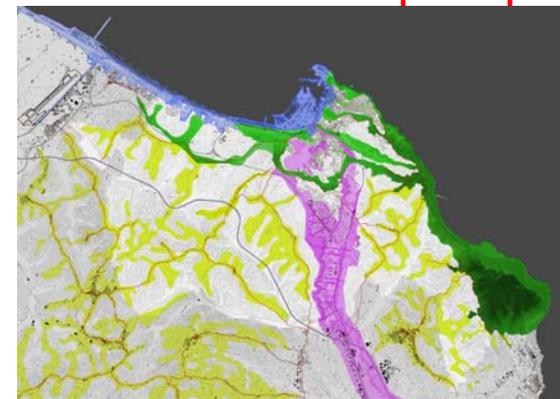


COMUNE DI ANCONA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA

Nuovo Piano Urbanistico della città
Documento programmatico
sintesi dei contenuti principali



il Sindaco:

Fiorello Gramillano

l'assessore all'Urbanistica:

arch. Paolo Pasquini

esperto urbanista:

prof. arch. Carlo Gasparrini

UFFICIO DI PIANO:

direttore Area Urbanistica e Ambiente e Coordinatore dell'Ufficio di Piano:

ing. Sauro Moglie

geom. Maurizio Azzoguidi, arch. Claudio Centanni, ing. Carlo Amedeo Paladini, ing. Stefano Perilli, arch. Manuela Vecchietti

borsisti (collaboratori):

arch. Claudia Ferrigno, arch. Alessandra Marsili, arch. Alessio Piancone, arch. Laura Postacchini, arch. Raffaella Sorrentino

febbraio 2010

INDICE:

Premessa, pag. 3

Il percorso del nuovo Piano. Oggi le ragioni di una scelta sono ancora più forti, pag. 4

Quattro obiettivi strategici per quattro visioni di città, pag. 7

ANCONA CITTÀ POLICENTRICA, ABITABILE E ACCESSIBILE, pag. 9

ANCONA CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA, pag. 11

ANCONA CITTÀ ECOLOGICA, pag. 13

ANCONA CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA, pag. 15

I progetti prioritari per guidare la riqualificazione urbana, pag. 17

LA COMETA VERDE DAL CONERO ALLA CITTÀ STORICA, pag. 19

IL FRONTE-MARE DELLE ECCELLENZE, pag. 24

LA CITTÀ LINEARE DELLE NUOVE CENTRALITÀ, pag. 28

IL PARCO RETICOLARE DEI PAESAGGI AGRARI E DELLE FRAZIONI, pag. 31

PREMESSA

Il presente elaborato costituisce una sintesi dei contenuti principali del Documento Programmatico, passaggio cruciale del processo di redazione del nuovo Piano Urbanistico della città di Ancona, delineato e reso operativo dalle Deliberazioni del Consiglio Comunale n. 70/2005 e della Giunta Comunale n. 699/2006. Il Documento Programmatico - visionabile, nella sua versione integrale, sul sito web del Comune di Ancona www.comune.ancona.it/comune/urbanistica/PRG2007/home.htm - rappresenta il punto di approdo finale della fase di "sintesi" delle attività preliminari di "ascolto" e "raccolta" svolte dal 2007 al 2009, culminate nella presentazione in Consiglio Comunale il 19 ottobre 2009. Esso si articola nei seguenti capitoli:

1. Una rilettura del **percorso del nuovo Piano** per la città, in cui vengono sintetizzate le ragioni di una scelta, il processo di formazione e condivisione del Documento Programmatico e le sue prospettive (CAPITOLO 1 "IL PERCORSO DEL NUOVO PIANO PER LA CITTÀ").
2. L'analisi del rapporto tra nuovo Piano e **contesto decisionale** in cui vengono attraversati criticamente gli strumenti pianificatori e programmatori con cui deve confrontarsi il nuovo Piano (programmazione comunitaria, pianificazione sovraordinata e copianificazione) e da cui deve trarre alcuni elementi fondanti della sua strategia (CAPITOLO 2 "NUOVO PIANO E CONTESTO DECISIONALE: PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA, PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA E COPIANIFICAZIONE").
3. Una valutazione di dettaglio dello **stato** e delle **criticità della pianificazione comunale**, con riferimento sia ai dati quantitativi essenziali del processo attuativo del piano vigente, sia ad alcuni aspetti rilevanti di tale processo, come la dotazione di standard e la permeabilità urbana (CAPITOLO 3 "STATO E CRITICITÀ DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE").
4. L'individuazione dei principali **obiettivi strategici** attorno ai quali coagulare gli sforzi e le tensioni verso il cambiamento e le risorse pubbliche e private:

- ANCONA CITTÀ POLICENTRICA, ABITABILE E ACCESSIBILE
- ANCONA CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA
- ANCONA CITTÀ ECOLOGICA
- ANCONA CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA

(CAPITOLO 4 "QUATTRO OBIETTIVI STRATEGICI PER QUATTRO VISIONI DI CITTÀ").

5. La individuazione dei **progetti-guida prioritari di livello urbano** in grado di raccogliere e portare a sintesi le direzioni di marcia più rilevanti sin qui emerse dentro alcuni "grandi racconti" della città intesi come cornice programmatica del futuro Piano Operativo
 - LA COMETA VERDE DAL CONERO ALLA CITTÀ STORICA
 - IL FRONTE-MARE DELLE ECCELLENZE
 - LA CITTÀ LINEARE DELLE NUOVE CENTRALITÀ
 - IL PARCO RETICOLARE DEI PAESAGGI AGRARI E DELLE FRAZIONI(CAPITOLO 5 "I PROGETTI PRIORITARI PER GUIDARE LA RIQUALIFICAZIONE URBANA")
6. La definizione dei **principi giuridico-normativi fondanti** del nuovo Piano, con riferimento alla perequazione urbanistica per garantire uguali diritti e alla compensazione urbanistica ed ecologica per garantire prestazioni ambientali aggiuntive alla città (CAPITOLO 6 "PRINCIPI FONDANTI DEL NUOVO PIANO")
7. L'individuazione di **procedure e strumenti innovativi** per il governo della trasformazione urbana (ambiti di paesaggio, rete ecologica e paesistica, progetto urbano e avvisi pubblici), in grado di gestire il rapporto tra Piano strutturale e operativo (CAPITOLO 7. "PROCEDURE E STRUMENTI INNOVATIVI DELLA REGOLAZIONE URBANISTICA").

La sintesi riassume le principali scelte strategiche e gli obiettivi progettuali prioritari con particolare riferimento quindi ai capitoli 4 e 5.

IL PERCORSO DEL NUOVO PIANO. OGGI LE RAGIONI DI UNA SCELTA SONO ANCORA PIÙ FORTI

Negli ultimi anni, in più occasioni, sono state evidenziate le ragioni ineludibili per le quali sia oramai improcrastinabile la redazione di un nuovo Piano Urbanistico per la città, dopo oltre 20 anni dall'adozione di quello vigente. Queste ragioni non sono da rintracciare tanto nelle specifiche criticità dello strumento vigente, su cui pure il Documento Programmatico si sofferma. Esso ha anzi anticipato molti temi della stagione urbanistica degli anni '80-'90 divenendo a pieno titolo un piano di "terza generazione": un piano cioè con una esplicita attenzione alle zone-tessuto multifunzionali e alle aree-progetto della trasformazione urbana, ma anche al contenimento del consumo di suolo che ha consentito di salvaguardare lo straordinario patrimonio di risorse paesaggistiche e ambientali del territorio collinare.

Quelle ragioni sono piuttosto riconducibili essenzialmente alla **sinergia che si è determinata tra una condizione urbana e territoriale profondamente mutata negli anni da un punto di vista abitativo, ambientale, socio-economico e funzionale e una strumentazione urbanistica, maturata in un contesto legislativo e normativo oramai desueto, oggi troppo rigida e scarsamente flessibile per rispondere alle nuove domande e necessità operative.**

In particolare appare ineludibile la necessità di innovare la strumentazione urbanistica dando risposta ai problemi sollevati da specifiche determinazioni giurisprudenziali che hanno radicalmente modificato alcuni assunti giuridico-normativi dell'urbanistica comunale dal dopoguerra ad oggi; ma anche recependo le sollecitazioni che provengono dal dibattito italiano degli ultimi 20 anni, concentratesi in alcune proposte di riforma a livello nazionale e in numerose leggi urbanistiche regionali che hanno ridisegnato la forma e i contenuti del Piano Urbanistico Comunale, innovando in modo sostanziale il modello di pianificazione tradizionale.

La principale innovazione connessa a queste sollecitazioni è quella relativa alla opportunità di introdurre nella pianificazione, dentro una cornice di indicazioni strategiche e di regole chiare, **la necessaria processualità nel rapporto con la programmazione, salvaguardando la flessibilità degli strumenti e l'adattabilità nel tempo e superando l'obsoleto dispositivo sequenziale innescato dalle prescrizioni onnicomprensive sul territorio comunale, dal generale al particolare, con tutte le rigidità e gli inconvenienti attuativi che questo inevitabilmente comporta.**

In questa direzione le proposte di legge urbanistica a livello nazionale e le esperienze legislative regionali più avanzate in materia prevedono tre dimensioni e strumenti della pianificazione comunale:

- la **dimensione strategico-strutturale del Piano Strutturale** che riveste, per l'intero territorio comunale o sovra comunale, un ruolo centrale nella individuazione delle scelte di trasformazione e sviluppo del territorio e, al contempo, delle grandi invarianti storico-insediative, infrastrutturali e ambientali recependo i vincoli sovraordinati in materia di paesaggio e beni paesaggistici, delle acque e difesa del suolo, della protezione della natura, della tutela dell'ambiente. In sostanza, un *masterplan* con funzioni prevalenti di indirizzo generale e quindi con un carattere non prescrittivo e conformativo dei diritti edificatori, senza effetto giuridico sui suoli cioè ad eccezione di quello derivante dall'applicazione dei vincoli prima citati;
- la **dimensione programmatica e progettuale del Piano Operativo** che si connota, per le sole parti limitate del territorio oggetto di trasformazione individuate in termini generali dal *Piano Strutturale*, per la prescrittività ed esecutività dei contenuti normativi e delle previsioni da realizzare nei 5 anni di un mandato amministrativo. In questo arco temporale circoscritto devono essere garantiti gli investimenti pubblici inseriti nei piani pluriennali delle opere pubbliche ma soprattutto vengono introdotte e rese cogenti le regole urbanistiche per l'attuazione degli interventi privati prioritari, la cui validità decade, alla fine dell'arco temporale quinquennale, qualora non vengano concretamente attivate attraverso progetti fattibili;
- la **dimensione regolativa del Regolamento Urbanistico-Edilizio** che disciplina gran parte del territorio e governa le trasformazioni diffuse e leggere della città esistente alla scala edilizia, e quindi essenzialmente le tipologie e le modalità di attuazione degli interventi, le attività di

conservazione, costruzione e trasformazione fisica e funzionale delle opere edilizie, gli elementi architettonici e urbanistici, gli spazi verdi, il territorio agricolo ed extraurbano nonché gli altri elementi che caratterizzano gli ambienti antropizzati e naturalistici.

La triangolazione fra queste tre dimensioni e questi tre strumenti introduce un percorso virtuoso. Non si opererà più con una zonizzazione rigida e una normativa dal valore conformativo temporalmente illimitato, da attuare con un percorso di progressivo approfondimento dal piano generale ai piani attuativi; ma si garantirà invece un quadro generale di indicazioni d'assieme, strategiche e strutturali (conformative solo per limitati casi e categorie di luoghi e anzi prevalentemente d'indirizzo con alcune norme-quadro) lasciando al livello operativo il compito di tradurre quegli indirizzi in piani e progetti attuativi attraverso un apparato di norme conformative a validità limitata nel tempo. Ciò consente di adattare il sistema di regole attuative in ragione delle esigenze di fase, dentro i principi delle norme-quadro, con un ritorno a monte ciclico sul *Piano strutturale* e sulle sue indicazioni strategiche che potranno così essere verificate e adeguate senza per questo dover procedere a defatiganti varianti. **Un processo di relazione circolare quindi tra le diverse componenti del Piano (strategie, regole, piani-progetti attuativi) che garantisce una sua maggiore efficacia e capacità di governo delle dinamiche mutevoli della città e, in sostanza, una sua maggiore credibilità.**

Il futuro Piano Urbanistico Comunale si basa su alcuni principi fondanti tra loro strettamente connessi:

- quello dell'**eguaglianza**, con riferimento cioè alla necessità di garantire una sostanziale indifferenza dei proprietari interessati alla trasformazione urbana a fronte delle scelte di pianificazione, con le conseguenze che questo principio comporta in termini di equa ripartizione tra essi dell'edificabilità prevista e degli oneri che gli interventi comportano attraverso la procedura della "perequazione urbanistica" (su cui il Documento Programmatico si sofferma lungamente) finalizzata anche ad una politica ordinaria di acquisizione al patrimonio pubblico delle aree necessarie per la realizzazione di servizi;
- quelli di **sostenibilità, precauzione e prevenzione**, con riferimento cioè alla necessità di tutelare i valori ecologici e paesaggistici, per salvaguardare le risorse energetiche e naturali non rinnovabili e per evitare che nuovi usi del territorio compromettano quelli delle future generazioni, con le

conseguenze che questo comporta in termini di contropartite prestazionali per la città e la collettività degli interventi trasformativi dal punto di vista dell'offerta ecologica compensativa, di servizi e infrastrutture, di qualità architettonica e ambientale e delle destinazioni d'uso preferenziali.

