrà comprendere anche attraverso la predisposizione di adeguate sistemazioni a verde: in questo modo potranno essere liberati i fronti degli edifici prospicienti la piazza, garantendone la valorizzazione. Realizzare un sistema di illuminazione adatto alla valorizzazione dell'ambiente e a garantirne una fruizione sicura.



Ipotesi di sistemazione delle fasce pedonali lungo via XXIV Maggio: messa a dimora di nuove alberature e posa in opera di sistema illuminante a stelo

13. Criteri per la realizzazione

La progettazione di dettaglio delle opere, necessaria a tradurre le indicazioni metaprogettuali del Laboratorio, dovrà avvenire nel rispetto delle caratteristiche e dei requisiti individuati per ciascuno degli "ambienti" del quartiere.

Di seguito si indicano alcuni requisiti fondamentali e si suggeriscono, anche a titolo esemplificativo, alcune soluzioni relative all'impiego di materiali per la pavimentazione, l'illuminazione e l'alberatura degli ambiti di progetto.

In ogni caso si rende esplicito che il criterio generale che animerà la scelta dei materiali e il loro impiego dovrà corrispondere ai seguenti requisiti:

1. l'uso coerente dei materiali in relazione all'impiego previsto ed al livello dell'utenza (tipo ed intensità);
2. il contenimento della varietà dei materiali e delle attrezzature utilizzate;
3. la ripetizione delle soluzioni adottate in condizioni analoghe;
4. la definizione di un ambiente urbano omogeneo al suo interno e coerente con i caratteri locali.

Ambiente 1: "il corridoio urbano" di via XXIV Maggio e via del Prato

Per via XXIV Maggio e via del Prato sarà fondamentale, rispetto alla soluzione progettuale discussa nel Laboratorio, che la realizzazione delle diverse fasce longitudinali avvenga differenziando i materiali della pavimentazione in base al grado di scabrosità ed in relazione al diverso tipo di utenza previsto per ciascuna fascia ed alla relativa velocità di progetto.

Per le fasce carrabili (una per senso di marcia) è necessario stendere una pavimentazione in asfalto o, in alternativa, ricorrendo ad un materiale che garantisca un analogo grado di levigatezza (al fine di rendere il traffico scorrevole silenzioso) e di aderenza dei pneumatici alla superficie (si sconsiglia pertanto l'impiego della pietra levigata che, una volta bagnata, risulta particolarmente sdruciolevole).

Le due corsie carrabili, in ragione della loro ridotta dimensione trasversale (si consiglia una dimensione netta non superiore a mt 3,50 al fine di contenere la velocità dei veicoli in transito), dovranno essere adeguatamente distanziate per evitare situazioni di pericolo derivanti dall'incrocio dei veicoli con direzione opposta. A questo scopo, la fascia centrale prevista dal progetto dovrà avere una dimensione minima pari a mt 0,80 e dovrà in ogni caso essere realizzata a raso, al fine di poter essere sormontata in caso di necessità o di incidente. L'altezza e la superficie della fascia centrale dovranno però essere tali da non consentire la manovra di sorpasso: si suggerisce un'altezza del cordolo della banchina dal piano stradale di 3-5 cm e di realizzare la pavimentazione della stessa con materiale scabro.

La sezione asimmetrica progettata per l'Asse Sud avrà il marciapiede meridionale giustapposto alla corsia carrabile (a meno eventualmente di una banchina distanziatrice), mentre fra il marciapiede settentrionale e la corsia di transito dovranno essere realizzate una fascia di parcheggio con stalli orientati parallelamente all'asse stradale e una fascia, di ampiezza compresa fra 3 e 3,50 mt, destinata all'avvicinamento al parcheggio ed alla manovra relativa. La collocazione dello spazio di sosta sul lato settentrionale della strada corrisponde alla maggiore concentrazione su questo fronte delle attività commerciali e di servizio. Non è ammesso nessun orientamento degli stalli di parcheggio diverso da quello previsto - in linea -. Le fasce di manovra e di sosta dovranno essere



Ipotesi di trattamento della superficie lungo l'Asse Sud

via più scabre e scoraggiare il transito dei veicoli che le occuperanno esclusivamente per manovrare e sostare. Le fasce di parcheggio (di sosta e di manovra) saranno anch'esse rialzate – rispetto alle corsie di transito – della stessa misura prevista per la fascia centrale (3-5 cm).

Le fasce pedonali dei marciapiedi dovranno avere la dimensione massima possibile in relazione alla sezione stradale (eventualmente privilegiando il lato settentrionale lungo il quale si concentrano la maggior parte dei negozi) e dovranno essere adeguatamente rialzate per evitare l'invasione da parte dei veicoli. Non si ritiene invece necessario prevedere ulteriori strutture verticali di protezione.

