

# RE-PORT: indagine e progetto per la rigenerazione dell'area portuale di Civitanova Marche

a cura di Luigi Coccia

Università di Camerino, Scuola di Architettura e Design  
(luigi.coccia@unicam.it)

*Uno studio condotto per la redazione delle Linee guida per un progetto di rigenerazione urbana e ambientale del porto di Civitanova Marche, esito di una convenzione interistituzionale stipulata tra l'Università di Camerino e il Comune di Civitanova Marche, ha consentito di elaborare un pensiero sulla riorganizzazione degli spazi di servizio e sulla sperimentazione di un sistema di nuove relazioni tra città e porto.*

*Attraverso una molteplicità di sguardi, i quattro saggi che compongono il servizio offrono spunti per una riflessione generale sulla rigenerazione delle aree portuali del medio-adriatico.*

Parole chiave: città; porto; rigenerazione

## RE-PORT: investigation and project for the regeneration of the port area of Civitanova Marche

*A study for the drafting of Guidelines for an urban and environmental regeneration project for the port of Civitanova Marche is the outcome of an inter-institutional agreement between the University of Camerino and the Municipality of Civitanova Marche. The study has made it possible to understand how to reorganize service areas and experiment with a system of new relations between the city and the port.*

*Thanks to various perspectives, the four essays that make up the report offer ideas for a general reflection on the regeneration of port areas in the mid-Adriatic.*

Keywords: city; port; regeneration

Dal secondo dopoguerra le città costiere italiane hanno subito un fenomeno di urbanizzazione senza precedenti, sviluppato a seguito di economie legate al mercato immobiliare, al commercio, al turismo. L'infrastrutturazione della costa, con la costruzione di porti inizialmente legati all'attività di pesca e cantieristica, e in seguito convertiti alla diportistica, ha interessato anche le città medio-piccole. Nel continuo processo di trasformazione delle città, le infrastrutture portuali richiedono oggi un ripensamento sia nella riorganizzazione degli spazi di servizio che nella sperimentazione di un sistema di nuove relazioni tra città e porto. Il caso di Civitanova Marche, cittadina localizzata lungo la costa del Medio-Adriatico italiano, è l'oggetto d'indagine del servizio costituito da quattro saggi che attraverso una molteplicità di sguardi propone una strategia di rigenerazione dell'area portuale. Il primo contributo fornisce un inquadramento delle piccole portualità marchigiane utile a rintracciare la matrice geografica entro la quale i porti sono iscritti e a riconoscere le peculiarità morfologiche del caso preso in esame analizzato nella sua formazione e trasformazione recente, nonché nei suoi futuri sviluppi. Il secondo contributo offre spunti per un ripensamento del porto di Civitanova Marche all'interno di un riequilibrio ambientale mettendo in gioco le risorse vegetali nella prefigurazione di una infrastruttura verde che includa l'intera area portuale stabilendo un nuovo rapporto terra-mare.

Il terzo si concentra sull'area portuale e analizza il patrimonio delle opere a terra, i manufatti edilizi e gli spazi aperti tra lavoro e tempo libero. La ricognizione conduce a una riflessione sulla trasformazione anche attraverso possibili azioni di riciclo dei grandi capannoni dismessi.

Infine, il quarto contributo descrive le strategie di intervento, traccia i possibili scenari e rende palesi i criteri di valutazione delle singole proposte al fine di effettuare una scelta consapevole. Le analisi, le valutazioni e gli indirizzi di trasformazione presentati sono parte dello studio condotto per la redazione delle *Linee guida per un progetto di rigenerazione urbana e ambientale del porto di Civitanova Marche*, a seguito della stipula di una convenzione interistituzionale tra il Comune e l'Università di Camerino, siglata nel 2016.

*Convenzione Comune di Civitanova Marche - Università di Camerino del 4 ottobre 2016.*

*Responsabile scientifico: G. Losco. Responsabili del progetto: L. Coccia (coordinatore), M. D'Annunziis, M. Perriccioli. Gruppo di lavoro: S. Cipolletti, A. Gabbianelli, L. Ridolfi. Collaboratori: D. Bukvic, A. Caioni, S. Di Felice, A. Guaiani, E. Guidotti, D. Laielli, I. Salluzzi, M. Prifti.*

Ricevuto: 2022.02.08  
Accettato: 2022.07.13  
Doi: 10.3280/TR2022-1020120A

# Formazione e trasformazione delle portualità minori del Medio Adriatico: Civitanova Marche

Luigi Coccia

Università di Camerino, Scuola di Architettura e Design  
(luigi.coccia@unicam.it)

*La formazione dei piccoli porti del Medio Adriatico italiano è associata a interventi di artificializzazione delle foci dei fiumi su cui insistono. Nei casi presi in esame, la città assume il porto esclusivamente come una attrezzatura necessaria, come un completamento e non come un inizio, in nessuno di essi il porto costituisce un luogo di rappresentatività urbana.*

*Il porto di Civitanova Marche viene assunto come caso studio esemplificativo di una infrastruttura di recente costituzione e come ambito di applicazione di strategie rigenerative capaci di rinnovare l'immagine urbana trasformando una città con il porto in una città-porto.*

Parole chiave: geografia; infrastruttura; rigenerazione

## Formation and transformation of minor ports in the Mid-Adriatic: the case of Civitanova Marche

*The formation of small ports in the Italian Middle Adriatic is associated with the artificialization of the mouths of the rivers on which they insist. In the examined cases, the city assumes the port exclusively as a necessary equipment, as completion, and not as a beginning; in none of them the port constitutes a place of urban representation.*

*The port of Civitanova Marche was taken as an exemplary case study of a recently constituted infrastructure, also as a sphere of application of regenerative strategies capable of renewing the urban image by transforming a city with a port into a city-port.*

Keywords: geography; infrastructure; regeneration

Il rapporto tra geografia e infrastruttura fa da sfondo a una indagine condotta sulle piccole portualità del Medio Adriatico finalizzata alla conoscenza del processo formativo, attivato dalle opere a mare e completato dalle opere a terra, ed evolutivo segnato da un rapido sviluppo ma anche da una progressiva decadenza determinata dalla recente crisi economica. Entro un circoscritto arco temporale, dal secondo dopoguerra a oggi, e in uno specifico ambito spaziale coincidente con il territorio marchigiano, l'indagine sui piccoli porti intende restituire nuovo vigore a queste infrastrutture completamente inglobate dall'inse-diamento diffuso adriatico. Pur richiamando studi e ricerche su una fenomenologia urbana ampiamente dibattuta, l'indagine si propone di andare oltre le interpretazioni acquisite e di esplorare nuove relazioni tra città e porto ma anche tra costa ed entroterra. Il porto di Civitanova Marche è stato assunto come caso studio esemplificativo di una infrastruttura di recente costituzione ma anche come caso pilota, ambito di applicazione di strategie rigenerative capaci di rinnovare il ruolo di centralità urbana attribuito a quest'area di scambio, recependo e rielaborando criticamente gli esiti delle vicende che negli ultimi anni hanno segnato il territorio locale.