L'adozione della procedura perequativa, in ossequio al principio di eguaglianza, è dunque necessaria per evitare differenze opinabili tra i diritti dei proprietari delle aree potenzialmente trasformabili, come anche per superare lo scoglio della decadenza dei vincoli pubblicitici nel caso della realizzazione dei servizi da standard urbanistico, un tempo prevista solo attraverso l'esproprio preventivo: una volta infatti decaduti i vincoli dopo cinque anni, con l'impossibilità di reiterarli senza indennizzo, e visti i valori assunti dai costi di esproprio (in esito alle sentenze n. 179/99 e n. 348/2007 della Corte Costituzionale), le aree relative potrebbero essere gravemente compromesse con le utilizzazioni ammesse dall'attuale giurisprudenza in assenza di disciplina urbanistica. Contestualmente, appare ragionevole e legittimo prevedere una procedura compensativa di interesse pubblico in base alla quale si richiedano agli interventi trasformativi del territorio **contropartite prestazionali aggiuntive per la città e la collettività in termini ecologici, di offerta di servizi e infrastrutture, di qualità architettonica e ambientale, di destinazioni d'uso preferenziali.**

L'ipotesi di Piano Urbanistico che viene prefigurata nel Documento Programmatico ha dunque quattro caratteristiche fondamentali:

1. è un piano collocato in una **dimensione urbana sovracomunale e policentrica** ma contemporaneamente attento all'articolazione delle **tante identità locali** di Ancona
2. è un piano di sostanziale **riqualificazione urbana e ambientale** attento alla necessità di ridurre al minimo il consumo di suolo e di produrre le necessarie compensazioni ecologiche;
3. è un piano flessibile, articolato in una **componente strategico-strutturale**, una **programmatico-progettuale** per le parti in trasformazione ed una **regolativa** delle modificazioni diffuse;
4. è un piano **perequato, sostenibile e fattibile.**

In questa direzione, la cornice di una legge urbanistica regionale appare fondamentale. Com'è noto, la Regione Marche ha intrapreso fin dal 2004 la riforma della Legge Urbanistica Regionale che si concretizza nella proposta di legge n. 156 (*Norme per lo sviluppo sostenibile e il governo del territorio regionale. Modifiche alla legge regionale 5 agosto 1992, n. 34 "norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio"* del 1 marzo 2007) da allora ferma all'esame della IV Commissione Consigliare.

La proposta di legge, modificata e migliorata nel tempo, ripropone i principi e gli strumenti principali dell'innovazione normativa così come sono emersi nelle proposte legislative nazionali e nella prassi regionale della pianificazione urbanistica, con particolare riferimento al ruolo della perequazione urbanistica anche intercomunale, all'articolazione del piano urbanistico comunale in tre strumenti (*Piano strutturale, Piano operativo, Regolamento urbanistico ed edilizio*), alla centralità dello sviluppo sostenibile e della valutazione ambientale strategica. La sua approvazione costituirebbe quindi una cornice necessaria ed efficace per dispiegare appieno le ambizioni del nuovo Piano urbanistico di Ancona. Preoccupa quindi il ritardo della sua approvazione che colloca purtroppo la Regione Marche nella ristretta schiera delle Regioni che non hanno ancora provveduto a varare una nuova e aggiornata legge urbanistica regionale.

E' certo possibile tracciare **un percorso subordinato in cui i contenuti strategico-strutturali e programmatico-progettuali del Documento Programmatico possano essere utilizzati anche in assenza della riforma urbanistica regionale per orientare l'attività urbanistica dei prossimi anni**. Il Documento potrebbe infatti assumere il valore di cornice strategica condivisa per le eventuali scelte intermedie che potrebbero tradursi in una Variante Generale al PRG vigente, redatta ai sensi dell'attuale L. R. 34, in cui siano compresenti la salvaguardia di alcune componenti strutturali (anticipando così i contenuti tecnico-normativi di un *Piano strutturale* e di un *Regolamento urbanistico ed edilizio* futuri) e una serie di interventi di riqualificazione/trasformazione in aree prioritarie, organizzati sulla base dei progetti-guida successivamente illustrati, che anticipino i contenuti di un possibile *Piano operativo*.

La consapevolezza del percorso da intraprendere, come anche dei notevoli cambiamenti avvenuti nella città e nel quadro normativo in questi anni, è matura da tempo. La Deliberazione del Consiglio Comunale n. 70 del 30 maggio 2005 ("Ordine del giorno sul Piano Regolatore - Predisposizione di un Piano Strutturale Comunale") - successivamente integrata dalla Deliberazione di Giunta n. 699 del 19 dicembre 2006 ("Linee guida per il processo di avvio nuovo Piano Urbanistico della città") - aveva già fornito un primo quadro sintetico, associato ad alcune riflessioni sulle dinamiche consolidate e le criticità emergenti. Negli anni successivi, è stata intrapresa un'attività sistematica di "ascolto", "raccolta" e "sintesi" con la conseguente predisposizione di una cospicua e approfondita serie di materiali che hanno consentito la costruzione di specifiche iniziative pubbliche finalizzate all'illustrazione dei contenuti principali di tale attività e degli orientamenti strategici emersi, di cui si ricordano le principali:

- la presentazione del cosiddetto **Documento "0"**, nel Consiglio Comunale del 7 marzo 2008, che resoconta le fasi di "ascolto" e "raccolta" propedeutiche alla "sintesi" del Documento Programmatico e di cui si forniscono i materiali in allegato allo stesso;
- la presentazione del **Primo rapporto** di "sintesi" delle fasi di "ascolto" e "raccolta", nel Consiglio Comunale del 28 luglio 2008 e nell'Assemblea cittadina del 1 ottobre 2008, che già definiva gli obiettivi strategici, i progetti prioritari, i principi fondanti e gli strumenti innovativi previsti per il nuovo Piano;
- la presentazione del **Secondo rapporto** propedeutico alla redazione del Documento Programmatico finale, nell'incontro di coordinamento territoriale con i Comuni dell'area vasta del 5 marzo 2009, nel quale sono stati approfonditi gli aspetti connessi al rapporto tra il nuovo Piano di Ancona e il contesto decisionale con riferimento alla pianificazione sovraordinata e ai processi di copianificazione;
- la presentazione del **Rapporto finale**, nel Consiglio Comunale del 19 ottobre 2009, nel quale è stato illustrato il Documento nella sua versione finale di cui si fornisce la presente sintesi.

Si tratta di un complesso di materiali, resi tempestivamente disponibili sul sito istituzionale del Comune di Ancona, che hanno costituito l'occasione per importanti verifiche pubbliche con soggetti istituzionali e con le categorie professionali, economiche e sociali.

QUATTRO OBIETTIVI STRATEGICI PER QUATTRO VISIONI DI CITTÀ

La citata Deliberazione del Consiglio Comunale n. 70 del 30 maggio 2005 ("Ordine del giorno sul Piano Regolatore – Predisposizione di un Piano Strutturale Comunale"), oltre ad aver già evidenziato le criticità emergenti della città e le ragioni che sostengono la decisione di avviare la redazione di un nuovo Piano aveva già definito, come già detto, una prima individuazione dei principali obiettivi strategici che devono informare la sua azione.

Successivamente, il 23 aprile 2007, nell'incontro interistituzionale con Enti e Comuni dell'area vasta che costituisce uno dei riferimenti più aggiornati delle prospettive strategiche individuate dal Comune, venivano evidenziati alcuni temi che costituiscono la base di partenza per il processo di copianificazione coinvolgendo di fatto un ambito territoriale più ampio di quello strettamente comunale, l'unico in grado di dare risposta ad alcune esigenze altrimenti non risolvibili nei confini amministrativi della città di Ancona

Si è cioè consolidata la convinzione che il futuro Piano urbanistico debba necessariamente assumere una strategia di area vasta per ridare centralità ad Ancona nello scenario regionale e nazionale, l'unico in grado di garantire un efficace dispiegamento delle politiche abitative, infrastrutturali, ambientali e culturali indispensabili per dare risposta alle esigenze della città interagendo con le domande locali e la loro articolazione territoriale.

Questa necessità si giustifica infatti sia con la dimensione nazionale ed europea di alcuni fenomeni (come quello degli scambi commerciali) che rende ineludibile una capacità cooperativa intercomunale; sia soprattutto con quell'obiettivo policentrismo dell'area urbana anconetana che ha rilevanti riverberi soprattutto sul piano funzionale in termini di spostamenti di persone e merci, di dislocazione delle funzioni principali, delle attività produttive e degli attrattori direzionali e commerciali, di geografia dell'offerta abitativa e dei luoghi del tempo libero.

Una condizione cioè che rende necessario "uscire" dagli angusti perimetri amministrativi, incapaci di registrare e governare le reali dinamiche urbane, e guardare ad una dimensione di area urbana vasta più rispondente a quelle esigenze, quantunque a geometria variabile in ragione delle diverse esigenze poste dalle reti infrastrutturali, ecologico-ambientali e insediative.

In questo quadro è possibile coniugare un modello di sviluppo locale e di trasformazione urbana in cui coesistano:

- l'innovazione infrastrutturale, produttiva e dei servizi legata alla **"velocità" del cambiamento** indotto dalla Piattaforma Strategica Nazionale trasversale Tirreno-Adriatica (prevista dal Quadro Strategico Nazionale - QSN) sul territorio-snodò Ancona-Jesi-Fabriano, che costituisce il motore principale di quella spinta ad una dimensione sovra comunale del Piano urbanistico;
- e la valorizzazione dei connotati insediativi, ambientali, sociali e culturali identitari del territorio anconetano, della loro **fertile "lentezza"** e delle loro potenzialità di "fare rete" anche dal punto di vista economico.

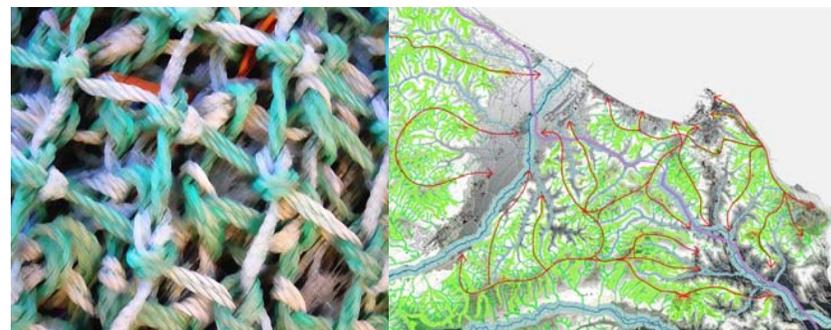
Ciò richiede la capacità di tenere assieme il respiro sovracomunale degli obiettivi e delle azioni strategiche del futuro Piano e l'articolazione ricca e complessa di domande locali che il territorio della città di Ancona esprime, nella consapevolezza che questa multiscalarità sia un'esigenza imprescindibile.

E' a partire da queste prime linee strategiche che, nel corso del 2008 e del 2009, si è infatti sviluppato il lavoro di sintesi finalizzato alla redazione finale del Documento Programmatico e teso a rafforzare e precisare quei temi facendoli divenire una proposta di articolazione in 4 grandi assi strategici che fanno riferimento a 4 immagini e idee di città tra loro strettamente interconnesse:

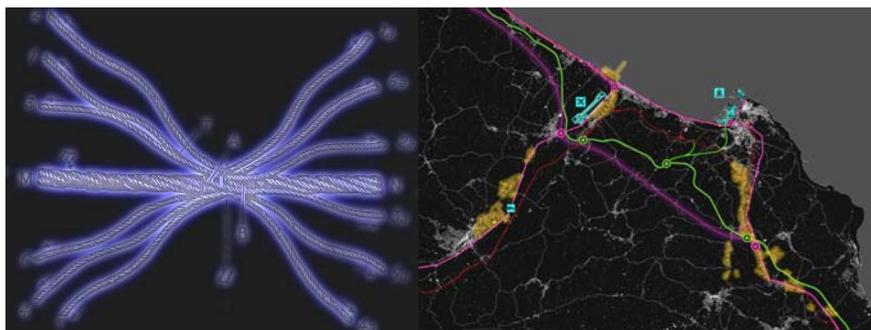
**ANCONA CITTÀ POLICENTRICA, ABITABILE E ACCESSIBILE
ANCONA CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA
ANCONA CITTÀ ECOLOGICA
ANCONA CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA**



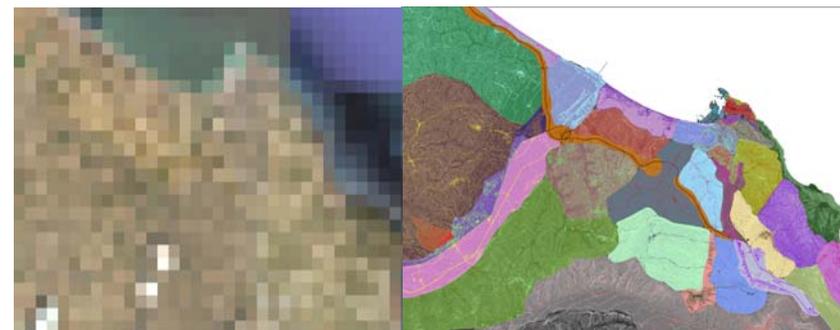
ANCONA città policentrica, abitabile e accessibile: **l'arcipelago**



ANCONA città ecologica: **la rete**



ANCONA città-snodo, interconnessa e competitiva: **il trefolo**



ANCONA città-paesaggio, bella e identitaria: **il mosaico**

ANCONA CITTÀ-POLICENTRICA, ABITABILE E ACCESSIBILE

Questo obiettivo strategico è direttamente connesso all'esigenza di **coniugare le nuove domande abitative della città con le forme assunte dal suo policentrismo** - che costituisce una delle caratteristiche peculiari delle "aree urbane funzionali" delle Marche tra cui Ancona - e al cui consolidamento le dinamiche residenziali degli ultimi decenni hanno direttamente contribuito.