La pavimentazione dello spazio pedonale dovrà essere priva di asperità e facilmente percorribile, di qualità elevata in relazione al pregio dell'ambiente urbano ed agli obiettivi di riqualificazione del progetto. Si suggerisce l'impiego di pietra locale parzialmente levigata.

I marciapiedi dovranno essere alberati su uno o su entrambe i lati, ripristinando l'integrità dei filari esistenti con specie analoga o, eventualmente, sostituendo le alberature esistenti con altre di nuovo impianto a portamento tendenzialmente eretto e apparato fogliare più folto (consigliati – rispetto alle dimensioni ed al portamento, alla resistenza alla siccità, all'inquinamento ed alle potature – le specie più adatte della famiglia *Aceraceae*, ormai distribuita in maniera cospicua su tutto il territorio nazionale).

L'illuminazione dovrà essere omogenea e diffusa sulle fasce pedonali e concentrata in prossimità degli attraversamenti, per migliorare le condizioni di sicurezza. L'illuminazione delle fasce pedonali dovrà essere più intensa rispetto a quella della parte carrabile, rendendo evidente il carattere urbano di questo tratto dell'Asse Sud. L'attuale sistema di illuminazione sospesa dovrà essere sostituito con proiettori più efficaci, montati su stelo metallico e posizionati sul marciapiede in corrispondenza del filare con un distanziamento da definire in relazione alle caratteristiche illuminotecniche del proiettore e, comunque, compatibile con il sesto d'impianto del filare.

Ambiente 2: "le stanze urbane" nelle strade trasversali di via XXIV Maggio

La pavimentazione di queste strade dovrà essere preferibilmente realizzata in materiale diverso dall'asfalto, per denunciarne il carattere prevalentemente pedonale. In ogni caso, dovrà essere omogenea e complanare ed evitare la presenza di inserti di asfalto che individuino spazi in cui prevalgono i veicoli. Eventuali diversificazioni delle fasce dovranno avvenire prevedendo una diversa apparecchiatura della pavimentazione o tramite l'interposizione di cordoli a raso.

La fascia centrale utilizzata anche dai veicoli dovrà essere sufficientemente scabra a garantirne l'aderenza al suolo ed eventualmente differenziata rispetto a quella più levigata delle parti pedonali.

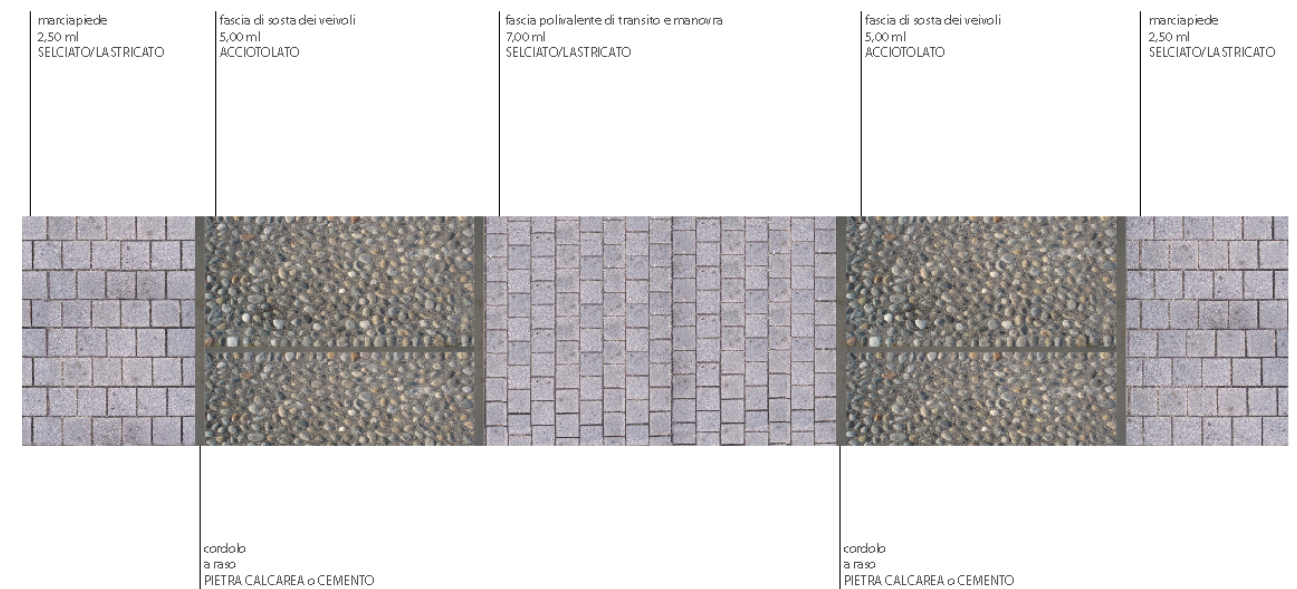
Dovranno essere progettate con attenzione le pendenze per lo smaltimento delle acque meteoriche.

