



ASSOCIAZIONE GUBBIO CIVICA

PIAZZA 40 MARTIRI
Idee e proposte per il
centro della città storica

i progetti precedenti

l'attuazione del sistema provvisorio di apertura della piazza
approfondimenti e studi sul completamento e uso della piazza
proposte per un "Piano di Rigenerazione Urbana"

maggio 2025

con la collaborazione di
Arch. Zoe Mario Rossi

ASSOCIAZIONE GUBBIO CIVICA
PIAZZA 40 MARTIRI
IDEE E PROPOSTE PER IL CENTRO DELLA CITTA' STORICA

- *I progetti precedenti*
- *L'attuazione del sistema provvisorio di apertura della Piazza*
- *Approfondimenti e studi sul completamento e l'uso della Piazza*
- *Proposte per un Piano di Rigenerazione Urbana*

L'Amministrazione Comunale di Gubbio ha ereditato dalla precedente Amministrazione il progetto e l'appalto in corso della nuova sistemazione della pavimentazione di P. 40 Martiri; subito dopo l'insediamento la nuova Giunta ha seguito lo sviluppo dei lavori, senza interferenze che ne avessero potuto ritardare il compimento, anzi fornendo l'assistenza necessaria degli Uffici Tecnici all'Impresa appaltatrice ed alla Direzione lavori, per rispettare le scadenze previste dal PNRR.

Il completamento della prima fase dei lavori è la priorità assoluta, poiché come tutti sanno la Piazza è parte integrante del percorso dei Ceri e per quest'anno si è dovuto modificare il percorso, a causa dei lavori non completati sul lato della Chiesa di S. Francesco, facendo passare in Ceri davanti alle Logge dei Tiratori; modifica che è stata accolta dalla cittadinanza con atteggiamento sostanzialmente positivo, se non altro per l'aspetto scenografico del nuovo tratto.

Al di là di questa scadenza occorre fare una riflessione sull'uso dei nuovi spazi pavimentati, che insieme agli edifici storici che la circondano, al giardino ottocentesco costituiscono un polo di alta valenza storico- culturale, centrale nella conformazione della Città storica, che va restituito all'uso sociale.

La prima attività intrapresa da questa Associazione, è stata quella di approfondire i progetti in essere e le proposte di variante suggerite da vari tecnici coinvolti, tra cui lo Studio EXUP ed il team di professionisti dell'ANCSA, il cui contributo è stato sicuramente prezioso, al fine di non disperdere quanto di buono era contenuto nelle loro proposte.

Sarà senz'altro utile a tutti, soprattutto ai cittadini, capire qual è la situazione ad oggi, maggio 2025, a pochi mesi dal necessario ed improrogabile completamento dei lavori, con un breve excursus dei progetti.

IL PROGETTO COMUNALE

Il progetto coordinato dal Ing. F. Pes è datato marzo 2023; redatto con tutta la sollecitudine necessaria per rispettare i tempi di presentazione imposti dal bando PNRR e finalizzato ad ottenerne i finanziamenti. Infatti i finanziamenti furono concessi per un importo di circa 5 M di Euro per un intervento di ripavimentazione dell'area della Piazza, compreso il rinnovamento dei sottoservizi e una Manutenzione Straordinaria dei giardini. Molto sinteticamente se ne riportano due tavole, le più significative, relative a "viabilità e polo intermodale" e "flussi pedonali".

(C.fr. Tavv. 1 e 2 che seguono)

Nel progetto della viabilità non c'è alcun tipo di indicazione che facesse capire quale uso carrabile si sarebbe dovuto fare della piazza una volta terminata; il mantenimento della rotonda preesistente ed il collegamento della nuova pavimentazione con la viabilità di accesso da L.go di Porta Marmorea (parte non compresa nei lavori dell'appalto) sembrerebbe indicare che il transito dei veicoli all'interno della piazza dovesse rimanere come quello precedente, salvo l'inserimento di una serie di dissuasori di traffico, telescopici e fissi, posti di fronte e al centro della carreggiata antistante le Logge dei Tiratori, che almeno avrebbero dovuto interrompere la percorrenza intorno all'ovale del giardino.

Non sono indicati sensi di percorrenza, quantità dei flussi veicolari, rimanendo comunque inalterate le immissioni dei veicoli da Via della Repubblica, da L. go di Porta Marmorea, con l'uscita da Via Cavour (inizio della Z.T.L. verde). Via degli Ortacci rimarrebbe preclusa al traffico per la presenza di due dissuasori telescopici all'altezza della Porta.

Sulla seconda tavola dei flussi pedonali (indicati in giallo) (*Cfr. Tav. 2 che segue*) vengono indicati quelli sostanzialmente preesistenti: sotto il loggiato, perimetralmente all'interno del giardino, da Via degli Ortacci ed attraverso il giardino fino a Via Piccardi, verso Via Cavour, verso Via della Repubblica in salita, intorno ai giardini piccoli. Non c'è alcuna indicazione di un'area estensiva pavimentata effettivamente pedonalizzata, che avrebbe comportato conseguentemente uno studio di modifica ed eliminazione di una parte del traffico veicolare. Un apprezzabile suggerimento pedonale è costituito dal percorso pedonale di Via degli Ortacci che si collega con l'Ambito del Polo intermodale (i parcheggi degli autobus lungo Via del Teatro Romano).

I giardini piccoli (nel progetto ANCSA denominati "*Largo ai tre ponti*") vengono implementati ad un uso pedonale, con l'inserimento di "ambiti per dehors", successivamente meglio dettagliati nel progetto ANCSA; anche qui si sarebbe almeno dovuta dare un'indicazione su come consentire l'accessibilità ai residenti ed alle attività commerciali almeno per il carico e scarico delle merci e garantire poi ambiti per la sosta dei residenti, non nella piazza ma almeno nelle immediate vicinanze.

Questo è il progetto che si sta portando a termine, fermo restando che il completamento del 2° tratto di Piazza (l'area non oggetto di intervento) non sarà eseguito in questa fase e la viabilità da L. go di Porta Marmorea verso la Piazza rimane quello esistente, con il doppio senso che consente il maggiore flusso di traffico in entrata nella Piazza.

APPROFONDIMENTO PROGETTUALE DELLO STUDIO EXUP

Dopo l'inizio dei lavori sono stati proposti alcuni approfondimenti tra cui quella dello Studio EXUP, (*Cfr. Tav. 3 che segue*) nella quale si è almeno cominciata una riflessione sugli studi di traffico veicolare nella piazza; la proposta, sulla base del progetto planimetrico del Comune, prevede la creazione di una parte di piazza pavimentata pedonale sul lato Nord-Est, ricompresa tra il Monumento ai Caduti e le Logge. La delimitazione, con fioriere mobili, delimita i flussi veicolari provenienti da Via della Repubblica nel tragitto carrabile verso la Chiesa di S. Francesco, di fronte alla quale è indicata (in tratteggio) una rotatoria che orienta anche il traffico proveniente da L. go di Porta Marmorea sempre nella stessa direzione; tale sistema consente di continuare ad utilizzare il parcheggio lato Camignano con gli accessi ed uscite esistenti.

Il traffico sembrerebbe orientato verso il lato Sud-Ovest della piazza, costeggiando lateralmente la Chiesa di S. Francesco, l'ex Ospedale ed il Giardino; probabilmente a doppio senso di marcia, da e verso Via Cavour dove è posto il varco alla Z.T.L. verde.

Resta invariata la parte di piazza a Ovest, verso L. go di Porta Marmorea, non oggetto di intervento.