1. Queste dinamiche hanno rafforzato infatti una conformazione e un funzionamento urbano multipolare dell'area urbana anconetana che ha registrato, nei decenni, una perdita di popolazione dai comuni principali (Ancona e Jesi e più di recente anche Falconara) a favore di alcuni comuni contigui che hanno saputo intercettare la domanda inevasa nei comuni più grandi, grazie a politiche urbanistiche di tipo espansivo spesso pervasive, ma anche grazie ad una modificazione delle preferenze localizzative legate a nuovi modelli abitativi. Oggi il quadro delle forme insediative che caratterizza l'area urbana di Ancona esprime caratteri molto diversificati che si aggiungono a quelli storici e consolidati (la dispersione insediativa dei paesaggi agrari urbanizzati dentro il reticolo storico dei crinali; la concatenazione costiera di nuclei, isole e barriere; la città lineare dei macrolotti e dei recinti specializzati lungo la compressione infrastrutturale valliva). Dentro questo quadro "a grana grossa" si fa spazio **un'attenzione a grana più fina ai territori dell'abitare e all'articolazione del policentrismo urbano in "microcittà"**. Ad un sistema diffuso cioè di parti urbane che chiedono di essere riconosciute non solo dagli abitanti, portatori di specifiche istanze, ma anche dalle politiche pubbliche d'intervento per migliorare e consolidare allo stesso tempo l'identità e la qualità della vita di ciascuna di esse
2. Contemporaneamente, l'incrocio tra domanda residenziale e dinamiche demografiche, sociali e immobiliari ha fatto oggi emergere **una domanda inevasa di alcuni segmenti della società, la cosiddetta "fascia grigia"** (giovani coppie, single, studenti, anziani, portatori di handicap, lavoratori immigrati con regolare permesso di soggiorno) che costituisce una criticità di particolare rilievo generata e amplificata da una

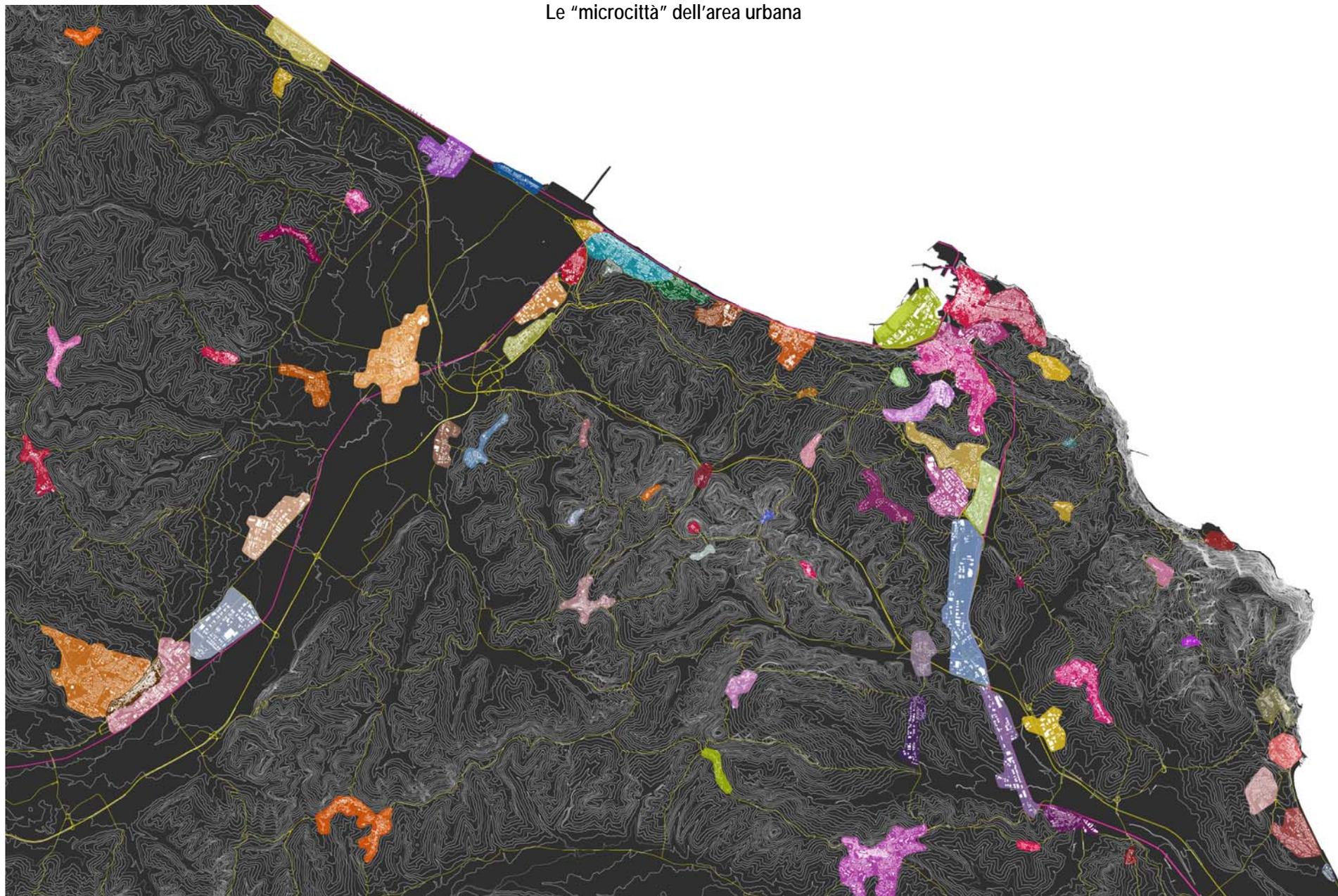
interazione perversa con una pluralità di ulteriori fattori (economico-finanziarie, strutturali del processo edilizio, legislative). Questa nuova domanda **incontra difficoltà a trovare risposta all'interno del perimetro comunale dei comuni maggiori della città policentrica anconetana**, in una prospettiva di azzeramento del consumo aggiuntivo di suolo, se non per la quota parte che può essere soddisfatta da processi di riqualificazione urbana e ambientale di tessuti e quartieri degradati e di riutilizzazione degli edifici dismessi.

Di qui l'esigenza di un coordinamento strategico intercomunale capace di **rendere coerente il governo dell'offerta abitativa con la geografia multipolare delle "microcittà"**, in grado cioè di produrre un atterraggio sostenibile delle diverse articolazioni e integrazioni che quest'offerta può assumere - riguardata nei termini di un'offerta integrata abitazioni-servizi-attività economiche - all'interno delle molteplici forme insediative che la città policentrica ha sin qui espresso, confermandone e consolidandone alcune, scomponendone e ricomponendone altre alla ricerca di qualità e identità condivise.

Questo obiettivo strategico si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

1. **Dare risposte alla domanda abitativa inevasa puntando soprattutto sulla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente non residenziale, degradato e dismesso**
 - a. Eliminare le situazioni interstiziali di abbandono, sottoutilizzo o utilizzo incongruo
 - b. Acquisire aree ed immobili a basso costo per la realizzazione di edilizia sociale
2. **Riconoscere il policentrismo rafforzando l'identità delle "micro città"**
 - a. Creare e rafforzare le centralità locali
 - b. Valorizzare gli spazi pubblici che esprimono una riconoscibilità delle relazioni sociali delle comunità locali
 - c. Ridefinire il sistema di relazioni tra ciascuna "microcittà" e i contesti.

Le "microcittà" dell'area urbana



ANCONA CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA

Questo obiettivo strategico punta a rafforzare il progetto del polo intermodale e produttivo-commerciale Ancona/Jesi/Falconara dentro la prospettiva della Piattaforma Territoriale Strategica trasversale del Centro-Italia (Ancona-Civitavecchia) prevista dal Quadro Strategico Nazionale (QSN), ad adeguare e potenziare le reti esistenti e l'offerta di aree per nuovi insediamenti produttivi di qualità, a sviluppare l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di uno spostamento significativo del traffico merci e persone dalla gomma al ferro.

In questo senso, punta innanzitutto a **valorizzare gli indiscutibili punti di forza del sistema infrastrutturale anconetano trasformandoli sempre più in risorsa strategica e moltiplicatore dello sviluppo**. A partire dalla peculiare posizione della città - ribadita in tutti i piani e programmi di interesse provinciale, regionale, nazionale ed europeo - caratterizzata da uno spazio territoriale denso di reti e attività nel quale:

- coesistono alcune rilevanti infrastrutture del trasporto e della logistica - aeroporto, interporto e porto - di cui quest'ultimo caratterizzato da un consistente traffico traghettiistico e un discreto traffico mercantile;
- si intersecano due importanti linee ferroviarie di interesse nazionale;
- si sono sviluppati alcuni insediamenti produttivi multipolari maturi ben collegati anche all'infrastrutturazione su gomma, a partire dall'Autostrada A14 oggi integrata dalla "Quadrilatero" con un ambito regionale e interregionale più ampio;
- si esprime una sostanziale condivisione da parte del tessuto imprenditoriale del programma di interventi infrastrutturali.

La consapevolezza di questa collocazione strategica deve fare i conti tuttavia con alcune criticità infrastrutturali che mettono in sofferenza l'accessibilità del territorio, come la mancanza di una efficace interconnessione stradale e ferroviaria tra i nodi logistici esistenti che di fatto tende a sottrarre al porto di Ancona un adeguato retroporto, l'assenza di coordinamento tra le società di gestione dei nodi, l'incertezza sui tempi e sulle risorse finanziarie per la realizzazione delle opere, la mancanza di un quadro complessivo che dia coerenza alle progettualità in corso, la presenza di un

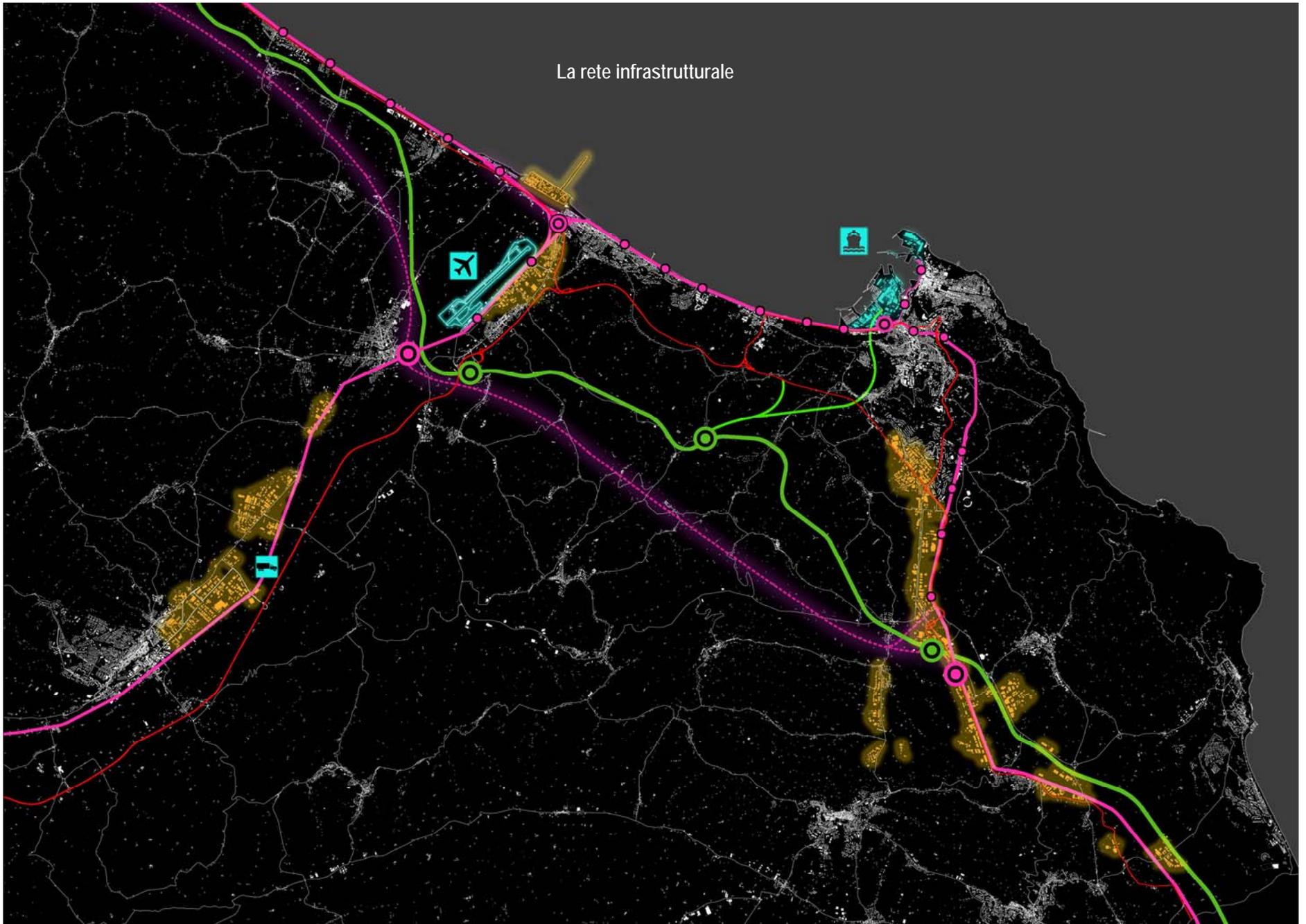
mondo produttivo legato quasi esclusivamente al trasporto su gomma e scarsamente consapevole della potenzialità della logistica integrata a cui si associa la carenza di spazi per attività produttive, la polverizzazione degli operatori del trasporto e la scarsa presenza di grandi operatori della logistica.

Potenzialità e criticità delle reti infrastrutturali vanno quindi riguardate in un'ottica multiscale, da quella locale a quella transnazionale, sollecitando un approccio di cooperazione istituzionale soprattutto delle città del triangolo Ancona/Jesi/Falconara che consenta di superare la fase del "fai da te" locale e campanilistico e di far competere questo territorio a livello europeo e internazionale.

Questo obiettivo strategico si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

- 1. Rafforzare l'intermodalità del trasporto-merci e l'offerta logistica e produttiva compatibile**
 - a. Integrare il Porto di Ancona con gli altri nodi logistici dell'area
 - b. Potenziare il sistema delle dotazioni locali di aree attrezzate per l'integrazione intermodale, lo sviluppo produttivo connesso e la localizzazione di servizi di sostegno
- 2. Irrobustire e integrare il telaio infrastrutturale d'area vasta**
 - a. Potenziare la capacità e l'integrazione della rete stradale
 - b. Potenziare la capacità e l'integrazione della rete ferroviaria
 - c. Favorire l'accesso alle Tecnologie dell'Informazione e Comunicazione (ICT)
 - d. Potenziare il ruolo e la capacità dell'aeroporto di Falconara
- 3. Costruire una rete di accordi tra istituzioni, enti e soggetti che operano sul territorio, per costruire un quadro di azioni condiviso**
 - a. Potenziare il tavolo di coordinamento territoriale Ancona-Jesi-Fabriano
 - b. Perfezionare e attivare il Protocollo d'intesa per la progettazione e realizzazione della piattaforma logistica integrata del Centro Italia lungo la trasversale stradale e ferroviaria Civitavecchia-Ancona.