L'apertura al traffico, per l'intera tratta, della superstrada Civitanova Marche-Foligno e il completamento della variante alla SS77 che, scavalcando la dorsale appenninica al valico di Colfiorito si immette sul raccordo autostradale 6 e confluisce nell'Autostrada del Sole, costituiscono una straordinaria opera strategica. Questa infrastruttura viaria trasversale alle due autostrade lineari, l'A1 e la A14, ha portato alla riorganizzazione del trasporto su gomma nel Centro Italia per l'attraversamento est-ovest degli Appennini e ha contribuito a rafforzare il ruolo di Civitanova Marche come importante nodo di scambio tra l'Adriatico e il Tirreno.

Nello stesso anno, 2016, un evento catastrofico, il terremoto del Centro Italia, ha prodotto effetti sulle aree interne con ricadute sulle aree costiere. La distruzione o l'inagibilità del patrimonio edilizio ha costretto la popolazione a trovare alloggio altrove. Molti hanno preferito spostarsi sulla costa e così facendo hanno alimentato lo spopolamento dell'entroterra, già in atto prima degli eventi sismici. Civitanova Marche ha accolto, prima temporaneamente e poi stabilmente, un consistente numero di sfollati, come attestano i rilevamenti sulla popolazione e la crescente domanda di abitazioni e servizi.

Un ulteriore fenomeno contraddistingue questo territorio ed ha ricadute sul destino dell'area portuale di Civitanova Marche: la profonda crisi economica che a partire dal 2007 ha investito

Ricevuto: 2022.02.08  
Accettato: 2022.07.13  
Doi: 10.3280/TR2022-102012OA



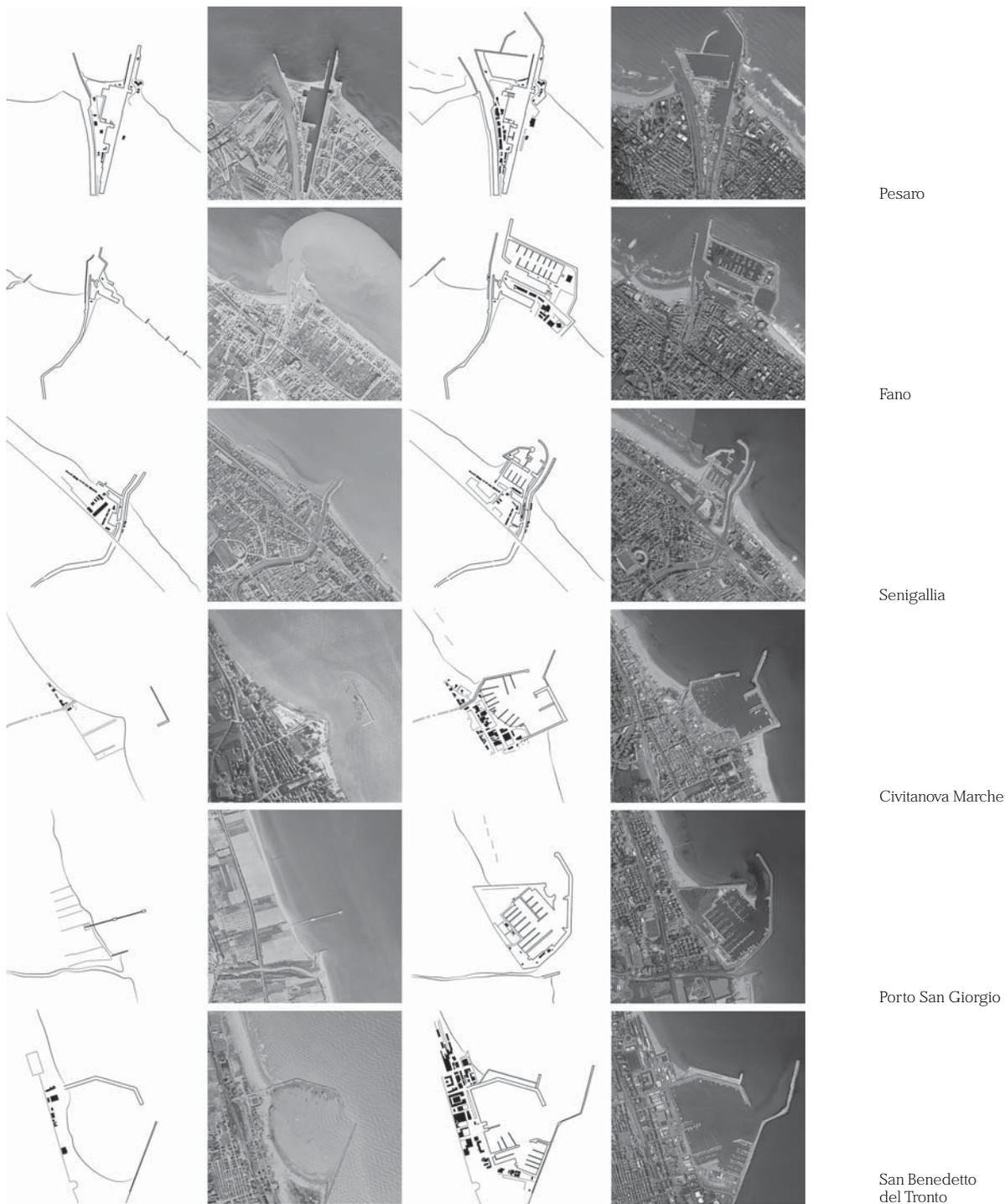
1. *Description Piceni*, 1616. Acquaforte di Bert Pieter, collezione Gianni Brandozzi, Associazione Giovane Europa, Ascoli Piceno.

l'intero pianeta e ha coinvolto i distretti produttivi del Centro Italia. Inseguendo lo scatenato liberismo degli anni '90, piccole e medie imprese si sono moltiplicate sul territorio e i capannoni hanno invaso le zone vallive del medio adriatico. Tra queste la vallata del Chienti, entro la quale il porto si iscrive assumendo il ruolo di caposaldo costiero, è uno degli ambiti maggiormente segnati da una crisi ancora in atto che ha portato alla progressiva riduzione dei processi produttivi fino alla definitiva interruzione delle attività e di conseguenza alla dismissione di un consistente patrimonio immobiliare. Il territorio locale non ha ancora reagito ai drammatici effetti del sisma e tantomeno a quelli determinati dalla crisi economica, ai quali si sono aggiunti gli effetti della recente pandemia che ha drammaticamente modificato le pratiche abitative associate al lavoro e al tempo libero e reso inadeguati gli spazi.

