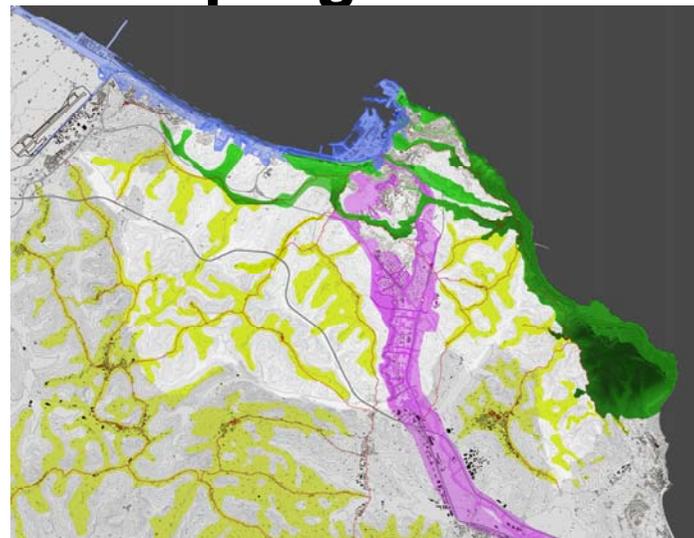


COMUNE DI ANCONA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA

## Nuovo Piano Urbanistico della città **Documento programmatico**



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

**Novembre 2009**

## INDICE:

Premessa, *pag. 5*

### 1. Il percorso del nuovo Piano. Oggi le ragioni di una scelta sono ancora più forti, *pag. 6*

I cambiamenti della città, l'ascolto delle domande e le prospettive di trasformazione, *pag. 7*

- Infrastrutture
- Casa
- Cultura
- Energia

L'evoluzione normativa nazionale e le domande di innovazione della strumentazione urbanistica, *pag. 12*

- Il cambiamento necessario nella forma del piano urbanistico comunale
- La perequazione urbanistica come risposta necessaria al nuovo quadro giuridico nazionale ed europeo

Dopo il Documento Programmatico, verso il nuovo Piano, *pag. 14*

### 2. Nuovo Piano e contesto decisionale: programmazione comunitaria, pianificazione sovraordinata e copianificazione, *pag. 16*

La programmazione strategica nazionale. Le Marche e Ancona eccellenze potenziali, *pag. 17*

- Il Quadro Strategico Nazionale (QSN)
- Il Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e Mobilità" 2007/2013

La programmazione strategica della Regione Marche. La conferma di un ruolo strategico per Ancona, *pag. 25*

- Il Documento Strategico Regionale (DSR) e il Programma Operativo Regionale (POR) FESR 2007/2013
- Il Documento Strategico Territoriale (DST) per lo sviluppo sostenibile della Regione Marche

I piani regionali di settore delle Marche. Le reti infrastrutturali, energetiche e ambientali al centro delle strategie di riqualificazione territoriale e urbana, *pag. 32*

- I Piani settoriali per il trasporto, la logistica e la portualità: Piano dei trasporti, Piano dei porti e piano di sviluppo del Porto di Ancona
- I Piani settoriali per l'ambiente: Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) e il Piano di risanamento ambientale dell'Area di Elevato Rischio di Crisi Ambientale (AERCA) di Ancona, Falconara e Bassa Valle Esina

I processi di copianificazione intercomunale. Una stagione di protagonismo locale per la costruzione di programmi condivisi nell'area anconetana, *pag. 44*

- Il Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) "Area Urbana di Ancona"
- Il Protocollo d'intesa per la progettazione e realizzazione della Piattaforma Territoriale Strategica del Centro Italia
- Il Tavolo di copianificazione Ancona-Jesi-Fabriano

La pianificazione territoriale e ambientale sovraordinata. Una cornice strutturante e in evoluzione per il nuovo Piano di Ancona, *pag. 47*

- Il Piano Paesistico Ambientale della Regione Marche (PPAR)
- Il Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT)
- Il Piano di Coordinamento della Provincia di Ancona (PTCP)
- La Variante Generale del Piano del Parco Regionale del Conero

I vincoli architettonici e ambientali sovraordinati. Un'ulteriore opportunità per la rigenerazione di Ancona, *pag. 65*

**3. Stato e criticità della pianificazione comunale, pag. 69**

I connotati essenziali del PRG vigente, pag. 70

- Gli elementi caratterizzanti della struttura del Piano e della sua normativa
- Usi, standard urbanistici e categorie d'intervento
- Alcune valutazioni sulla struttura normativa nella prospettiva del nuovo Piano

Lo stato di attuazione della pianificazione comunale e i programmi in atto, pag. 73

- Trasformazioni urbane e residuo di piano. I numeri e le immagini di un Piano attuato
- La dotazione di attrezzature come indicatore di qualità urbana
- Una città "piena" di spazi aperti permeabili

**4. Quattro obiettivi strategici per quattro visioni di città, pag. 90**

Le strategie del nuovo Piano, pag. 91

ANCONA CITTÀ POLICENTRICA, ABITABILE E ACCESSIBILE, pag. 95

ANCONA CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA, pag. 104

ANCONA CITTÀ ECOLOGICA, pag. 109

ANCONA CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA, pag. 114

**5. I progetti prioritari per guidare la riqualificazione urbana, pag. 118**

La COMETA VERDE dal Conero alla Città storica, pag. 122

IL FRONTE-MARE delle eccellenze, pag. 132

LA CITTÀ LINEARE NORD-SUD delle nuove centralità, pag. 139

IL PARCO RETICOLARE dei paesaggi agrari e delle frazioni, pag. 143

**6. Principi fondanti del nuovo Piano, pag. 148**

La PEREQUAZIONE URBANISTICA per offrire uguali diritti edificatori, acquisire suoli pubblici e incentivare la trasformazione qualitativa del patrimonio edilizio e urbanistico degradato, pag. 149

La COMPENSAZIONE URBANISTICA ED ECOLOGICA per garantire prestazioni ambientali aggiuntive alla città, pag. 152

**7. Procedure e strumenti innovativi della regolazione urbanistica, pag. 155**

Il ruolo degli AMBITI DI PAESAGGIO per governare l'attuazione del Piano in alternativa allo zoning tradizionale, pag. 157

La RETE ECOLOGICA E PAESISTICA come telaio qualificante della città e del territorio, pag. 160

La procedura del PROGETTO URBANO per gestire le operazioni di trasformazione più rilevanti, pag. 162

Lo strumento degli AVVISI PUBBLICI per sollecitare la domanda di trasformazione, orientare l'offerta e garantire la fattibilità degli interventi, pag. 163

**ALLEGATI (in DVD):**

1. Documento 0 – parte 1 istanze diffuse: resoconto del processo di partecipazione (17 marzo 2008)
2. Documento 0 – parte 2b rapporti tematici (17 marzo 2008)
  - b1 rapporto tematico 01 – Politiche infrastrutturali. Ancona, città-snodo del territorio-rete
  - b2 Rapporto tematico 02 – Politiche abitative. Modelli innovativi di housing per nuove dinamiche di domanda
  - b3 Rapporto tematico 03 – Politiche culturali - La cultura, per un progetto di valorizzazione del territorio
  - b4 Rapporto tematico 04 – Politiche energetiche. Efficienza energetica e qualità urbana: i principi del pianificare sostenibile
3. Documento 0 – parte 3 sintesi decisionale (17 marzo 2008)
4. Atlante delle trasformazioni urbane e delle opere pubbliche principali 1993-2007 + 5 tavole di sintesi (in formato A0):
  - tav.d1\_Piani particolareggiati esecutivi
  - tav.d2\_APC - Aree Progetto Costruite
  - tav.d3\_APL - Aree Progetto Libere
  - tav.d4\_Programmi, processi e progetti innovativi
  - tav.d5\_Opere pubbliche principali
5. tav.e1\_Standard urbanistici dell'intero territorio comunale (in formato A0)
6. tav.f1\_Permeabilità dell'intero territorio comunale + 6 tavole con i dettagli delle macrozone (in formato A0):
  - tav.f2\_Permeabilità macrozona1
  - tav.f3\_Permeabilità macrozona2
  - tav.f4\_Permeabilità macrozona3
  - tav.f5\_Permeabilità macrozona4
  - tav.f6\_Permeabilità macrozona5
  - tav.f7\_Permeabilità macrozona6
7. tav.g1\_Vincoli ambientali dell'intero territorio comunale (in formato A0) + tabella con l'individuazione dei decreti di vincolo
8. Schedatura dei contenitori storici

## Premessa

Il presente Documento Programmatico costituisce un 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 - e rappresenta il punto di approdo finale della fase di "sintesi" delle attività preliminari di "ascolto" e "raccolta" svolte dal 2007 al 2009.

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").

1

**IL PERCORSO DEL NUOVO PIANO PER LA CITTÀ.  
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 si rende ormai improcrastinabile la redazione di un nuovo Piano Urbanistico per la città di Ancona, dopo oltre 20 anni dall'adozione di quello vigente. Ricordarle è un'operazione utile e necessaria perché costituisce un campo di ragionamenti strettamente legato alle scelte da compiere.

Quelle ragioni non sono infatti da rintracciare prevalentemente in specifiche criticità dello strumento vigente, su cui pure ci si sofferma nel successivo capitolo 3. Esso ha anzi anticipato molti temi della stagione urbanistica inaugurata negli 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, in un'ottica di 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 ormai desueto, oggi troppo rigida e scarsamente flessibile per rispondere alle nuove domande e necessità operative.**

## **I cambiamenti della città, l'ascolto delle domande e le prospettive di trasformazione**

Una prima ragione risiede dunque nei notevoli cambiamenti della città avvenuti in questi anni. 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 di tali cambiamenti, associato ad alcune prime riflessioni sulle dinamiche consolidate e sulle criticità emergenti, riassumendole nei seguenti punti:

- *la forte domanda di mobilità;*

- *il cambiamento della struttura delle famiglie con il consistente incremento dei nuclei con uno o due componenti (circa 25.000 in Ancona) in una città che, come dimensioni, è rimasta di 100.000 abitanti;*
- *il consistente aumento della popolazione universitaria;*
- *la sempre più rilevante presenza di immigrati;*
- *l'eccessivo incremento del costo delle abitazioni e degli affitti;*
- *lo sviluppo di un importante polo commerciale a sud;*
- *la realizzazione di una "cittadella sportiva";*
- *il consolidamento di un polo sanitario a nord*
- *le mutate esigenze del settore terziario nel contesto della globalizzazione dei mercati;*
- *il forte incremento dei traffici marittimi e del ruolo del porto di Ancona;*
- *l'esaurimento delle aree destinate ad attività produttive e direzionali;*
- *la ripetuta esigenza di adottare varianti parziali al PRG per adeguare lo strumento urbanistico alle mutate esigenze della Città.*

In questo contesto, il Documento Programmatico, in previsione del nuovo Piano Urbanistico, è stato investito del compito di essere la sede principale in cui approfondire i connotati di queste dinamiche. Allo stesso tempo – e a partire da una loro valutazione interpretativa – il Documento Programmatico ha anche il compito di "definire il ruolo, o i ruoli, della città e il relativo contesto territoriale con cui confrontarsi, allearsi e competere". Si tratta di un passaggio fondamentale in quanto "definisce lo scenario, o meglio delinea il percorso di sviluppo che sarà poi concretizzato dalle politiche e dalle scelte del Piano vero e proprio" (Deliberazione n. 699/2006). In sintesi il Documento Programmatico ha l'obiettivo di definire strategicamente il ruolo della città nell'Area Vasta, di creare i presupposti per l'attivazione dei forum di Piano e di costituire la base per impostare in maniera più efficace le fasi successive del processo stesso di redazione/gestione del Piano. Per la sua formazione – sempre secondo la citata Deliberazione 699/2006 – sono state previste tre fasi di lavoro:

- a. **ascolto** (interviste ai cosiddetti portatori d'interesse, tavoli istituzionali, focus group, forum)
- b. **raccolta** (di materiali che hanno costituito le buone pratiche di governo, contribuendo al profondo rinnovamento della gestione territoriale a livello comunale e sovracomunale)

- c. **sintesi** (messa a sistema degli esiti delle attività a. e b. con gli elementi di programmazione economica e territoriale sia regionali che nazionali)

A partire dai primi mesi del 2007, l'Ufficio di Piano ha quindi avviato le attività di "ascolto" e "raccolta" propedeutiche alla "sintesi" del Documento culminate nella redazione del "Documento 0" in cui sono stati raccolti e organizzati i materiali prodotti attraverso l'attivazione del processo di partecipazione:

- **9 dossier su questioni rilevanti** e i risultati di **19 assemblee pubbliche** all'interno delle circoscrizioni e delle frazioni,
- **2 questionari** rivolti ai cittadini (uno per la città più generale e uno per i quartieri e le frazioni),
- **10 focus group** con il coinvolgimento di associazioni, organizzazioni ed amministrazioni pubbliche
- una serie di **incontri di concertazione interistituzionale** con gli enti sovraordinati e i comuni dell'area vasta
- un **tavolo di coordinamento territoriale** con i Comuni di Jesi e Fabriano
- **70 colloqui e interviste** a molteplici interlocutori
- **2 approfondimenti** su scuola e politiche comunitarie e un **laboratorio scuola** con il Liceo Scientifico Savoia.

A questi materiali si affiancano **4 rapporti tematici che forniscono un'ampia documentazione delle principali dinamiche in atto e delle questioni emerse durante il processo di partecipazione e che già individuano alcuni grandi temi del cambiamento della città e di convergenza strategica per il futuro piano**, sulla scorta delle questioni più rilevanti già sollecitate nelle citate delibere e poi approfondite nelle successive attività di "ascolto" e "raccolta":

- politiche infrastrutturali (rapporto 01)
- politiche abitative (rapporto 02)
- politiche culturali (rapporto 03)
- politiche energetiche (rapporto 04)

Come è stato evidenziato nella sintesi dei 4 rapporti attraverso un compendio dei "rapporti tematici"<sup>1</sup>, questi temi "non sono quelli ritenuti disciplinarmente più importanti, quanto semmai quelli più attuali o urgenti, evidenziati dalla prima fase del

<sup>1</sup> Documento 0 – 3a. Sintesi dei rapporti tematici

processo di partecipazione". **Infrastrutture, casa, cultura ed energia non sono quindi solo campi di riflessione sulle criticità urbane ma soprattutto "i punti sensibili di un possibile ragionamento sul futuro della città".**

In particolare i contenuti essenziali e i nodi-chiave dei 4 rapporti tematici sono riassumibili nei seguenti:

## Infrastrutture

Dal punto di vista infrastrutturale, i contenuti essenziali del dossier 3<sup>2</sup> e del rapporto tematico 01<sup>3</sup> hanno evidenziato gli indiscutibili punti di forza del sistema infrastrutturale anconetano: la presenza di un importante porto con un consistente traffico traghetti ed un discreto traffico mercantile; la concentrazione di tre importanti nodi infrastrutturali come il porto, l'aeroporto e l'interporto; la posizione geografica strategica nel Bacino Adriatico e nel centro Italia; la configurazione del territorio-snodò Ancona-Jesi-Fabriano all'interno della Piattaforma Strategica Nazionale Tirreno-Adriatico; l'attivazione di programmi urbani che contribuiscono attivamente alla definizione dei contenuti della Piattaforma Strategica; la presenza di un tessuto produttivo maturo con buone capacità d'export; la condivisione da parte del tessuto imprenditoriale del programma di interventi infrastrutturali.

Ma hanno anche evidenziato altrettanto indiscutibili debolezze come alcune criticità infrastrutturali che pregiudicano l'accessibilità al territorio, la mancanza di una efficace interconnessione stradale e ferroviaria tra i nodi logistici esistenti che di fatto tende a sottrarre il porto di Ancona di 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 e la polverizzazione degli operatori di trasporto e la scarsa presenza di grandi operatori della logistica.

Il principale nodo relativo al tema dell'infrastrutturazione del territorio, può essere efficacemente rappresentato dal seguente slogan: preparare il territorio al futuro

<sup>2</sup> Documento 0 – Dossier 3 – P.R.U.S.S.T "Città, Porto e Territorio"

<sup>3</sup> Documento 0 – Rapporto tematico 01 – Politiche infrastrutturali. Ancona, città-snodò del territorio-rete

piuttosto che prevedere il territorio del futuro. L'analisi delle strategie, delle azioni e delle iniziative dei diversi attori individuati prefigura sostanzialmente due distinti approcci al territorio delle infrastrutture:

- uno istituzionale, legato alle azioni dei poteri pubblici (Stato, regioni, UE, società pubbliche di gestione delle reti, amministrazioni locali...)
- l'altro legato alle progettualità del mercato messe in atto dai soggetti imprenditoriali

I due livelli spesso non coincidono poiché governati da dinamiche e logiche diverse o, addirittura, divergenti – è evidente che il territorio istituzionale non riesce a soddisfare le esigenze di un mercato che richiede certezze e tempi veloci per la realizzazione delle opere infrastrutturali ritenute strategiche.