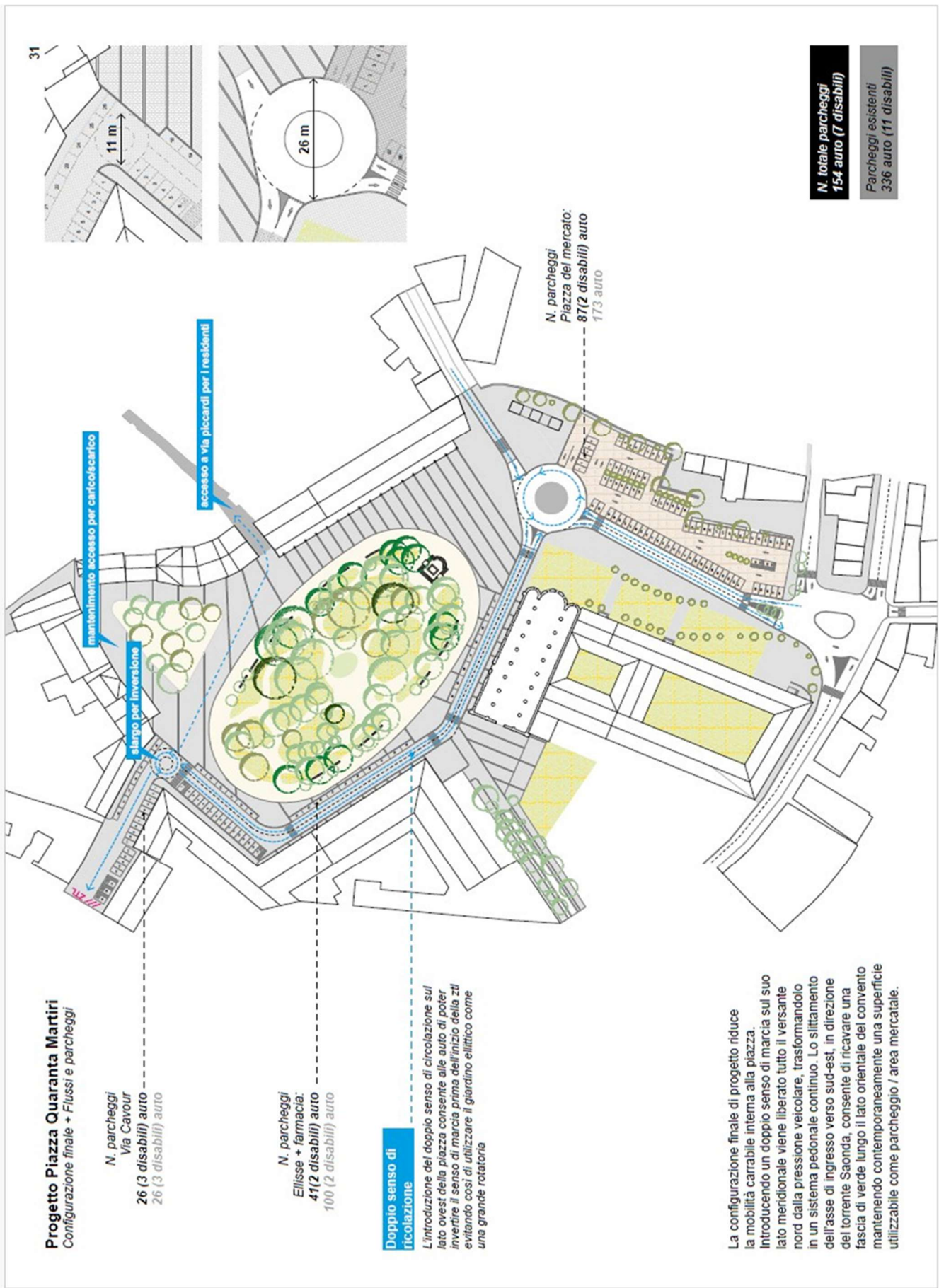
IL PROGETTO ANCSA

I progetti fin qui descritti hanno mostrato i loro limiti nel dibattito cittadino, svoltosi nei fugaci momenti di partecipazione ed a lavori iniziati, soprattutto in ordine alle carenti indicazioni sulla circolazione veicolare, sulla quantità e dislocazione degli ambiti pedonalizzati, sulle modalità di accesso dei residenti e delle attività economiche; senza con questo darne responsabilità ai progettisti che hanno comunque portato a termine l'obiettivo loro assegnato: **Redigere il progetto di pavimentazione della piazza con i sottoservizi necessari e la manutenzione del giardino, nei tempi e con le modalità richieste per l'accesso ai fondi PNRR.** Probabilmente non c'era tempo per approfondire temi complessi come la circolazione, la pedonalizzazione, l'allestimento dell'arredo urbano, le relazioni a livello urbanistico con gli ambiti circostanti e con gli edifici monumentali sui fronti perimetrali.

Nel 2023 l'Amministrazione di allora prende atto che tali approfondimenti sono non solo necessari ma inevitabili. Si legge nella relazione di Premessa ANCSA:

"...La necessità di un'analisi più complessiva di queste problematiche si è palesata nella deliberazione della Giunta Comunale n. 60 del 4 aprile 2023 che ha evidenziato la necessità di predisporre "un documento di indirizzo alla progettazione complessiva della piazza Quaranta Martiri e della piazza del Mercato, volto a definire gli obiettivi degli interventi da realizzare, le funzioni che al suo interno potranno/dovranno essere svolte, i fabbisogni e le esigenze collettive da soddisfare. Possono essere valutati in particolare gli aspetti legati alla valorizzazione delle emergenze monumentali, alla fruizione dello spazio pubblico, all'accessibilità e alla mobilità urbana, definendo inoltre le raccomandazioni per le successive fasi di progettazione, individuando gli standard tecnici da porre alla base dei successivi progetti d'intervento."

L'intervento progettuale (Cfr. Tav. 4 che segue) ha portato ad un salto di qualità rilevante, sia nello studio dell'ambito sia sulle proposte; in questa sede non è possibile approfondire tutti gli aspetti migliorativi in ordine ai temi carenti ma ci preme sottolineare come alla fine dello studio siano emerse indicazioni che non potranno essere trascurate nella fase di completamento della Piazza: La pedonalizzazione parziale, l'area di salvaguardia di fronte al Convento di S. Francesco (riprendendo indicazioni dal P.R.G. del Prof. Astengo) (Cfr. Tav. 4 che segue) con la riqualificazione del sagrato prospiciente la facciata della chiesa su Via degli Ortacci, il "Largo ai tre ponti" (giardini piccoli) (Cfr. Tav. 5 che segue) con un punto di accoglienza e ristoro che è previsto senza strutture fisse (dehors) ma solo con l'incremento dell'ombreggiamento con essenze arboree.



Progetto Piazza Quaranta Martiri
 Configurazione finale + Flussi e parcheggi

N. parcheggi
 Via Cavour
 26 (3 disabili) auto
 26 (3 disabili) auto

N. parcheggi
 Ellisse + farmacia:
 41(2 disabili) auto
 100 (2 disabili) auto

Doppio senso di circolazione
 L'introduzione del doppio senso di circolazione sul lato ovest della piazza consente alle auto di poter invertire il senso di marcia prima dell'inizio della ztl evitando così di utilizzare il giardino ellittico come una grande rotonda

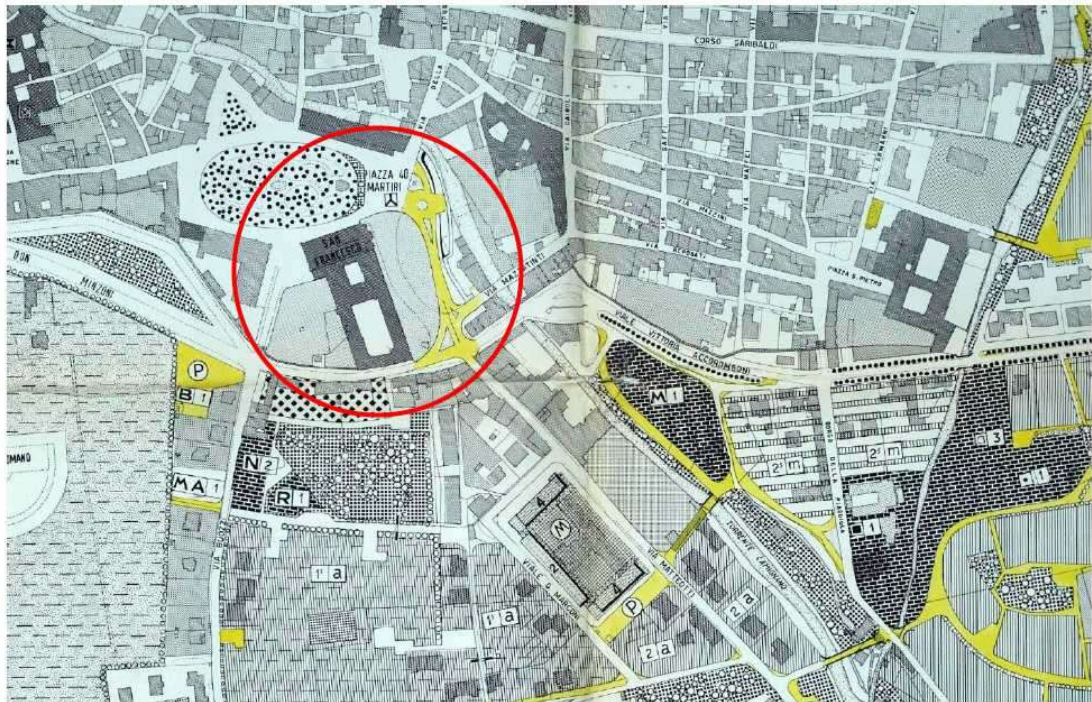
N. parcheggi
 Piazza del mercato:
 87(2 disabili) auto
 173 auto

**N. totale parcheggi
 154 auto (7 disabili)**

**Parcheggi esistenti
 336 auto (11 disabili)**

La configurazione finale di progetto riduce la mobilità carrabile interna alla piazza. Introducendo un doppio senso di marcia sul suo lato meridionale viene liberato tutto il versante nord dalla pressione veicolare, trasformandolo in un sistema pedonale continuo. Lo slittamento dell'asse di ingresso verso sud-est, in direzione del torrente Saonda, consente di ricavare una fascia di verde lungo il lato orientale del convento mantenendo contemporaneamente una superficie utilizzabile come parcheggio / area mercatale.

4 -Progetto finale ANCSA – Flussi e parcheggi



5 -La previsione del Prof. Astengo, nel P.R.G. del 1960

In tema di Arredo Urbano si sta attendendo la nuova normativa che sarà emanata dal Governo, entro la fine del 2025, termine fino al quale la libera installazione di dehors, in deroga al T.U. Codice dei BB.CC. è stata prorogata. Con la nuova normativa nazionale dovrà essere affrontato il tema dei dehors e dell'Arredo Urbano, mettendo mano ad un nuovo Regolamento.