La rete infrastrutturale



ANCONA CITTÀ ECOLOGICA

Questo obiettivo strategico punta a perseguire una politica ampia e articolata di **convergenza tra pianificazione urbanistica e pianificazione delle risorse scarse e di quelle rinnovabili**, intesa come capacità di coniugare il potenziamento delle connessioni ecologiche e la riduzione di barriere o interclusioni - garantendo così la persistenza e la diversificazione degli ecosistemi - con il rinnovo del patrimonio insediativo ed edilizio in chiave bioclimatica ed energetica e con lo sviluppo del trasporto su ferro e della ciclopedonalità. Più in generale, la sostenibilità degli interventi da un punto di vista ecologico deve far riferimento anche ad **una politica di riduzione del consumo di suolo e di compensazione ecologica**, puntando ove necessario su interventi di densificazione urbana di aree già urbanizzate al posto dei modelli insediativi diffusi, sulla riqualificazione e riutilizzazione delle aree dismesse e sulla riabilitazione urbana.

In quest'area si concentrano molte criticità ambientali

- alcuni dei siti inquinati e dissestati più critici della Regione – Bassa Valle Esina, Falconara Marittima e Ancona - che definiscono un' "Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale" (AERCA) sottoposta ad un regime di specifica pianificazione ambientale; e in particolare:
- parte delle aree a rischio sia di esondazione che gravitazionale indicate dal PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), connesse al tratto terminale dell'ambito Fluviale dell'Esino;
- la Grande Frana e la Falesia di Ancona;
- la struttura Portuale di Ancona;
- l'API Raffineria di Ancona SpA e altre quattro aziende a rischio di incidente rilevante;
- numerose infrastrutture tecnologiche e di servizio ad elevata vulnerabilità;
- alcune aree marine costiere caratterizzate da fenomeni di inquinamento delle acque, di erosione costiera, di rischio da incidente rilevante, di sicurezza della navigazione marittima.

Ma sono anche localizzate alcune eccellenze ambientali e storiche ed è diffusa la presenza delle matrici dei paesaggi agrari e fluviali. Si registra inoltre il 54% di verde

permeabile nella città costruita e la dotazione di servizi supera i 26 mq/ab di cui quasi 18 di verde.

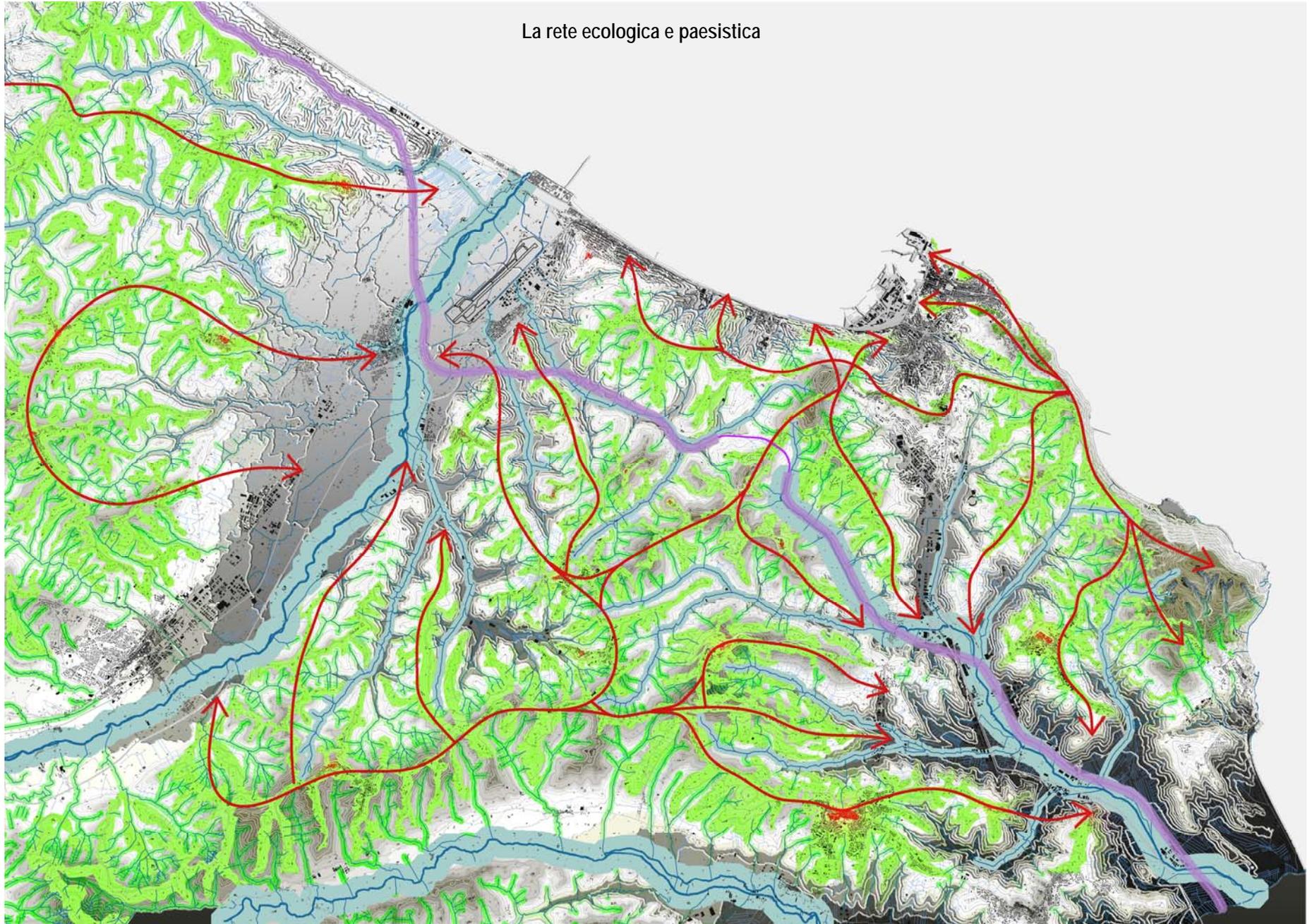
Serve oggi un più complessivo ripensamento culturale del modo di pianificare e riqualificare i quartieri residenziali e produttivi, i servizi e il sistema dei trasporti, approdando ad una progettazione integrata dal punto di vista della bioarchitettura e della sostenibilità ambientale delle modificazioni urbane.

In questo quadro la questione energetica ricopre un ruolo centrale che deve essere adeguatamente sostenuto dall'amministrazione pubblica per informare gli interventi di trasformazione della città esistente su principi di miglioramento dei consumi pubblici e privati attraverso l'innalzamento delle prestazioni energetiche e microclimatiche degli edifici e l'incremento d'uso delle energie rinnovabili.

Questo obiettivo strategico si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

- 1. Potenziare la rete ecologica, ridurre il consumo di suolo e depotenziare il rischio-frana**
 - a. Salvaguardare i paesaggi agrari e boschivi
 - a. Garantire la rigenerazione delle risorse ambientali fondamentali (acque profonde, suolo, aria)
 - b. Coinvolgere i soggetti rappresentativi della cittadinanza e delle categorie sociali e predisporre "sportelli" informativi e di assistenza.
- 2. Sviluppare una rete su ferro per il trasporto viaggiatori alla scala locale**
 - a. Utilizzare la rete ferroviaria esistente per il trasporto metropolitano
 - b. Migliorare le connessioni intermodali gomma/ferro e ferro/gomma/mare
 - c. Sviluppare la rete delle aree pedonali e ciclabili come sistema continuo e protetto
 - d. Disincentivare il trasporto privato su gomma in aree sensibili e prevedere nuove aree da pedonalizzare nelle "microcittà" di Ancona
 - e. Creare adeguate connessioni di scambio modale per garantire l'uso del ferro e del trasporto pubblico su gomma e incentivare la pedonalità.

La rete ecologica e paesistica



ANCONA CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA

Questo obiettivo strategico fa leva sulle rilevanti potenzialità che le straordinarie risorse fisiche e culturali della città e del territorio anconetano posseggono. Soprattutto se esse verranno intese non solo come singoli monumenti o luoghi significativi, ma soprattutto come **reti di luoghi significanti, sistemi di paesaggio che ricompongono le presenze del mare, della città e del territorio rurale entro "insiemi di senso"**.

Anche in questo caso, occorre affrontare le criticità esistenti a partire dalla mancanza di consapevolezza, soprattutto nelle giovani generazioni, della ricchezza e qualità del patrimonio paesaggistico nelle sue diverse forme (architettonico-urbane, agrarie e forestali, naturalistiche). **Ciò si traduce in una sua scarsa considerazione come patrimonio culturale condiviso e riconosciuto e quindi in una proiezione identitaria debole da parte dei cittadini, con una conseguente mancanza di attenzione e cura dei luoghi, non percepiti come propri.** Così come bisogna prendere atto di un'assenza di spazi culturali per le fasce di età giovani e per l'arte contemporanea, per promuoverla e per fruirli in modo adeguato, e più in generale di una frammentazione dell'offerta culturale, con eventi di piccola entità spesso non coordinati e una mancanza di obiettivi e di progettualità condivisi. D'altro canto, alla ricchezza del patrimonio paesaggistico come patrimonio culturale, leggibile soprattutto nella dotazione di edifici storici acquisiti alla disponibilità pubblica, non corrisponde ancora una capacità gestionale in grado di sviluppare appieno le sue potenzialità e di inserirsi all'interno di circuiti culturali di livello adeguato alla sua qualità.

Questo obiettivo strategico punta quindi alla **valorizzazione del patrimonio paesaggistico della città e delle sue molteplici e plurali declinazioni come risorsa centrale per il rafforzamento dell'identità urbana e delle sue articolazioni territoriali**, sia sotto il profilo della tutela, salvaguardia e messa in rete dei diversi luoghi riconducibili ad una storia di lunga durata - come dimostra l'esperienza del "Museo diffuso della città" - sia con una specifica attenzione allo sviluppo di una qualità architettonica e

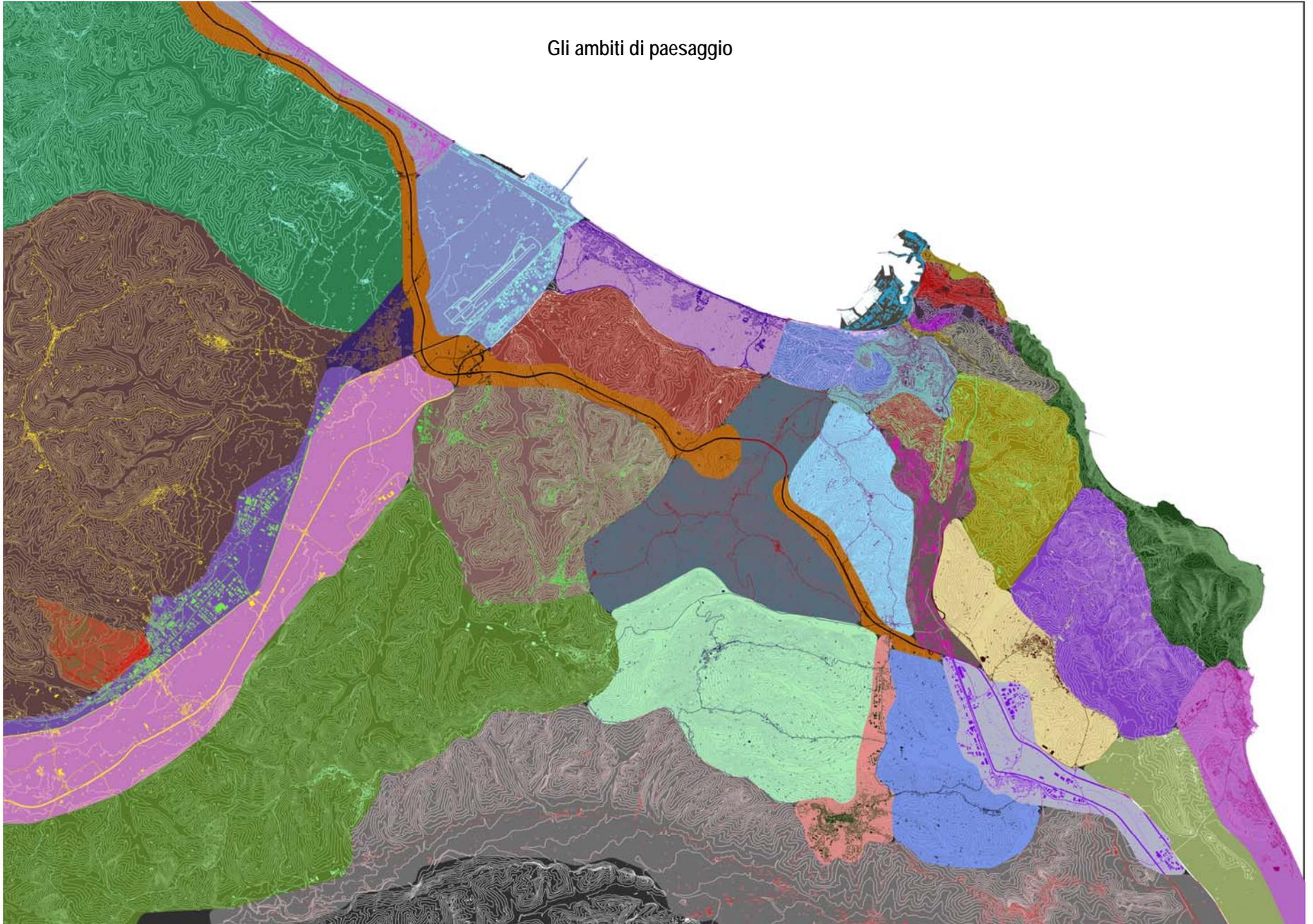
paesaggistica diffusa dei nuovi interventi e della città esistente, entro cui ricercare la realizzazione di nuove eccellenze connotanti l'immagine urbana.