L'obiettivo dell'azione pubblica deve essere, allora, preparare il territorio alle nuove sfide imposte da un processo sempre più spinto di globalizzazione, attivando politiche integrate finalizzate alla creazione di connessioni capaci di canalizzare le diverse risorse verso una visione del territorio unitaria e soprattutto condivisa.

Per poter procedere in questa direzione sono stati definiti tre nodi chiave:

- Identificare nella Piattaforma Strategica Nazionale lo scenario strategico di riferimento e condividere il ruolo di Ancona come caposaldo del territorio-snodò in grado di attivare ed orientare processi di interazione multilivello tra le diverse reti: di infrastrutture, di città, di conoscenze, di paesaggi.
- Promuovere un modello di città-porto-territorio in cui la competizione dello snodò marittimo si gioca sull'efficienza della rete infrastrutturale e sulle sinergie tra gli spazi portuali e quelli degli altri nodi del sistema della mobilità delle merci
- Puntare ad un sistema di trasporto ferroviario d'area vasta che individui nei centri d'interscambio i nodi strategici per un complessivo funzionamento della mobilità di un modello di città allargata ed aperta che vuol continuare a crescere in modo sostenibile

## Casa

Dal punto di vista abitativo, l'incrocio tra domanda residenziale e dinamiche demografiche, sociali e immobiliari analizzate nei dossier 1<sup>4</sup>, 7<sup>5</sup> e 9<sup>6</sup> e nel rapporto

---

<sup>4</sup> Documento 0 – Dossier 1 - "La città che cambia": Evoluzione demografica ed insediativa

<sup>5</sup> Documento 0 – Dossier 7 - Analisi dei valori immobiliari

<sup>6</sup> Documento 0 – Dossier 9 - Analisi dei valori immobiliari - Aggiornamento 2007

tematico 02<sup>7</sup>. hanno consentito di porre l'accento sull'emergere di una domanda inedita di alcuni segmenti della società, la cosiddetta "fascia grigia" (giovani coppie, single, studenti, anziani, portatori di handicap, lavoratori immigrati da paesi comunitari o extracomunitari 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. Innanzitutto criticità economico-finanziarie, in particolare i tassi dei mutui in forte aumento e l'andamento dei costi di acquisizione degli immobili e dei canoni di locazione che tendono ad escludere alcune fasce sociali e di reddito dal mercato abitativo e comunque ad incentivare la casa in proprietà rispetto a quella in affitto, sottraendo quote crescenti del patrimonio alle domande fisiologiche di affitto di alcune categorie. Un ulteriore fattore è quello delle criticità strutturali del processo edilizio, con particolare riferimento all'incidenza del costo d'acquisizione delle aree, all'aumento del costo di costruzione per gli interventi di nuova costruzione e di recupero, all'inadeguatezza dei tempi connessi ai processi di trasformazione edilizia, alla nascita di nuove istanze per una maggiore qualità dell'abitare, alle modalità di accesso al credito per le imprese, alla trasformazione dell'organizzazione delle imprese e al peso del carico fiscale nella compravendita di aree ed immobili. Infine, le *criticità legislative* legate ad una progressiva sottovalutazione del problema abitativo che ha portato addirittura all'assenza di una precisa definizione dell'Edilizia Residenziale Pubblica a livello statale, a cui si sta tentando di porre faticosamente rimedio negli ultimi anni.

Uno dei principali nodi emersi è quindi l'esigenza non più procrastinabile di mettere in campo una politica integrata, in grado di produrre interventi strutturali, che facciano interagire la sfera pubblica e quella privata, in modo da consentire il superamento delle logiche emergenziali e settoriali, che troppo spesso hanno alimentato processi degenerativi di consumo di suolo, senza riuscire ad indurre nuovi elementi di qualità urbana. E' necessario dunque individuare con esattezza il campo di azione dello strumento urbanistico rispetto alle politiche abitative nazionali e regionali, in modo da definire delle possibili politiche di intervento, all'interno delle quali il Piano possa affrontare in maniera adeguata la questione dell'abitazione. Il Piano dovrà essere in grado non solo di produrre azioni positive, volte alla normalizzazione della dimensione della domanda di alloggi e di alcune dinamiche di mercato, incontrando il sostegno di tutte le categorie di operatori, vecchi e nuovi, coinvolti nel processo; ma

---

<sup>7</sup> Documento 0 – Rapporto tematico 02 – Politiche abitative. Modelli innovativi di housing per nuove dinamiche di domanda

anche di attivare nuovi meccanismi di qualificazione e riqualificazione delle città. Una politica integrata per la questione abitativa passa necessariamente attraverso la cooperazione tra i differenti operatori, pubblici e privati, con l'obiettivo di raggiungere scenari e sistemi di convenienze condivisi da ambo le parti.

Un secondo nodo è quello della riabilitazione urbana, ovvero della riqualificazione di quelle parti di città sviluppatesi perlopiù dal secondo dopoguerra agli anni '70, non completamente dimesse, ma non più rispondenti agli attuali standard abitativi e di qualità. Il tema della possibile riqualificazione coinvolge allo stesso modo quartieri di edilizia residenziale pubblica, edilizia residenziale privata intensiva, edifici occupati da attività artigianali e commerciali, che possono essere delocalizzate in alcune aree specifiche, o diffuse all'interno del tessuto urbano. Si tratta dunque di un processo molto complesso che va ad intervenire in ambiti urbani consolidati dove il recupero fisico dell'immobile si deve incrociare con le esigenze di ricollocazione degli abitanti che lo occupano o degli operatori che lo utilizzano.

Un terzo nodo è quello della necessità di iniziare a pensare al canone concordato come ad una possibile politica abitativa di tipo strutturale, non tanto quindi come risposta ad una situazione di emergenza, ma come investimento a lungo termine. Questo comporta un cambiamento notevole, sia dal punto di vista culturale, vista la propensione degli italiani alla proprietà, sia dal punto di vista imprenditoriale, in quanto va ad incidere profondamente sui tradizionali meccanismi della filiera della produzione edilizia.

## Cultura

Anche dal punto di vista culturale il rapporto tematico 03<sup>8</sup> evidenzia rilevanti potenzialità: in primis le straordinarie risorse fisiche della città e del territorio anconetano intese non solo come singoli monumenti o luoghi significativi, ma soprattutto come reti di luoghi significanti, sistemi di paesaggio urbano che compongono le presenze del mare, della città e del territorio rurale in "insiemi di senso". A questa condizione di base si associa una potenzialità di rinascita e sviluppo culturale, espressa da parte della comunità locale, che si traduce in una diversificazione degli operatori culturali e nella realizzazione di iniziative di grande interesse come il "Museo diffuso della città". Ma anche in questo caso, un rilievo

---

<sup>8</sup> Documento 0 – Rapporto tematico 03 – Politiche culturali - La cultura, per un progetto di valorizzazione del territorio

considerevole assumono le criticità, a partire dalla mancanza di consapevolezza rispetto alla città ed al proprio portato storico, soprattutto nelle giovani generazioni, che si traduce in una scarsa considerazione del patrimonio culturale esistente e quindi in una identità debole da parte dei cittadini con una conseguente mancanza di rispetto dei luoghi e degli spazi perché non riconosciuti e non percepiti come propri. Allo stesso tempo, si registra l'assenza di spazi per le fasce di età giovani e per l'arte contemporanea, sia per promuoverla sia per fruirla in modo adeguato e, più in generale, la 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 culturale, leggibile soprattutto nella dotazione di edifici storici acquisiti al patrimonio pubblico, non corrisponde ancora una capacità gestionale di "fare rete" per sviluppare appieno le potenzialità di questo patrimonio e inserirsi all'interno di circuiti culturali di livello adeguato alla sua qualità.

Il primo nodo importante riguarda il passaggio della cultura dal concetto di tutela del bene o promozione dell'evento a quello di valorizzazione del territorio e delle istanze creative, in questo senso la cultura viene quindi intesa come elemento di sviluppo dei luoghi e non più come semplice organizzazione del loisir e dello svago intorno al patrimonio paesaggistico o storico-artistico. L'obiettivo della cultura nei confronti del territorio è quello di promuovere senso di identità e consapevolezza urbana, tramite politiche che dovrebbe puntare quindi:

- a favorire attività che valorizzino la rielaborazione in chiave contemporanea delle eccellenze territoriali;
- a sostenere i talenti già presenti nel territorio o che ne potrebbero essere attratti se si creassero idonee condizioni.

In questo senso il territorio viene inteso come progetto di paesaggio che elabora il patrimonio culturale esistente, spostando l'attenzione da un approccio "disciplinare" (es. arti visive, spettacolo, patrimonio) ad un approccio basato sul luogo.

Il secondo nodo è quello della condivisione del quadro di riferimento da parte dei cittadini e degli amministratori, poiché ciò che si pianifica nel campo delle politiche culturali sono gli stili di vita, il tessuto e la qualità della vita, il consumo, l'accesso alla città, il lavoro e il tempo libero. Non solo strade ed edifici ma insieme di abitudini, salute e bisogni. Si deve quindi lavorare per promuovere la partecipazione di cittadini ed amministratori come componenti attivi di una "coalizione di crescita", che ampli la discussione ai tempi e ai modi di uso della città, cercando di accogliere le nuove modalità di vita contemporanee. Si pensi all'uso degli spazi in centro legato ai tempi

delle attività terziarie e commerciali, nonché ai tempi dei turisti di passaggio al porto, o alle modalità di uso degli spazi pubblici da parte delle nuove comunità, che di fatto ridisegnano le mappe di uso dei luoghi della città. Le politiche culturali devono quindi essere parte di una più ampia strategia per lo sviluppo urbano e della comunità, devono potersi collegare con la pianificazione della città, con gli obiettivi di sviluppo economico, con iniziative di welfare, con le politiche per la casa e i lavori pubblici. Si deve quindi lavorare per la convergenza sul ruolo e gli obiettivi della politica culturale messa in atto dal territorio, in modo da limitare derive autoreferenziali, la frammentazione dell'offerta e la dispersione di risorse dovuta al proliferare di attività isolate ed autonome, e quindi non incisive sulla realtà del territorio.

Il terzo nodo riguarda le modalità di intervento per la costruzione di politiche integrate che abbiano come obiettivo la valorizzazione del territorio (così come evidenziato nei due punti precedenti). Una volta stabilite le priorità e gli obiettivi generali verso cui orientare lo sviluppo del territorio, vi è la necessità di organizzare e costruire politiche adeguate agli obiettivi da raggiungere, in modo da essere efficaci perché capaci di attivare e coinvolgere attori, risorse e qualità. Il punto critico, da leggere come potenzialità, riguarda il fatto che la normativa non stabilisce modalità operative rispetto alla progettazione di politiche culturali, ma legifera su obiettivi ampi di valorizzazione del patrimonio culturale e sul sistema di finanziamento pubblico alle attività culturali. Si pone quindi la questione di strutturare per Ancona politiche culturali in senso ampio, secondo forme nuove di gestione ed organizzazione da studiare rispetto alla realtà locale. Lo sforzo quindi deve essere quello di accentrare attorno ad obiettivi comuni gli enti, i soggetti privati e le associazioni secondo forme innovative che consentano di fare allo stesso tempo sia rete che massa critica in modo da coinvolgere le potenzialità della società verso una rappresentazione collettiva della città.

## Energia

La questione energetica è l'occasione, nel rapporto tematico 04<sup>9</sup>, per evidenziare la più ampia esigenza di evitare la divaricazione tra pianificazione urbanistica e pianificazione delle risorse scarse e di quelle rinnovabili. La richiesta da parte dell'attuale Piano di alcuni standard ambientali - come i "parametri ecologici nelle

<sup>9</sup> Documento 0 – Rapporto tematico 04 – Politiche energetiche. Efficienza energetica e qualità urbana: i principi del pianificare sostenibile

aree-progetto", le categorie di "interventi sull'ambiente" per la tutela e lo sviluppo del verde urbano, dei parchi e dei giardini e le categorie di "interventi edilizi ecosostenibili" – costituiscono un primo passo fondamentale in questa direzione. Serve oggi un più complessivo ripensamento culturale nel modo di pianificare 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 il ruolo dell'energia ricopre un ruolo centrale che deve essere adeguatamente sostenuto dall'amministrazione pubblica per informare gli interventi di trasformazione della città esistente. Pianificazione energetica versus pianificazione territoriale, approccio integrato per una gestione ottimale della risorsa ambiente è questo l'incipit per qualsiasi politica o iniziativa che coinvolga le trasformazioni urbane e che guardi al sistema-città in un'ottica di lungo periodo. Pianificare i flussi di energia che attraversano un territorio significa ragionare in termini di domanda e offerta di consumo e produzione; in tal senso è dunque necessario:

- agire sulla domanda, guardando al risparmio energetico come risorsa
- agire sull'offerta, in termini di sostituzione graduale delle fonti fossili con fonti rinnovabili

La risorsa risparmio energetico chiede ai settori più energivori di cambiare forma mentis, al fine di ridurre i consumi energetici migliorando così l'efficienza nell'utilizzo dell'energia per la produzione di beni e servizi.

- Il settore edile può dare un notevole contributo in tal senso, lavorando sull'involucro edilizio e sull'efficienza degli impianti, rafforzando quell'invisibile *environment* che è il sistema energetico dello spazio e della costruzione. Coibentazione degli edifici, bioedilizia, certificazione energetica degli edifici etc. – sono questi i presupposti della progettazione dei nuovi edifici ma anche del recupero edilizio, al fine di diffondere standard energetici più elevati all'interno dei tessuti urbani.
- Il settore trasporti può contribuire in termini di mobilità sostenibile, orientando la pianificazione urbanistica e la mobilità in modo da ridurre le esigenze di spostamento, disincentivando l'utilizzo di mezzi privati.
- Il sistema produttivo deve prevedere l'introduzione di certificazioni ambientali e di aree ecologicamente attrezzate al fine di dare un contributo innovativo per la riconversione delle produzioni esistenti verso tecnologie eco-compatibili.

Guardando invece all'offerta di energia e quindi al mix energetico, è necessario

- nel settore edilizio introdurre forme di autoproduzione energetica da fonti pulite (pannelli fotovoltaici negli edifici pubblici e privati e nei sistemi di illuminazione pubblica) oppure sistemi di teleriscaldamento e di cogenerazione o rigenerazione;
- nel settore trasporti è necessario introdurre mezzi di trasporto pubblico che utilizzino carburanti a basso impatto ambientale.
- nel settore produttivo deve essere incentivato, con strumenti e norme urbanistiche, l'uso di fonti alternative per piccole e grandi produzioni energetiche di contro all'insediamento di centrali per la produzione di energia da fonti fossili.

Va sottolineato che esiste una continuità metodologica e propositiva tra i contenuti del Documento "0" e i successivi rapporti elaborati nel corso del 2008 sino alla versione presente del Documento Programmatico. Nel Documento "0" infatti, **le questioni emerse in merito alle politiche infrastrutturali, abitative, culturali ed energetiche hanno rappresentato una base interpretativa e di orientamento programmatico fondamentale per l'elaborazione degli obiettivi strategici del presente Documento** su cui ci si sofferma diffusamente nel successivo capitolo 4, anche attraverso l'ulteriore attività di confronto con la città sviluppatasi nel corso del 2008 e dei primi mesi del 2009.

Le attività di "ascolto", "raccolta" e "sintesi" e la conseguente predisposizione di una cospicua e approfondita serie di materiali hanno consentito la costruzione di specifiche iniziative pubbliche finalizzate all'illustrazione dei contenuti principali e al rafforzamento dell'attività di ascolto e confronto sugli 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 negli allegati 1, 2 e 3 successivamente integrati dai materiali contenuti negli allegati 4, 5, 6, 7 e 8 elaborati nei successivi 12 mesi<sup>10</sup>;

---

<sup>10</sup> Cfr all. 4 "Atlante delle trasformazioni urbane e delle opere pubbliche principali 1993-2007", all. 5 "Standard urbanistici dell'intero territorio comunale", all. 6 "Permeabilità dell'intero territorio comunale", all. 7 "Vincoli ambientali dell'intero territorio comunale" e all. 8 "Schedatura dei contenitori storici".

- 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.

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

## L'evoluzione normativa nazionale e le domande di innovazione della strumentazione urbanistica

Una seconda ragione per procedere alla redazione di un nuovo Piano risiede nella necessità di innovare la strumentazione urbanistica dando risposta ai problemi sollevati da alcune determinazioni giurisprudenziali che hanno radicalmente modificato alcuni assunti giuridico-normativi dell'urbanistica comunale dal dopoguerra ad oggi; ma anche recependo, più complessivamente, le sollecitazioni che provengono dal dibattito italiano degli ultimi 20 anni, concentratesi in alcune proposte di riforma a livello nazionale, tuttora in discussione, 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.