Largo ai Tre Ponti
Vista di progetto da Via Toschi Mosca



6 -I giardini piccoli – Il nuovo "Largo ai tre Ponti"

Riteniamo necessario solo un ulteriore approfondimento in ordine alla percorribilità veicolare, che viene prevista sul lato Ovest verso la Chiesa di S. Francesco, con due rotatorie, una posta di fronte all'abside della chiesa ed un'altra più piccola nelle adiacenze della farmacia Comunale, necessarie per organizzare una circolazione veicolare a doppio senso, del flusso di traffico immesso da L. di Porta Marmorea verso Via Cavour; con un certo numero di parcheggi.

Dovendo rimanere nel perimetro progettuale della Piazza non c'è altro modo di organizzare il traffico al suo interno; la parte di traffico eliminata di fronte alle Logge si è sommata nel doppio senso di fronte S. Francesco e considerando l'intensità del traffico, senza limitazioni del tipo a Z.T.L., costringerebbe quella parte di pavimentazione ad un'usura molto più accelerata e consistente, rispetto a quella pedonalizzata che invece rimarrebbe integra più a lungo, con un disdicevole aspetto estetico.

In merito ai parcheggi va rilevato che non c'è piazza in Italia, di valenza storico-artistica come la nostra, dove non sia stata esclusa la presenza di auto. I parcheggi nella Piazza potevano e dovranno essere evitati.

L'URGENZA DI CONCLUDERE I LAVORI

Resta fermo che la piazza non sarà conclusa nella parte verso L. go di Porta Marmorea, dove resta per il momento la viabilità attuale, né sarà possibile completarla come dalle indicazioni ANCSA, perché il perimetro del parcheggio esistente resta per ora com'è e quindi il sistema della circolazione dovrà necessariamente essere provvisorio, sul tracciato esistente.

Su questo la proposta è obbligata, ritenendola comunque provvisoria, pur con alcuni miglioramenti e precauzioni: *(Cfr. Tav.7 che segue)*

- La circolazione veicolare non potrà che essere quella indicata da ANCSA e nell'approfondimento EXUP; Via della Repubblica delimitata da installazioni rimuovibili, che proteggeranno l'area pedonalizzata.
- L'area pedonalizzata andrà dal Monumento ai Caduti, davanti alle Logge dei Tiratori, per tutta l'area ricompresa fino al giardino e fino all'intersezione con Via Piccardi. A questa altezza dovranno essere poste delimitazioni rimuovibili che impediscano l'accesso verso le Logge.
- La nuova pavimentazione dovrà essere raccordata alla viabilità carrabile verso L. go Porta Marmorea che rimane per ora invariata, per cui saranno necessarie le rotatorie di fronte all'abside di S. Francesco ed all'altezza della farmacia comunale, con un diametro il minimo necessario, che indirizzino il traffico da Via della Repubblica e da L. go Porta Marmorea verso Via Cavour, costeggiando S. Francesco, nei due sensi di marcia, in entrata ed uscita. **L'accesso in Piazza dovrà essere escluso per gli autobus.**
- Quando il varco della Z.T.L. di Via Cavour è chiuso, dovrà essere segnalato anche all'altezza dell'accesso al piazzale antistante l'ex INAM, sul lato della Piazza. Il parcheggio antistante rimarrà a disposizione della Farmacia e dei residenti nell'area dei giardini piccoli e Via Piccardi.

- Gli elementi che delimitano sia le rotatorie sia le aree pedonali, non dovranno essere infissi nella nuova pavimentazione, ma realizzati con sistemi di arredo urbano tipo fioriere o “city gate”, rimuovibili. (Cfr. Tav. 8 che segue)
- **Si propone di eliminare ogni tipo di sosta nelle aree destinate al transito veicolare**, che rimarrà di tipo provvisorio fino al completamento della Piazza; saranno consentiti la fermata, l’accesso ai residenti ed attività commerciali per carico e scarico. L’accesso sarà senza limitazioni per veicoli con contrassegno Handicap e sosta nei posti riservati nel parcheggio esistente.
- L’area antistante S. Francesco (sagrato della Chiesa) potrà essere pedonalizzata con delimitazioni mobili verso i giardini, con la conseguente pedonalizzazione di Via degli Ortacci.
- L’accesso e l’uscita dal parcheggio sul lato del Camignano potranno rimanere provvisoriamente invariati.
- Sarà necessario predisporre ogni altro provvedimento ed installazione che saranno necessari su indicazione del Comando Polizia Municipale, cui viene dato mandato di allestire ogni altro tipo di segnaletica necessaria ai fini della regolamentazione del traffico ai sensi del Codice della strada ed un presidio costante nelle ore o periodi di maggior flusso di traffico.

Le installazioni, a mero titolo indicativo, sono riportate nelle immagini che seguono.



8- Tipologia delle installazioni provvisorie



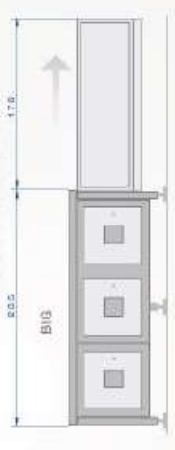
CITY GATE

ARTICOLI DISPONIBILI

- CITY GATE MONOLATERALE - BARRIERA - 2 MODULI
- CITY GATE MONOLATERALE - PARRERA - 2 METRI 81
- CITY GATE MONOLATERALE - CINESTR - 3 MODULI
- CITY GATE MONOLATERALE - CINESTR - 3 MODULI
- CITY GATE BILATERALE - 3 MODULI
- CITY GATE BILATERALE - 3 MODULI
- CITY GATE FISSO - SMALL (870x400x1100mm)
- CITY GATE FISSO - BIG (870x400x1100mm)
- REVERTITORE 360°
- TRASMETTITORE RADIO BICANALE
- LANTERNA SEMICORONA A LUCE LUCI VERDE FISSO
- REVERTITORE PER APRITE INDUTIVE DI SICUREZZA
- SPINA MODULI - DIMENSIONI - 600x1100x1100mm - 1200x1100x1100mm
- PAILO 2° VANTO PER LANTERNA SEMICORONA - DIMENSIONI 100mm

NUMERO DI STRUTTURE PER LINEA	870x400x1100mm / 1200x400x1100mm
DIMENSIONE BARRIERA MOBILE	1000x483x1100mm / 1700x483x1100mm
VELOCITÀ DI FLUSSO VEICOLI	16 / 25
PERO STRUTTURA	380kg/480kg (2 BARRIERE 380kg)
STRUTTURA CITY GATE	ACCIAIO S355JR
RINFORZI CITY GATE	VENICOLA PER TUBO PER COLLEGARE I QUATTRO PAVIMENTI E
FINISCA ACCESSO IN PAVIMENTI	DI SERIE - ALTEZZA: 50mm
LAMPADARI INTEGRATI	DI SERIE
FOTOCELLE - LASSO DI SICUREZZA	DI SERIE
DISPOSITTO AMPEROMETRICO D'INVERSIONE	DI SERIE
APERTURA MANUALE D'EMERGENZA	DI SERIE
SUPPORTO PER METTERE A LUCO LA STRUTTURA	DI SERIE
ALIMENTAZIONE	230V - 50Hz
MASSIMO ASSORBIMENTO	100W / 2 BARRIERE 200W
CLASSE DI PROTEZIONE	IP44
TEMPERATURE NOMINALI D'ESERCIZIO	-15°C - +55°C

VERSIONE MONOLATERALE



VERSIONE BILATERALE



PAG. 1/2



PILSMAT S.p.A.
www.pilsmat.com / pilsmat@pilsmat.com
Via Zanica 17/B - 24060, Grassano (BG) Italy
Tel. +39 035 297220
Copyright 2021 Pilsmat S.p.A. All rights reserved

REVIEW 09/09/2021

Il disegno è proprietà intellettuale di Pilsmat S.p.A. Per qualsiasi informazione o richiesta di preventivo, rivolgersi al servizio clienti Pilsmat S.p.A. o al numero verde 800 20 20 20. Le immagini sono a scopo illustrativo e potrebbero differire dal prodotto finale.

CITY GATE la fioriera diventa una barriera mobile a scorrimento per la regolazione del traffico. CITY GATE è una barriera mobile motorizzata a scorrimento monolaterale o bilaterale costituita da una fioriera metallica a base rettangolare con appoggi a terra regolabili.

AZIONAMENTO

La fioriera scorrendo parallelamente alla fioriera fuoriesce e sbalza creando un prolungamento della fioriera stessa, bloccando di fatto il transito veicolare. Fornita totalmente cabata, assemblata e collaudata, è dotata di fotocellule laser di sicurezza, meccanismo di limitazione delle forze, sistema integrato di segnalazione acustica e luminosa intermittente, sblocco manuale e sistema di apertura automatico in caso di mancanza di corrente.