Passaggio fondamentale per questa operazione di riconoscimento è la identificazione degli "ambiti di paesaggio" intesi come contesti fisici, ambientali, funzionali, sociali e culturali che caratterizzano la città e il territorio anconetani. Essi costituiranno anche l'occasione per governare, entro dimensioni discrete, i processi di riqualificazione urbana non più affidati alle aree-progetto ma ad una pluralità diffusa di interventi coerenti con le identità di ciascun ambito di paesaggio e con le esigenze delle "microcittà" che vi ricadono.

Questo obiettivo strategico si articola nei seguenti lineamenti e azioni:

1. **Rappresentare l'identità territoriale e il paesaggio storico di Ancona in senso contemporaneo**
 - a. Identificare i punti di forza dei molteplici paesaggi storico-culturali e ambientali
 - b. Rilanciare la centralità funzionale complessa e l'attrattività del centro storico e dei suoi grandi edifici speciali ("contenitori")
 - c. Mettere in rete le risorse per dare forza e competitività al sistema.
2. **Consolidare e sviluppare il ruolo dei grandi servizi**
 - a. Rilanciare il ruolo della città di Ancona come Capoluogo di Regione e sede di servizi e funzioni superiori
 - b. Sviluppare il ruolo della città di Ancona come Porta d'Oriente
3. **Sviluppare la qualità architettonica e paesaggistica**
 - a. Promuovere un'azione costante per il recupero del patrimonio insediativo e architettonico storico
 - b. Prevedere azioni pubbliche mirate all'innalzamento della qualità architettonica e paesaggistica dei nuovi interventi (insediamenti, edifici e spazi aperti).

Gli ambiti di paesaggio



I PROGETTI PRIORITARI PER GUIDARE LA RIQUALIFICAZIONE URBANA

La dimensione strategica del futuro Piano strutturale (rappresentata dai principali obiettivi della città di Ancona e dalle immagini forti della sua identità plurale) e le norme-quadro che l'accompagneranno (in particolare quelle relative agli Ambiti di paesaggio, alla Rete ecologica e paesistica, alla strumentazione perequativa, premiale e compensativa) producono ricadute fertili sulla **dimensione programmatica e progettuale propria di un futuro Piano Operativo**.

Per orientare la futura predisposizione del Piano Operativo, il Documento programmatico propone che il Piano strutturale delinea alcuni progetti-guida connotanti le priorità strategico-attuative del Comune nei prossimi anni che:

- costituiscano la traduzione formale delle indicazioni e delle istanze emerse dal processo di partecipazione e di confronto con la città;
- definiscano gli ambiti nei quali si concretizzino, nel tempo e per parti, grandi progetti urbani di trasformazione e interventi più diffusi e puntuali, dentro un sistema di relazioni infrastrutturali, spaziali, funzionali e simboliche, evitando così una prassi decisionale inefficace basata su liste frammentarie e disorganiche di opere;
- abbiano un valore di sollecitazione, messa in coerenza e indirizzo per tali progetti;
- individuino i contesti urbani e le azioni progettuali, spazialmente identificate, nei quali si concentreranno gli sforzi dell'Amministrazione Comunale per dare concretezza agli obiettivi strategici suddetti;

Nei progetti-guida si ritrovano i luoghi di maggiore malleabilità e propensione alla modificazione: gli spazi della dismissione e del degrado, gli edifici speciali inutilizzati, i tessuti edilizi precari e quartieri di edilizia pubblica degradati, gli spazi aperti e le aree verdi interstiziali, le aree con vincolo decaduto, le aree di frangia e di completamento urbano.

Facendo leva sul ruolo progettuale di questi luoghi, i progetti-guida danno forma ai **principali temi, portanti e trasversali, della riqualificazione urbana di Ancona** che, diversamente posizionati e miscelati, rappresentano le opportunità progettuali prioritarie:

- COSTRUIRE UNA NUOVA GENERAZIONE DI PARCHI.
- DISEGNARE I MARGINI E GLI SPAZI RESIDUALI.
- VALORIZZARE I PAESAGGI INFRASTRUTTURALI.
- RIPENSARE L'ACCESSIBILITÀ ALLE AREE SENSIBILI.
- RIDEFINIRE LE GERARCHIE URBANE.
- RIGENERARE I TESSUTI DEBOLI.
- QUALIFICARE IL PATRIMONIO EDILIZIO OBSOLETO.
- QUALIFICARE LA "CAMPAGNA URBANA".

La definizione di opportune misure di perequazione urbanistica, compensazione e premialità costituirà il volano economico principale per la realizzazione degli interventi previsti nei progetti-guida, in una fase di scarsità delle risorse pubbliche e di sostanziale scarto con le esigenze di trasformazione urbana. Ai fini del raggiungimento di livelli adeguati di qualità architettonica e urbana andranno inoltre valutati le condizioni e i criteri per rendere obbligatorio, per alcune tipologie di progetti, **il ricorso alla procedura concorsuale di livello nazionale e internazionale**.

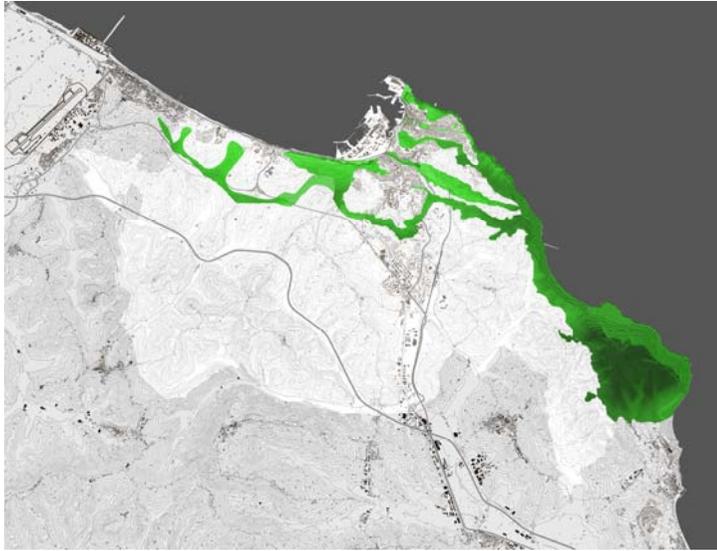
I progetti-guida su cui puntare sono:

LA COMETA VERDE DAL CONERO ALLA CITTÀ STORICA

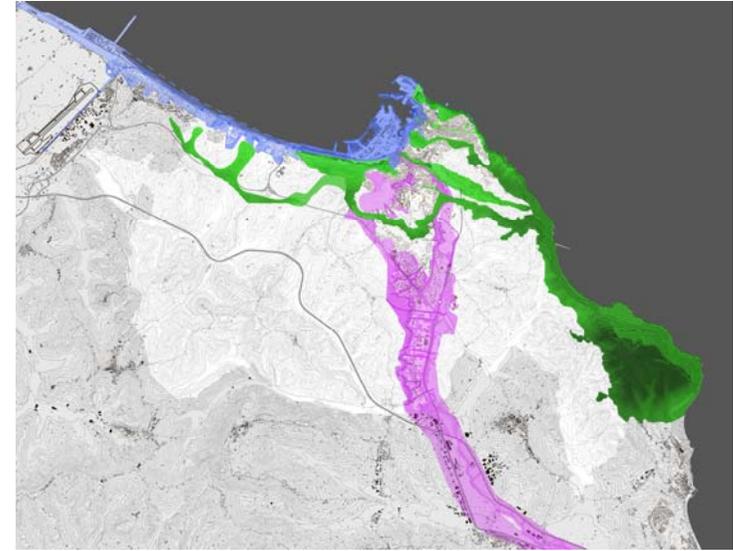
IL FRONTE-MARE DELLE ECCELLENZE

LA CITTÀ LINEARE DELLE NUOVE CENTRALITÀ

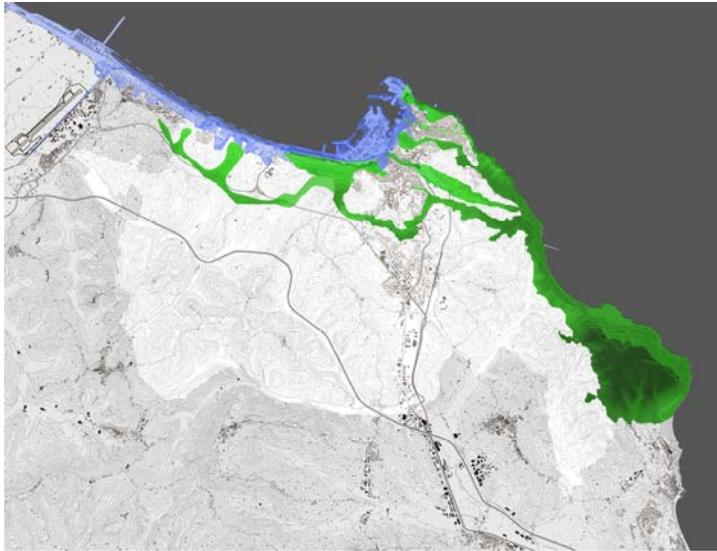
IL PARCO RETICOLARE DEI PAESAGGI AGRARI E DELLE FRAZIONI



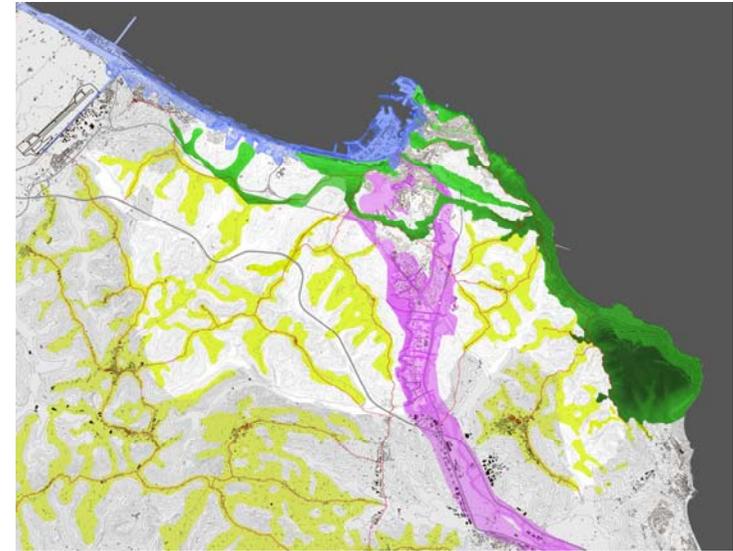
COMETA VERDE



COMETA VERDE + FRONTE-MARE + CITTA' LINEARE

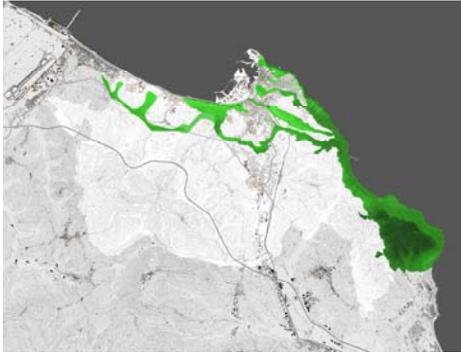


COMETA VERDE + FRONTE-MARE



COMETA VERDE + FRONTE-MARE + CITTA' LINEARE + PARCO RETICOLARE

LA COMETA VERDE DAL CONERO ALLA CITTÀ STORICA



COMETA VERDE

Questo progetto-guida disegna **la penetrazione, nella città storica e consolidata, del sistema ambientale lineare che ha il suo attestamento nel promontorio del Conero e nell'area-parco.**

Dirigendosi verso la città storica, la cometa adagia le sue code lungo i crinali che cingono le grandi espansioni novecentesche di fondovalle e che segnano, da un punto di vista geomorfologico, la separazione tra il bacino fluviale dell'Aspio e il sistema degli impluvi (tra cui Vallemiano incuneato sino alla stazione ferroviaria e al porto) rivolti verso il mare:

- il crinale che allinea i colli di Guasco, Cappuccini e Cardeto;
- il crinale che allinea Capodimonte, Cittadella, Pincio, Monte Pulito, Monte Galeazzi e Monte Pelago;
- il crinale lungo via del Castellano/via delle Grazie che si raccorda al crinale di Posatora e al poggio di forte Scrima.

In questa penetrazione, si ribalta l'immagine urbana che, dall'affaccio improvviso e incontaminato sulla falesia ad oriente, recupera progressivamente le connessioni vive e funzionali con il fronte-mare occidentale e con la disposizione della città lungo i tracciati strutturanti di crinale e fondovalle. In senso opposto, dalla città costruita al Conero, l'uscita urbana lungo questi tracciati racconta una progressiva

conquista di naturalità, passando dai tessuti compatti a quelli puntiforme aldilà del Passetto, fino agli affacci spettacolari sulla falesia, ai paesaggi agrari dei versanti a mare di Monteacuto e Varano e al promontorio del Conero a ridosso dei centri storici di Poggio e Massignano.