## Il cambiamento necessario nella forma del piano urbanistico comunale

La principale innovazione connessa alle sollecitazioni provenienti da questo dibattito e dalla prassi regionale è quella connessa alla necessità 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 tradizionalmente comporta.**

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

- **una dimensione strategico-strutturale** (di cui il *Piano Strutturale* è lo strumento di riferimento) che riguarda l'intero territorio comunale con 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;
- **una dimensione operativa** (di cui il *Piano Operativo* è lo strumento di riferimento) che si occupa di parti limitate del territorio oggetto di trasformazione, individuate in termini generali dal Piano Strutturale, e si connota per la prescrittività ed esecutività dei contenuti normativi e delle sue previsioni da realizzare nei 5 anni di un mandato amministrativo. In questo arco temporale circoscritto dovranno essere garantiti gli investimenti pubblici inseriti nei piani pluriennali delle opere pubbliche ma soprattutto saranno introdotte e rese cogenti le regole urbanistiche per l'attuazione degli interventi privati prioritari, la cui validità decadrà, alla fine dell'arco temporale quinquennale, qualora non vengano concretamente attivate attraverso progetti fattibili;
- **una dimensione regolamentare** (di cui il Regolamento Urbanistico-Edilizio è lo strumento di riferimento) 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 fertile fra strategie, regole e piani-progetti attuativi** che una corretta interpretazione di questo nuovo approccio normativo consente, introduce un percorso virtuoso che lega in modo dinamico il quadro d'assieme prospettato dal Documento Programmatico e dal successivo Piano Strutturale. Non si opererà più con una zonizzazione rigida e una normativa dal valore prescrittivo/conformativo temporalmente illimitato, da attuare con un percorso di progressivo approfondimento dal piano generale ai piani attuativi; ma si garantisce invece un quadro generale di indicazioni d'assieme, strategiche e strutturali (prescrittive e 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 prescrittive e 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.

### **La perequazione urbanistica come risposta necessaria al nuovo quadro giuridico nazionale ed europeo**

Di pari rilevanza sono il dibattito e le ricadute di alcune sentenze della Corte Costituzionale relative al **principio di eguaglianza**, e cioè alla necessità di garantire una sostanziale indifferenza dei proprietari interessati 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.

Questo dibattito ha preso le mosse soprattutto a partire dalla **sentenza n. 5 del 1980 della Corte Costituzionale** (sull'illegittimità dell'indennità di esproprio commisurata al valore agricolo del terreno e della separazione dello *jus aedificandi* dalla proprietà dei suoli) fino alla nota **sentenza n. 179 del 1999** che ha previsto indennizzi per i

proprietari di aree sottoposte alla reiterazione di vincoli urbanistici di inedificabilità, sollecitando di fatto **l'interesse delle amministrazioni comunali ad introdurre nei propri strumenti urbanistici procedure di "perequazione urbanistica" volte a realizzare le aree per servizi (strade, verde pubblico, edifici pubblici) con un dispositivo di compensazione dei proprietari basato sul trasferimento dei diritti edificatori, evitando così l'indennizzo dovuto per l'inedificabilità.** In particolare, la sentenza n. 179/1999 prevede al capo 8 per i proprietari di aree coinvolte da vincoli preordinati all'esproprio, la "offerta ed assegnazione di altre aree idonee alle esigenze del soggetto che ha diritto ad un ristoro (...), ovvero mediante altri sistemi compensativi che non penalizzano i soggetti interessati dalle scelte urbanistiche che incidono su beni determinati."

Questo orientamento si è rafforzato in modo perentorio con la recente **sentenza n. 348 della Corte Costituzionale del 2007** che ha sancito definitivamente la crisi dello strumento espropriativo imponendo indennità commisurate al valore di mercato. Con questa sentenza infatti, è stato dichiarato incostituzionale l'art. 5 bis della Legge 359/1992 e di conseguenza l'art. 37 commi 1 e 2 del DPR 327/2001 inerenti il criterio di calcolo per l'indennità di espropriazione delle aree edificabili (che riconoscevano all'espropriato circa la metà del valore di mercato delle aree ablate e l'eventuale ulteriore riduzione del 40% per la omessa accettazione dell'indennità offerta). Queste norme sono state dichiarate in contrasto con l'art. 117 della Costituzione, in quanto violano la Convenzione Europea per la salvaguardia dei Diritti dell'Uomo e delle libertà fondamentali, accogliendo in tal modo l'interpretazione autentica di tale Convenzione data dalla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo di Strasburgo. Secondo la giurisprudenza della Corte, infatti, **deve esservi piena proporzionalità tra le finalità pubbliche che si vogliono raggiungere e il sacrificio della privazione della proprietà**, con la conseguenza che la espropriazione o acquisizione della proprietà per pubblica utilità non è conforme alla norma della Convenzione quando viene attuata in violazione del principio di legalità e comunque non sia corrisposta una somma ragionevolmente collegata al valore di mercato del bene da espropriare.

Questo nuovo scenario rende chiaro che, a causa di stringenti motivazioni giuridiche prim'ancora che per il valore elevato dei beni da espropriare sancito da tali sentenze, **la procedura espropriativa non potrà essere utilizzata se non in casi eccezionali nei quali la procedura perequativa non risulti praticabile** e per i quali quindi i

bilanci comunali dovranno far fronte ad impegni ineludibili di straordinario interesse pubblico. In tutti gli altri casi, connessi ad una politica ordinaria e quantitativamente rilevante e diffusa di acquisizione al patrimonio pubblico di aree necessarie per la realizzazione di servizi, il ricorso alla procedura perequativa (su cui ci si sofferma nel successivo capitolo 6) è un passaggio obbligato per le amministrazioni comunali.

Il principio di eguaglianza connesso all'adozione della procedura perequativa va d'altronde riguardato strettamente con quelli di sostenibilità dello sviluppo, di precauzione e di prevenzione: in questo senso è ragionevole e legittimo delineare un percorso – approfondito nel successivo capitolo 6 – in base al quale il riconoscimento di quel principio di eguaglianza per i proprietari privati (e con esso la procedura perequativa) sia strettamente collegato ad una contestuale 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.**

## Dopo il Documento Programmatico, verso il nuovo Piano

L'ipotesi di Piano Urbanistico che viene prefigurata nel presente documento ha dunque quattro caratteristiche fondamentali che verranno approfondite e argomentate nei successivi capitoli:

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 "zero" e di produrre le necessarie compensazioni ecologiche;
3. è un piano flessibile, articolato in una **componente strategico-strutturale** e una **programmatico-progettuale**;
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 formulato fin dal 2004 la 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) che sostituirebbe l'attuale LUR n. 34 del 1992 e che è attualmente all'esame della 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, così come delineate nel presente Documento. E' questo il motivo per il quale si guarda con preoccupazione al ritardo della sua approvazione che colloca purtroppo la Regione Marche nella ristretta schiera delle Regioni (assieme alla Sicilia e al Molise) che non hanno ancora provveduto a varare una nuova e aggiornata legge urbanistica regionale.

E' certo possibile simulare 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, in attesa del nuovo assetto legislativo. 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 LR 34, in cui siano compresenti la salvaguardia di alcune componenti strutturali (anticipando così la dimensione tecnico-normativa sia di un futuro Piano strutturale sia di un futuro Regolamento urbanistico ed edilizio) e una serie di interventi di riqualificazione/trasformazione in aree prioritarie, organizzati sulla base dei progetti-guida illustrati nel successivo cap. 6, che anticipino i contenuti di un possibile Piano operativo.

E' necessario tuttavia sottolineare che questa strada, pur introducendo criteri di maggiore attenzione alle diverse scale di valori che sono proprie dei livelli strutturale e operativo e pur muovendosi in una direzione progettuale rinnovata, non

consentirebbe di utilizzare appieno le opportunità offerte dall'articolazione prima descritta del nuovo Piano urbanistico comunale, soprattutto per quel che riguarda le diverse velocità dei suoi strumenti e i diversi gradi di validità dei vincoli e dei diritti.

E' da augurarsi quindi che una rapida conclusione del lavoro istruttorio della legge regionale consenta invece al Comune di Ancona di predisporre tutte le analisi, le proposte e gli strumenti necessari per un celere travaso nella nuova forma di piano, a legge approvata, e garantire così la flessibilità e l'efficacia necessarie per l'azione urbanistica.

## 2

### **NUOVO PIANO E CONTESTO DECISIONALE: PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA, PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA, PROGRAMMAZIONE DI SETTORE E COPIANIFICAZIONE**

Il complesso della pianificazione e programmazione maturata in sedi comunitarie, nazionali, regionali e provinciali è costituito di fatto da un complesso di strumenti, partoriti in fasi storiche e ambiti legislativi anche molto diversi. Essi esprimono quadri interpretativi, scenari e visioni progettuali indispensabili alla comprensione di una tensione al cambiamento, spesso densa e fertile, da cui non è possibile prescindere per collocare con pertinenza ed efficacia le strategie e i programmi della città di Ancona per i prossimi anni. Alla costruzione di alcuni di questi quadri, scenari e visioni, d'altronde, la stessa città di Ancona e la sua comunità politica e sociale ha dato un contributo rilevante in questi anni ed è stata una protagonista costruttiva. Una ragione in più per considerare l'attraversamento dei nodi problematici e dei contenuti progettuali anche come occasione per riguardare complessivamente alcuni degli argomenti focali più rilevanti che hanno accompagnato la riflessione collettiva degli ultimi 10 anni, anche se spesso in modo frammentario e non sempre con l'organicità e la sistematicità che avrebbero richiesto. L'obiettivo della rassegna che segue – e che non ha la pretesa di essere esaustiva di tutte le articolazioni settoriali della programmazione e pianificazione – è quindi quello di individuare i temi portanti e ricorrenti ma anche le priorità, i vincoli e le opportunità strategiche che questo complesso di strumenti, pur nella molteplicità dei ruoli e degli approcci, configura comunque per la città di Ancona e per il suo futuro Piano Urbanistico.

## **La programmazione strategica nazionale. Le Marche e Ancona eccellenze potenziali**

### **Il Quadro Strategico Nazionale (QSN)**

Per quel che riguarda l'interazione tra politiche di sviluppo e territorio il QSN, approvato dalla Commissione Europea nel luglio 2007, fa propri alcuni quadri interpretativi che sono venuti maturando negli anni immediatamente seguenti la sua formazione e che, in larga misura, ritroviamo anche nei Programmi Operativi che caratterizzano specifici programmi d'intervento del QSN, in particolare nel PON "Reti e Mobilità" approvato dalla Commissione europea con Decisione C(2007) 6318 del 07.12.2007. Può essere utile quindi riguardarli in modo integrato anche perché sono di fatto animati da un'analoga attenzione al rapporto con gli assetti e le ricadute spaziali in cui quelle politiche prendono forma.

Il QSN infatti, più che sulle differenze tra le città nelle diverse macro-regioni, ritiene "importante definire le caratteristiche della complessa e articolata armatura urbana dell'Italia, con specifiche caratteristiche che la distinguono da gran parte dei paesi europei, con una rete costituita - come in Germania e Olanda, e in parte Spagna e Inghilterra - da numerose e vivaci città intermedie che accolgono, se si considerano le aree urbane potenziali (date dall'aggregazione di bacini metropolitani contermini) una popolazione pari al 57 per cento del totale nazionale". I Sistemi Locali del Lavoro (SLL) che emergono dai dati relativi agli spostamenti casa-lavoro, alla soglia demografica e ai caratteri qualitativi della morfologia territoriale e della organizzazione conurbativa, disegnano una geografia di 72 agglomerazioni in cui si concentrano anche le *funzioni urbane superiori (FUS)* (ad es. alta formazione e ricerca, editoria e cultura, produzione high-tech, servizi finanziari). Tra queste agglomerazioni, quella di Ancona si iscrive all'interno della categoria dei centri dinamici di media dimensione, caratteristici della diffusa armatura urbana italiana soprattutto delle aree centrali del Paese.

Nel successivo PON "Reti e Mobilità" la lettura dinamica del sistema insediativo secondo una molteplicità di tipologie (nodi urbani; nodi urbani dinamici; nodi urbani in declino; città diffusa; città diffusa dinamica; industrializzazione diffusa; campagna urbanizzata; aree rurali in declino; economia turistica) mette in evidenza negli ultimi anni, per l'area anconetana e più in generale per la fascia costiera marchigiana, un rapido passaggio delle aree adiacenti il nucleo urbano da campagna urbanizzata a città diffusa con alcune isole di dinamismo (cfr. immagini di pag. 18).

Questo scenario è particolarmente visibile nella tavola di pag. 19 che mette eloquentemente a confronto - nell'area centrale della Penisola interessata da una rilevante prospettiva di sviluppo trasversale strategico, come vedremo successivamente) - l'espansione radiale dell'area metropolitana romana degli ultimi decenni con quella lineare della città diffusa marchigiana e abruzzese lungo la costa, in cui la città centrale di Ancona (come del resto Roma) perde popolazione a favore dei comuni contigui. Una città diffusa, tuttavia, nella quale è comunque possibile individuare (come vedremo in seguito, anche per Ancona) una grana policentrica di aree urbane caratterizzate da specifiche e riconoscibili identità.

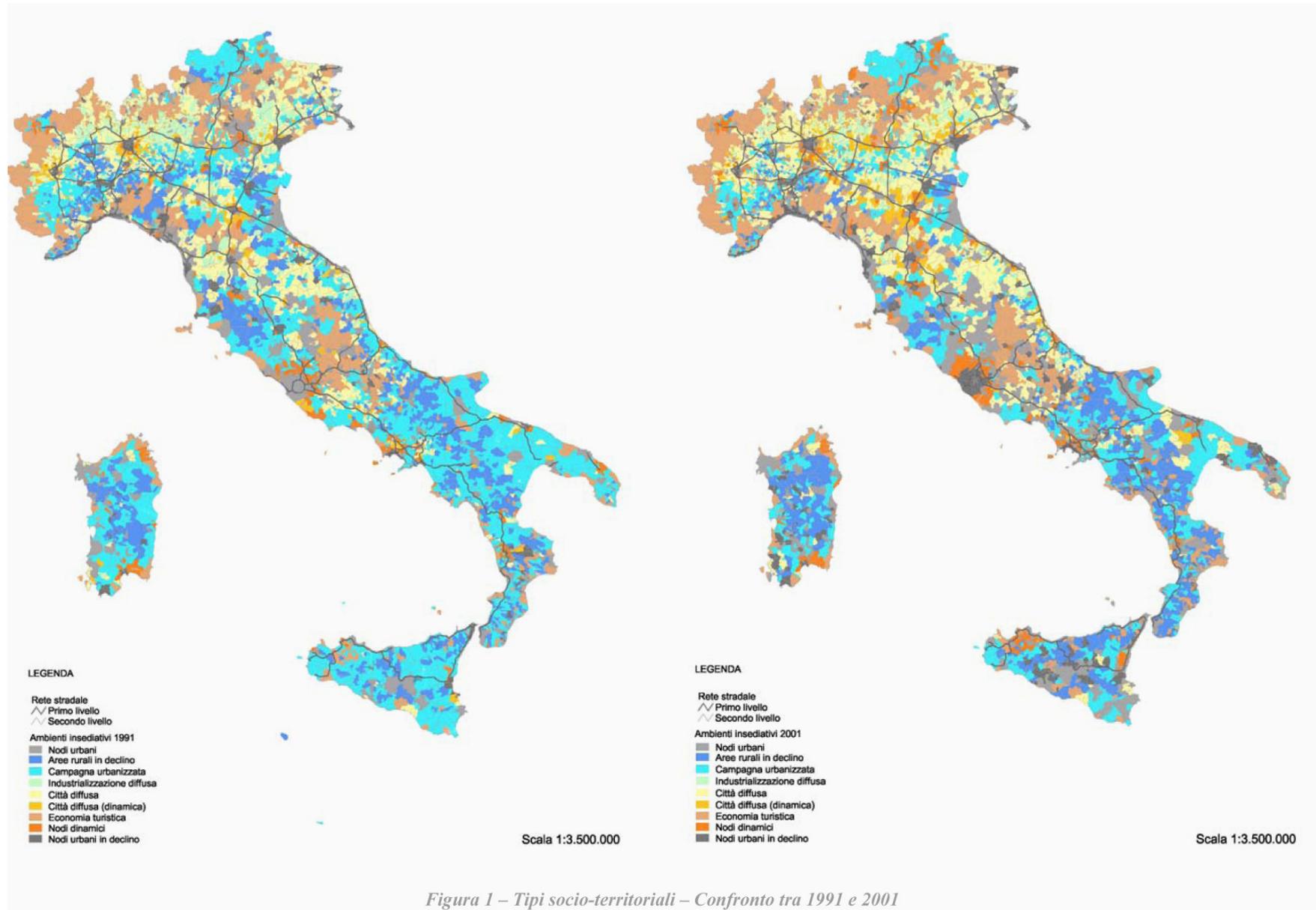
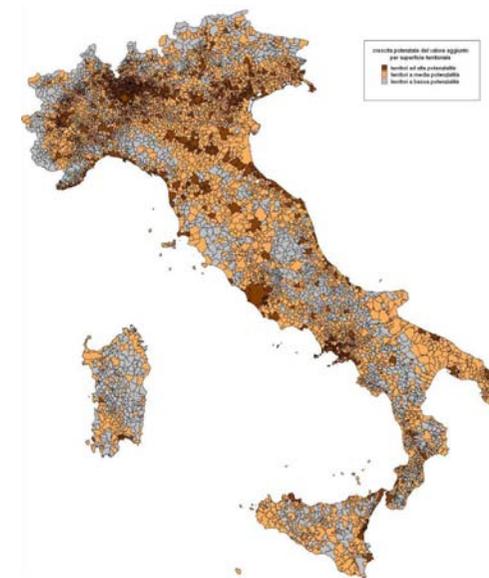
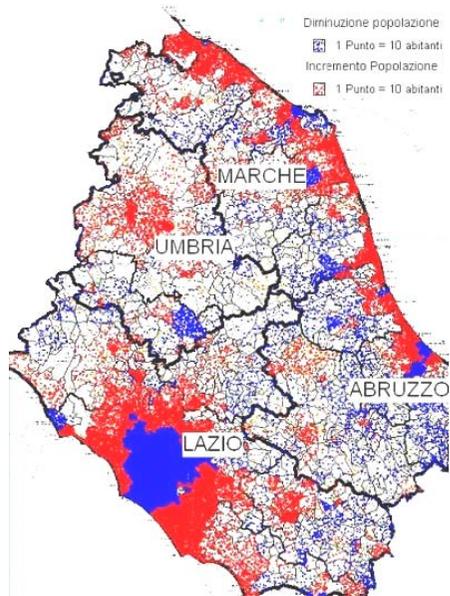