PAG. 1/2



PILSMAT S.p.A.
www.pilsmat.com / pilsmat@pilsmat.com
Via Zanica 17/B - 24060, Grassano (BG) Italy
Tel. +39 035 297220
Copyright 2021 Pilsmat S.p.A. All rights reserved

REVIEW 09/09/2021

Il disegno è proprietà intellettuale di Pilsmat S.p.A. Per qualsiasi informazione o richiesta di preventivo, rivolgersi al servizio clienti Pilsmat S.p.A. o al numero verde 800 20 20 20. Le immagini sono a scopo illustrativo e potrebbero differire dal prodotto finale.



OktaBlock

- certificato come modulo singolo secondo BSI PAS68:2013 e IWA-14-1:2013 (M30 High Security)
- **Esecuzione TR** come modulo singolo certificato secondo la direttiva tecnica della polizia tedesca per dissuasori mobili



	OktaBlock	OktaBlock TR
Dimensioni della piastra di base	800 x 800 mm	800 x 800 mm
Altezza della piastra di base	30 mm	40 mm
Altezza del dissuasore	1250 mm	1250 mm
Diametro del dissuasore	273 mm	273 mm
Colore	Grigio antracite RAL 7016*	Grigio antracite RAL 7016*
Peso	ca. 350 kg	ca. 450 kg
Energia d'urto	750000 J	986000 J
certificato in base a	M30, K4, PAS68, IWA14-1	SK1B, TR polo**

* su richiesta con sovrapprezzo in un colore RAL a scelta

** secondo la Direttiva tecnica della polizia tedesca per i bloccaggi di veicoli mobili, versione 0.8

LE IDEE E PROPOSTE PER IL COMPLETAMENTO DELLA PIAZZA

Questa Amministrazione ha manifestato ovviamente la ferma intenzione di portare a termine il completamento della Piazza, per il quale potranno essere utili i suggerimenti e le proposte che seguono, che hanno l'intento di dare attuazione alle preziose indicazioni emerse dai progetti fino ad oggi realizzati ma con uno sguardo più ampio rispetto al mero perimetro della piazza, cogliendo indicazioni di livello urbanistico che provengono dal P.R.G. vigente e dalle aree limitrofe a Sud-Ovest verso Via del Teatro Romano. L'intento è quello di fare un vero "Progetto di Rigenerazione Urbana", oltre la mera pavimentazione, che pure rimane un aspetto importante.

A tal proposito si riporta una definizione di **Rigenerazione Urbana**, estratta dagli atti di un corso di aggiornamento per Architetti, che nella sua sinteticità fa capire, ai cittadini e non addetti ai lavori, quali debbano essere gli obiettivi e la portata di tali interventi:

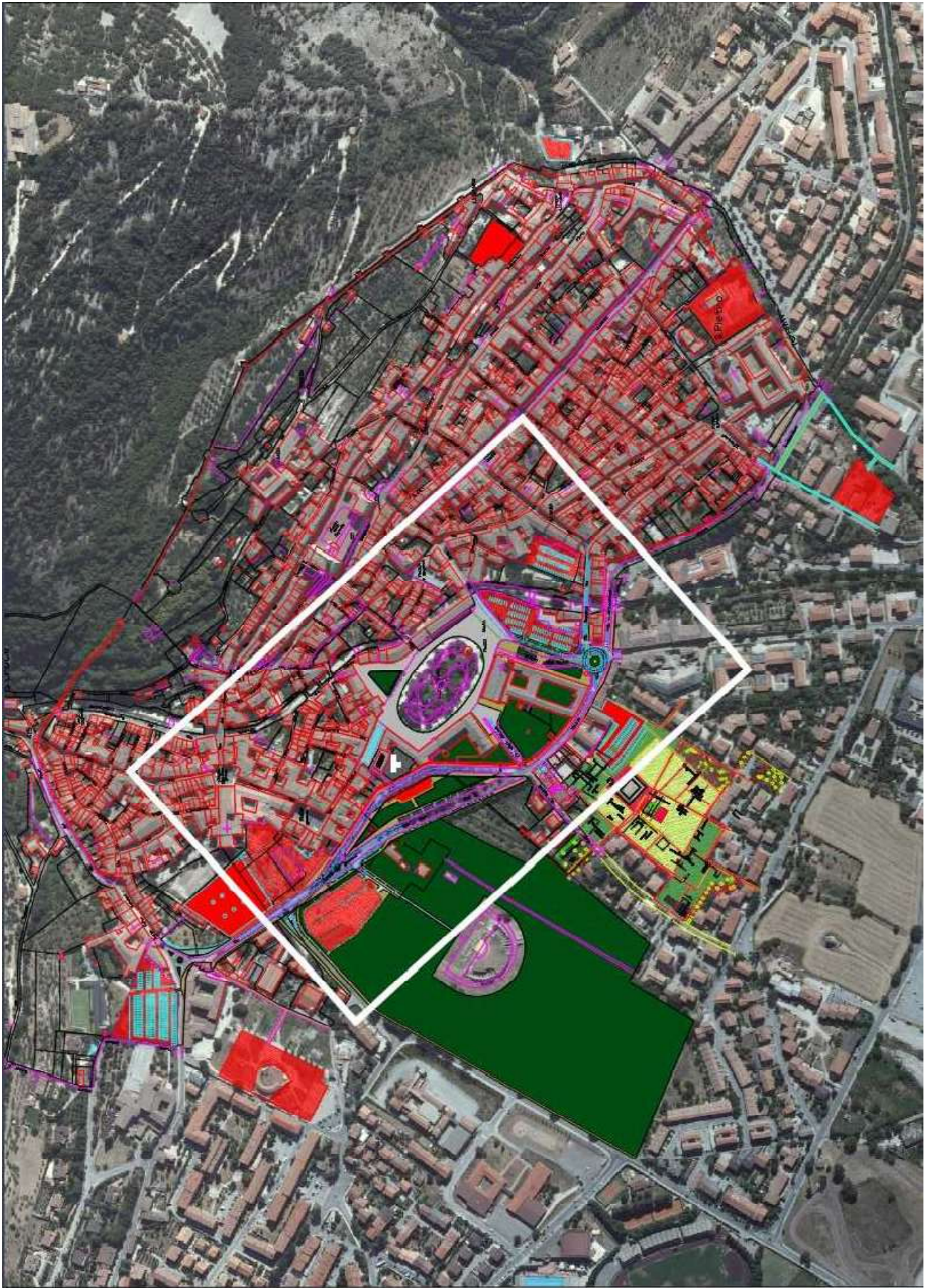
*"Cosa significa rigenerazione urbana? Volendo dare una definizione possiamo definirla come un insieme di azioni volte al recupero e alla riqualificazione di uno spazio urbano. Il **processo** di rigenerazione avviene tramite **interventi di recupero** a livello di infrastrutture e servizi, limitando il consumo di territorio a tutela della **sostenibilità ambientale**. Rigenerare permette inoltre alla comunità di riappropriarsi e di rivivere nuovamente gli spazi rigenerati, con evidenti miglioramenti nella **qualità della vita** e nella sfera sociale, economica e ambientale... La rigenerazione avviene attraverso il recupero minuzioso e creativo delle zone edificate in disuso, (N.d.r. - Logge dei Tiratoi) riqualificandole nel rispetto della sostenibilità ambientale e incentivando l'uso di **materiali eco-compatibili**. Nell'ultimo decennio la rigenerazione urbana ha fatto passi in avanti affermandosi come occasione per promuovere politiche di **partecipazione sociale**, incentivando l'occupazione e l'**imprenditoria locale**. È anche occasione per dare alle città non solo un aspetto nuovo, attraverso un rilancio dell'immagine territoriale, ma anche un motivo di rilancio dal punto di vista culturale, economico e sociale e chiaramente con attenzione agli aspetti ambientali... La rigenerazione è un processo che non ha regole predefinite e deve adattarsi al caso concreto. Un fattore importante in un **programma di rigenerazione urbana** è sicuramente il coinvolgimento degli **attori sociali**. Rigenerare, infatti, non deve solo favorire la trasformazione fisico-spaziale del territorio, ma deve contribuire anche al **miglioramento del contesto sociale e ambientale**. Dunque non occorre solo il coinvolgimento degli attori dell'edilizia, ma anche di tutte le componenti sociali, come quelle di tipo associativo."*

Su questa traccia, è stato elaborato questo un tema di studio, che viene proposto alla cittadinanza ed ai tecnici che già hanno operato sulla Piazza, in primis ANCSA, per definire un **vero e proprio Progetto di Rigenerazione Urbana**.

L'AMBITO DI INDAGINE

L'area di studio per gli interventi coordinati di un progetto di Rigenerazione deve essere necessariamente più ampia del mero perimetro della Piazza, entro cui le soluzioni di pedonalizzazione non possono che essere riduttive e parziali; l'area presa in esame è approssimativamente quella inclusa nel rettangolo bianco nella planimetria che segue.