Si tratta dunque delle principali direttrici che hanno guidato l'urbanizzazione storica come anche la realizzazione del sistema diffuso delle fortificazioni nel corso dei secoli e che - grazie anche a questa lunga vicenda difensiva combinata alla realizzazione del parco del Conero in epoca più recente - hanno di fatto consegnato alla città un patrimonio di aree verdi di grande valore storico-ambientale che reclama di essere messo in continuità urbana e territoriale e di essere fruito lungo le sue direttrici strutturanti. **La "cometa" disegna così, con la sua coda a più direzioni, un sistema di direttrici e di parchi urbani e territoriali incuneati nella città esistente sino al fronte-mare storico con cui stabiliscono relazioni virtuose.**

Costituisce quindi una risorsa fondamentale per la riqualificazione urbana, per il potenziamento e la messa in rete di spazi oggi vissuti in modo frammentario e per la rigenerazione stessa dei tessuti esistenti: qui si concentrano infatti i luoghi di maggiore densità della stratificazione storica e della memoria più profonda della città in cui si fondono i materiali più pregiati dell'antropizzazione di antico impianto con la straordinarietà morfologica e paesaggistica di una natura incompressibile. **In tal senso questo progetto reinterpreta, con un salto di scala necessario per ridisegnare la città del nuovo secolo, quel rapporto tra i "due mari" che, alla scala del centro storico, ha costruito l'asse "moderno" Porto-Passetto nel corso del Novecento.**

Interventi caratterizzanti di questo progetto-guida sono:

Crinale Guasco/Cappuccini/Cardeto:

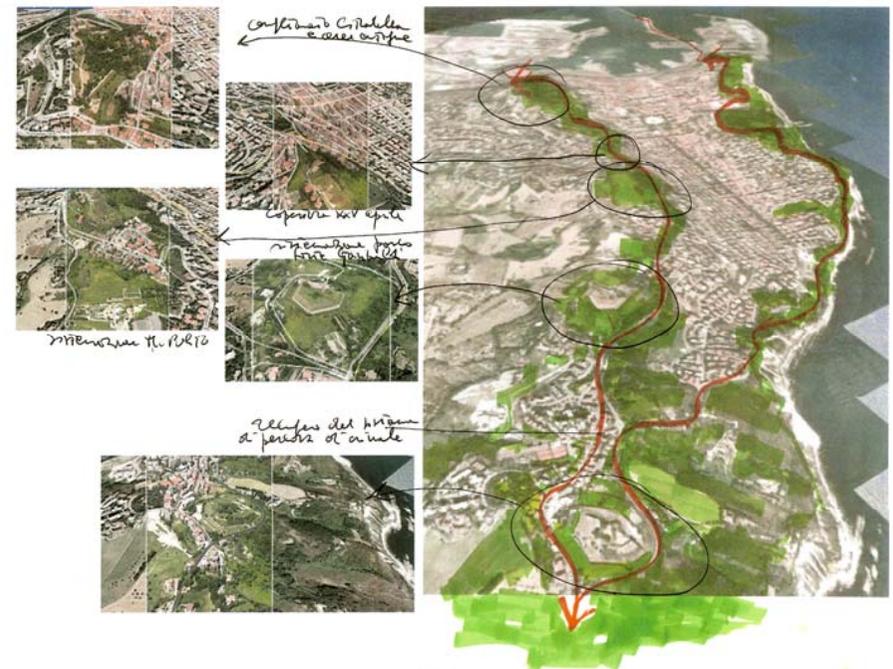
- La realizzazione di un **sistema continuo di percorsi di crinale** dal Passetto al Duomo e alle connessioni meccanizzate con il porto storico, eliminando le cesure oggi esistenti in corrispondenza delle aree militari residue.
- La realizzazione di alcune **connessioni pedonali trasversali con le spiagge** al piede della falesia, recuperando i percorsi storici esistenti.

- La sistemazione del **complesso archeologico** costituito dall'anfiteatro e dalle aree comprese tra le vie del Guasco, Birarelli, Ferretti e Pio II (ex convento di S. Palazia), anche attraverso un grande concorso internazionale di progettazione, al fine di realizzare un sistema museale integrato in cui sia garantita la compresenza delle attività di scavo con la sistemazione e la fruibilità collettiva degli spazi aperti anche per eventi, la realizzazione di limitati spazi coperti per usi museali ed espositivi e l'inserimento di attività di ristoro e commerciali qualificate necessarie alla vitalità del complesso e dello stesso Parco del Cardeto.
- Il completamento del recupero del bastione di San Paolo al Cassero sul Colle Cappuccini attraverso la **ristrutturazione della Caserma Stamura** (ex Convento dei Cappuccini) per l'Università e la demolizione dell'ex edificio della Polizia Scientifica.
- Il recupero e la rifunzionalizzazione dell'**Istituto Buon Pastore** (ERSU)
- Il completamento degli interventi di **consolidamento e messa in sicurezza della falesia**.
- L'attuazione degli interventi previsti dal **Piano Particolareggiato del Passetto** per realizzare un sistema di aree verdi e attrezzate.



Crinale Capodimonte/Pincio/Monte Pulito/Monte Pelago:

- La realizzazione di un **sistema continuo di percorsi di crinale**, dal Forte Altavilla alla Cittadella e alle connessioni con la Mole e il porto, anche ridisegnando le sedi viarie esistenti per ampliare gli spazi della ciclopeditonalità e valorizzare i punti di vista panoramici.
- Il **completamento della sistemazione del Parco della Cittadella e il suo ampliamento** attraverso l'acquisizione e la sistemazione dell'area compresa tra via Circonvallazione e via Raffaello Sanzio.
- Il recupero dell'**ex Distretto Militare** (S. Francesco ad Alto) per servizi urbani.
- La realizzazione di una continuità in quota, attraverso la **copertura di via XXV aprile**, tra il parco del Pincio e le aree verdi di Monte Pulito (tra via Francesco Angelini e via Rodi) da trasformare in parco attrezzato.
- Il **ridisegno dei margini urbani di Montemarino** in attuazione del PPE/PEEP approvato lungo la nuova strada di PRG tra Vallemiano e via Angelini
- La sistemazione dell'area di **Forte Umberto** a Monte Pelago con la rifunzionalizzazione degli spazi coperti per servizi di livello urbano.



Direttrice Porto-Passetto "tra i due mari":

- La valorizzazione e la qualificazione della **concatenazione di strade e piazze da Piazza della Repubblica a Piazza IV Novembre** come sistema continuo di spazi aperti da sottoporre a concorso internazionale di progettazione.
- Il ridisegno di **Piazza della Repubblica** valorizzando l'unitarietà dello spazio e l'integrazione tra gli edifici con l'eliminazione dell'isolamento della chiesa del Sacramento.
- La qualificazione spaziale e la vitalizzazione funzionale di **Corso Garibaldi**;
- Il ridisegno di **Piazza Cavour** come spazio vitale di connessione tra la "spina dei corsi" e viale della Vittoria.
- La riqualificazione di **Piazza IV Novembre**, della pineta e dell'area della piscina come terminale urbano di viale della Vittoria.
- Il ridisegno dello spazio di contatto tra viale della Vittoria e **lo stadio ex Dorico** oggi precario e indefinito.
- La riqualificazione delle **direttrici trasversali di accesso ai parchi dei crinali** anche ai fini di una rivitalizzazione funzionale dei tessuti edilizi.



Crinale via del Castellano/forte Scrima/Posatora:

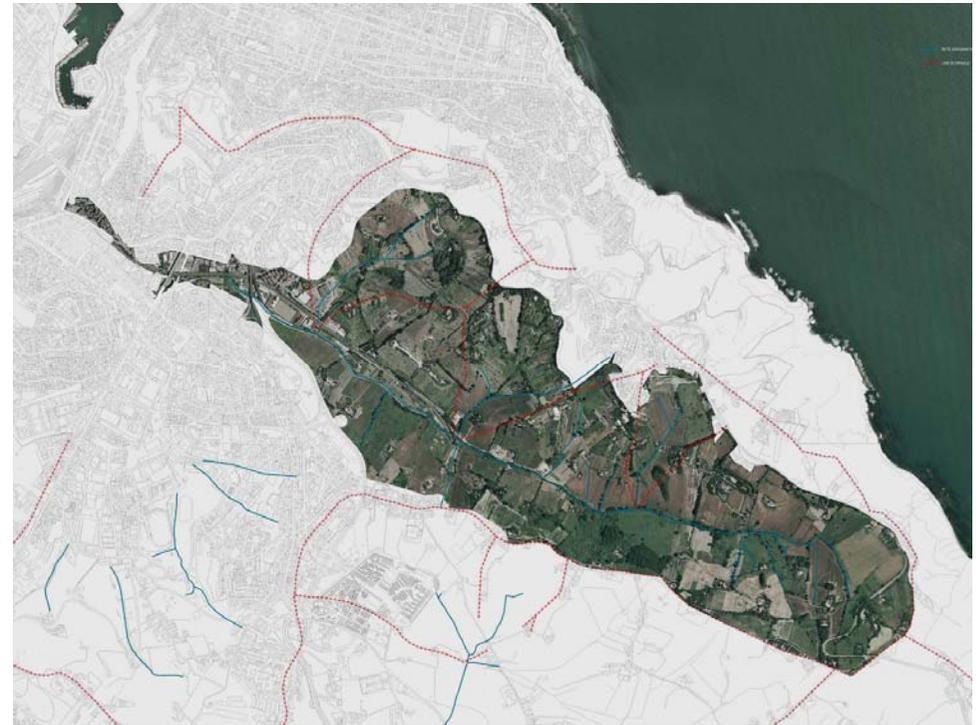
- La realizzazione di un **sistema continuo delle percorrenze di crinale**, dalla strada provinciale del Conero alla via Posatora e alle connessioni trasversali con la nuova area portuale, anche ridisegnando le sedi viarie esistenti per ampliare gli spazi della ciclopedità e valorizzare i punti di vista panoramici (come il tratto collinare di via del Castellano, lo scavalco dell'asse nord-sud, il versante marino di via Posatora/via della Grotta).
- La riqualificazione della direttrice di via Scrima e del **nodo di piazzale Camerino**.
- Riqualificazione dei margini urbani e degli spazi verdi lungo la **direttrice Via delle Grazie/via Colleverde**.
- Il recupero urbano del **quartiere di case popolari** di via Offagna/via Scrima.
- Il completamento del **Parco di Posatora** e la riconnessione con la sistemazione della fascia di sicurezza a mare della frana a ridosso dei nuovi porti peschereccio e turistico.

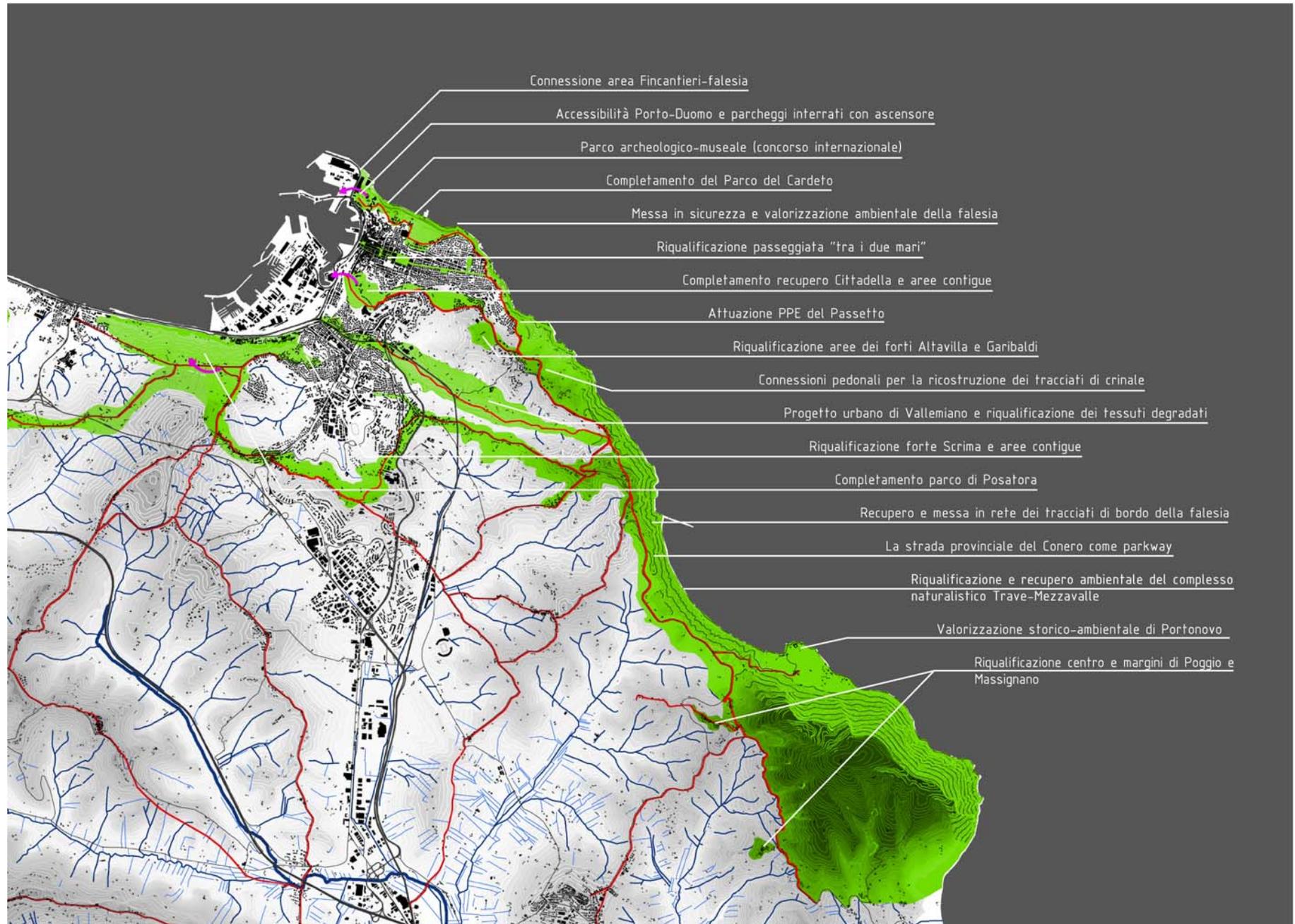
Vallemiano:

- La realizzazione della **secante urbana** non come strada di scorrimento ma come tracciato di rigenerazione urbana e ambientale dell'ambito.
- La riprogettazione del **nodo di piazzale Rosselli** come parte di un più ampio ridisegno del nodo-stazione.
- La sistemazione degli spazi aperti di fondovalle e di margine dei tessuti edificati e il recupero di contenitori dismessi (come la ex Manifattura Tabacchi) per realizzare un **parco urbano e agricolo** con usi diversificati ma integrati (gioco e sport, aree verdi, orti urbani, servizi collettivi, ecc.) esteso fino alla strada provinciale del Conero.
- La previsione di **ulteriori fermate ferroviarie di tipo metropolitano** a servizio della Seconda Ancona e del futuro parco.
- L'attestamento del capolinea degli autobus extraurbani e delle auto con **un parcheggio scambiatore** in corrispondenza della ex caserma di via Bocconi che consenta di alleggerire il traffico su gomma diretto in centro dalla direzione sud.
- Il recupero della struttura dell'**ex Mattatoio** oggetto di uno specifico Piano di Recupero.
- Il recupero urbano del **quartiere di case popolari** di via Alcide De Gasperi e via Filippo Marchetti come "villaggio per i giovani".
- La riqualificazione della strada di fondovalle di **via della Ferrovia** come tracciato strutturante del parco.