Figura 1 – Tipi socio-territoriali – Confronto tra 1991 e 2001



Questa geografia territoriale e urbana, se riletta come potenziale localizzativo di crescita economica (come rapporto cioè fra la crescita potenziale del valore aggiunto e superficie territoriale), evidenzia la prosecuzione dei processi di concentrazione delle attività produttive in aree e direttrici ben definite. Evidenzia in particolare l'alta potenzialità della fascia costiera marchigiana lungo la direttrice via Emilia/via Flaminia (a destra in alto), secondo un modello di "accentuazione e diffusione territoriale della crescita intorno a determinati cluster e assi di sviluppo urbani e territoriali". Questo scenario posiziona le Marche e Ancona in prima fila dal punto di vista delle prospettive di sviluppo con rilevanti potenzialità competitive strategiche (a destra in basso, con i colori più scuri, le aree con maggiori potenzialità).

D'altro canto, questo scenario è confermato dal confronto con la localizzazione dei distretti industriali che evidenzia una rilevante concentrazione nel territorio marchigiano, sia a nord che a sud di Ancona.

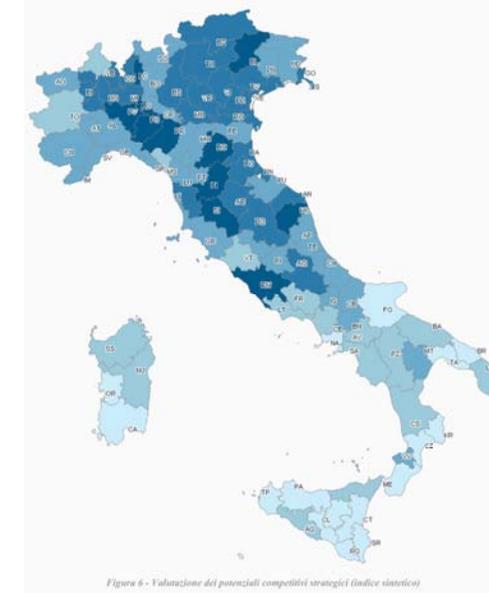
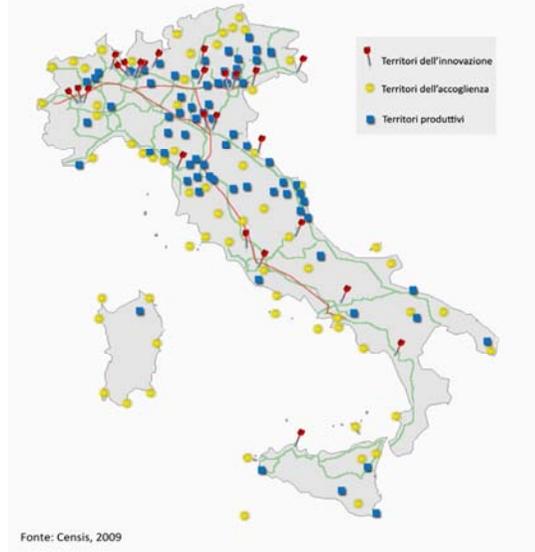


Figura 6 - Valutazione dei potenziali competitivi strategici (indice sintetico)



Fig. 1 – L'Italia dell'eccellenza territoriale



Fonte: Censis, 2009

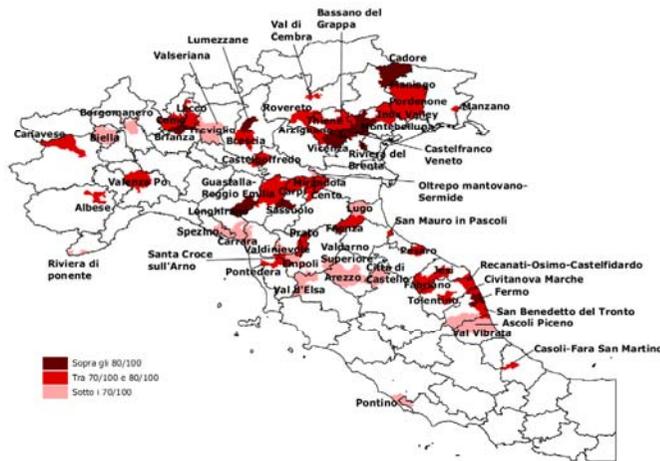
La recente ricerca del Censis "L'Italia dei territori" (febbraio 2009) conferma questa vitalità e, per certi versi, l'enfatizza. La distribuzione territoriale dei "comprensori d'eccellenza" - che comprendono 71 territori produttivi e 65 territori dell'accoglienza per complessivi 1.759 comuni - mette in evidenza un peso rilevante delle Marche nel desertificato quadro dell'Italia centro-meridionale. Di quelli produttivi, ben 10 su 71 sono localizzati nelle Marche<sup>1</sup> e, di questi, almeno tre (Fabriano, Jesi e Recanati/Osimo/Castelfidardo) hanno forti interazioni, di fatto e potenziali, con l'area di Ancona e il suo sistema insediativo e infrastrutturale. In modo complementare, fra i territori dell'accoglienza, la Riviera del Conero è un'eccezione isolata ma di gran rilievo nella fragile offerta adriatica. È significativo notare che, complessivamente, le Marche sono la Regione in cui il peso dei comuni rientranti nei comprensori di eccellenza è più alto, superando il 40%.

Come ci ricordano le statistiche del PON "Reti e Mobilità", a questa vitalità corrisponde una grande capacità di esportazione - che si mantiene immutata negli ultimi anni ed è di poco inferiore a quella delle aree industriali più avanzate del nord - ma contemporaneamente corrisponde uno speculare crollo nella graduatoria per capacità innovativa e di attrazione degli investimenti stranieri. Tre considerazioni principali provengono dalla lettura, seppur sintetica, di questo quadro per quel che riguarda l'area marchigiana e quella anconetana in particolare:

- Lo sviluppo dei distretti e, ancor di più, dei "comprensori d'eccellenza" individua **vere e proprie città intermedie** che vengono riconosciuti anche dal DSR e dal DST della Regione Marche (come vedremo in un successivo capitolo), nei quali la condensazione territoriale più che come contiguità territoriale si manifesta **in termini di interazione complementare di un reticolo di centri**: come nel caso di Ancona che interagisce con un territorio sovracomunale che si estende fino alla basse valle Esina a nord e alla valle dell'Aspio e del Musone a sud;

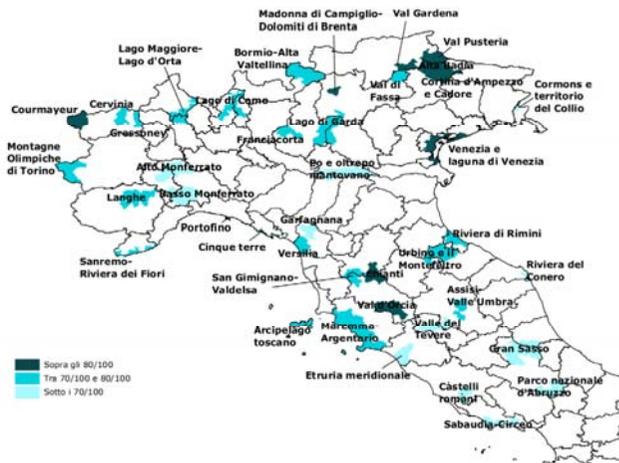
<sup>1</sup> I comprensori che ricadono integralmente o parzialmente nelle Marche sono riportati di seguito, indicando anche la collocazione in graduatoria e il relativo punteggio: 10 FERMO (Ascoli Piceno) 80/100; 13 TOLENTINO (Macerata) 79/100; 14 FABRIANO (Ancona, Macerata) 78/100; 16 PESARO (Pesaro) 78/100; 17 RECANATI, OSIMO, CASTELFIDARDO (Ancona, Macerata) 78/100; 24 JESI (Ancona) 74/100; 28 CIVITANOVA MARCHE (Macerata, Ascoli Piceno) 73/100; 35 SAN BENEDETTO DEL TRONTO (Ascoli Piceno, Teramo) 71/100; 38 MONTEGRANARO (Macerata, Ascoli Piceno) 71/100; 54 ASCOLI PICENO (Ascoli Piceno, Teramo) 64/100

Fig. 2 – Le eccellenze produttive del Centro-Nord



Fonte: Censis, 2009

Fig. 4 – Le eccellenze territoriali dell'accoglienza del Centro-Nord



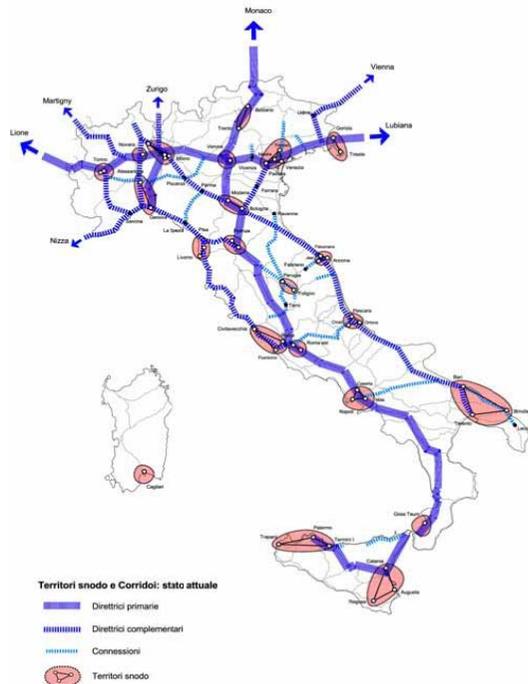
Fonte: Censis, 2009

- Le prospettive di sviluppo di questi comprensori hanno bisogno di essere supportate da un sistema infrastrutturale adeguato ai connotati del sistema produttivo e non possono essere rilette solo nei confini ristretti della scala locale, ma si nutrono della possibilità di recepire le innovazioni e gli stimoli competitivi che si manifestano anche a livello internazionale: in questo senso, l'area anconetana esprime una divaricazione tra le tendenze positive ad una razionalizzazione infrastrutturale di alto profilo e la polverizzazione scarsamente sinergica del tessuto produttivo;
- Il successo duraturo di questi territori, d'altronde, non è quasi mai affidato alla monosettorialità ma alla capacità di coniugare la tradizionale economia manifatturiera con le risorse paesaggistiche, culturali e ambientali, storiche e architettoniche: in questo senso il territorio della città di Ancona offre rilevanti occasioni affinché questa sinergia possa produrre ricadute virtuose sul rilancio dell'economia turistica e, più complessivamente, sulla ricerca di un modello di sviluppo sostenibile.

### Il Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e Mobilità" 2007/2013

E' per questi motivi che appare di particolare importanza l'approccio metodologico proposto dal Ministero delle Infrastrutture nel DPEF 2007-2013 poi confermato nel PON "Reti e Mobilità" che "si caratterizza per uno sguardo d'insieme intersettoriale e transdisciplinare che tematizza il territorio come oggetto di politiche pubbliche, ma anche come chiave di interpretazione delle dinamiche di mutamento". In questa prospettiva, lo spazio non viene più interpretato come un insieme di contesti locali legati da reti infrastrutturali ma piuttosto come "un territorio multilivello intrecciato da diverse linee di flusso, interne ed esterne, che evolve dinamicamente nella mutevole interazione tra contesti e flussi". Lo spazio fisico è riletto come "esito dell'incontro-scontro tra i territori-area sedimentati localmente e i territori-snodo espressione dei flussi multilivello che connettono materialmente e immaterialmente le diverse località, dove ciascun polo si definisce come punto di incrocio e di commutazione di reti multiple, nodo di densità dentro una gigantesca intersezione di flussi". In questo contesto i *territori snodo* – all'interno dei quali "i flussi più significativi di beni, persone, informazioni e servizi atterrano localmente e al tempo stesso risalgono per immettersi nelle grandi reti" – rappresentano quegli "ambienti innovatori" che più di altre realtà hanno "la capacità di fungere da commutatori tra i grandi flussi europei e

internazionali e i territori locali". Costituiscono la "trama portante" degli assetti del territorio nazionale su cui dovrebbe quindi convergere il massimo sforzo di mobilitazione e di integrazione degli investimenti. "Non solo collegamenti aerei, marittimi, ferroviari e stradali completati con le relative attrezzature della logistica, ma anche reti digitali a banda larga integrate con i centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica che rappresentano le nuove fabbriche dell'epoca postmoderna; poi reti finanziarie e culturali".<sup>2</sup>



L'area urbana Ancona-Falconara-Jesi costituisce un "territorio-snodo" strategico lungo la fascia adriatica assieme a quello di Pescara, non solo per le relazioni longitudinali svolte lungo tale direttrice ma anche per quelle

<sup>2</sup> Riferimenti notevoli di questo lavoro sono: Ministero delle Infrastrutture - DiCoTer (Società Italiana degli Urbanisti, a cura di), *L'armatura infrastrutturale del territorio italiano al 2020: i principi, gli obiettivi, gli scenari*, 2006; Ministero delle Infrastrutture - DiCoTer (CLES, a cura di), *Analisi della competitività economica dei territori italiani*, Giugno 2006.

**trasversali latenti che possono valorizzare il suo ruolo sia nei confronti del versante tirrenico sia di quello balcanico.**

Le strategie proposte dal QSN e dal PON "Reti e Mobilità" appaiono quindi pertinenti per rafforzare alcune direzioni di sviluppo e per sviluppare alcune potenzialità latenti che la regione marchigiana e, in particolare, il territorio di Ancona esprimono. Le dieci priorità tematiche che articolano le finalità della programmazione 2007-2013 in obiettivi e strumenti di intervento sono:

- a) Sviluppare i circuiti della conoscenza  
*Priorità di riferimento:*
  - miglioramento e valorizzazione delle risorse umane (Priorità 1);
  - promozione, valorizzazione e diffusione della Ricerca e dell'innovazione per la competitività (Priorità 2).
- b) Accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale nei territori  
*Priorità di riferimento:*
  - energia e ambiente: uso sostenibile e efficiente delle risorse per lo sviluppo (Priorità 3);
  - inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale (Priorità 4).
- c) Potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza  
*Priorità di riferimento:*
  - valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo (Priorità 5);
  - reti e collegamenti per la mobilità (Priorità 6);
  - competitività dei sistemi produttivi e occupazione (Priorità 7);
  - competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani (Priorità 8).
- d) Internazionalizzare e modernizzare  
*Priorità di riferimento:*
  - apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse (Priorità 9);
  - *governance*, capacità istituzionali e mercati concorrenziali e efficaci (Priorità 10).

Alcune di queste priorità (in grigio) rivestono particolare importanza per le Marche e la città di Ancona, determinando rilevanti ricadute potenziali sugli scenari strategici e le prospettive di trasformazione urbana.