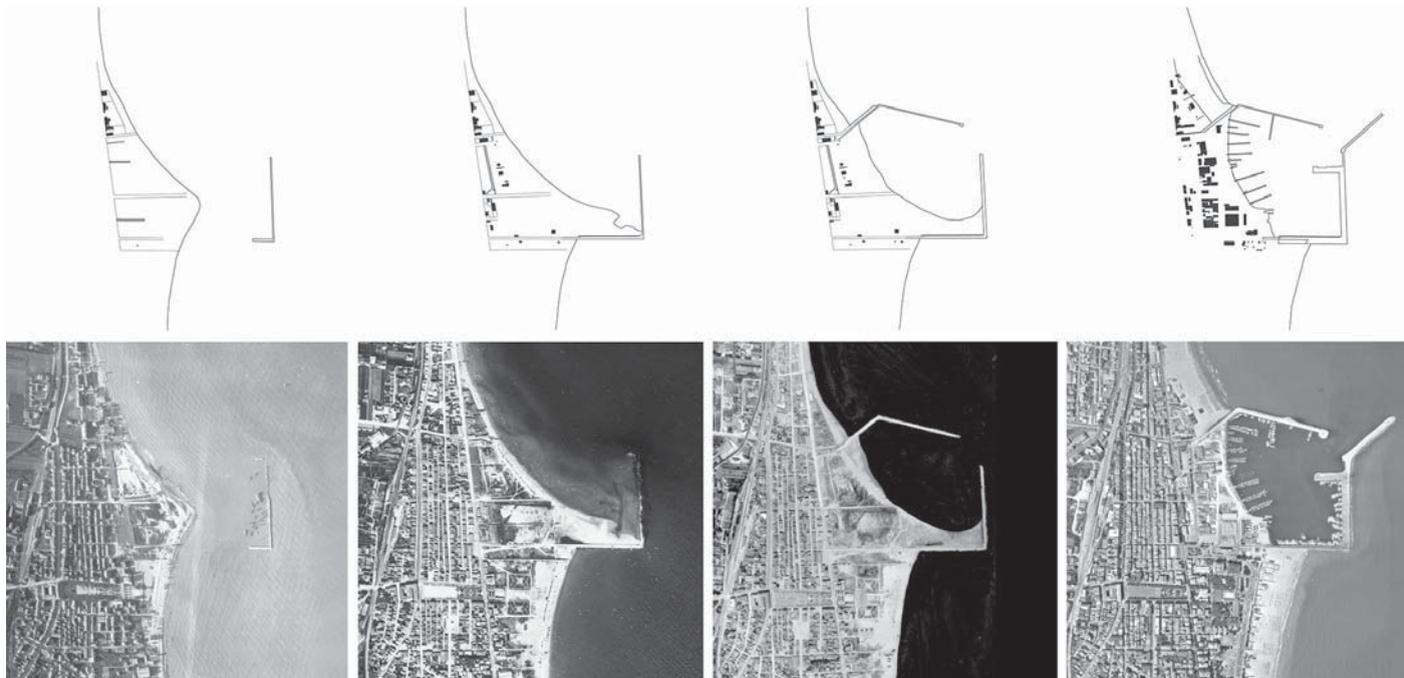
Alcuni segnali di ripresa si cominciano a registrare, in particolare nel settore del turismo. Come alternativa al turismo di massa che, a partire dal dopoguerra, ha interessato la fascia costiera, si sta affermando un turismo di prossimità rivolto alla esplorazione

dell'entroterra attraverso il riconoscimento e la messa in valore di risorse culturali e ambientali.

Sono questi i fenomeni che indirizzano le nuove ricerche sull'urbanità adriatica sempre più intrecciate con le politiche economiche e sociali che richiedono progettualità e che presuppongono consistenti risorse per l'attuazione dei programmi. Entro tale ambito geografico il porto di Civitanova Marche assume un ruolo strategico e si candida per il finanziamento di un progetto di rigenerazione urbana e ambientale seguendo le direttive del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. L'area portuale con i suoi 140.000 metri quadrati di superficie antistante il borgo marinaro potrebbe costituire il campo di sperimentazione per un rilancio dell'economia locale con ricadute sul miglioramento della qualità della vita. Una politica di trasformazione perfettamente calzante con quella prevista dal *Recovery Plan* e coerente con uno degli obiettivi promossi dalle Nazioni Unite nei *Sustainable Development Goals*, quello enunciato dal *goal 11*: «rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili» (un General Assembly, 2015: 24).



2. Formazione e trasformazione dei piccoli porti del medio-adriatico, 1943-2020.  
Elaborazione grafica a cura dell'autore.



3. Sviluppo dell'area portuale di Civitanova Marche, 1943-2020. Elaborazione grafica a cura dell'autore.

### Il sistema dei piccoli porti del medio-adriatico

I caratteri morfologici del territorio medio adriatico si pongono a fondamento della organizzazione infrastrutturale definita prevalentemente da linee e punti: tracciati stradali e ferroviari disegnano l'ossatura entro la quale si inseriscono i nodi di scambio, tra cui gli scali portuali. La geometria di questo sistema infrastrutturale non compare nella cartografia antica che si sofferma prevalentemente sulla descrizione dei fiumi e dei piccoli nuclei urbani dislocati sui rilievi collinari: ancora una volta linee e punti restituiscono sinteticamente l'assetto spaziale. La *Marchia Anconitana* è una porzione di territorio solcata da una sequenza di corsi d'acqua che dai rilievi appenninici si indirizzano verso mare tracciando il disegno di un grande pettine idrografico generato dalla linea di costa e dalle aste fluviali a essa ortogonali (fig. 1). Tale disegno coincide con quello tratteggiato dai rilievi collinari che disponendosi ortogonalmente al mare definiscono una sequenza ritmica di vallate preappenniniche che confluiscono nella stretta fascia litoranea.

Nelle antiche carte la fascia costiera risulta poco antropizzata in quanto paludosa e malsana e lo sarà fino alla fine dell'Ottocento. La realizzazione della ferrovia dà inizio a un processo di urbanizzazione che prosegue nel Novecento fino a esplodere negli anni '60 con la costruzione dell'autostrada, in pieno boom economico. La metropoli adriatica prende forma assumendo una configurazione diffusa a sviluppo lineare che accoglie al suo interno gli sporadici nuclei urbani preesistenti; si espande

in modo rarefatto invadendo la fascia costiera e poi si insinua nell'entroterra occupando gli ambiti vallivi. I porti entrano a far parte di questo disegno e si affermano come infrastrutture puntuali, più o meno strategiche, destinate prevalentemente alla pesca, alla cantieristica e alla diporistica, occasionalmente al commercio e alla mobilità nazionale e internazionale.

Il sistema portuale marchigiano conta nove strutture: Vallugola, Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Numana, Civitanova Marche, Porto San Giorgio, San Benedetto del Tronto. Nell'indagine condotta si è ritenuto opportuno escludere il porto di Ancona, storicamente consolidato e ampliato attraverso progressive colmate, un porto di categoria '1A', riconosciuto come uno dei più importanti dell'Adriatico per il trasporto merci e per la pesca. Non è solo la dimensione ma anche la sua conformazione a rendere eccezionale questa struttura portuale intorno alla quale si costruisce la città, la cui immagine si fissa nella cartografia storica. I restanti porti, tutti di categoria '2A', sono dislocati lungo una costa tendenzialmente bassa e sabbiosa, la cui estensione lineare è di circa 160 chilometri, 80 a nord e 80 a sud di Ancona.