Conero:

- L'adeguamento della strada provinciale del Conero per favorire l'uso ciclopeditone anche attraverso la valorizzazione dei **tracciati storici minori** (come via Monte Venanzio) e trasversali di accesso agli affacci sulla falesia.
- Il recupero del **complesso naturalistico del Trave-Mezzavalle** di altissimo pregio ambientale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dell'utilizzo della spiaggia e la riqualificazione del patrimonio naturalistico.
- La tutela e la valorizzazione delle risorse naturali, ambientali, paesistiche, storico-culturali di **Portonovo** e la promozione e disciplina degli usi sociali ed economici compatibili.
- Il recupero dei centri storici di **Massignano** e **Poggio**.





IL FRONTE-MARE DELLE ECCELLENZE



COMETA VERDE + FRONTE-MARE

Si tratta di un progetto rilevante per il futuro della città e quello che, più di altri, è stato implicitamente ed esplicitamente evocato in occasione di importanti fasi della pianificazione attuativa e di settore, come il Piano del Porto, il PRUSST e il PIUA Porti&Stazioni. E' infatti centrato sulla riscoperta del rapporto città-mare, sulla qualificazione degli arenili e sul contestuale sviluppo dell'attività portuale e delle sue connessioni, attraverso il potenziamento della rete infrastrutturale con il l'interporto di Jesi e l'aeroporto di Falconara e lo sviluppo e la razionalizzazione della rete su ferro urbana, a partire dalla realizzazione della nuova stazione di Falconara con il by-pass a monte dell'API - intesa anche come stazione nord di Ancona - e un migliore utilizzo metropolitano della linea FS costiera.

Il dato di novità rispetto ad alcune retoriche del passato risiede nell'**affermazione di un'idea unitaria del fronte-mare, dal centro storico di Ancona a Falconara**. In questo senso va riguardato, lungo la sua linearità, come uno spazio urbano fortemente caratterizzato in parti che richiedono una specifica attenzione, in più occasioni attivata attraverso i programmi degli ultimi anni:

- I lungomare di Falconara Marittima, Palombina vecchia e nuova, Collemarino e Torrette
- la fascia di versante di Posatora in corrispondenza del nuovo parco, del nuovo porto peschereccio e turistico e del parco ferroviario;

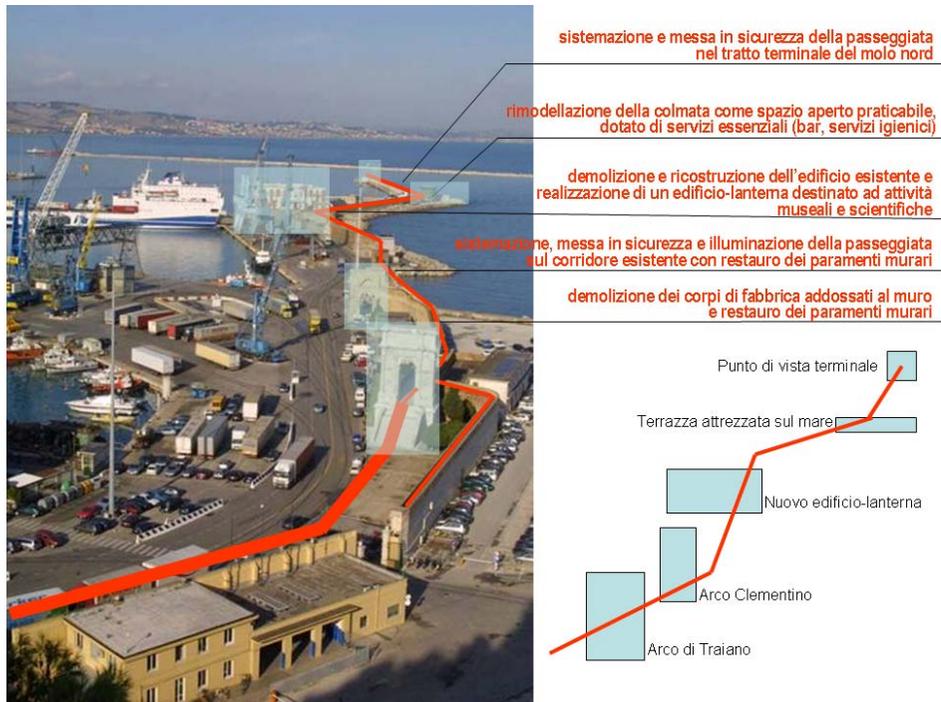
- il settore costituito da quartiere Archi, Mole Vanvitelliana e Polo dei servizi urbani del Porto
- il porto storico e il fronte-mare della città storica.

Nel progetto-guida ricade una molteplicità di occasioni puntuali di riqualificazione e valorizzazione - alcune già realizzate, altre programmate, altre ancora di nuova ideazione - capaci di **saldare la necessaria "continuità nella diversità" del fronte-mare e della sua fruizione lineare con un sistema articolato e diffuso di transetti di riconnesione trasversale con i nuclei urbani costieri e con le grandi risorse storico-ambientali (parco di Posatora, Vallemiano, Cittadella e Guasco)**, grazie anche al posizionamento di eccellenze funzionali legate alla cultura, al turismo e all'offerta di servizi di qualità di livello urbano e metropolitano.

Il "Fronte-mare delle eccellenze" **rafforza quindi la relazione tra i due mari di Ancona** che la "Cometa verde" sollecita da un punto di vista spaziale, funzionale e simbolico: il mare occidentale che accoglie la città di primo impianto, proiettandosi verso Falconara, e quello orientale che consente ad Ancona di affacciarsi sulla falesia e sul Conero agganciandola ad una straordinaria risorsa paesaggistica e ambientale

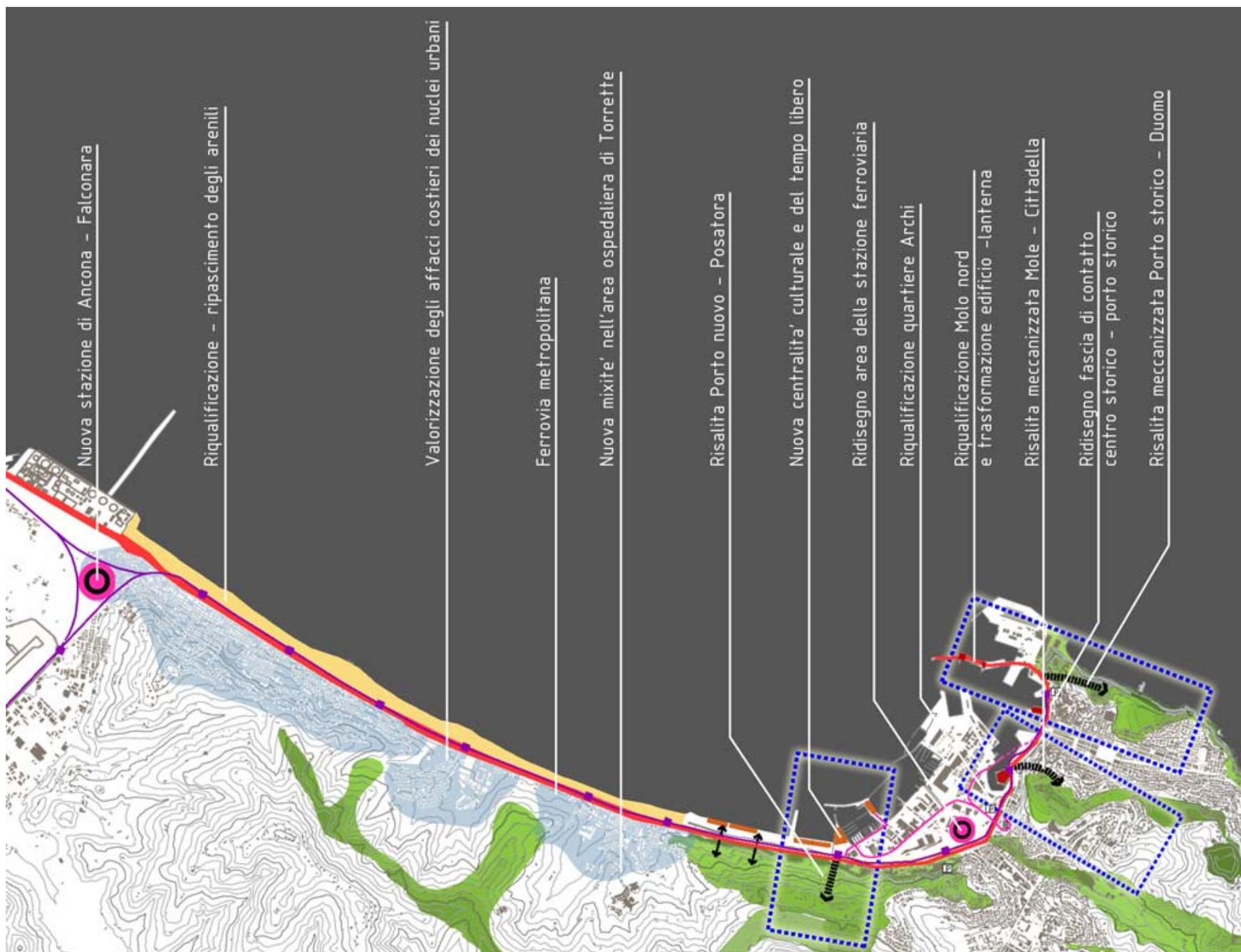
In questo quadro, particolare importanza riveste il nuovo assetto del porto che, nella sua estensione lineare, di fatto raddoppia quella settecentesca e richiede - in analogia a quanto Vanvitelli immaginò con la risistemazione del molo nord e la realizzazione della Mole a ovest - **nuovi capisaldi architettonici e funzionali, di grande valore simbolico e protesi verso il mare (ad esempio, sul nuovo terminale del molo nord e in corrispondenza del porto peschereccio), capaci di "misurare" la futura dimensione dell'arco portuale.**

Questi capisaldi "eccellenti" - assieme al recupero di quelli storici e alla rete di interventi successivamente descritti - sono in grado di completare e qualificare il disegno della linea di confine tra città e porto e di introdurre centralità di livello urbano, di tipo culturale-museale e ludico-ricreativo (come ad esempio un Acquario e un Museo del mare e dei paesaggi adriatici), **proiettando la città verso l'orizzonte al di là delle strutture portuali.**



- La **riconnesione pedonale** tra la direttrice Lungomare Vanvitelli/Arco di Traiano, la falesia e il nuovo molo orientale, lungo le pendici e lungo il piede del Guasco in corrispondenza dell'area Fincantieri.
- Il prolungamento degli interventi di recupero del sistema archeologico Lungomare Vanvitelli/Arco di Traiano a tutto il molo nord con la sistemazione degli spazi in quota del Corridore oltre l'arco Clementino, la risistemazione del sito della Lanterna e la realizzazione di **un edificio-simbolo** di carattere museale, scientifico e del tempo libero.
- Il completamento del restauro della **Mole** ma soprattutto il rilancio gestionale e l'inserimento nel Museo diffuso urbano e all'interno dei circuiti internazionali di grandi eventi, a cui si accompagna la risistemazione della fascia compresa tra la Banchina Giovanni da Chio, Largo Caduti sul Mare e la Rupe di via XXIX Settembre a ridosso della Mole attraverso il recupero degli spazi dei Bastioni, il ridisegno degli spazi aperti, la localizzazione di attrezzature commerciali, la risalita meccanizzata alla Cittadella.

- La realizzazione del **Parco della Rupe** a ridosso del quartiere Archi e la riconnesione dalla quota del Porto (via Marconi/via XXIX Settembre) a quella della Cittadella.
- La riqualificazione dell'area portuale destinata a **Polo dei servizi** con il trasferimento in quest'area di alcune funzioni del Porto Vecchio
- La riqualificazione delle aree comunali adiacenti il **parcheggio Ex Gas**, attraverso l'integrazione dei servizi pubblici, la riorganizzazione funzionale degli ultimi piani del parcheggio per usi collettivi, il rilancio della copertura come piazza e la realizzazione di connessioni pedonali con la Cittadella e con il viadotto.
- Il ridisegno dell'**asse di accesso alla città dalla via Flaminia** (in attuazione del PIAU "Porti e stazioni" del 2004) attraverso la riqualificazione delle cortine edilizie dalla Stazione ferroviaria al quartiere Archi e del tracciato stradale Stazione - via Marconi - ingresso Galleria S. Martino.
- La riqualificazione del **Nodo-Stazione** come ingresso monumentale in città sia dalla via Flaminia sia da Vallemiano, attraverso il ridisegno dell'attuale conformazione edificio-stazione/piazza antistante, il riutilizzo urbano delle parti in dismissione, e il raccordo sia con il piazzale Italia e il parcheggio Ex Gas sia con quello della ex fornace Verrocchio sino all'area a monte di Forte Scrima.
- La conformazione della fascia di sicurezza a mare relativa al tratto litoraneo corrispondente alla frana di Posatora con l'obiettivo di coniugare esigenze di sicurezza geotecnica con principi di qualità urbana e ambientale, in grado cioè di restituire **un nuovo e qualificato spazio pubblico** per la città, fruibile longitudinalmente (fronte-mare storico-Torrette-Palombina) e trasversalmente (con la collina di Posatora e il suo parco).
- La contestuale sistemazione degli spazi di contatto fra tale fascia e i nuovi porti peschereccio e turistico per garantire una continuità di fruizione pubblica, anche attraverso la realizzazione di **un edificio di grande qualità architettonica e con una funzione pubblica di rilievo urbano**, trainante per il tempo libero e gli eventi, in corrispondenza del margine portuale ad ovest e a valle del parco di Posatora.
- Il recupero dei **contenitori dismessi della ex Angelini e della ex Dreher** intesi anche come ulteriore occasione di riconnesione trasversale con il Parco di Posatora e il porto.
- La creazione di un adeguato **mix funzionale nell'area di Torrette** per integrare il tessuto edilizio esistente con un'offerta di servizi a supporto dell'Ospedale Regionale, oggi mancante, all'esterno del suo perimetro.