La Priorità 3 (*energia e ambiente: uso sostenibile e efficiente delle risorse per lo sviluppo*) ha come obiettivo la promozione di un uso sostenibile ed efficiente delle risorse naturali come condizione per una migliore qualità della vita e criterio per orientare lo sviluppo sociale ed economico verso una maggiore sostenibilità ambientale e verso modelli di produzione, consumo e ricerca in grado di sfruttare l'indotto economico ed occupazionale dei comparti ambientali. La priorità si articola in un due obiettivi generali ciascuno dei quali persegue due obiettivi specifici. Il primo obiettivo generale riguarda lo sviluppo delle energie rinnovabili e il risparmio energetico, il secondo la gestione delle risorse idriche, la gestione dei rifiuti, la bonifica dei siti inquinati, la difesa del suolo e la prevenzione dei rischi naturali e tecnologici<sup>3</sup>.

La priorità 5 (*valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo*) individua gli indirizzi della politica regionale unitaria che possono concorrere a tutelare la biodiversità, il paesaggio, il patrimonio culturale e a trasformare la dotazione locale di risorse naturali, paesaggistiche e culturali in aumento di opportunità e benessere, attraverso: l'attuazione delle politiche comunitarie e nazionali di conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale, *della rete ecologica e della biodiversità*; lo sviluppo sostenibile del turismo e la valorizzazione del suo indotto; l'attivazione di nuove filiere produttive, collegate alle risorse ambientali e culturali, nonché alla realizzazione di attività culturali; la produzione di sinergie in termini di qualità della vita e identità territoriale.

La priorità 6 (*reti e collegamenti per la mobilità*) è particolarmente orientata a promuovere lo sviluppo di piattaforme territoriali e strategiche che valorizzino il potenziale competitivo locale, creando spazi di saldatura dei sistemi nazionali al sistema europeo ed extraeuropeo anche rafforzando, in questa prospettiva, i corridoi transeuropei e i nodi infrastrutturali, contribuendo all'integrazione e al completamento delle piattaforme nazionali a sostegno dello sviluppo policentrico. In questo modo la

<sup>3</sup> Ha prodotto uno specifico Programma Operativo Interregionale "Energie rinnovabili e risparmio energetico" 2007-2013.

cooperazione territoriale concorre a garantire reti e nodi funzionali allo sviluppo, a promuovere il ricollocamento strategico dei porti, degli aeroporti e dei servizi connessi, a sviluppare nuovi segmenti di mercato per quei settori in cui il vantaggio competitivo italiano è condizionato da carenze logistiche, a migliorare la sicurezza e a promuovere intermodalità, integrazione e sinergia tra le reti. Ma, allo stesso tempo, consente di promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana e favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche

La Priorità 8 (*competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani*) si articola in programmi per città metropolitane o altre città, di cui vanno valorizzate la funzione trainante e le potenzialità competitive nei mercati sovra-regionali e internazionali e per sistemi territoriali inter-comunali, nei quali vanno sostenute le connessioni economico-produttive o l'offerta di servizi a scala territoriale. In questo senso promuove la diffusione di funzioni urbane superiori per aumentare la competitività e migliorare la fornitura di servizi di qualità nelle città, l'innalzamento della qualità della vita attraverso il miglioramento delle condizioni socio-ambientali e la valorizzazione del patrimonio di identità, il collegamento con le reti materiali e immateriali dell'accessibilità e della conoscenza

## Il PON "Reti e Mobilità"

Fra i Programmi Operativi che attuano il QSN, declinando le priorità strategiche per settori e territori, quelli relativi a settori con particolari esigenze di integrazione a livello nazionale (PON), la cui Autorità di Gestione è una Amministrazione Centrale, costituiscono un riferimento centrale per i Programmi Operativi Regionali. Uno dei PON che interagisce con maggiore intensità con le trasformazioni territoriali è quello relativo alle reti infrastrutturali ("Reti e Mobilità") che assume un particolare rilievo per l'area di Ancona. In particolare, per quel che riguarda le reti su ferro, partendo dalla Commissione Van Miert e dal Piano delle Reti TEN-T ("priority axes and projects") del settembre 2005 aggiornato nel maggio 2008, come si vede dall'immagine seguente, è facile rileggere i rischi di una marginalizzazione della direttrice adriatica che è di fatto tagliata fuori dai grandi investimenti prioritari europei delle connessioni ferroviarie lungo la penisola che privilegiano il Corridoio 1 tirrenico rinviando sostanzialmente di un decennio le possibilità di sviluppare il "corridoio adriatico":

A partire da questo scenario di priorità – e sulla base della rilettura dei fenomeni insediativi ed economici per “territori-snodo” precedentemente rappresentata – il PON “Reti e mobilità” fa propri tre approcci concettuali alla programmazione operativa di forte impatto innovativo, già introdotti nel 2007-2013 prima dal DSPN e successivamente dal QSN:



1. i **progetti di territorio**, definibili come “spazio” a più dimensioni, svincolato da confini e dimensioni geografiche prestabilite, in cui una visione del futuro, una volontà collettiva e un sistema di valori condiviso “convergono nel promuovere forme di integrazione territoriale finalizzate a innalzare le potenzialità economiche e sociali, la riconoscibilità e l’autogoverno di ambiti strategici della trasformazione, selezionando i luoghi e i valori di eccellenza”;

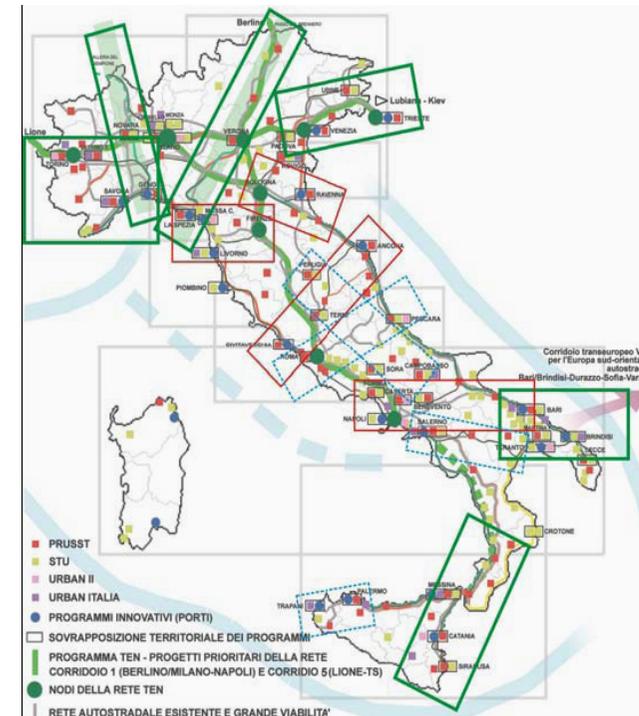
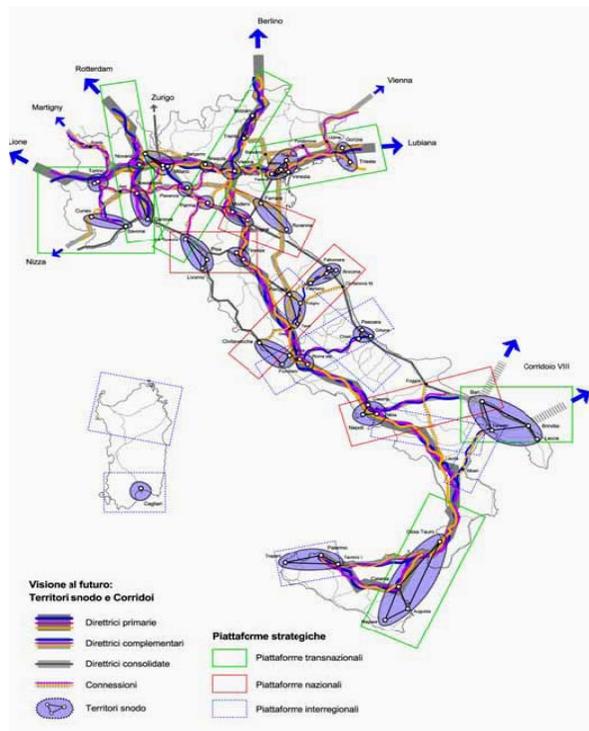
2. una riflessione particolarmente attenta alla **governance multilivello e di settore**, “tesa a recuperare – per includere – le situazioni di marginalità e degrado, ordinare gerarchicamente le priorità, costruire e consolidare il sistema multilivello degli attori”;
3. le **piattaforme territoriali strategiche** intese come forme di complementarietà più mature e motivate tra territori-snodo contermini o quanto meno prossimi che porteranno a intrecciare coalizioni all’interno di ambiti più estesi: “masse critiche territoriali per la formazione di economie di scala che consentano a specifici e strategici territori di competere sul mercato internazionale” divenendo “luoghi prioritari di concentrazione e di integrazione delle politiche di sviluppo e di intese programmatiche multilivello e multisettoriali”.

Per quel che riguarda quest’ultimo punto, si è configurata un’articolazione delle piattaforme - *Piattaforme transnazionali*, attestate sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell’Italia al sistema europeo; *Piattaforme nazionali*, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale; *Piattaforme interregionali*, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale – che prevede un’importante **trasversalità della Piattaforma nazionale Tirreno-Adriatico Civitavecchia-Ancona**, come mostrano le due tavole seguenti.

Appare evidente quanto la **chance** offerta dalla costruzione di questa **Piattaforma Strategica Nazionale** rappresenti un’occasione irrinunciabile per Ancona, il suo territorio e le sue infrastrutture, a partire dalla triangolazione porto di Ancona - aeroporto di Falconara - interporto di Jesi, per evitare di essere marginalizzata dalle priorità strategiche dell’Unione Europea e anzi per riposizionarsi a livello nazionale ed europeo, agganciando il corridoio 1 Berlino-Napoli (quindi le grandi reti transnazionali) e sollecitando l’interazione trasversale delle Autostrade del Mare (lungo l’asse Civitavecchia-Ancona) che consente di connettersi al “corridoio meridiano” dei traffici marittimi del Mediterraneo e alle sue **potenzialità di sviluppo verso i Balcani**.

Pur se all’interno di un quadro critico di risorse scarse, di una copertura finanziaria e di una previsione temporale non sempre adeguate alle necessità (anche a causa del

peso crescente dell'Alta Velocità rispetto alle previsioni iniziali), questa occasione trova comunque una sua ulteriore conferma nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 – 2011 (Programma di Infrastrutture Strategiche definito - 6° Documento di Programmazione Finanziaria - "Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse") del giugno 2008, che individua le priorità strategiche del prossimo triennio. In esso ritroviamo, strettamente collegate ai Corridoi prioritari che interessano il nostro Paese (1, 5 e 24), opere come l'Asse viario Umbria – Marche (la cosiddetta "Quadrilatero interno"), il Corridoio stradale e ferroviario adriatico (che collega due corridoi-chiave del sistema europeo, 5 e 8), alcune opere connesse al potenziamento del porto di Ancona e una delle opere più significative della Piattaforma Strategica Nazionale Ancona-Civitavecchia, il raddoppio cioè della linea ferroviaria Orte – Falconara, anche se con una copertura finanziaria inferiore al 25% e quindi largamente insufficiente rispetto alle necessità competitive.



## La programmazione strategica della Regione Marche. La conferma di un ruolo strategico per Ancona

### Il Documento Strategico Regionale (DSR) e il Programma Operativo Regionale (POR) FESR 2007/2013

Il DSR e il POR-FESR 2007/2013 della Regione Marche contengono alcuni rilevanti quadri interpretativi delle dinamiche insediative, ambientali e socio-economiche – qui opportunamente rilette nella loro interazione - che costituiscono un riferimento prezioso e ineludibile - oltre che sinergico e complementare rispetto a quello

nazionale - per l'inquadramento programmatico delle strategie del futuro Piano Urbanistico di Ancona.

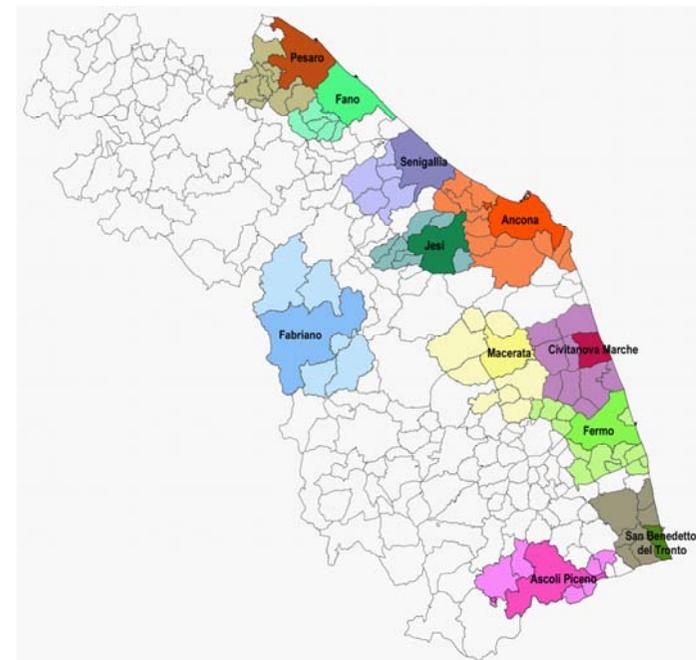
Un primo quadro riguarda la "discretizzazione" dei processi urbanizzativi marchigiani e la configurazione delle cosiddette "Aree Urbane funzionali". Questa lettura parte dalla considerazione che, negli ultimi cinquanta anni, ha avuto luogo in Italia una forte trasformazione nella distribuzione territoriale della popolazione e delle attività economiche: nelle Marche, questa trasformazione ha condotto alla "deantropizzazione di gran parte dell'area appenninica e di molte aree collinari interne, alla quale si è contrapposta una forte crescita di numerose città" con una concentrazione in gruppi di comuni contigui (90 comuni su 246). "Gli insiemi di comuni contigui nei quali si sono manifestati itinerari di crescita demografica e industriale hanno cambiato natura e si sono trasformati, attraverso processi di coalescenza territoriale, in aree urbane funzionali (FUA - Functional Urban Area)". Questa dinamica si è cioè caratterizzata da una crescente densità di "flussi relazionali" tra insiemi di comuni contigui, "fino a raggiungere un grado così elevato di interdipendenza da identificare un unico sistema socio-territoriale", l'"area urbana funzionale" appunto che funziona come una vera e propria città con un comune *centroide* rappresentato dal Comune più grande e dai comuni ad esso contigui<sup>4</sup> Le 11 aree identificate hanno una popolazione di oltre 1 milione di abitanti e di quasi 430mila addetti al 2001, pari a circa il 70% della popolazione e il 74% degli addetti alla scala regionale, ma rappresentano solo il 36% dell'estensione territoriale.

Emblematica in questo senso, l'"area urbana funzionale" di Ancona che è ovviamente il sistema più complesso e denso, formato da 13 comuni con una popolazione di oltre 210mila abitanti (più del doppio quindi di quella del solo comune di Ancona). La lettura della sua dinamica demografica d'altronde – che esprime valori positivi negli ultimi 40 anni – consente anche di comprendere meglio la stretta relazione esistente (già accennata nel precedente capitolo sul QSN) tra il rallentamento demografico di Ancona e la crescita dei comuni contigui che hanno di fatto svolto, in questi stessi decenni, il ruolo di offerta compensativa alle domande inevase nella città centrale.

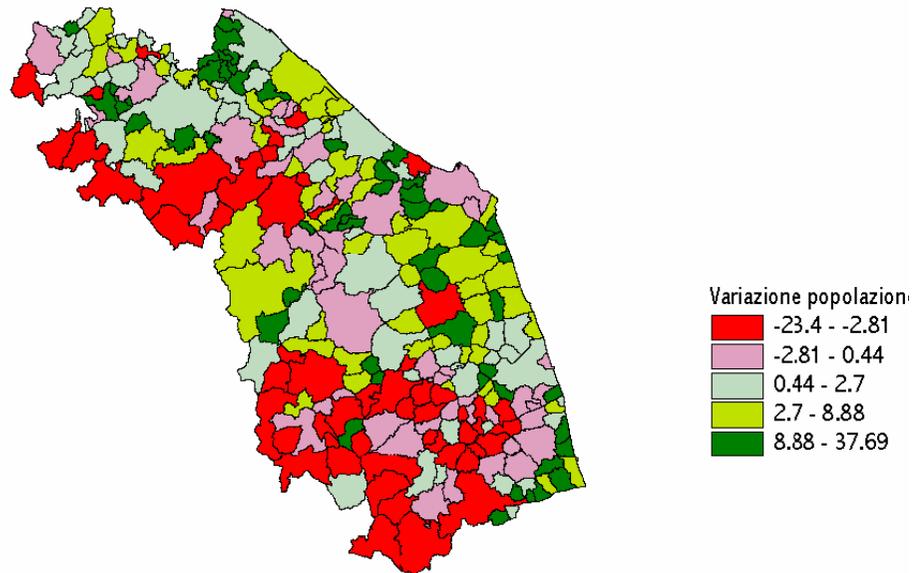
<sup>4</sup> I riferimenti di questa interpretazione sono alcuni studi compiuti soprattutto nell'ambito del Progetto INTERREG IIIB CADSES "Planet Cense"; cfr. CALAFATI, A.G. (2005) "Una analisi comparata delle aree urbane funzionali della Regione Marche".