Predrag Matvejević distingue le *città con il porto* dalle *città-porto*: «nelle prime i porti sono stati costruiti per necessità, nelle altre si sono creati secondo la natura dei luoghi; qui sono una mediazione o un completamento, là l'inizio o il centro» (Matvejević, 1991: 21). Ancona può ritenersi una *città-porto* e restituisce in modo chiaro la peculiarità a cui fa riferimento Matvejević. Osservando la forma degli altri insediamenti urbani e



4. Confine tra città e porto. Elaborazione grafica a cura dell'autore.

le relazioni che ciascuno instaura con il proprio porto, si scopre la profonda differenza che intercorre tra le portualità minori marchigiane e quella del capoluogo. Le minori sono tutte *città con il porto*: nessuna di esse è morfologicamente generata dalla infrastruttura portuale, la città e il porto si affermano come fatti autonomi e molto spesso tra di essi si rileva la presenza di aree intermedie, spazi neutri che si dispiegano lungo il confine tracciato per separare le due realtà. Da una indagine più accurata della geometria conformativa si rileva comunque il radicamento di queste infrastrutture alla forma geografica del territorio. Escludendo due scali turistici di recente costruzione, Vallugola ai piedi di Monte San Bartolo e Numana a sud del Conero, i restanti porti si ancorano al sistema idrografico e concorrono a riconfigurare la foce di alcuni corsi d'acqua che sfociano nell'Adriatico.

Se la formazione dei piccoli porti marchigiani può essere ricondotta a interventi di artificializzazione delle foci dei fiumi su cui insistono, la trasformazione è spesso indotta da calamità naturali che si sono abbattute sulle aree portuali, con ricorrenti fenomeni di esondazione dei fiumi e forti mareggiate. I corsi d'acqua a carattere torrentizio, scendendo dai versanti appenninici, trasportano una notevole quantità di detriti che, spinti dalle correnti, si depositano nei bacini portuali. Per far fronte ai periodici processi di insabbiamento, sono state necessarie imponenti opere idrauliche consistenti nella realizzazione di palizzate e argini che nel corso del tempo hanno concorso alla riconfigurazione delle foci dei fiumi, di moli frangiflutto e dighe foranee atti a garantire approdi più sicuri ai naviganti. Le correnti superficiali prevalenti che investono le coste orientali d'Italia variano durante i mesi dell'anno e le geometrie tracciate per definire le bocche dei porti sono state determinate da studi ingegneristici. Comunque, da sempre la difficoltà rimane la stessa, quella di controllare gli effetti combinati del movimento delle acque dei fiumi e di quello delle acque del mare, e di conseguenza di dare forma ai piccoli porti collocati lungo una costa priva di concavità naturali, modellata dagli sbocchi fluviali e dall'attività piallatrice e pennellatrice del mare.

Predrag Matvejević afferma che «le foci dei fiumi presentano un duplice aspetto: da un lato è il fiume che penetra nel mare, dall'altro è il mare che si introduce nel territorio» (Matvejević, 1991: 78). A questa sottile differenza può essere ricondotta la limitata varietà dei porti che si sono conformati alle foci dei fiumi lungo la costa marchigiana: tutti porti fluviali, ma quelli più a nord sono veri e propri porti canale.

Sottoposti a continue riconfigurazioni a seguito di disastrose alluvioni e fenomeni di insabbiamento, i porti a nord di Ancona, ossia Pesaro, Fano e Senigallia, mostrano la loro comune struttura generativa: sono approdi ricavati nella foce di corsi d'acqua, rimodellata dall'azione antropica attraverso la costruzione di dighe artificiali. In affiancamento alle banchine ricavate lungo il canale vengono realizzate nuove darsene con una progressiva specializzazione degli usi. Questi tre porti, assieme ad Ancona e Rimini, costituivano anticamente la Pentapoli Marittima, una rete infrastrutturale di supporto a Ravenna, capitale dei domini bizantini in Italia, il cui porto era paludoso e impraticabile alle navi provenienti da Bisanzio. Più in generale si può ritenere che queste piccole realtà portuali, continuamente distrutte e ricostruite, hanno segnato le vicende storiche associate alla navigazione nell'Adriatico.

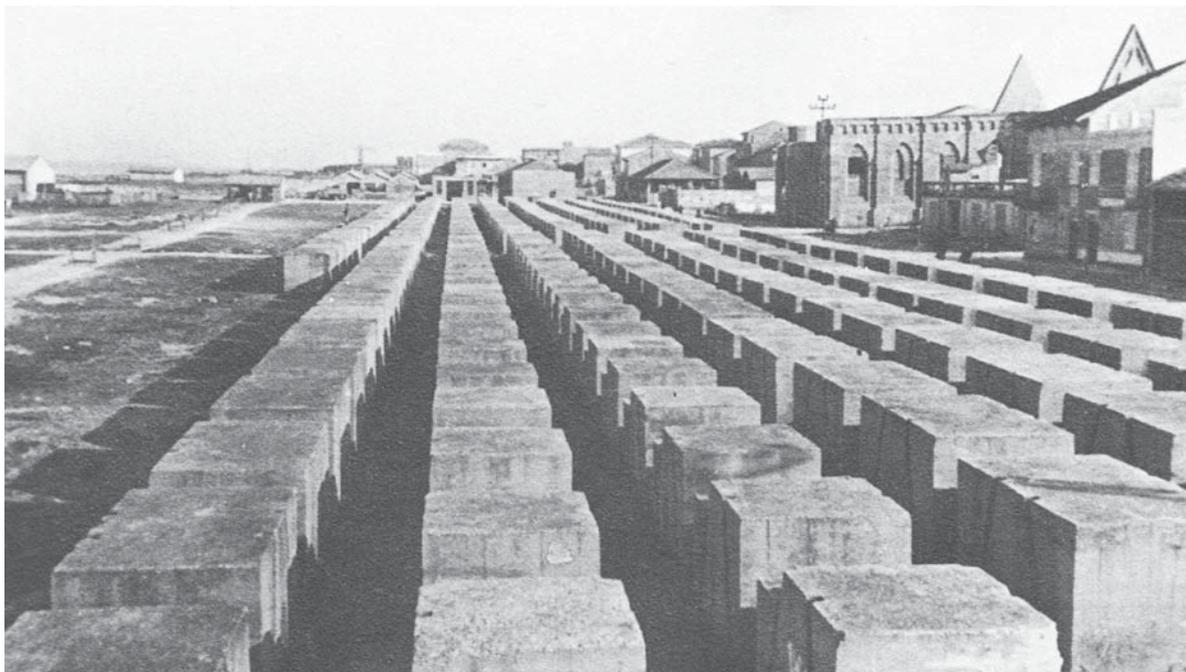
Storicamente meno rilevanti perché di recente costruzione sono i piccoli porti a sud di Ancona, anch'essi iscritti nel disegno del grande pettine tracciato dalla idrografia. Ciò che accomuna i porti di Civitanova Marche, Porto San Giorgio e San Benedetto del Tronto è la geometria del bacino e il suo processo costruttivo. In ognuno di essi si riconosce la presenza di un'opera primaria, della realizzazione di una diga concepita come rafforzamento e prolungamento verso il mare della riva di un corso d'acqua posizionato a nord o a sud dell'area portuale. Seguono le restanti opere a mare, segmenti che disponendosi in successione disegnano i moli perimetrali che recingono lo specchio d'acqua.

Nonostante il comune radicamento delle infrastrutture portuali alla idrografia, le relazioni tra città e porto, determinate anche dalla organizzazione delle opere a terra, conferiscono specificità ai diversi contesti. In tutti la città assume il porto esclusivamente come una attrezzatura necessaria, come un completamento e non come un inizio; in definitiva in nessuno dei casi richiamati il porto costituisce un luogo di rappresentatività urbana (fig. 2).