(Cfr. Tav. 9)

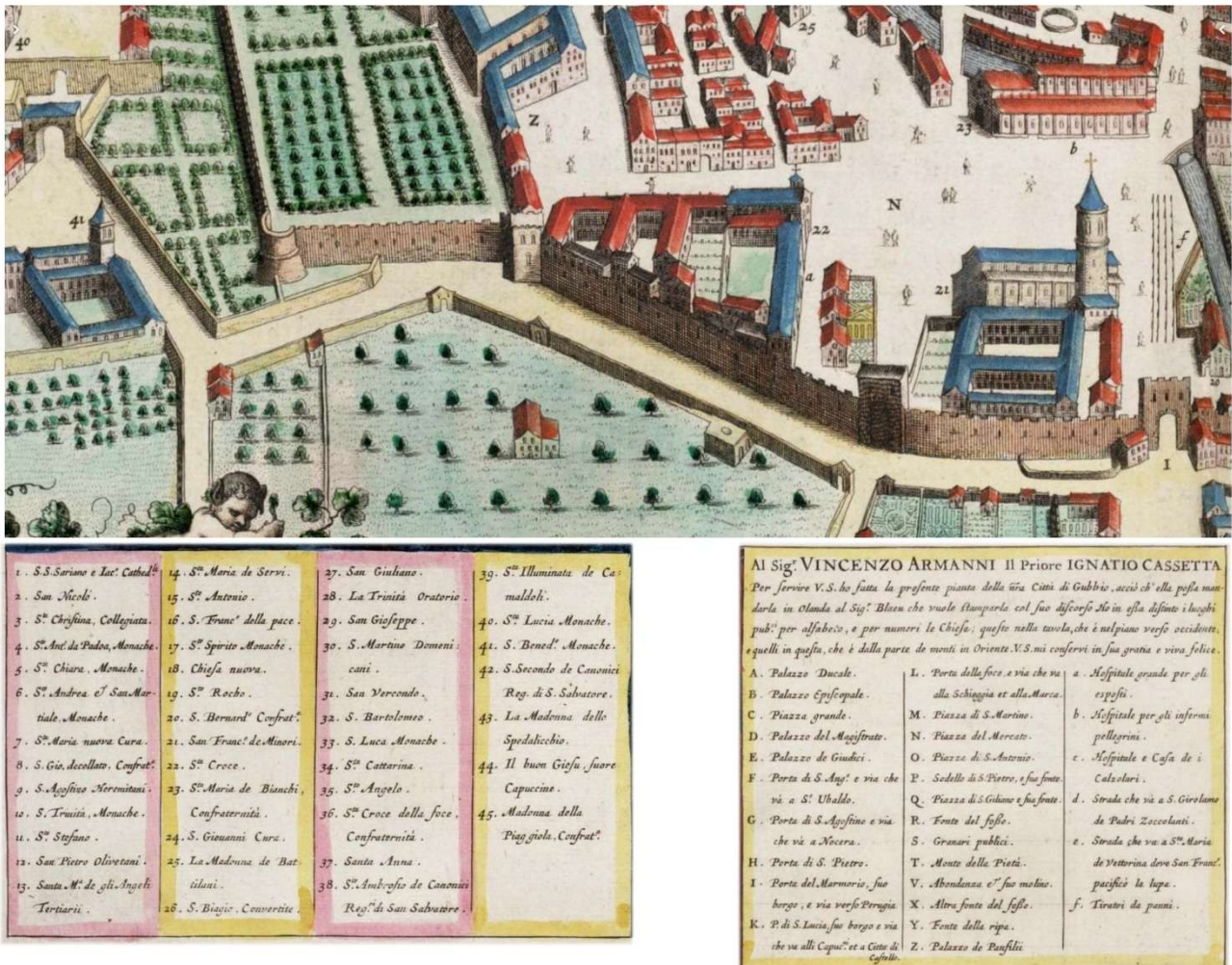


9 – L'ambito di indagine

Già in un ambito più ampio quale quello indicato, possono essere presi in considerazione molti altri spunti stimolanti:

Il primo è quello della possibilità di spostare il traffico veicolare interno alla Piazza, a valle, oltre le mura urbane, lungo il tracciato, attuale ed antico, di Via del Teatro Romano.

(Cfr. Tav.10)



10 – Estratto della Pianta del Cassetta 1754; particolare del tracciato stradale lungo le mura a SO, in prossimità dell'antico "Hospitale grande per gli esposti".

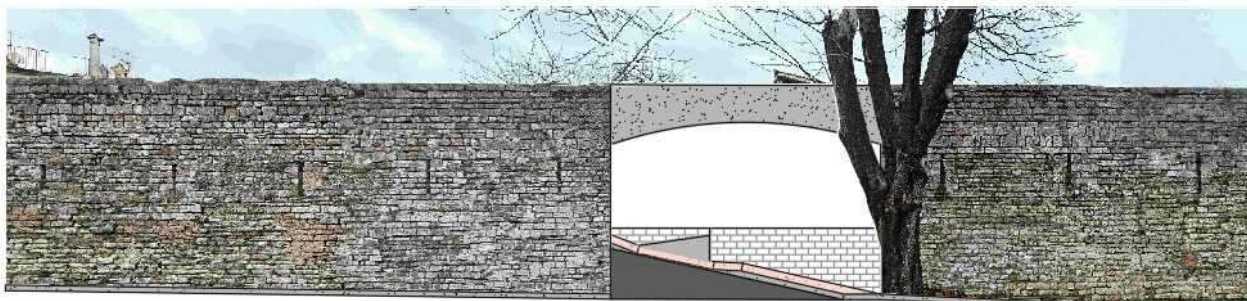
Dalla pianta del Cassetta del 1754 si può riconoscere il tracciato della strada lungo le mura a SO, sostituito nei primi decenni del 1900 con il nuovo tracciato, ribattezzato dagli eugubini di allora come "le strade nuove", oggi Via del Teatro Romano. Anche il tracciato antico è oggi esistente, anche se in disuso (Cfr. foto 11) ma oggi può tornare ad essere una grande risorsa viaria per risolvere i problemi di salvaguardia di P. 40 Martiri e tornare a nuova vita, magari con la denominazione "Via del vecchio Ospedale", come citazione storica della sua antica funzione.



11 – Il giardino che costeggia il tracciato antico adiacente alle mura.
L'uso attuale.

Quella che potremmo chiamare “Via del vecchio Ospedale” è realizzabile a condizione che si possa aprire un varco sulle mura che sono a valle del vecchio Ospedale, sullo stile e con le modalità di quelli realizzati, poco più avanti, per l’accesso e l’uscita dal parcheggio dell’ex Seminario e da quello di S. Lucia.

(Cfr. Tav.12).



FOTOSIMULAZIONE VARCO SULLE MURA



Accessi al parcheggio dell' EX SEMINARIO



Accesso al parcheggio di S. LUCIA

INTERVENTO SIMILE ESEGUITO PER LA REALIZZAZIONE DEGLI ACCESSI AI PARCHEGGI DELL' EX SEMINARIO E DI S. LUCIA

12 – Il Varco sulle mura

Pur rappresentando un piccolo sacrificio in termini di patrimonio culturale, rappresenterebbe invece un grande investimento in termini di salvaguardia di Beni Culturali molto più importanti, quali la parziale pedonalizzazione di P. 40. Martiri, magari anche con la Z.T.L., incrementabile nel tempo o in determinati periodi dell’anno, la salvaguardia dei Giardini storici che la Piazza contiene, la salvaguardia dei monumenti storici che ne costituiscono il perimetro (Logge dei Tiratoi, ex Ospedale, Chiesa di S. Francesco), liberati il più possibile dal traffico, dalle rotatorie, dai parcheggi e restituiti all’uso civico dei cittadini ed alla percezione estetica dei turisti.