L'interposizione dei filari alberati fra la fascia pedonale e quella di parcheggio servirà a delimitare e proteggere lo spazio esclusivamente pedonale e a produrre migliori condizioni ambientali per la sosta dei veicoli.

Le caratteristiche della pavimentazione, dell'illuminazione e delle alberature si intendono analoghe a quelle individuate per via XXIV Maggio e via del Prato.

Ambiente 3: "il cortile di quartiere" attraverso la sequenza di spazi aperti lungo via Guerri e via Mazzoleni

La pavimentazione di via Mazzoleni potrà essere in asfalto, fatto salvo, eventualmente, il ricorso a diverso materiale per i marciapiedi e per la fascia centrale di parcheggio, scelti secondo i requisiti individuati per questo tipo di spazi su via XXIV Maggio.



Ipotesi di trattamento della superficie nelle strade trasversali

L'illuminazione potrà mettere in evidenza le fronti degli edifici di maggior pregio, ma in ogni caso dovrà essere sufficiente sia sugli spazi pedonali che nella parte centrale.

Nel tratto intermedio di via Guerri, sul retro di largo dei Cordai, si potrà fare uso di pavimentazioni permeabili o semi-permeabili, coerentemente con la caratterizzazione di questo spazio come area prevalentemente verde. Dovrà comunque essere garantita la presenza di percorsi pedonali pavimentati facilmente praticabili e di ampiezza sufficiente al transito contemporaneo di almeno due carrozzine.

Dovranno essere previste attrezzature di tipo e numero adeguato agli usi successivamente specificati dal progetto.

Dovranno essere messi a dimora alberi di diverse specie e in maniera funzionale alla caratterizzazione dei diversi ambiti.

L'illuminazione dovrà essere omogeneamente distribuita nelle diverse parti, evitando zone d'ombra e illuminando in maniera efficiente percorsi e aree di sosta.

Nel tratto terminale di via Guerri, verso via del Prato, la pavimentazione degli spazi utilizzati anche dai veicoli potrà essere in asfalto, mentre per gli spazi rimanenti (compresi quelli deputati al parcheggio dei veicoli) si consiglia la realizzazione di superficie permeabili o semi-permeabili, con l'eccezione di spazi eventualmente destinati ad usi particolari o sportivi. Le pavimentazioni dei percorsi esclusivamente pedonali potranno essere anch'esse parzialmente permeabili, purché ne sia garantita la percorribilità in tutte le situazioni. Qualora si ricorra a pavimentazioni impermeabili si potranno utilizzare più opportunamente materiali poveri, in considerazione delle caratteristiche ambientali. Fra le diverse soluzioni possibili, si suggerisce l'impiego di inerti affogati su letto di calcestruzzo.

Gli spazi di parcheggio dovranno essere alberati contestualmente alla realizzazione.

Tutti percorsi dovranno essere adeguatamente illuminati.

Ambiente 0: "i luoghi notevoli" in largo dei Cordai e largo Grammercato

In relazione ai caratteri spaziali ed alle pratiche d'uso attuali e previste, largo dei Cordai e largo Grammercato sono assimilabili agli ambienti delle "stanze urbane". Si rinvia a quanto previsto per questi ambienti.

Per largo dei Cordai è tollerato l'impiego dell'asfalto, ma si consiglia l'impiego omogeneo di diversa pavimentazione, con caratteristiche funzionali all'uso pedonale, prevalente in questo ambiente. Gli spazi del largo, sia quelli verdi che quelli pavimentati, dovranno essere adeguatamente illuminati per consentirne l'uso anche serale.

Per largo Grammercato si raccomanda l'uso di una pavimentazione omogenea su tutto l'invaso, diversa dall'asfalto e nobilitante il luogo, possibilmente lapidea con apparecchiatura a correre secondo il senso di marcia dei veicoli. Si consiglia un trattamento superficiale della pavimentazione più scabro in corrispondenza della fascia di attraversamento dell'Asse Sud (anche differenziato rispetto al resto, ma conservando il materiale) per garantire maggiore sicurezza ai veicoli in transito. L'illuminazione di questo tratto dovrà essere particolarmente efficace, configurandosi come uno spazio ampio e continuo disponibile all'attraversamento dei pedoni. Anche a causa della intersezione in questo punto di diversi flussi, veicolari e pedonali, si raccomanda un moderato e graduale rialzo della piastra pavimentata che individua il largo.