### **Il porto di Civitanova Marche**

Il bisogno di uno scalo portuale a Civitanova Marche è espresso dalla cittadinanza già nell'Ottocento. Nel 1811, infatti, viene affidata all'ing. Michele Fabbri una prima campagna esplorativa sul sito più vantaggioso per la realizzazione dell'opera infrastrutturale. Nel 1840 l'amministrazione comunale commissiona all'ing. Luigi Castagnola il progetto di un porto-rifugio senza alcun esito realizzativo. In una relazione redatta nel 1858 dalla capitaneria di porto di Ancona viene argomentata «la preferenza della costiera civitanovese, utilissima ai naviganti tanto al grande quanto al piccolo cabotaggio, quale migliore sito per ubicare un nuovo porto a vocazione sia commerciale che peschereccia, allo sbocco a mare della vallata del Chienti in posizione mediana tra il Monte Conero e la foce del Tronto» (Eleuteri, 2016: 19). A seguito della realizzazione della ferrovia adriatica, il civitanovese Mariano Barboni presenta una nuova soluzione, pubblicata nel 1887, anche questa rimane nel cassetto. Una diversa proposta progettuale viene elaborata in conclusione del primo conflitto mondiale dalla Società Cementi Armati di Bologna. L'area portuale è prevista a sud del borgo marinario, in modo da lasciare libera la spiaggia prospiciente il centro cittadino per usi balneari; anche questo progetto resta su carta per mancanza di risorse economiche.

Al 1932 risale la posa della prima pietra, un evento celebrato da una sfilata di 'lancette', barche a vela per la pesca che a quell'epoca raggiungevano il numero di 200 unità. Come ricorda Mariano Guarnieri, storico locale, «sono due delle vecchie gloriose lancette a rimorchiare, fino al punto stabilito, le due boe luminose che delimiteranno le parti terminali dell'antemurale del porto» (Guarnieri, 1987: 126). Sulla base del progetto firmato dall'ing. Carlo Corsi del Genio Civile di Ancona vengono iniziati i lavori per la costruzione della diga antemurale, un'opera infrastrutturale disposta parallelamente alla riva che determina una sostanziale variazione della linea di costa, ossia il progressivo avanzamento della terra verso il mare. Lo scoppio del secondo conflitto mondiale interrompe i lavori e l'area cade in uno stato di forte degrado.



5. L'area di mezzo in una foto della metà degli anni '40.

Nel decennio compreso tra il 1950 e il 1960 si assiste al completamento della infrastruttura portuale: prima la realizzazione del molo sud, lungo 315 metri, collegato al risvolto antemurale, poi la realizzazione del molo nord. Opere di straordinaria manutenzione sulle scogliere e di dragaggio all'interno del bacino conducono nel 1960 all'iscrizione del Porto di Civitanova Marche alla categoria I 'porto rifugio per la navigazione'. Nel 1994, decaduta tale designazione, il porto viene iscritto alla categoria II, classe IV.<sup>1</sup>

La realizzazione delle opere a terra segue quella delle opere a mare. Il processo edilizio investe l'area compresa tra l'attuale viale Giacomo Matteotti e il bacino portuale, delimitata a nord e a sud dai rispettivi moli. L'area generata dal fenomeno di insabbiamento innescato dalla costruzione della diga antemurale si presentava agli inizi degli anni '40 completamente libera. Solo a partire dagli anni '50, con la realizzazione di un tracciato viario parallelo al mare, comincia a delinearsi la forma del luogo, espressa da ampi spazi vuoti e da manufatti prevalentemente isolati. La superficie, originariamente unitaria, viene divisa linearmente in due parti. La prima, compresa tra viale Giacomo Matteotti e via Leonardo da Vinci, si afferma come un'area di mezzo, uno spazio piuttosto irrisolto e non particolarmente connotato dal punto di vista formale che si interpone tra il borgo marinaro e il porto.

La seconda, funzionalmente più chiara, accoglie attrezzature direttamente connesse al porto: capannoni di piccola e grande dimensione che nell'arco di mezzo secolo hanno progressivamente

saturato una fascia di estensione lineare pari a circa 400 metri, arretrata rispetto alla banchina. Questo spessore edilizio crea un vero e proprio sbarramento tra città e mare; la permeabilità è affidata a una sola strada, via Duca degli Abruzzi, asse di collegamento tra la ferrovia e il porto (fig. 3).

La costruzione dei capannoni, adibiti originariamente alla cantieristica, oggi destinati alla manutenzione dei natanti e al rimessaggio nonché alla pesca e alla nautica da diporto, rafforza la vocazione produttiva del sito. I primi edifici a carattere produttivo si rilevano a nord dell'area portuale, oltre la foce del torrente Castellaro e si presentano come costruzioni in mattoni con tetti a capriata in legno. Differente è la connotazione dei fabbricati gravitanti nell'area portuale: manufatti tendenzialmente ordinari, realizzati con tecnologia mista, contraddistinti più che altro dalla ampiezza degli spazi racchiusi da involucri in muratura o in lamiera, molti dei quali in evidente stato di degrado. Il sottoutilizzo o l'abbandono di gran parte di tali attrezzature, associati alla mancanza di cura degli spazi aperti pertinenziali, concorrono a restituire una immagine decadente dell'intera area. Tra i fabbricati presenti sul sito, si distingue, per forma e dimensione, il mercato ittico realizzato nel 1962. Contrapposto al mercato ittico, sul lato nord, è localizzato il circolo vela, un edificio ampliato nel corso del tempo, che presenta una ampia terrazza di affaccio sul bacino portuale. Ma la vera emergenza dell'area è la Chiesa del Cristo Re localizzata sul margine del borgo marinaro in posizione piuttosto baricentrica rispetto al porto. Su progetto dell'ing. Gustavo



6. L'area di mezzo e in lontananza il campanile della Chiesa del Cristo Re nel 2021.  
Fotografia dell'autore.

Stainer, la costruzione ha inizio nel 1933, viene interrotta dalla guerra e portata a termine alla fine degli anni '80, grazie anche al contributo economico dei pescatori e degli armatori civitanovesi. Sul campanile della chiesa a base circolare con una cuspidata a tronco di cono progettato dall'arch. Dante Tassotti, a 42 metri sul livello del mare, viene collocato il faro.

### Indirizzi progettuali

A Civitanova Marche il confine tra città e porto è invisibile in quanto non è associato a elementi della costruzione architettonica e urbana (fig. 4). La sua presenza è rilevabile solo nelle mappe catastali, nelle tavole cartografiche del Piano regolatore del porto e in quelle del Piano regolatore generale,<sup>2</sup> strumenti che indirizzano le trasformazioni dei due distinti ambiti territoriali. La separazione tra città e porto è sancita da una linea, il confine amministrativo, e lungo tale linea si dispiega una superficie che conferisce visibilità alla separazione tra i due ambiti. Non è dunque il limite tracciato dal confine a evidenziare e rendere esplicite le differenze, quello che «ci fa capire quando e dove una cosa finisce e l'altra comincia» (Zanini, 1997: 51), ma è uno spazio aperto che sancisce il passaggio da una realtà all'altra. Tale spazio, dalla forma stretta e allungata, è generato da una traccia immateriale che, correndo in mezzogiorno, si inspessisce e assume concretezza. L'area di mezzo coincide con questo spazio e si afferma come campo di gravitazione tra due realtà

profondamente diverse che, attraverso specifici strumenti di governo del territorio, aspirano alla riqualificazione dello spazio urbano da un lato, e di quello portuale, dall'altro.

