

**CONCORSO DI IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'ASSE VIARIO DI VIA ROMA**  
**COMUNE DI BASTIA UMBRA (PG) – 2009**  
**(PROGETTO VINCITORE)**

**LOCALIZZAZIONE:** Bastia Umbra (PG)

**COMMITTENTE:** Comune di Bastia Umbra

**PROGETTISTI:** nEmoGruppo

**IMPORTO LAVORI:** 3.385.175,00 €

**CRONOLOGIA:**

- consegna concorso 08-2009  
- vittoria concorso 12-2009

*Relazione di progetto:*

Un atto architettonico, osservando e studiando la storia dell'architettura, può nascere da un presupposto: qualsiasi gesto o atteggiamento progettuale viene concepito in funzione dell'uomo per concretizzarsi nel miglioramento delle condizioni di vita.

Ridisegnare uno spazio sociale, quale una strada (compresi i suoi marciapiedi e spazi di pertinenza) nel presente caso, è sicuramente un gesto fortemente vincolato in fase progettuale da questa premessa.

Allo scopo di perseguire una maggiore qualità sociale ed ambientale, l'asse di via Roma è stato analizzato da due principali punti vista:

1 - Memoria

Occorre innanzitutto sottolineare l'importanza storica di quest'asse, in quanto parte di un sistema viario ben più grande, la cosiddetta "via di Roma", itinerario antico che conduce a Roma per Perugia ed Assisi. L'analisi delle caratteristiche della strada oggetto del concorso si basa perciò su questo presupposto fondamentale turistico/culturale: via Roma è parte della via di Roma.

La proposta progettuale, come immediata conseguenza di questa prima analisi, prevede il ripristino del carattere storico del sistema, istituendo un senso unico di marcia per gli autoveicoli verso Santa Maria degli Angeli, senza sconvolgere la viabilità urbana. In questo modo, relativamente alla valorizzazione dell'importanza storica della strada, si ricava un duplice vantaggio:

- il primo è puramente percettivo e consiste nel modo in cui osserveremo il flusso di autoveicoli, diretti verso la sola direzione di Roma, in una lenta corrente che indica la meta dell'itinerario
- il secondo è algebrico; riducendo la carreggiata si trova il modo per dedicare maggiore superficie al pellegrino che attraversa Bastia a piedi o in bicicletta.

2 - Vivacità urbane

L'analisi puntuale delle attività sociali e terziarie di Via Roma ha evidenziato caratteristiche decisamente opposte rispetto al suo carattere rettilineo. Sono presenti fronti urbani ricchi di attività dirette al pubblico, che

definiremo vivaci, alternati a parti più propriamente residenziali con edifici sparsi, arretrati dal fronte stradale e inseriti all'interno di giardini privati recintati, che hanno decisamente un minore interesse ai fini progettuali. Questo ha indotto alla seguente riflessione: si può pensare, nei limiti delle possibilità della sezione stradale, di dedicare maggiore superficie pedonale in corrispondenza delle "vivacità urbane" e di "stirare" queste stesse superfici dove si ritengono non necessari ulteriori spazi di socializzazione a causa della mancanza di punti o attività di interesse.

La proposta si concentra quindi sulla progettazione dei punti "attrattori" del sistema sociale, individuati dalle aree "vivaci", attorno a cui far scorrere l'intero sistema.

In matematica un attrattore può essere un punto fisso per il sistema, paragonabile allo stato finale di un sasso che cade. All'interno del sistema via Roma, oggetto di intervento, abbiamo voluto caratterizzare i punti "attrattori" con grandi sedute-fioriere circolari (simili a grandi sassi di pietra), intese come momenti di aggregazione e socializzazione all'interno degli ambiti delle aree "vivaci".

Queste ultime assumono la valenza di piccole piazze, nodi urbani caratterizzati dalle attività che di volta in volta vi si affacciano (bar, cinema, attività commerciali o terziarie, ecc.) ed interconnessi tra loro grazie ai numerosi attraversamenti pedonali, protetti da dossi di rallentamento.

La carreggiata, da rettilinea, si trasforma e lungo il suo tragitto subisce piccoli scarti laterali, opportunamente segnalati e agevolmente percorribili, in funzione del lato su cui si trovano le aree di interesse. Questo permette di rallentare notevolmente la velocità di percorrenza dei veicoli senza influire sulla fluidità del traffico; due allargamenti specifici sono previsti in corrispondenza delle fermate del bus, che sono state dotate di nuove pensiline di attesa.

Le aree a parcheggio, che oggi occupano quasi interamente gli spazi antistanti i fronti degli edifici, sono state regolarizzate (cercando di non diminuire il numero dei posti macchina) e poste a diretto contatto con la strada; a differenza di quanto succede oggi, non sarà più necessario per parcheggiare superare la fascia dedicata al marciapiede in quanto tutta la zona pedonale viene spostata a ridosso degli edifici e viene attraversata dalle auto solo in corrispondenza degli accessi privati.

Sul lato destro rispetto al senso di marcia dei veicoli, è prevista una pista ciclabile che percorre l'intero tracciato dell'asse di via Roma; tale percorso è rialzato alla quota del marciapiede rispetto alla carreggiata (+15 cm circa). All'inizio, alla fine ed al centro dell'asse viario oggetto di intervento, sono previsti attraversamenti ciclabili della carreggiata che congiungono la pista ad un sistema cittadino di percorsi dedicati più ampio, individuato a livello di schema urbano (vedi tavola 1).

La sezione stradale complessiva è studiata in maniera da avere in ogni tratto una carreggiata di almeno 4 metri di larghezza (tale da poter sfilare eventuali auto in manovra di parcheggio), una pista ciclabile di 1,5 metri, aree pedonali e marciapiedi mai inferiori a 1,5 metri di larghezza; tutte le aree a parcheggio hanno una profondità di 70 cm in più rispetto alle usuali dimensioni dei posti auto, allo scopo di agevolare la manovra senza costituire intralcio per la fluidità del traffico.

$$F(t, x_0) = 0 =$$