FUAs	Popolazione		Addetti		Densità (ab./kmq)	Territorio (kmq)	n. Comuni
	2001	2001 (%)	2001	2001 (%)			
Ancona	210.729	14,3	88.556	15,3	484	436	13
Civitanova Marche	136.538	9,3	59.964	10,4	416	328	10
Pesaro	116.179	7,9	55.201	9,5	403	288	7
Macerata	89.964	6,1	35.370	6,1	219	411	9
S. Benedetto del Tronto	86.463	5,9	30.946	5,4	437	198	7
Ascoli Piceno	76.293	5,2	26.562	4,6	259	295	7
Fano	74.413	5,1	28.784	5	369	201	6
Jesi	62.849	4,3	26.854	4,6	280	224	8
Senigallia	60.820	4,1	21.587	3,7	223	273	6
Fabiano	54.981	3,7	27.389	4,7	87	628	6
Fermo	65.880	4,4	27.418	4,7	228	288	11
<b>FUAs</b>	<b>1.035.109</b>	<b>70</b>	<b>428.631</b>	<b>74</b>	<b>309</b>	<b>3.570</b>	<b>90</b>
<b>Marche</b>	<b>1.470.581</b>	<b>100</b>	<b>578.273</b>	<b>100</b>	<b>151</b>	<b>9.750</b>	<b>246</b>
<b>FUAs/Marche (%)</b>	<b>70,3</b>		<b>74</b>			<b>36,6</b>	<b>36,5</b>

Analisi delle 11 aree urbane funzionali delle Marche (ISTAT censimento della popolazione 2001, censimento dell'industria e servizi 2001)



Rappresentazione cartografica delle 11 aree urbane funzionali (FUAs) delle Marche:  
in evidenza i Comuni "centroidi"



Nel complesso, questo quadro interpretativo contribuisce ad una lettura del territorio marchigiano come "organizzazione urbana policentrica", da taluni definita anche come "policentrismo leggero": si potrà discutere quanto questo policentrismo si accompagni in molti casi a fenomeni di dispersione territoriale che tendono a produrre saldature insediative e dinamiche accelerate di consumo di suolo, rendendo più sfumate alcune identità polari; così come si potrà ancora discutere circa le relazioni deboli o forti che portano a ritenere il polo di Jesi autonomo o meno da quello di Ancona.

Questo quadro interpretativo sembra ad esempio reggere, con eventuali correzioni, **in una visione di prospettiva che le consideri anche come unità politico-amministrative di tipo intercomunale** a partire dalla programmazione e gestione degli interventi per il periodo 2007-2013.

Per quel che riguarda l'"area urbana funzionale" di Ancona, le letture operate dal DSR e dal POR FESR 2007/2013 evidenziano anche un ulteriore elemento di specificità connesso alle **questioni ambientali**.

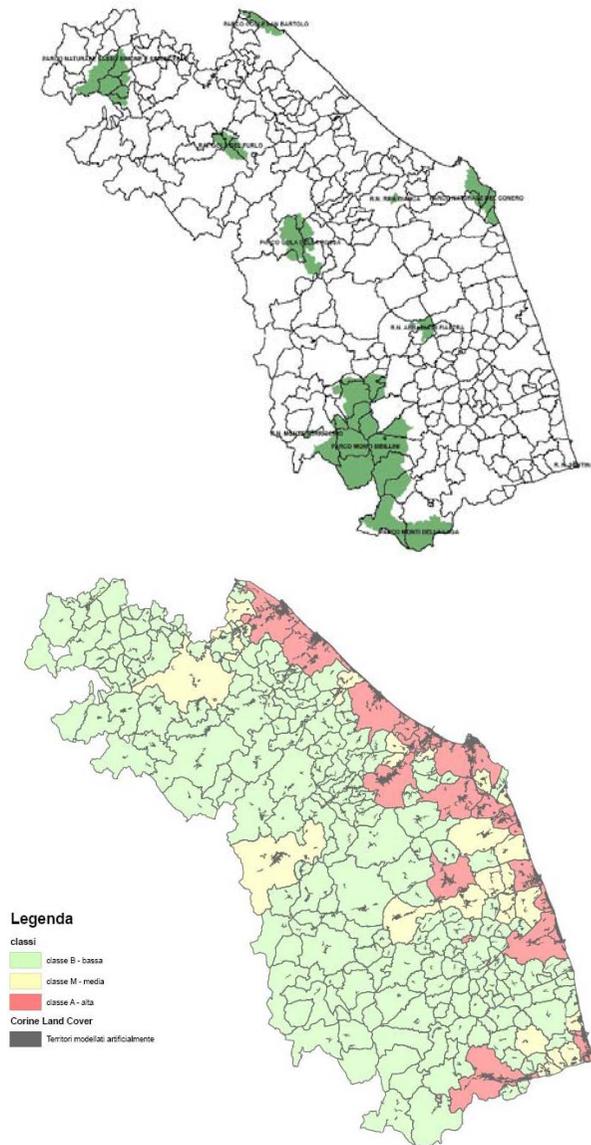
E' in quest'area infatti che

- è localizzata la più estesa area protetta costiera delle Marche (il Parco Regionale del Conero) a cui si affiancano aree rurali caratterizzate da elevati livelli di qualità ambientale;
- si concentrano, allo stesso tempo, alcuni dei siti inquinati più critici della Regione (nella Provincia di Ancona vi ricade circa il 46% di quelli regionali) – 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 (come vedremo più avanti);
- così come si concentrano ampie superfici regionali interessate da fenomeni di erosione superficiale e di dissesto idrogeologico, di cui Posatora e la Falesia costituiscono i casi più estesi e paradigmatici.

Più complessivamente si registra una bassa connettività ecologica tra le aree protette, un turismo prevalentemente stagionale e concentrato lungo la costa, una limitata integrazione tra offerta naturalistico-ambientale e quella dei beni storico-culturali, pressioni ambientali rilevanti localizzate in ambiti territoriali che interessano comuni contigui lungo la costa e le principali aste vallive e in corrispondenza di alcuni importanti poli produttivi.

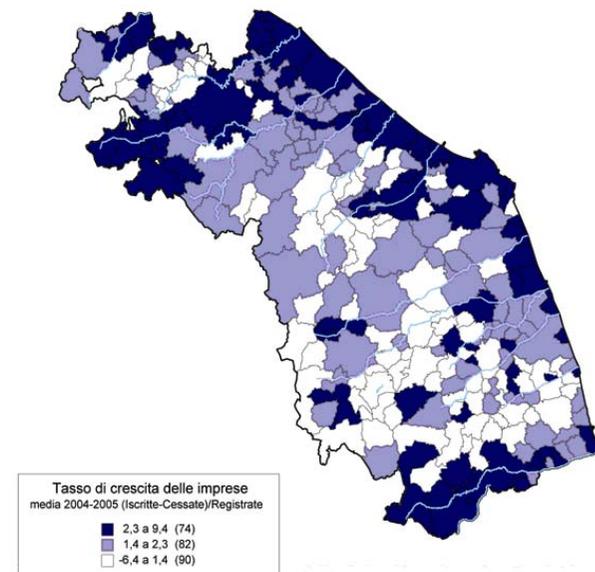
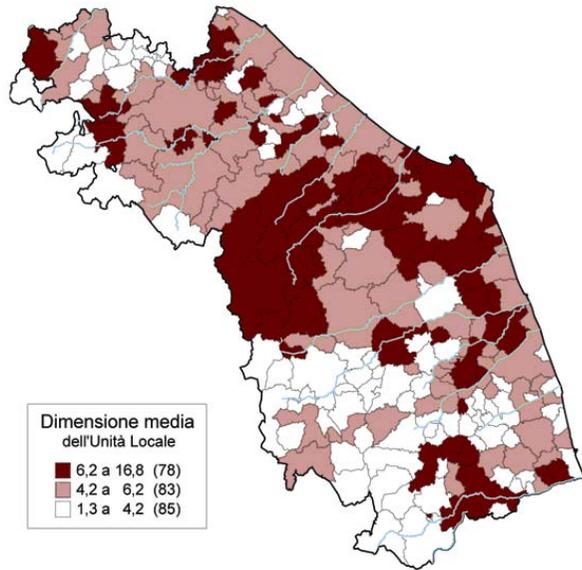
Dinamica questa che è anche rilevata dalla "Geografia delle pressioni ambientali della Regione Marche"<sup>5</sup> (riportata nella tavola della pag. seguente, a sinistra in basso) in cui risulta evidente la coincidenza fra tali pressioni e le "aree funzionali urbane" di cui si è parlato in precedenza. In particolare l'Ambito di Ancona-Falconara-Jesi (Valle dell'Esino)" - uno dei quattro ambiti regionali a maggiore pressione ambientale - ribatte sostanzialmente l'area funzionale urbana di Ancona individuata dal DSR.

<sup>5</sup> Regione Marche, Assessorato all'Ambiente, "Geografia delle pressioni ambientali della Regione Marche", Relazione 2007



Per quel che riguarda il **settore produttivo**, DSR e POR confermano ovviamente gli scenari del QSN. Le Marche cioè fanno registrare una forte incidenza dei distretti sull'economia regionale (essi rappresentano l'81,8% dei sistemi locali regionali e occupano il 73,4% di addetti regionali) e una consistenza numerica significativa (172 mila addetti manifatturieri e 435mila complessivi). La regione – che, come abbiamo già visto, è “leader dei distretti” anche a livello nazionale (con 27 distretti pari al 17% dei distretti presenti sul territorio nazionale) - è area tipica del *made in Italy* e ha registrato una crescita dell'occupazione manifatturiera (3,1%) e di quella complessiva (7,2%). E' necessario notare tuttavia che questa vitalità – che coinvolge l'area urbana di Ancona nelle sue relazioni sia con quelle di Jesi e Fabriano ad est, sia con quelle di Civitanova e Macerata a sud-est - si accompagna ad un elevato grado di polverizzazione dimensionale, ad un basso contenuto tecnologico e ad una difficoltà strutturale a produrre interazioni virtuose con la logistica avanzata e con i processi di razionalizzazione del trasporto delle merci consentiti dal rafforzamento dell'intermodalità (mare, ferro, gomma e acqua).

Sulla capacità competitiva regionale influiscono negativamente le scarse **dotazioni infrastrutturali** e il basso livello di investimenti in materia di Ricerca e Sviluppo (R&S). In particolare le Marche sono carenti nelle grandi reti stradali, nella rete ferroviaria, nelle infrastrutture aeroportuali e in quelle energetico-ambientali, con uno scarso grado di accessibilità proprio dei distretti industriali. Se si escludono alcune eccellenze (in primis Ancona e la sua dotazione infrastrutturale in via di rafforzamento), nel suo complesso “la Regione presenta un basso livello di accessibilità sia in termini di reti di trasporto che di reti immateriali” a causa di una dotazione in materia di infrastrutture inferiore alla media nazionale. “In particolare nelle Marche non c'è alcuna correlazione tra il peso dell'industria manifatturiera e il grado di accessibilità ai nodi infrastrutturali, anzi risulterebbe che laddove è più alta la concentrazione delle industrie manifatturiere, minore è il loro livello di collegamento alla rete stradali, ferroviaria e agli snodi portuali e aeroportuali”. Dal Conto Nazionale Infrastrutture e trasporti 2005 (Ministero Infrastrutture), emerge che se le Marche si collocano nei primi piani per la concentrazione manifatturiera, insieme con il Veneto e prima della Lombardia, non si collocano però nel “TOP 50” della graduatoria relativa all'accessibilità infrastrutturale dei Sistemi Locali del Lavoro. Se questo dato viene incrociato con quello, appena descritto, della debolezza strutturale dei settori produttivi caratterizzanti, il quadro non presenta prospettive incoraggianti.



In questo senso, uno dei punti di forza di maggiore interesse soprattutto per l'area di Ancona – la disponibilità cioè di **una rete infrastrutturale rilevante** costituita dalla presenza del porto, dell'aeroporto, dall'interporto e da una rete stradale e ferroviaria in corso di integrazione e rafforzamento – rischia di non produrre ricadute rilevanti sulla competitività e l'organizzazione aziendale del sistema produttivo locale e sulla sua capacità di utilizzo di tale rete soprattutto per il rafforzamento delle esportazioni. E di incidere solo (e forse) sul pur necessario potenziamento del trasporto merci lungo le percorrenze internazionali di connessione tra bacini esterni all'area, se non viene **supportata da una strategia di accompagnamento all'innovazione produttiva e distributiva del tessuto produttivo locale**.

Da un punto di vista propositivo, il Por-Fesr 2007-2013 Marche, approvato dalla Commissione Europea nell'agosto 2007, si articola in sei assi di intervento. Tre di essi hanno una ricaduta particolarmente rilevante sul territorio e su alcune questioni sollevate dai caratteri salienti dei quadri interpretativi prima ricordati.

L'Asse 3 "Efficienza energetica e promozione delle energie rinnovabili" ha l'obiettivo di contribuire al perseguimento di uno sviluppo energetico equilibrato e sostenibile del territorio regionale, superando alcuni fattori nodali che creano situazioni di forte dipendenza rispetto alle fonti energetiche esterne alla Regione e migliorando le performance del sistema regione in termini di risparmio e di efficienza energetica, attraverso l'incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili, la promozione di azioni relative al miglioramento dell'efficienza energetica mediante la cogenerazione, la promozione del risparmio energetico.

L'Asse 5 "Valorizzazione dei territori" ha l'obiettivo di tutelare e valorizzare le risorse del territorio promuovendo, da un lato, la salvaguardia dell'ambiente attraverso interventi di messa in sicurezza del territorio con il recupero dei siti inquinati e/o degradati e la prevenzione dei rischi idrogeologici e tecnologici registrati a livello locale; e, dall'altro, sostenendo una strategia di valorizzazione e di promozione del patrimonio naturale e culturale, anche attraverso lo sviluppo di infrastrutture per la conservazione e la valorizzazione del territorio, il miglioramento della qualità della vita e la prevenzione e la riduzione dei rischi, e come recupero, tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale ai fini di un turismo sostenibile.

Per quel che riguarda poi gli interventi finanziati nel quadro dell'**Asse 4 "Accessibilità ai servizi di trasporto"** si sottolinea e si rafforza **il ruolo decisivo del territorio-snodo di Ancona-Jesi-Falconara e del suo sistema multimodale**, per promuovere le interdipendenze tra i nodi delle grandi reti che attraversano l'area e tra queste e le grandi funzioni di carattere internazionale. Si prevede infatti:

- il potenziamento del servizio di trasporto combinato delle merci nel porto di Ancona volto ad assicurare un servizio di carico e scarico efficiente ed economico nel porto di Ancona, nell'area ex scalo Marotti, consentendo all'impianto di disporre di almeno tre binari, di cui due sufficienti per far coincidere il movimento di consegna dei carri carichi con il movimento di restituzione dei carri vuoti, ed il terzo per lo svincolo del mezzo di trazione;
- l'attivazione dell'Interporto di Jesi e il potenziamento dei collegamenti alle reti di trasporto nazionali attraverso l'allaccio alla linea ferroviaria principale, in parallelo alla realizzazione di un apposito svincolo (con fondi FAS) di connessione dell'Interporto con la S.S. 76 per Roma, per consentire lo scambio ferro-gomma;
- il potenziamento del collegamento tra l'aeroporto di Falconara e la linea ferroviaria Ancona-Roma attraverso la realizzazione di una fermata attrezzata e di percorsi pedonali adeguati, che permettano di risolvere il problema del collegamento tra l'aeroporto di Falconara e la linea ferroviaria principale;
- il miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto di Falconara e alla relativa area air-cargo attraverso la realizzazione di parcheggi e di collegamenti all'infrastruttura esistente e al nuovo polo merci intermodale.