La necessità di intervenire sulle «parti di città disordinatamente cresciute tra il borgo e il confine portuale» è dichiaratamente espressa nella Relazione generale al Piano regolatore del porto. Ma ciò che lascia perplessi è la modalità con cui il tema viene posto e la soluzione prospettata. Si richiama il confine del porto ma non si tiene conto dello spazio aperto che, come si è detto, si dispone a cavallo del confine, per cui il campo di azione del progetto non è quello compreso tra il borgo e il limite portuale. Ancor meno convincenti sono le azioni previste per la riqualificazione urbana che puntano prevalentemente alla «composizione volumetrica degli edifici e alla funzionalità dei percorsi»<sup>3</sup> senza alcuna indicazione sulla vocazione dell'area di mezzo che oltre a essere un problema aperto costituisce un elemento di permanenza nella costruzione della città e del suo porto.

Già nella sua formazione, l'area di mezzo si presenta come uno spazio neutro: una foto risalente alla metà degli anni '40 lo descrive come una grande area di cantiere per la realizzazione del porto. La Chiesa del Cristo Re, allora in costruzione, costituisce un riferimento topografico del luogo che, osservato da nord, si presenta come una vasta superficie occupata da blocchi in calcestruzzo perfettamente allineati, pronti per essere trasportati in mare per portare a compimento la diga antemurale del porto iniziata nel 1932 (fig. 5).



7. Murales elaborato sul muro frangiflutti da Cheko'Art. Fotografia di Giulio Vesprini.

Interponendosi tra la città e il porto, l'*area di mezzo* si mostra oggi come un *paesaggio intermedio* (Barbieri, 1999: 47), uno spazio morfologicamente incerto che rende più efficace il riconoscimento topografico dei due ambiti da esso separati. Da un lato si apprezza la struttura organizzativa del borgo marinaro e le relazioni tra la tipologia edilizia e la morfologia urbana; dall'altro si rende palese l'organizzazione dell'area portuale affidata alla successione di capannoni intervallati da spazi di pertinenza, entrambi di grande dimensione, conformi alle attività lavorative accolte. Come sostiene Aldo Rossi, «nello studio della città noi non possiamo fare altro che raggruppare le questioni in problemi organizzati con un aspetto e una logica interna» (Rossi, 1964: 209). Le logiche interne ai due ambiti descritti, tradotte in forme riconoscibili, sono dunque palesate da uno spazio morfologicamente poco connotato che disponendosi nel mezzo concorre a marcare le differenze tra di essi. Se Aldo Rossi indaga i luoghi risalendo alla identificazione della struttura spaziale del costruito, Kevin Lynch si sofferma sugli aspetti percettivi dello spazio, sull'immagine della città e dei suoi elementi. Ragionando sull'*area di mezzo* non si può non richiamare la riflessione sui margini intesi come elementi lineari, «confini tra due aree diverse» (Lynch, 1964: 79). Sono dunque i margini tra l'*area di mezzo* contigua al borgo, sul versante orientale, e il porto, sul versante occidentale, coincidenti con due tracciati viari, rispettivamente via Giacomo Matteotti e via Leonardo da Vinci, a misurare trasversalmente questo *spazio-confine*.

Tra i due ambiti morfologicamente confinati, l'*area di mezzo* si afferma come un grande interstizio, oggi composto di una materia meticciosa: parcheggi, autostazioni, campi da gioco

nonché saltuari manufatti edilizi, eterogenei e frammentari, a uso residenziale, alberghiero e di deposito, intervallati da sporadiche alberature. La molteplicità di funzioni che l'area accoglie, associata alla debolezza del disegno che regola l'organizzazione delle attività che vi si svolgono, conferisce a questo spazio interstiziale una immagine degradata per nulla rappresentativa di una spazialità pubblica strategica per la città di Civitanova Marche (fig. 6).

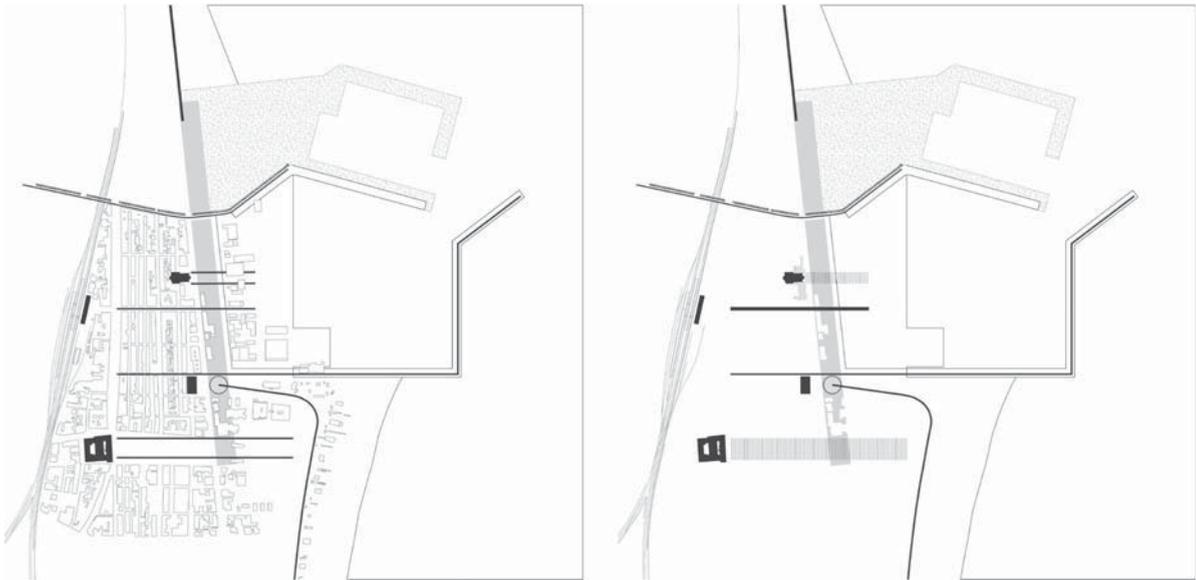
A partire dalla definizione di un programma e dalla inevitabile delocalizzazione di alcune attività presenti nell'area, il progetto, come strumento operativo, dovrà essere in grado di attivare processi, di costruire un sistema di nuove relazioni tra gli elementi e le parti che entrano in gioco; in questo senso l'azione progettuale si espliciterà nel «concepire strategie, non disegnare composizioni» (Tschumi, 2006: 76).

Nella progettazione di questi spazi, Tschumi mette in discussione la nozione di unità e giunge a elaborare una riflessione sulla nozione di disgiunzione che si fonda sul rifiuto dell'idea di sintesi in favore dell'idea di dissociazione. Sebbene, come sostiene Tschumi, la nozione di disgiunzione non vada considerata come un concetto architettonico, «i suoi effetti lasciano un'impronta sul sito, sulla costruzione e persino sul programma, a seconda della logica dissociativa che governa l'opera» (Tschumi, 2005: 165). I temi della disgiunzione e dell'*in-between* si manifestano negli spazi interstiziali, nelle aree liminari come quella oggetto di studio, e qui il progetto può decidere di mettere in scena la *différance*.