L’ATTRAVERSAMENTO DELL’EDIFICIO EX INAM

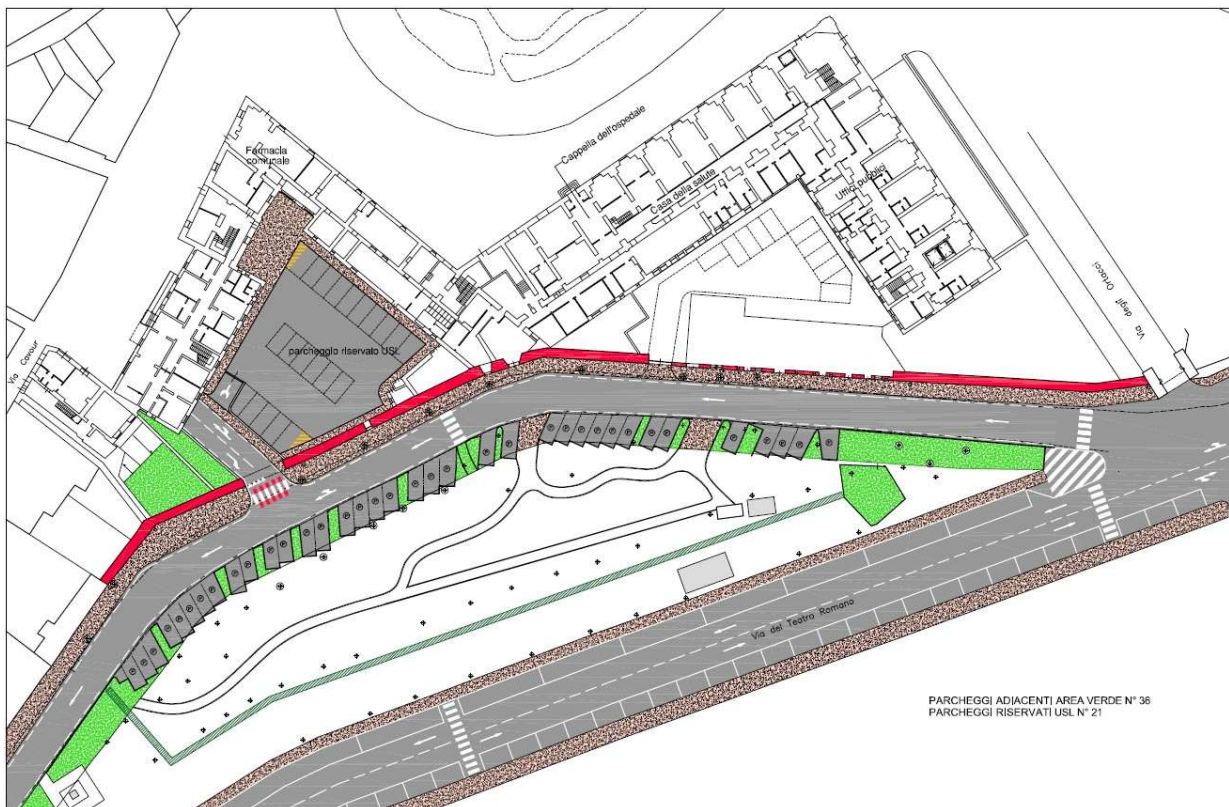
Si dovrà poi approfondire come attraversare l’edificio dell’ex INAM che è previsto “da demolire” nel vigente PRG Parte Operativa. (Cfr. Tav.13)



	Tess. di edilizia mon. o di rilevante interesse storico arch.- elementi strutt. del tessuto urb.		Facciate
	Tess. di edilizia tradizionale prevalentemente integra		Recinti
	Tess. di edilizia tradizionale prevalentemente alterata		Edifici da demolire
	Tess. di edilizia recente o totalmente degr., priva di caratteri arch. rilevanti		Sottopassi

13 – Il P. R. G. Operativo

Se non si volesse demolire tutto (il che non sarebbe male) basterebbe la realizzazione di un sottopassaggio al piano terreno dei locali dell'ex palazzina INAM, attraversati da una strada a doppio senso, di dimensioni di carreggiata m. 5,60 ed un marciapiede laterale di m. 1,20, per un totale di m. 6,80, con altezza di 4,50 m. Sarebbe più che sufficiente per collegarsi a Via Cavour che ha una larghezza complessiva all'imbocco di m. 4,50.



14 – La soluzione provvisoria con i parcheggi pubblici, tutt'ora esistenti.



15 – Via del Teatro Romano e lo svincolo per Via Cavour

Il nuovo breve tratto di strada darebbe l'accesso ad un parcheggio nell'area retrostante la palazzina ex INAM per circa 20 posti auto da destinare al servizio delle nuove funzioni interne all'ex Ospedale.

IL TERMINAL DEGLI AUTOBUS

Infine la sistemazione del vecchio tracciato che costeggia le mura ed il giardino adiacente, che oggi sono in condizioni di forte degrado ed utilizzati con un uso improprio, darebbe l'accesso ad un piccolo, ma indispensabile Terminal degli Autobus (*Cfr. Tav.16*) all'interno dell'area del giardino esistente (circa 5.000 mq.) che verrebbe prevalentemente trattata a verde, con il mantenimento di tutte le alberature. Il Terminal, non più di 150 -200 mq. ad un solo piano, con struttura in acciaio e vetro, attrezzato per i disabili, con servizi igienici, biglietteria, punto attesa e ristoro, sarebbe al servizio sia del parcheggio dei bus turistici già esistente su Via del Teatro Romano, sia ai bus delle linee interne per la salita e discesa passeggeri, sia infine come capolinea del servizio Navetta per il Centro Storico.

Gubbio sarebbe tra le poche città storiche dove l'arrivo dei turisti e lo scambio intermodale, avviene in un parco attrezzato.



16 – Il Varco sulle mura ed il sottopassaggio all'Ex INAM, la nuova "Via del vecchio Ospedale" – Il Terminal autobus

La percorribilità anche pedonale del nuovo tratto stradale consentirebbe un nuovo punto di accesso a tutti i nuovi servizi che in futuro si andranno ad insediare nell'edificio dell'ex Ospedale, con percorsi pedonali collegati alle aree a parcheggio dell'ex Seminario, del Teatro Romano e sulla Via del Teatro Romano. Dalla foto eseguita col drone (*Cfr. Foto 17*) si percepisce con estrema chiarezza il breve tratto di strada da realizzare per il sottopassaggio dalle mura urbane a Via Cavour.



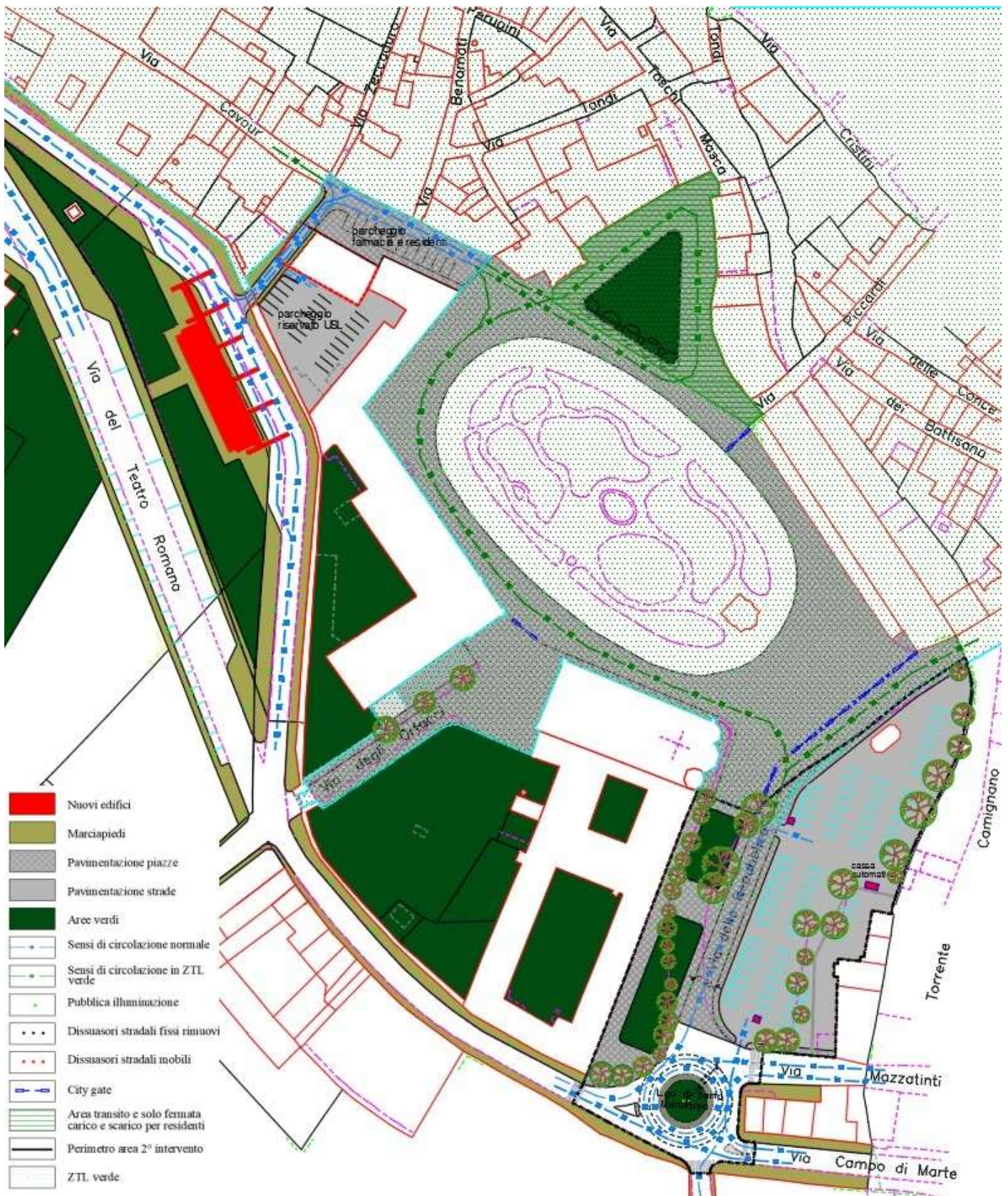
17 – Veduta con drone dell'area ex INAM

L'AMPLIAMENTO DELLA Z.T.L.