LA CITTÀ LINEARE DELLE NUOVE CENTRALITÀ



COMETA VERDE + FRONTE-MARE + CITTA' LINEARE

Il progetto-guida fa riferimento alla lunga spina urbana di collegamento tra l'autostrada e il mare, caratterizzata dall'attraversamento della terza e della seconda Ancona, fino a sfiorare la prima con l'aggancio finale al porto e al fronte-mare attraverso Vallemiano e la progettata secante urbana. Una città lineare complessa che vede potenziare e densificare un già rilevante mix funzionale e insediativo (le aree produttive della Baraccola sud e nord, i quartieri dell'espansione pubblica degli ultimi decenni - Q1, Q2 e Q3 - il polo delle grandi attrezzature commerciali e sportive) innervandosi, oltre che sull'asse nord-sud, sulla linea FS da trasformare in linea metropolitana. **Una città lineare tuttavia che deve consolidare il proprio telaio urbano e il proprio mix funzionale - reso fragile da una dinamica realizzativa per parti separate a cui mancano ancora alcune importanti componenti infrastrutturali e spaziali di relazione - e che deve ripensare i propri margini incerti verso le pendici dei sistemi collinari che cingono il fondovalle,** facendo dialogare i tessuti edificati con la sua "campagna urbana".

Nel suo sviluppo lineare, questo progetto punta a **qualificare la struttura insediativa** della grande area produttiva del PIP della Baraccola che si sviluppa dall'uscita sud dell'autostrada A14 fino a Montedago e, innestandosi nella città compatta della "seconda Ancona", a **rafforzare la duplice direttrice di**

accesso alla città: lungo l'asse nord-sud fino alla penetrazione di Vallemiano e lungo la sequenza S.S. 16 Adriatica/via Maggini/viale Cristoforo Colombo/via della Ricostruzione. In questo senso, le grandi infrastrutture viarie che solcano l'area debbono essere qualificate nella loro diversa propensione di riqualificazione morfologica e ambientale:

- di grande strada urbana concepita come non più come fattore di separazione e barriera tra le parti che intercetta;
- di strada-parco di grande valore percettivo e paesistico quando scorre sopra e a ridosso di aree verdi e margini urbani.

Interventi caratterizzanti di questo progetto-guida sono:

- La qualificazione ambientale e paesaggistica del sistema infrastrutturale e della sezione complessa costituita dalla "compressione" tra il viadotto stradale dell'asse nord-sud, la ferrovia e il fosso Marganetto affluente dell'Aspio, qualificando la sequenza di spazi intercettati come **parco lineare attrezzato** a servizio della città industriale/commerciale, delle grandi attrezzature urbane e dei tessuti abitativi posti lungo il margine di contatto con il Parco del Conero.



- L'inserimento, come tracciato strutturante del parco lineare attrezzato, di un **percorso ciclopedonale** lungo il fosso Marganetto, connesso a nord con il crinale di via del Castellano/via delle Grazie e la direttrice di Vallemiano.
- La previsione di ulteriori **fermate attrezzate della metropolitana** da realizzare sulla linea FS, oltre quella già esistente di Varano, a cui connettere **parcheggi di scambio**, in particolare quello in corrispondenza dell'ex Caserma i via Bocconi, per agevolare l'accesso in città col ferro e limitare l'ingresso di veicoli in centro.
- Il rafforzamento e la qualificazione dell'**asse nord-sud come parkway** di valore paesistico:
 - nel tratto sud in viadotto come parte integrante del parco lineare attrezzato dell'area PIP
 - nel tratto nord a raso come tracciato di attraversamento del sistema di spazi verdi che delimitano i margini orientali dei quartieri di Montedago, Tavernelle e Grazie.



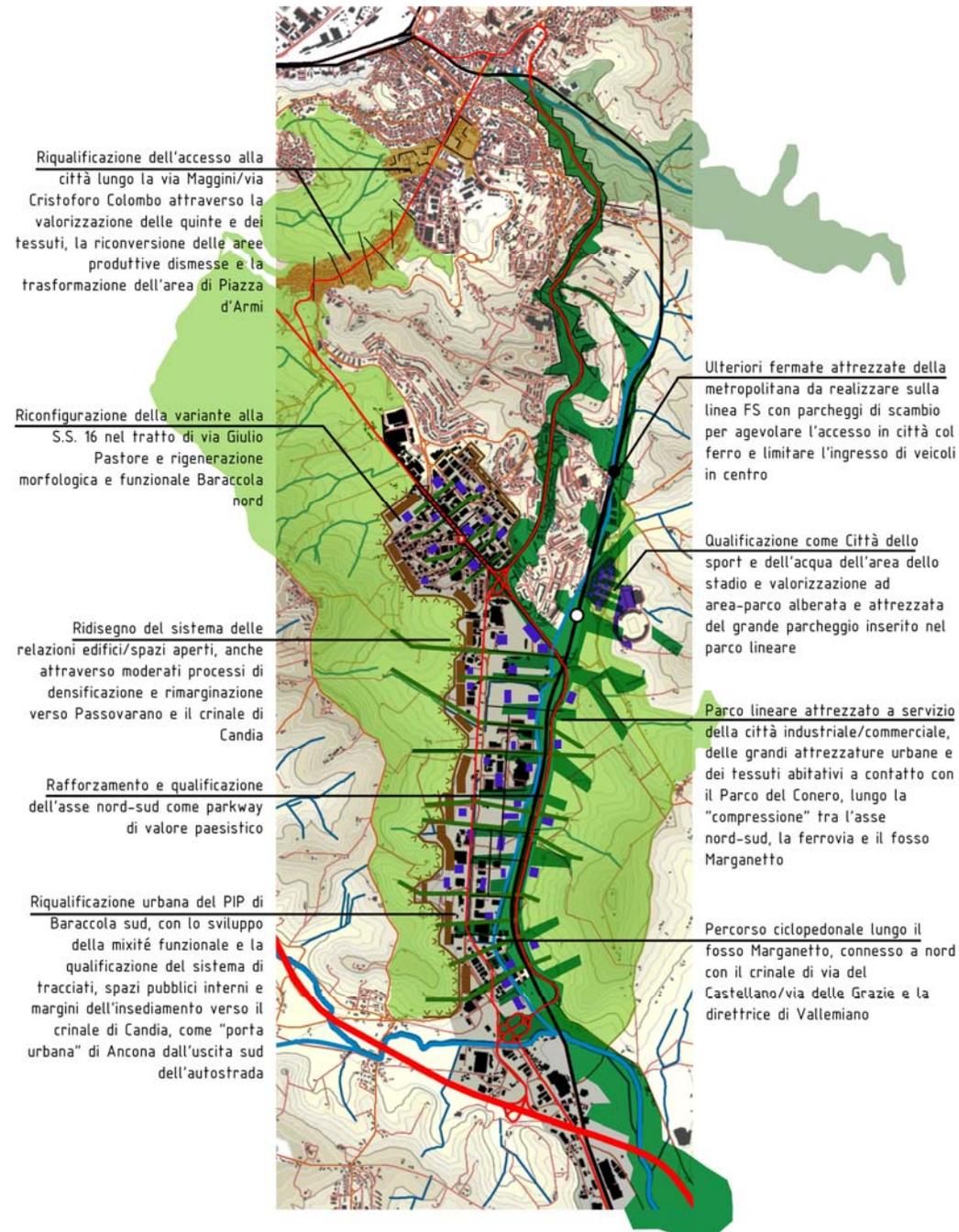
- Il completamento del **PIP di Baraccola sud**, lo sviluppo della sua mixité funzionale e la qualificazione del sistema di tracciati, spazi pubblici interni e

margini dell'insediamento verso il crinale di Candia, per consolidare la configurazione urbana e rafforzare l'immagine di questa parte di città e dell'ingresso ad Ancona dall'uscita sud dell'autostrada.

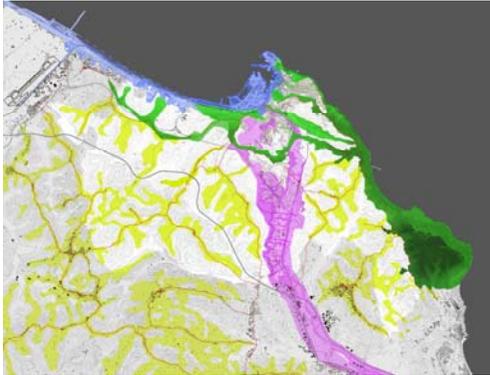
- La **riconfigurazione della Variante alla S.S. 16** nel tratto di via Giulio Pastore, ridisegnando la sezione stradale esistente, oggi dequalificata, con l'obiettivo di realizzare un tracciato urbano complesso capace di riconnettere il quartiere produttivo/commerciale di Baraccola nord con quello prospiciente di edifici puntiformi misti, riqualificando il sistema delle relazioni edifici/spazi aperti, sia quelli principali sia quelli più interni, introducendo una maggiore complessità funzionale e tipologica dei tessuti edilizi anche attraverso moderati processi di densificazione e rimodellando, sui versanti opposti, i margini urbani a nord verso Passovarani e quelli a sud verso la villa Favorita e il crinale di Candia.



- La qualificazione dello stadio e delle aree contigue a valle della via Cameranense da potenziare e connotare come **Città dello sport e dell'acqua** con la valorizzazione ambientale e funzionale del grande parcheggio inserito nel parco lineare prima descritto
- La riqualificazione dell'accesso alla città lungo la **via Maggini/via Cristoforo Colombo** attraverso la valorizzazione della duplice caratterizzazione:
 - di tracciato dai margini urbani discontinui con la valorizzazione del sistema di affacci alternati verso Posatora e il mare;
 - di strada urbana a fronti continue con la valorizzazione delle quinte e dei tessuti prospicienti (contratto di quartiere "Dietro le quinte"), la riconversione delle aree ex-produttive dismesse e interstiziali e la trasformazione dell'area di Piazza d'Armi sottoposta a PPE.



II PARCO RETICOLARE DEI PAESAGGI AGRARI E DELLE FRAZIONI



COMETA VERDE + FRONTE-MARE + CITTA' LINEARE + PARCO RETICOLARE

A differenza dei precedenti progetti strategici, costruiti prevalentemente lungo lo sviluppo lineare di alcuni segni urbani e ambientali forti e affermati della storia e della natura, questo progetto-guida è innervato sulla diffusione reticolare dei sistemi collinari storicamente antropizzati e connessi lungo i tracciati di crinale. È un sistema denso che disegna un'armatura ricca e articolata, incuneata nella città dell'espansione novecentesca per la quale rappresenta **una straordinaria occasione di "campagna urbana" da fruire**. Più complessivamente, rappresenta anche **un parco agricolo di valore territoriale** che travalica i confini della città di Ancona e che è capace di fare rete nella definizione di un'offerta storico-insediativa, paesaggistica, produttiva e turistica di qualità.

I capisaldi di questa rete sono la gran parte dei nuclei urbani e dei centri storici che costituiscono il sistema delle frazioni del territorio extraurbano di Ancona., da ovest a est: Paterno; l'antropizzazione di crinale Madonna delle Grazie-Sapanico-Gallignano fino a Ghettarello; Montesicuro; la frazione di Aspigo da cui si risale al crinale di Candia; i centri storici di Angeli, Varano e Montacuto a cui si aggiungono quelli di Poggio e Massignano inclusi nella "Cometa verde".

Il consolidamento della loro identità passa non solo per il **recupero dei caratteri architettonici e ambientali e la riqualificazione della struttura insediativa**, ma anche per la **ricerca di mix funzionali diversi e appropriati alle diverse propensioni**, nei quali quindi la conferma dell'uso residenziale deve associarsi all'inserimento di nuove funzioni vitalizzanti contrastando i fenomeni di declino e abbandono. In questo senso, la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio agrario e della sua multifunzionalità si saldano con le previsioni del Piano del Parco del Conero - che il Comune dovrà recepire nel Piano urbanistico - secondo principi di tutela attiva che appartengono alla medesima strategia del "parco reticolare".

Interventi caratterizzanti di questo progetto-guida sono:

- Il **recupero fisico e la rigenerazione funzionale** dei centri storici, sulla falsariga del percorso seguito col PdR di Montesicuro.
- La realizzazione di **servizi di livello locale** per lo sviluppo delle relazioni sociali delle comunità, con particolare riferimento: alla individuazione di spazi verdi, sportivi e di interesse comune; alla creazione e vitalizzazione delle piazze e degli usi collettivi e commerciali; al trattamento e alla gestione degli spazi aperti non utilizzati all'interno e ai margini di nuclei storici.
- La realizzazione di **servizi livello urbano** per rafforzare il ruolo di "centralità locale" di ciascun nucleo, privilegiando la realizzazione di servizi e attività necessari allo sviluppo di specifiche identità economiche e sociali (agricole e artigianali, commerciali ed espositive, turistiche e agrituristiche; servizi di eccellenza inseriti nella rete del Museo diffuso).
- Limitati completamenti e adeguamenti del **patrimonio abitativo**, a partire dal recupero degli edifici esistenti.
- Il consolidamento e la qualificazione architettonica dei **margini urbani** di ciascun nucleo, nel rispetto delle caratteristiche morfogenetiche e percettive.
- La qualificazione e il potenziamento della **rete infrastrutturale minuta** di relazione tra i nuclei, ma anche con le aree di edificazione sparsa e i tessuti della seconda e terza Ancona.
- Il consolidamento dei **paesaggi agrari**, attraverso la valorizzazione della rete di strade minori, la creazione di aree di sosta alberate e attrezzate, il potenziamento degli spazi da destinare alla ricettività agroturistica e alla esposizione e vendita di prodotti agricoli, al fine di sviluppare la produzione, garantire la "manutenzione del paesaggio" e incentivarne la fruizione.