All'interno di una indagine sui paesaggi ibridi, Mirko Zardini si sofferma sugli spazi aperti indefiniti. Anche lui parla di



8. *Trasversalità*. Sequenze fotografiche lungo via Duca degli Abruzzi: dalla stazione ferroviaria al porto.  
 Elaborazione grafica a cura dell'autore.



9. *Linerarità-trasversalità*. Schema direttore per un progetto di rigenerazione dell'area portuale di Civitanova Marche. Elaborazione grafica a cura dell'autore.

interstizi giungendo ad affermare: «è il concetto di interstizio che oggi esprime, più di quello di edificio o di spazio aperto, le relazioni, i significati e le tensioni della città contemporanea» (Zardini, 1999: 57). Non è dunque la composizione volumetrica degli edifici o la funzionalità dei percorsi a riscattare l'*area di mezzo* a Civitanova dalla condizione di anonimato in cui versa. Sono le relazioni, i significati e le tensioni tra città e porto che andrebbero indagati progettualmente nell'obiettivo di preservare e valorizzare questo grande vuoto interstiziale.

Nell'ottica di una più generale rigenerazione urbana e in modo specifico nella intenzione di rinnovare il rapporto tra borgo marinaro e porto, il progetto dovrà conferire permeabilità e porosità all'*area di mezzo*. Da un lato una permeabilità lineare, nella direzione impressa dalla sua forma geometrica, un rettangolo stretto e allungato che potrebbe risolvere la connessione pedonale e ciclabile tra il lungomare nord e il lungomare sud, drasticamente separati dall'area portuale. Dall'altro una permeabilità trasversale in grado di costruire un sistema di nuove relazioni tra l'insediamento urbano e l'infrastruttura portuale.

Questa idea di attraversamento, insita anche nella espressione *spazio di tramite* (Di Venosa, 2006: 56) si associa al concetto di *soglia* che deve essere accuratamente distinto dal concetto di *confine*: «se un confine è una linea che separa, una soglia è una zona di transizione» (Benjamin, 1982: 856). Interponendosi tra due distinte spazialità, essa pone le condizioni affinché tali spazialità possano essere messe in contatto e ciò si realizza nel transito, ossia nel movimento che si svolge attraversando la soglia stessa.

Nella esplorazione progettuale, la soglia si afferma come condensatore di molteplici relazioni che si fissano nei passaggi logici che conducono alla elaborazione dell'assetto formale. Sergio Crotti ritenendo la soglia come nucleo generatore di trasformazioni, sostiene che essa «assuma dapprima una configurazione coincidente con il concetto di *limite*, che in seguito appaia come *intervallo*, dotandosi di una estensione connaturata a un dispositivo separatore, che divenga infine *sequenza*, aderente alla concezione dinamica dello spazio» (Crotti, 2000: 18).

Il concetto di soglia viene recentemente ripreso da Beatrice Moretti che, svolgendo una ricerca sulle infrastrutture portuali, si sofferma sull'interfaccia città-porto e sugli spazi di margine che hanno la capacità di separare e nello stesso tempo di connettere ambiti diversi marcandone la differenza impressa nell'uso e nella forma dello spazio. Analizzando i processi di trasformazione delle aree portuali e le conseguenti interferenze con le aree urbane limitrofe, Moretti giunge a ritenere che i paesaggi di confine, seppure complessi e problematici, siano particolarmente inclini al cambiamento, e che possano essere assunti come *interfacce reattive* ossia come *soglie dinamiche* (Moretti, 2020: 75).

L'interazione tra città e porto si pone alla base delle *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale* emanate nel 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come previsto dalla recente riforma della legislazione portuale italiana.<sup>4</sup> Pur riconoscendo le valenze funzionali associate alla operatività del porto, l'attenzione è rivolta alle aree intermedie tra città e porto, alla loro diversa intensità e

profondità, nell'ottica di innescare processi di riqualificazione urbana. Sono individuati due distinti ambiti di azione: il sotto-ambito *porto operativo* che accoglie le aree portuali propriamente dette, strettamente connesse alle funzioni portuali primarie (ormeggio, carico e scarico, magazzini, piazzali), e il sotto-ambito *interazione città-porto* che oltre alle attrezzature legate ai servizi portuali, comprende attività propriamente urbane quali commercio, direzionalità e cultura. Andando oltre la funzionalità attribuita ai due sotto-ambiti, le *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale* si soffermano sulla necessità di costruire connessioni alla scala territoriale e urbana: innesti con la rete di trasporto terrestre, nonché innesti e affacci urbani tra porto e città. Relativamente al sotto-ambito di *interazione città-porto* si parla di «diretrici di percorso che garantiscono il legame fisico e sociale fra la città e le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività della città» (Aa.Vv., 2017: 51).<sup>5</sup>

A Civitanova Marche, come in altre città portuali del medio adriatico, «la condizione topografica favorevole non riesce a riscattare la frattura che segna oggi il rapporto tra città e porto» (Di Venosa, 2006: 56). Il superamento di questa frattura costituisce l'obiettivo prioritario di una azione progettuale che può essere esplicitata attraverso la combinazione di due strategie. La prima agisce linearmente e si traduce nella riconfigurazione dell'*area di mezzo* concepita come una grande soglia tra città e porto, assimilabile a un parco lineare; la seconda agisce trasversalmente ed è espressa da un sistema di percorsi che superando la *soglia* si insinuano nell'area portuale attivando un processo di rigenerazione urbana e portuale. Questa doppia strategia oltre a rafforzare rispettivamente le connessioni tra il lungomare nord e quello sud e tra il borgo marinaro e il porto punta a rinnovare l'immagine complessiva della città: da una *città con il porto* a una *città-porto*.

La sperimentazione progettuale si è avvalsa delle conoscenze acquisite per attivare una indagine ricognitiva finalizzata al rinvenimento di segni e alla scoperta di pratiche d'uso dello spazio su cui costruire una matrice rifondativa dell'area portuale e del borgo limitrofo. «Lungo le linee trasversali impresse nella topografia si rilevano situazioni singolari» (Coccia, 2004: 183), si comprendono le relazioni tra antiche e nuove costruzioni e si scoprono alcuni caratteri specifici che concorrono a restituire identità ai luoghi antropici.

Partendo da nord, il primo asse trasversale è quello definito dal torrente Castellaro, che oltre a sancire il limite settentrionale del nucleo originario del borgo marinaro, costituisce un elemento di connessione ciclopedonale tra la Civitanova Alta e la Marina. Questa connessione potrà essere ulteriormente rafforzata attraverso il prolungamento del suo tracciato oltre l'*area di mezzo* fino a spingersi verso il mare seguendo la direttrice tracciata dal molo nord.

Il secondo spazio trasversale è associato alla presenza di un manufatto architettonico eccezionale, la Chiesa del Cristo Re, che con il suo campanile svolge il ruolo di *landmark* negli spostamenti via terra e via mare. Una nuova piazza antistante la chiesa, intesa come un sagrato, insinuandosi tra i capannoni si proietterebbe nel bacino portuale.