L'idea che si intende proporre all'Amministrazione Comunale, ai tecnici che hanno fin qui operato sulla Piazza ed infine, non per ultimi, a tutti i cittadini, è quella di ridurre ancora i residui di traffico dalla nuova Piazza 40 Martiri ed eliminare le due relative rotatorie (la soluzione provvisoria), rendendo tutta l'area "Z.T.L. verde" con le attuali caratteristiche ed orari dell'attuale, eventualmente anche più ristretti; in questo secondo caso andrebbe creata una nuova Z.T.L. "blu". (Cfr. Tav. 18)

Durante gli orari di apertura della Z.T.L. anche per la Piazza, il traffico sarebbe orientato a senso unico, dal nuovo collegamento attraverso l'ex INAM verso Via Cavour (quindi verso S. Martino) o verso S. Francesco ricollegandosi all'asse di Via della Repubblica, da realizzare solo in uscita verso la rotonda di L. go di Porta Marmorea. Questo sistema di circolazione, ad intensità di traffico molto ridotta, con la Z.T.L. chiusa, consentirebbe in determinate occasioni (mercato settimanale) o periodi di festività ad intensa presenza turistica (maggio, agosto) la completa pedonalizzazione della Piazza, fatte salve le normali esigenze dei residenti ed attività commerciali, che sono concentrate intorno ai giardini piccoli e Via Piccardi. Inoltre sarebbero salvaguardate:

- La raggiungibilità della farmacia Comunale con possibilità di sosta breve nel parcheggio antistante nella piccola piazzetta davanti l'Ex INAM;
- La raggiungibilità del complesso dell'ex Ospedale, con tutte le nuove funzioni che vi saranno insediate.
- L'accessibilità per i residenti nelle adiacenze di Via Piccardi;



18 – L’ampliamento della ZTL Verde o “blu”.

La soluzione finale per il completamento della Piazza (Cfr. Tav. 19)

La Piazza andrà completata anche nella parte Sud verso L. go di Porta Marmorea, e questa sarà l'occasione per inserire tutte quelle innovazioni che fin qui sono emerse e che potranno portare ad una progressiva pedonalizzazione. I temi di studio sono riassunti come segue:

- **La pedonalizzazione** potrà essere del tipo a Z.T.L. con vari gradi di inibizione al traffico (verde o blu) nessuno dei quali escluderà la raggiungibilità delle abitazioni dei residenti e delle sedi delle attività commerciali. Potrà essere:
 - Totale, chiudendo i varchi di accesso nei periodi di maggiore necessità di uso pedonale: il mercato settimanale, il periodo delle feste tradizionali (maggio), i periodi di maggior flusso turistico (agosto), durante il periodo natalizio (dicembre) e in ogni altra occasione di eventi che richiedano questo tipo di pedonalizzazione (riti del periodo pasquale). In tal senso sarà predisposta una calendarizzazione annuale dei periodi certi di chiusura, salvo esigenze imprevedibili.
 - Regolata a Z.T.L. verde negli altri periodi, anche con orari ancora più ristretti (Z.T.L. "blu" ad es. 6.00 – 15.00 dal lun. al ven. e 6.00 – 10.00 prefestivi e festivi) consentendo il transito negli orari di chiusura ai solo possessori del relativo permesso e solo la fermata e non la sosta.
Dovrà comunque rimanere sempre accessibile il parcheggio sul lato del Camignano, per il quale nella fase di modifica dovrà essere spostato l'accesso in prossimità della nuova rotonda di L. go di Porta Marmorea e l'uscita all'altezza dell'abside di S. Francesco, subito dopo il nuovo varco in uscita della Z.T.L. (verde o blu) dalla Piazza.

In tutte le modalità resta fermo che la **zona definitivamente pedonalizzata antistante le Logge** non sarà mai accessibile alle auto; i dissuasori apribili comunque ne permetteranno la raggiungibilità nei casi di eccezionale necessità (soccorsi, mezzi di servizio pubblico, cantieri mobili).

- **La viabilità** verso L. go di Porta Marmorea sarà modificata, anche al fine di introdurre le indicazioni fornite da ANCSA:
 - Il nuovo tracciato, rettilineo, sarà spostato verso il parcheggio utilizzandone una piccola parte dell'area; ciò consentirà di realizzare un'ampia area di rispetto del fronte monumentale del Convento di S. Francesco, in parte pavimentata con lo stesso materiale della Piazza, in parte a verde col mantenimento delle alberature esistenti, che segneranno l'andamento del vecchio tracciato. L'insieme costituirà un ampio viale di accesso, che immetterà pedonalmente nella Piazza sotto il campanile di S. Francesco, ove si apre una delle più interessanti visuali verso le Logge ed i monumenti della città alta.
 - L'asse rettilineo sarà orientato verso Porta Marmorea ed il senso di percorrenza veicolare solo in uscita dalla Piazza in prosecuzione dell'asse di Via della Repubblica. In tal modo sarà notevolmente ridotto il transito nella Piazza, il cui accesso avverrà anche dal varco sulle mura e dalla nuova strada "Via del Vecchio Ospedale" e quindi dal

piazzale ex INAM, mentre per il Centro Storico rimane anche l'accesso da Porta S. Lucia e Porta Castello, come già esistente.

- **La nuova rotatoria** di L. go di Porta Marmorea avrà la sua configurazione definitiva, con un raggio più che sufficiente per un agevole utilizzo degli autobus, che diventa elemento importante per indirizzare tali mezzi, provenienti da Via Perugina e da Via campo di Marte verso il nuovo Terminal. Le due corsie interne alla rotatoria smistano tutto il traffico, compreso il nuovo accesso al Parcheggio, relativamente ai sensi di marcia di tutti gli assi viari che vi confluiscono, con l'esclusione dell'accesso alla Piazza. Un'opzione da studiare riguarda la piccola area, nei pressi dell'accesso al Convento di S. Francesco, per il servizio taxi.
- **Il parcheggio** sul lato del Camignano verrà in piccola parte ridotto, ma la sua più razionale distribuzione dei posti auto consentirà il mantenimento di un notevole numero dei posti auto; 88 p.a. (100 nella precedente configurazione) e 20 p. per motocicli, a pagamento, con l'esclusione di un certo numero di posti riservati ai residenti dotati di permesso Z.T.L. e gratuiti. Dovrà essere controllato con sistema di telecamere, che giustificherebbe il prezzo del biglietto. L'accesso al parcheggio dalla rotatoria non interferirà con il traffico proveniente da Via Mazzatinti; infatti avverrà all'interno dell'area di parcheggio oltre il marciapiede, dove è prevista un'area di attesa per il ritiro del biglietto, con doppio accesso, in modo che le auto in entrata possano sostare il tempo necessario per l'operazione, senza rimanere sulle carreggiate di circolazione. Sarebbe opportuno un pannello sinottico all'accesso che indichi se il parcheggio è disponibile o completo, onde evitare inutili attese e intralci sulla strada.
- **Le alberature** esistenti saranno tutte mantenute, salvo verifica del loro stato vegetativo ed eventualmente sostituite se necessario; sul lato Est del nuovo parcheggio, a lato del marciapiede sarà implementata la dotazione arborea.

(Cfr. Tav. 19)



19 – Il completamento della Piazza.

SINTESI DEL PIANO DI RIGENERAZIONE URBANA; LA PIAZZA, IL SISTEMA DEI PARCHEGGI, LA ZONA ARCHEOLOGICA. (Cfr. Tav. 20 e 21)

L'obiettivo complessivo è quello di mettere a sistema il completamento della Piazza con i parcheggi che potremo definire "di corollario" al Centro storico, esistenti e/o da migliorare, tutti messi a sistema con i percorsi pedonali:

- Il Parcheggio di S Benedetto, 60/65p.a., va collegato al sistema di viabilità pedonale (già in parte esistente) attraverso il Parco dei dinosauri e fino a Via del Tetro Romano, per accedere al nuovo sistema della Piazza anche dal nuovo varco sulle mura;
- Il parcheggio di S. Lucia, se opportunamente completato potrebbe contenere circa 165 p.a. di cui 24 riservati (Auto VV.UU. e G. d. Finanza), anch'esso collegato al sistema pedonale.
- Il parcheggio dell'ex Seminario, quasi 200 p. a. è già collegato al sistema pedonale; potrebbe essere in futuro ampliato con un nuovo piano nella parte bassa, che non supererebbe l'altezza delle mura, con ulteriori 80 p.a.;
- Il parcheggio del Teatro Romano andrebbe completato con le infrastrutture minime di un parcheggio, per ottenere 105 p. a. e 10 posti per autobus, da mettere a sistema col Terminal degli autobus;
- Nell'area della Guastuglia esiste già un'area utilizzata a parcheggio, che potrebbe diventare definitiva se attrezzata, con ulteriori 65 p. a. e al servizio anche del Parco archeologico;
- Lungo Via del Teatro Romano esistono già circa 40 p. a. ed altri 8 p. autobus;
- Il parcheggio di P. 40 Martiri, con accesso da L. go di Porta Marmorea, nella configurazione finale avrà 88 p.a. e 20 p. per motocicli;
- Parcheggio di P. le Frondizi, nelle adiacenze, con circa 40 p. a.

Questo sistema è già più che sufficiente a garantire una corretta organizzazione della sosta e della mobilità urbana, carrabile e pedonale, nella zona Ovest del capoluogo.