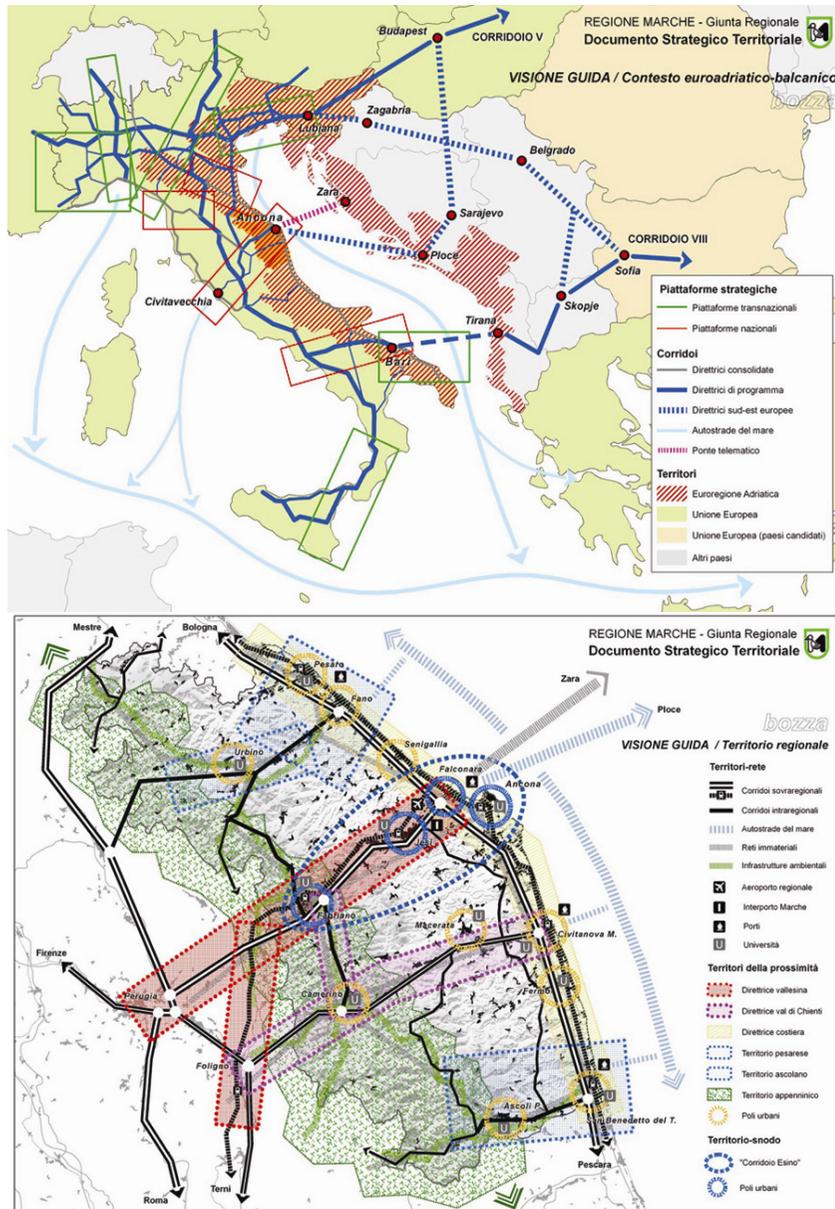
Fa da corollario l'aumento dell'offerta di un servizio di trasporto integrato mediante il potenziamento dell'interscambio, il miglioramento dell'accessibilità agli ambiti produttivi e alle principali conurbazioni, in un'ottica di sostenibilità ambientale. L'attività è finalizzata all'integrazione funzionale delle modalità di trasporto che deve tradursi in un miglioramento dell'economicità del servizio stesso, grazie alla riduzione dei costi e delle sovrapposizioni, a parità di livello qualitativo. La razionalizzazione della rete necessita di diverse attività tra le quali: il completamento dei nodi di scambio ferro-gomma e gomma-gomma (secondo quanto previsto dal Piano Regionale dei Trasporti e dal Programma Triennale dei Servizi), il completamento del sistema dei parcheggi di interscambio e la realizzazione di nuove fermate ferroviarie individuate come servizio di tipo metropolitano, in determinate aree a forte conurbazione e negli insediamenti industriali limitrofi ad esse. Sono inoltre anche

previsti interventi relativi a scale mobili, opere di infrastrutturazione leggera per tram, corsie preferenziali e per la mobilità sostenibile in genere.

## **Il Documento Strategico Territoriale (DST) per lo sviluppo sostenibile della Regione Marche**

In questi assi si ritrovano peraltro alcuni obiettivi prioritari che la Regione Marche individua contestualmente nella proposta di Documento Strategico Territoriale (DST). Pur non avendo avuto una formalizzazione approvativa, il DST riveste quindi un ruolo rilevante nella costruzione degli scenari strategici: sia perché conferma e attualizza, a 6 anni di distanza dal PIT, alcuni obiettivi prioritari e alcune visioni-guida che strutturavano quello strumento confermandone di fatto l'attualità; sia perché lo stesso Documento Strategico Regionale del 2007 sottolinea l'opportunità che le scelte in termini di priorità, premialità e criteri di selezione territoriale, da attuare nell'ambito dei singoli Programmi Operativi previsti dal DSR, tengano conto degli elementi di conoscenza derivanti dalle principali linee di azione individuate dal DST. In questo senso il DST costituisce "un dispositivo di indirizzo per le scelte prioritarie relative agli investimenti pubblici da prevedere nell'ambito della programmazione per lo sviluppo territoriale regionale per il periodo 2007-2013". E' esplicito il richiamo del DST al PIT con cui esistono molti punti di contatto:

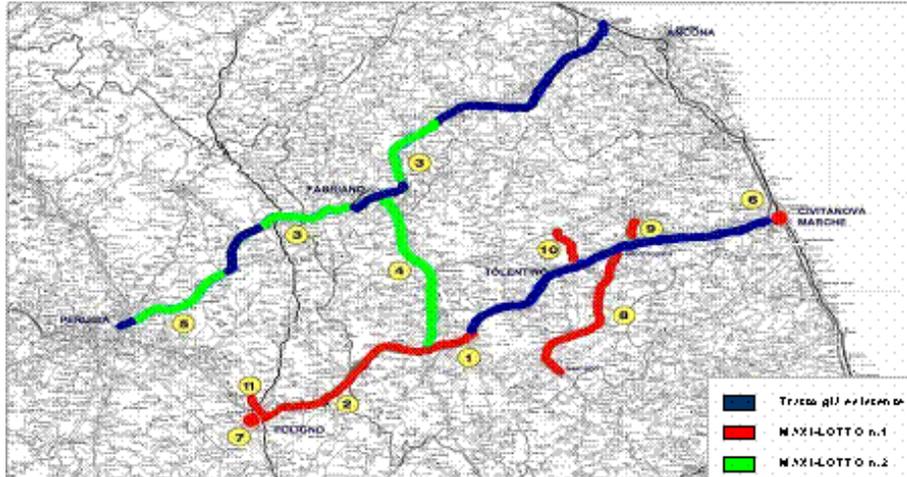
- è uno strumento di indirizzo per le scelte prioritarie costruito su una "convergenza tra territorio ed economia" e sulla necessità di "integrare per quanto possibile la visione territoriale con la visione economica del DSR";
- si basa sulla costruzione di un quadro conoscitivo condiviso "contenente le immagini interpretative degli assetti territoriali e infrastrutturali esistenti, temi da affrontare prioritariamente, le azioni in corso e in programma, i mutamenti territoriali in atto, gli scenari da prendere in carico";
- si dota di "una visione guida" sotto forma di "un'idea di territorio regionale al futuro declinata a diverse scale (una visione comprensiva di spazio-economia-società) e condivisa dai più rilevanti attori in gioco";
- contiene "un'agenda di progetti territoriali strategici per lo sviluppo" - con un richiamo esplicito ai "cantieri progettuali" previsti dal PIT - in modo da "associare in una dimensione strategica le progettualità che emergono in forma strutturata dai singoli territori" e da concentrare le risorse su un numero limitato di progetti rilevanti.



Fra i 5 Temi prioritari di riferimento – Reti infrastrutturali, Sistemi produttivi locali, Territori urbani, Innovazione e potenzialità competitive, Coesione territoriale – è esplicita la centralità delle reti infrastrutturali come dimostrano:

- l'ampio spazio dato alla forte centralità della Piattaforma Strategica Nazionale trasversale tirreno-adriatica tra Civitavecchia e Ancona prevista dal MIITT con le potenzialità che essa esprime rispetto al contesto euroadriatico e balcanico pur se all'interno dei rischi di marginalizzazione dell'Adriatico italiano e balcanico per effetto del possibile by-pass operato dalla compresenza e dalla possibile connessione ad est dei corridoi V e VIII;
- il ruolo strategico del territorio-snodo che vede interagire Ancona con Falconara, Jesi e Fabriano e l'importanza della Piattaforma logistica di Ancona come "uno dei nodi più significativi dell'assetto logistico del Centro Italia costituito dall'Interporto di Jesi, dall'Aeroporto di Falconara e dal Porto di Ancona con le relative aree contermini": in una visione però non solo infrastrutturale ma di telaio per un grande progetto di territorio "mirato ad elevare la competitività regionale mediante la convergenza di politiche insediative, infrastrutturali, ambientali, dei servizi, di sostegno allo sviluppo locale";
- Di qui la centralità di alcuni Progetti-Cardine, in particolare quello della Vallesina come snodo territoriale dell'innovazione di valore nazionale che può avvalersi della realizzazione di alcune opere cruciali ampiamente presenti, come abbiamo visto, nella programmazione regionale 2007-2013, capaci di consolidare le sinergie infrastrutturali e produrre ricadute significative sulle potenzialità di sviluppo:
  - la cosiddetta "Quadrilatero" per "l'integrazione dell'area umbro-amarchigiana con il network europeo"
  - il raddoppio e il potenziamento della tratta ferroviaria Falconara-Orte
  - il bypass ferroviario dell'API e l'arretramento della stazione di Falconara Marittima
  - il collegamento del Porto di Ancona all'A14 con la realizzazione di una nuova uscita autostradale
  - il raddoppio della variante alla SS 16 in corrispondenza dell'abitato di Ancona
  - il completamento dell'Interporto di Jesi e, nelle sue prossimità, lo spostamento dello scalo merci di Falconara Marittima

- il completamento del blocco centrale dell'aeroporto di Falconara per dare piena funzionalità alla struttura.



Il tracciato della "Quadrilatero" e le sue fasi realizzative

## I piani regionali di settore delle Marche. Le reti infrastrutturali, energetiche e ambientali al centro delle strategie di riqualificazione territoriale e urbana

### I Piani settoriali per la mobilità, la logistica e la portualità: Piano dei trasporti, Piano dei porti e Piano di sviluppo del Porto di Ancona

La Regione Marche si è dotata di un Piano Regionale del Trasporto, comprensivo di tutte le funzioni trasportistiche, con Delibera Amministrativa del Consiglio Regionale n. 213 del 3/10/1994. E' stato poi approvato nel 1999 il Piano specifico relativo al Trasporto Pubblico Locale (TPL) e su gomma ed è in corso di elaborazione la redazione definitiva del nuovo Piano dei trasporti, delle infrastrutture e della logistica. Con Deliberazione n. 1907 del 22/12/2008 è stato intanto adottato dalla Giunta Regionale delle Marche il Piano Regionale dei Porti.

### Verso il nuovo Piano Regionale dei trasporti

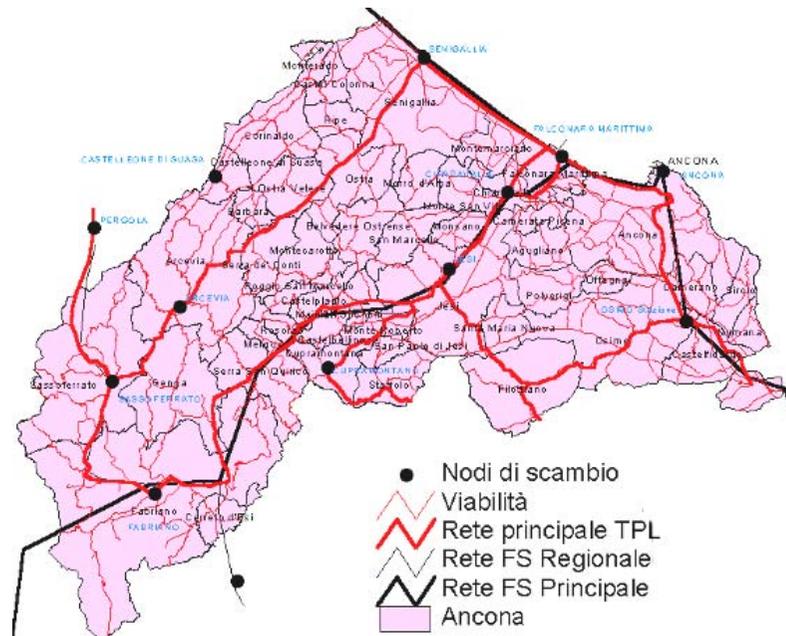
Per quel che riguarda il TPL, il Piano regionale ha fornito le indicazioni previste dalla cosiddetta legge "Burlando", adeguandole alle caratteristiche specifiche della Regione Marche. In particolare dal lato della offerta, il Piano ha avviato l'integrazione ferro-gomma e ha definito i bacini di trasporto a livello provinciale per poter fornire servizi equilibrati tra territori morfologicamente ed economicamente diversi, trasferendo ai Comuni e alle Province la gestione del TPL su Gomma. Le indicazioni del Piano per la rete TPL su gomma puntano alla formazione di una rete omogenea su tutto il territorio, basata su un sistema di linee principali e di nodi di scambio, definiti dal Piano regionale, e da una serie di collegamenti secondari, definiti dai Piani di bacino. In questo quadro la rete ferroviaria è stata considerata una rete principale da integrare strettamente col trasporto su gomma, sia in termini di nodi intermodali sia di strategie di tariffazione e di schedulazione.

Più complessivamente, il quadro che emerge, soprattutto dagli studi più recenti connessi alla formazione del nuovo Piano dei trasporti, caratterizza le Marche come una regione ancora periferica che fatica ad essere integrata all'interno delle grandi reti europee, pur avendo alcune eccellenze potenziali indiscutibili come il nodo logistico intermodale di Ancona-Falconara-Jesi e pur avendo un indiscutibile vantaggio posizionale nelle relazioni transfrontaliere con l'area balcanica. Certo, la realizzazione del progetto di "Corridoio plurimodale Adriatico" avrebbe potuto rappresentare per le Marche uno strumento rilevante per valorizzare queste potenzialità e agganciarle alle direttrici di connessione europea nord-sud. Il privilegiamento operato del collegamento sul versante tirrenico (il Corridoio 1) di fatto rinvia le prospettive adriatiche ad oltre il 2010 ma non attenua, per le Marche, la necessità di farsi promotrice di accordi con altre Regioni interessate alla costruzione dell'Euro-regione Adriatica.<sup>6</sup>

Come rilevato in più documenti, a partire dal QSR, le Marche presentano di fatto una condizione di deficit infrastrutturale, soprattutto per quanto riguarda le grandi reti stradali ma anche in termini di rete ferroviaria, di infrastrutture aeroportuali, di reti

<sup>6</sup> Cfr. in proposito i due rapporti ISFORT, Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica: "La logistica nelle Marche: un modello in evoluzione" e "Quadro strategico e programmatico della Regione Marche in merito al trasporto merci e alla logistica", entrambi del 2006

telematiche e di reti energetico-ambientali. Se infatti si valuta la dotazione secondo parametri puramente quantitativi circoscritti alla dimensione lineare delle infrastrutture in rapporto alla dimensione territoriale, l'offerta marchigiana è superiore a quella nazionale. Ma sulla base del metodo Tagliacarne (che prende in considerazione un'accezione della dotazione infrastrutturale che include, oltre alle infrastrutture economiche, anche quelle culturali, ricreative, sanitarie etc.), emerge che il sistema infrastrutturale marchigiano presenta una dotazione inferiore alla media nazionale. Secondo le analisi dell'ISFORT, anche l'offerta di logistica nelle Marche, pur mostrando timidi segnali di inversione di tendenza, si presenta ad oggi carente per una serie articolata di motivi legati sia a fattori strutturali (interni cioè alla difficoltà di affermare una politica competitiva per il sistema infrastrutturale) sia allo stesso assetto produttivo. Quella "realtà frammentata che genera dispersione", composta cioè da un tessuto di piccole e medie imprese spesso terzistiche di complessi industriali maggiori, non sembrano esprimere, nell'attuale assetto aziendale, domande avanzate di logistica e di intermodalità.