Il terzo elemento di trasversalità è definito dall'asse ferrovia-porto. Tale asse coincide con via Duca degli Abruzzi, unica strada che si immette nel cuore del porto senza però svolgere

un ruolo caratterizzante nella conformazione dell'ambito portuale. La sua valenza funzionale dovrà essere associata a una valenza formale capace di restituire qualità a uno spazio dell'attraversamento tra borgo e porto.

Il quarto asse trasversale coincide con via Trento che, intercettando l'edificio della Pescheria, supera l'*area di mezzo* e si spinge verso il mare lungo il molo sud marcando il limite meridionale dell'area portuale. Nonostante le interferenze tra percorribilità carrabile di mezzi pesanti impiegati nelle attività della pesca e ciclo-pedonali associati alle pratiche del tempo libero, questo spazio mostra già una sua vitalità. Da qualche anno questo è il luogo del passeggio che conduce abitanti e turisti ai grandi murales realizzati sul muro frangiflutti, tra il 2009 e il 2014, all'interno di *Vedo a colori* (fig. 7), un evento internazionale che ha restituito una nuova valenza al porto, quella di un «museo a cielo aperto» (Vesprini, 2014: 6).

Il quinto elemento trasversale è costituito dalla piazza xx Settembre uno spazio di antica formazione che richiede una nuova definizione a seguito della recente demolizione della struttura fieristica. Un ripensamento di questo luogo potrebbe offrire una occasione per reinterpretare attraverso il ridisegno dello spazio aperto l'antica darsena antistante la fortezza, l'attuale Palazzo Sforza.

Le cinque trasversalità individuate costituiscono il supporto logico di un ragionamento che offre spunti per ulteriori approfondimenti progettuali. La gerarchizzazione di tali trasversalità conduce a una molteplicità di soluzioni formali attraverso le quali rinnovare il rapporto tra il borgo marinaro e il porto.

Una sequenza di scatti fotografici, elaborati nello spostamento terra-mare, mette in luce le specificità degli spazi intercettati degli assi trasversali (fig. 8) e una mappa restituisce graficamente la strategia di progetto: un parco lineare interposto tra il borgo marinaro e il porto è intercettato dalle trasversalità (fig. 9). Se la visione fotografica, espressa dalla sequenza di scatti eseguiti da terra, rileva tutto ciò che è intercettato dallo sguardo che si muove lungo le direzionalità individuate, l'esercizio di astrazione associato alla elaborazione della mappa concorre alla individuazione topografica delle aree di intervento. Manufatti edilizi e spazi aperti, elementi naturali e segni antropici rilevati dalla doppia visione, obliqua e zenitale, costituiscono i materiali di base di un progetto di riscrittura e dunque di rigenerazione dell'ambito portuale.

## Note

1. La Legge 28 Gennaio 1994 n. 84 ha introdotto nell'art. 4 la nuova classificazione dei porti suddividendoli in due categorie: i porti rilevanti a livello nazionale e i porti con funzione commerciale e industriale.

2. Il Piano regolatore del porto risale al 2005. Il Piano regolatore generale, detto 'Piano Secchi', risale al 2007. Entrambi gli strumenti urbanistici sono inquadrati all'interno di un più generale processo di riassetto urbano basato su uno stretto e necessario rapporto tra il bacino portuale e l'insediamento urbano.

3. Nella Relazione generale del Piano regolatore del porto si legge: «A queste trasformazioni occorrerà affiancare una operazione importante di ristrutturazione delle parti di città disordinatamente cresciute tra il borgo e il confine portuale, sono spazi particolari che debbono essere pensati come *trait d'union* tra acqua e terraferma. Questa peculiarità va esaltata con la composizione volumetrica degli edifici, la funzionalità

dei percorsi e con l'uso attento dei materiali, per far sì che la 'macchina porto' si inserisca fluidamente nel contesto della città costruita e, al tempo stesso, proponga una immagine qualificata e armoniosa del *waterfront*».

4. La riforma è disciplinata dal Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, *Riorganizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali* di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124. La riforma punta a modernizzare l'assetto, la governance e le strategie infrastrutturali della portualità italiana, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans Europea dei Trasporti (TEN-T). disciplinata con Regolamento (UE) n. 1315/2013.

5. Le linee guida per la redazione dei piani regolatori di Sistema Portuale sono state predisposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2017, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

## Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv., 2015, *Civitanovissima*. Civitanova Marche: ICONA FX.
- Barbieri G., 1999, *Architettura per metropoli piccole*. Ancona: Transeuropa.
- Benjamin W., 1982, *The Arcades Project*. Cambridge: The Belknap Press of Harvard University.
- Coccia L., 2004, «L'architettura delle connessioni». In: Aa.Vv., *INFRA. Esperienze, forme insediative, ambiente e infrastrutture*. Venezia: Marsilio, 182-183.
- Crotti S., 2000, *Figure architettoniche: soglia*. Milano: Unicopli.
- Di Venosa M., 2006, «L'interfaccia porto-città». In: Barbieri P. (a cura di), *Infraspazi*. Roma: Meltemi, 56-63.
- Eleuteri A., 2016, «Una storia che parte da lontano». In: Aa.Vv., *Segni Urbani. Il porto. La costruzione*. Civitanova Marche: Grafiche Fioroni, 18-29.
- Guarnieri M., 1987, «Il porto rifugio tra progetti e fantasia». In: Aa.Vv., *Civitanova. Immagini e storie*, n. 1. Civitanova Marche: Centro Studi Civitanovesi, 115-143.
- Lynch K., 1960, *The image of the City*. Cambridge: The MIT Press (trad. it., 1964, *L'immagine della città*. Venezia: Marsilio).
- Matvejević P., 1987, *Mediteranski Brevijar*. Zagabria: czh (trad. it. 1991, *Mediterraneo. Un breviario*. Milano: Garzanti).
- Moretti B., 2020, *Beyond the Port City*. Berlin: Jovis.
- Rossi A., 1964, «Considerazioni sulla morfologia urbana e la tipologia edilizia». In: Bonicalzi R., 1975 (a cura di), *Scritti scelti sull'architettura e la città*. Milano: Clup, 209-225.
- Tschumi B., 1996, *Architecture and Disjunction*. Cambridge: The MIT Press (trad. it., 2005, *Architettura e Disgiunzione*. Bologna: Edizioni Pendragon).
- Tschumi B., Walker E., 2006, *Tschumi on Architecture: Conversation with Enrique Walker*. New York: The Monicelli Press (trad. it., 2006, *Tschumi e l'architettura: Conversazioni con Enrique Walker*, 10. Mostra Internazionale di Architettura di Venezia).
- UN General Assembly, *Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*, 21 October 2015, A/RES/70/1. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld/publication> (accesso 2022.07.08).
- Vesprini G., 2014, a cura di, *Vedo a colori. Street art al porto 2009/2014*. Pollenza: rsg.
- Zanini P., 1997, *Significati del confine*. Milano: Bruno Mondadori.
- Zardini M., 1999, «Interstizi-intervalli». In: Zardini M. (a cura di), *Paesaggi ibridi*. Ginevra-Milano: Skira, 51-59.