Andrà in futuro potenziato il sistema nella zona Est, da Via Cairoli, fino a tutto il quartiere di S. Pietro, orientato soprattutto alla sosta residenziale:

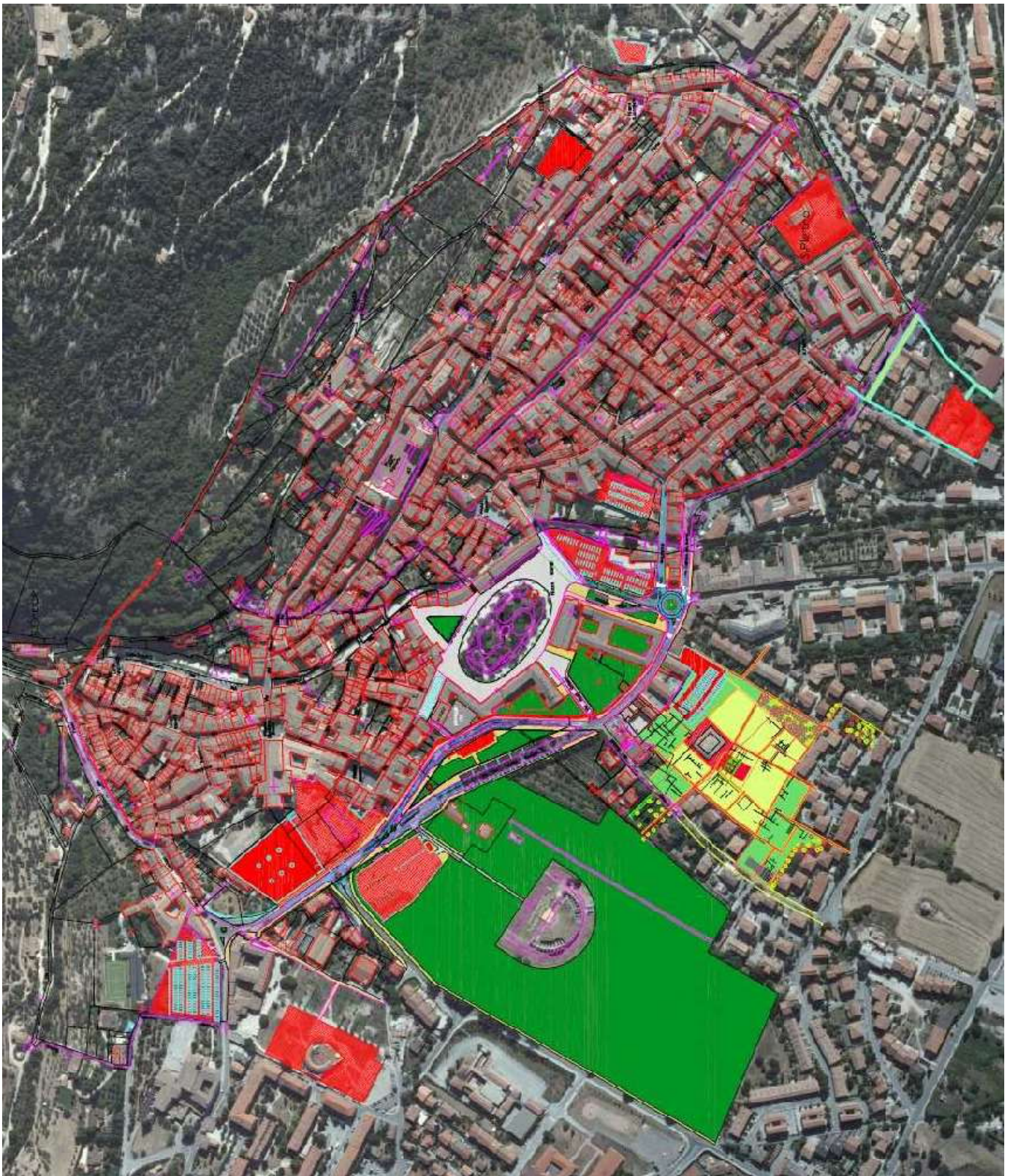
- Il Parcheggio di S. Pietro, circa 120 p. a., sarà presto completato, con la sua essenziale funzione di collegamento tramite gli ascensori a C. so Garibaldi;
- Il parcheggio della funivia, circa 50 p. a. è già completato;

Ulteriori possibilità potrebbero essere rappresentate da nuove realizzazioni:

- Parcheggio nell'area retrostante l'edificio delle Orfanelle (ex Uffici Giudiziari) per circa 50 p. a. con accesso dal varco sulle mura già esistente, da prendere in considerazione insieme alla ristrutturazione/riconversione dell'edificio a destinazione prevalentemente residenziale, anche con finalità sociali.
- Parcheggio adiacente all' ex Mattatoio Comunale per 40 p. a. di supporto alla eventuale nuova infrastruttura dell'ex Mattatoio ed a tutto l'asse commerciale lungo il 2° tratto di Via campo di Marte, fino alla Porta di S. Pietro.
- Si riportano di seguito due tavole, con evidenziati i punti notevoli degli interventi descritti, su base catastale e foto aerea. (Cfr. Tavv. 20 e 21 che seguono)



Tav. 20 – La sintesi della proposta su base catastale



Tav. 21 – La sintesi della proposta su ortofoto

STIMA DELLA CAPACITÀ DEI PARCHEGGI DI COROLLARIO

Si riporta di seguito una stima della capacità di sosta possibile nelle aree di corollario al Centro storico. (Cfr. Tav. 22)

PARCHEGGI DI COROLLARIO CENTRO STORICO
stima capienza massima

	Ubicazione	Posti auto	Esistente	In progetto/da completare	Di cui Riservati residenti	Di cui a pagamento	Di cui liberi	Autobus a pagamento	Motocicli a pagamento
1	S. Benedetto ex campo sportivo	65	SI	NO	15	50	0		
2	S. Lucia	165	NO - prov.	SI	20	75	0		
3	Ex Seminario nuovo	95	SI	NO	35	60	0		
4	Ex Seminario nuovo 2°PIANO	80	NO	SI	0	80	0		
5	Ex Seminario vecchio	100	SI	NO	25	75	0		
6	Teatro Romano	104	SI	NO	24	80	0	10	
7	Via del Teatro Romano	40	SI	NO	0	0	27	7	
8	Piazza 40 Martiri	88	NO - prov.	SI	20	68	0		20
9	Guastuglia	65	NO - prov.	SI	0	65	0		
10	P.le Frondizi	38	SI	NO	18	20	0		
11	S. Pietro	120	SI	NO	40	80	0		
12	Via del Cavarello Via Nino Bizio	100	SI	NO	65	0	100		
13	Funivia	55	SI	NO	15	20	0		
14	Orfanelle	50	NO	SI	50	0	50		
15	Ex Mattatoio	40	NO	SI	0	0	40		
16	Viabilità Perimetrali	275	SI	NO	0	20	275		
17	Capacità stimata Centro Storico	1250	SI	NO	1250	0	650		
	TOTALI	2730	11	6	1577	693	492	17	20

Tav. 22 - Stima della capacità di sosta nelle aree adiacenti al Centro Storico (esistente e prevista)

Questa è la visione complessiva del centro della Città Storica per il prossimo futuro; non si potrà fare tutto subito ma ogni intervento possibile dovrebbe essere orientato, fin da oggi, alla realizzazione di questo Piano Complessivo, in cui può essere inserito ogni altro intervento edilizio previa valutazione della congruità e compatibilità (ex scuola S. Illuminata, Logge dei Tiratori, Ex Orfanelle, Ex Mattatoio).

LE POSSIBILITÀ DI REPERIRE FONTI DI FINANZIAMENTO

Riportiamo un articolo da fonti di informazione nazionale sulle possibilità di reperire fondi per l'attuazione dei Progetti di Rigenerazione Urbana:

“Legislazione nazionale

La rigenerazione urbana sta trovando un importante spazio nella legislazione nazionale e regionale. A livello centrale, il D.L. 18 aprile 2019, n. 32, meglio noto come decreto **Sblocca cantieri**, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a

*seguito di eventi sismici", ha posto come obiettivo del Governo una riduzione del consumo di suolo a favore della rigenerazione del patrimonio edilizio esistente incentivandone la razionalizzazione, promuovendo e agevolando la riqualificazione di aree urbane degradate. In tempi più recenti, con la nuova **Legge di Bilancio 2020** è stata prevista, per gli anni dal 2021 al 2034, l'assegnazione ai comuni di **8,5 miliardi di euro** destinati a progetti di rigenerazione urbana volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, nonché al miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale. Gli 8,5 miliardi sono così ripartiti:*

Possibilità economiche:

*50 milioni di euro per il 2021; 250 milioni per il 2022; 550 per ciascuno degli anni 2023 e 2024; **700 milioni per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034.***"

L'Amministrazione avrà certamente cura di farsi trovare pronta, con i progetti definitivi ed esecutivi approvati, per poter accedere ai bandi di finanziamento 2025/2034, non appena disponibili e con l'indispensabile supporto del Governo, della Regione Umbria, del Consiglio Comunale e della cittadinanza; a quest'ultima è indirizzata la proposta per aprire una fase di partecipazione serena e aperta ai contributi di tutti.

Gubbio maggio 2025

Associazione Gubbio Civica

con la collaborazione di
Arch. Zoe Mario Rossi