Tutte le prospettive individuate per la formazione del futuro Piano Regionale dei Trasporti<sup>7</sup>, in merito alle priorità di adeguamento della rete principale delle Marche agli standard di una moderna rete europea, sono concordi nel confermare le linee di programmazione indicate con il QSR e con il POR-FESR di cui abbiamo già parlato in precedenza. Esse confermano di fatto la centralità della **Piattaforma Territoriale Strategica di interesse nazionale B3 – Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche come motore dello sviluppo produttivo, commerciale e dei servizi avanzati.**

In questo senso risultano strategiche le opere ricadenti nell'area di Ancona e lungo la direttrice della valle Esina, già richiamate in precedenza:

- il completamento del progetto della "Quadrilatero";
- l'ampliamento a tre corsie dell'A14 con la nuova uscita ovest di connessione con il Porto di Ancona affidata all'ANAS in Project Financing;
- gli allacci stradale e ferroviario dell'Interporto di Jesi e quelli ferroviari dell'aeroporto di Falconara e del porto di Ancona;
- la parziale trasformazione in Terminal intermodale dello Scalo Marotti, al margine dell'area portuale di Ancona, per permettere lo spostamento ferro-gomma di una parte dei carichi merci da e per il Porto e l'invio verso gli Interporti e le piattaforme europee;
- il programma di raddoppio e potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara (con i problemi tuttavia di copertura finanziaria già messi in evidenza);
- l'adeguamento delle gallerie di Castellano (in corso) e Cattolica lungo la linea FS costiera per migliorare l'utilizzo della rete ferroviaria per il traffico container;
- la realizzazione del nodo di Falconara con l'arretramento della linea ferroviaria in corrispondenza dell'API di Falconara e il contestuale spostamento del centro smistamento merci di FS in diretta sinergia con l'Interporto di Jesi,
- il nuovo magazzino cargo da collocare nell'area ovest dell'aeroporto di Falconara, che sarà dotato di allacci e piazzali completamente autonomi.

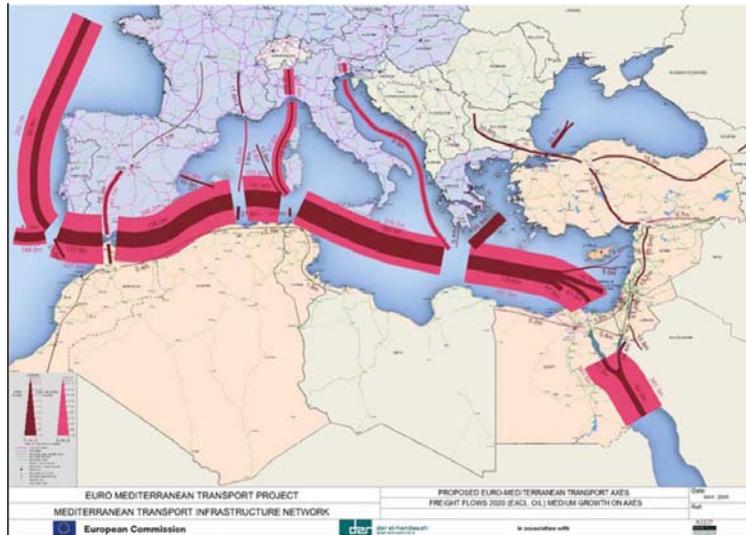
A questo si aggiunge la prospettiva di servizi di "metropolitana leggera" nelle aree dei maggiori sistemi urbani della regione, tra cui Ancona-Jesi/Senigallia/Osimo, con la

<sup>7</sup> Cfr. in proposito gli interventi dell'Assessore ai trasporti e del Dirigente mobilità, trasporti, infrastrutture della Regione Marche al Convegno organizzato dalla Regione Marche "Verso il nuovo Piano dei trasporti" nel giugno 2008.

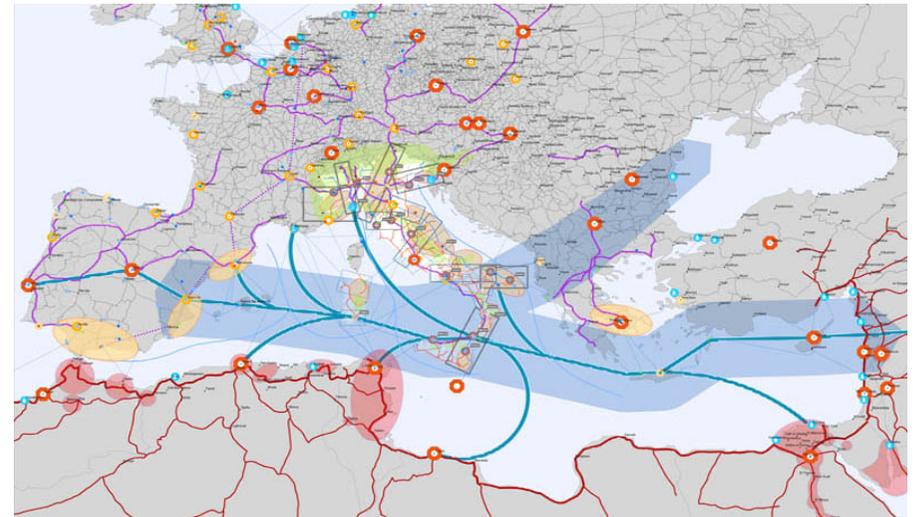
proposta del Treno-Tram lungo la linea ferroviaria esistente per combinare modalità di trasporto innovative ed efficienti dal punto sia economico che ambientale.

Un ruolo centrale, nella Piattaforma, è svolto dal **Porto di Ancona** che solleva questioni strategiche di rilievo nazionale e internazionale, in quanto, alle prospettive positive delineate a livello complessivo del Mediterraneo, corrisponderebbe una condizione critica dell'intera regione adriatica "a rischio declino".

Dal punto di vista del traffico-merci, il quadro delineato dal QSN e dal PON "Reti e Mobilità" evidenzia infatti per il sistema portuale italiano una prospettiva di crescita significativa dei volumi di traffico in transito attraverso il Mediterraneo, anche nella prospettiva del completamento del raddoppio del Canale di Suez e delle ricadute che questo determinerà sulle rotte internazionali delle grandi navi-container. "Secondo quanto emerso da un recente studio dell'istituto di ricerca *Ocean Shipping Consultants* (OSC), ad esempio, nell'area occidentale e centrale dell'intero Mediterraneo, da qui al 2015 la movimentazione di contenitori subirà una crescita superiore al 75% con un tasso medio di quasi il 9% annuo. Recentemente anche una ricerca (*Euro Mediterranean Transport Project*) promossa dalla Commissione Europea ha confermato questa prospettiva".



Questa prospettiva è rafforzata dalle potenzialità del cosiddetto "Corridoio Meridiano" est-ovest (Cipro-Siviglia) inteso come dorsale intermodale mediterranea che riequilibra le forze, le opportunità e le domande di mobilità di persone, beni e servizi con ricadute rilevanti su tutto il sistema portuale italiano oltre che sull'efficacia dei corridoi I e VIII, consentendo non solo di connettere il bacino sud del Mediterraneo al centro Europa (e quindi ai sistemi produttivi continentali di raggiungere i nuovi mercati africani e mediorientali o alle risorse di raggiungere i luoghi di trasformazione), ma di connettere direttamente tra loro i Paesi del Mediterraneo offrendo una dorsale su cui fondare lo sviluppo locale delle "nazioni meridiane".



Gli scenari della portualità nel Mediterraneo sono quindi interessati da un elevato dinamismo, nel quale è rilevante anche la concorrenzialità operata da Paesi che si sono affacciati da poco o si affacceranno a breve nella competizione economica, giocando sui principali fattori che influenzano la scelta di un determinato *terminal* portuale da parte delle compagnie di navigazione, come:

- la localizzazione geografica, in relazione alla possibilità di accorciamento dei tempi di percorrenza verso le destinazioni finali;
- l'adeguatezza del sistema infrastrutturale destinato alla movimentazione delle merci;

- la possibilità di usufruire di servizi logistici avanzati;
- la possibilità di interscambio con altre modalità di trasporto (intermodalità), con particolare riferimento alla ferrovia;
- la disponibilità di personale altamente specializzato;
- la garanzia di servizi efficienti e sicuri.

Rispetto allo scenario fin qui delineato i porti italiani, Ancona compresa, si sono giovati del recupero di interesse nei confronti delle rotte e degli scali mediterranei da parte delle compagnie di navigazione commerciale, facendo registrare negli anni '90 tassi di crescita in generale superiori a quelli dei porti concorrenti. Ma di contro, negli ultimi anni, si registra un significativo rallentamento degli incrementi di TEU movimentati nei porti italiani, rispetto alle variazioni percentuali fatte segnare dai porti concorrenti, in primis Valencia, Barcellona, Porto Said, Ambarli, Damietta, Izmir, Alessandria e Algeciras, il maggiore scalo del Mediterraneo nella movimentazione di *container*. E, all'interno di questo rallentamento, si manifestano da alcuni anni segni di sofferenza di porti come quello di Ancona che non riescono a godere di rendite posizionali indiscutibili come quelle di altri porti italiani. La scommessa strategica che sembra delinearsi – e che coinvolge quindi anche il porto di Ancona – fa riferimento a due fattori cruciali:

- la capacità di intercettare rilevanti quote di traffico transoceanico diretto verso il Centro Europa per candidare il nostro Paese come “secondo centro logistico Europeo” (dopo il *Northern Range*): “ciò comporterebbe un consolidamento del ruolo dei porti del nord Tirreno – arco Ligure (Corridoio V, Corridoio dei Due Mari, Asse Ti.Bre) e dell'Alto Adriatico (Corridoio V e Asse Ti.Bre.) e la massimizzazione dell'efficacia della rete TEN-T”;
- la possibilità per l'Italia di “divenire centro di distribuzione e di produzione al servizio di tutta la regione Euromediterranea, nella prospettiva dell'apertura nel 2010 dell'area di libero scambio”.

“Obiettivi strategici di tale politica sono:

- Acquisire una centralità nell'interscambio marittimo attraverso la valorizzazione dei porti di Gioia Tauro, Cagliari, Taranto e Augusta al fine di intercettare il traffico merci transoceanico; in questo contesto devono essere conclusi degli accordi con i porti dei paesi del Mediterraneo, in modo da non esasperare la competizione.

- Sostenere il processo di penetrazione del traffico intercontinentale in Europa attraverso i porti italiani: il corridoio 24 (porti di Genova, Savona, La Spezia e Livorno) e il sistema portuale adriatico (Trieste-Monfalcone-Venezia- Ancona), i porti pugliesi (Bari-Brindisi).
- Potenziare gli scambi e la cooperazione con i paesi del Maghreb e del Mashrek per creare un flusso nord-sud e viceversa, sfruttando la centralità geografica dell'Italia nel Mediterraneo e la possibilità di intensificare i collegamenti di Autostrade del Mare con la portualità tirrenica (Civitavecchia, Napoli, Salerno oltre ai porti tirrenici già citati).”

Un ruolo importante, anche per Ancona, è svolto dalle “Autostrade del Mare” e da un sistema di trasporto marittimo Ro/RO che si presenta come una possibile alternativa al trasporto “tutto strada”: trasferendo quote di traffico con riferimento agli spostamenti di medio-lunga distanza; abbassando i costi; abbattendo i tempi del trasporto marittimo grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie offerte dall'ingegneria navale; operando una forte riduzione dei costi ambientali del trasporto grazie alla riduzione del traffico di mezzi pesanti; sollecitando investimenti contenuti per l'ammodernamento o la realizzazione delle infrastrutture necessarie per poter accogliere tale tipologia di traffico; consentendo la combinazione di servizi passeggeri e merci per contribuire a ridurre la variabilità degli effetti economici legati alla stagionalità dei traffici turistici e bilanciare i periodi di bassi traffici merci.

#### *Il Piano Regionale dei Porti*

Il Piano Regionale dei Porti - adottato dalla Giunta Regionale delle Marche con Deliberazione n. 1907 del 22/12/2008 – coglie questa prospettiva. Nella descrizione della situazione di Ancona, parte dalla descrizione della sua connotazione polifunzionale che si riflette nello sviluppo delle aree portuali e nella presenza di attività che comprendono la cantieristica, il traffico industriale (per merci alla rinfusa e containerizzate), il traffico commerciale e passeggeri (navi-traghetto Ro-Pax e Ro-Ro legate essenzialmente alle connessioni con Grecia e Croazia), il settore della pesca e della nautica da diporto, fino alle funzioni tipiche delle zone industriali portuali, qui al servizio delle centrali termoelettriche e delle attività di raffinazione del petrolio.

Il Piano evidenzia **la doppia faccia del porto di Ancona:**

- è uno scalo leader nell'Adriatico per il trasporto internazionale di passeggeri (primazia tuttavia leggermente superata nel 2006 da Bari) e per la movimentazione di passeggeri nelle navi-traghetto legata alle rotte tra le due sponde adriatico-joniche, con rilevanti potenzialità nella crocieristica a cui il porto di Ancona si è affacciato da poco con risultati importanti;
- di contro, dal punto di vista del traffico merci, Ancona esprime un trend sostanzialmente negativo dal 2001 che riporta lo scalo a volumi poco superiori a quelli del 1997 "senza possibilità di intravedere, almeno nell'immediato, segnali di un'inversione di tendenza".

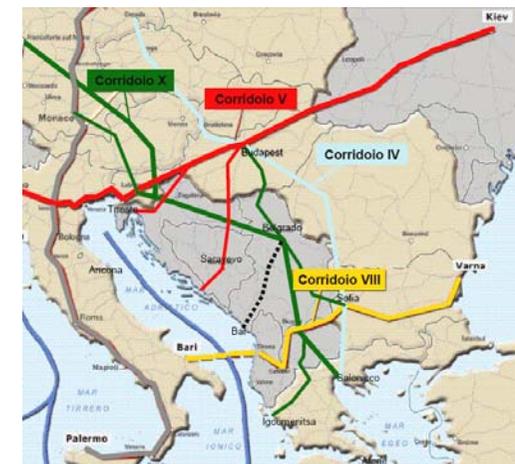


Questa dinamica negativa del traffico merci è da attribuire, oltre che ad alcuni effetti indotti dalla crisi del mercato greco e dalla generale stagnazione dell'economia europea, ad un complesso di ragioni riconducibili a quelle prima elencate di tipo geografico-posizionale, infrastrutturale, organizzativo, concorrenziale che incidono

sugli aspetti economico-operativi e quindi sui comportamenti delle compagnie di navigazione. Ancona, in questo senso, soffre della concorrenza:

- a nord, di porti come Venezia e Trieste che godono di un vantaggio logistico naturale in quanto in diretta connessione con il Corridoio V e con i mercati dell'Europa Centrale e Orientale;
- a sud, della presenza dal 2001 dell'hub di trasbordo dei container tra navi madre e navi *feeder* a Taranto;
- ad est, di porti emergenti (croati, montenegrini, albanesi e greci) che esprimono rilevanti e crescenti potenzialità attrattive.

Una prospettiva rilevante per Ancona che può invertire questa tendenza, assieme alle dinamiche positive connesse al raddoppio del canale di Suez, è offerta dalle **possibilità di accesso logistico al Corridoio Bar-Belgrado**: esso rappresenta una direttrice di penetrazione strategica con il cuore dei Balcani per svolgere un ruolo importante di contrasto alla marginalizzazione adriatica rispetto alle nuove reti di connessione tra i Corridoi V e VIII che tendono a spostare ad oriente le strategie di connessione ferroviaria e portuale con le nazioni balcaniche, lungo l'asse Germania/Turchia.<sup>8</sup>



<sup>8</sup> Cfr. Istituto Nazionale per il Commercio Estero, "Studio di fattibilità sull'accesso logistico al Corridoio Bar-Belgrado", 2005



L'insieme di queste considerazioni richiede tuttavia **una grande attenzione alla risoluzione delle carenze infrastrutturali** evidenziate dal Piano Regionale dei Porti:

- a. una forte insufficienza delle banchine (per numero, dimensioni, forme) che rende difficile la gestione degli accosti delle navi;
- b. il permanere di una forte carenza di spazi operativi retro-banchina (per la manovra, il deposito e lo stoccaggio), laddove invece oggi la competitività di un porto viene valutata soprattutto in relazione all'ampiezza di tali aree, in particolare per il traffico containers;
- c. l'assenza di idonei collegamenti multimodali (stradali e ferroviari) del porto con le reti infrastrutturali esterne allo scalo;
- d. la non perfetta dotazione delle banchine, con aumento di costi e tempi;
- e. la mancanza degli spazi minimi operativi anche per i traghetti.

A queste carenze si aggiungono quelle relative alla difficile connessione con il sistema infrastrutturale più complessivo, più volte richiamate dalla programmazione nazionale e regionale; e cioè:

- f. la mancanza di un collegamento stradale diretto con la grande viabilità nazionale (soprattutto con la A14) con le note conseguenze connesse al traffico e alla

congestione stradale e quindi alla perdita di competitività e all'aumento degli impatti ambientali;

- g. l'assoluta inadeguatezza della rete ferroviaria all'interno del porto dove i binari attraversano aree di intensa attività che sono causa di continue interruzioni di servizio (ad esempio l'area Fiera);
- h. il notevole ritardo nel raddoppio della linea nazionale Ancona-Orte che impedisce al porto di Ancona di disporre di un effettivo collegamento col Tirreno;
- i. il sussistere delle strozzature ferroviarie lungo la linea ferroviaria costiera che non consentono ancora il pieno avvio del trasporto combinato dallo scalo anconetano.

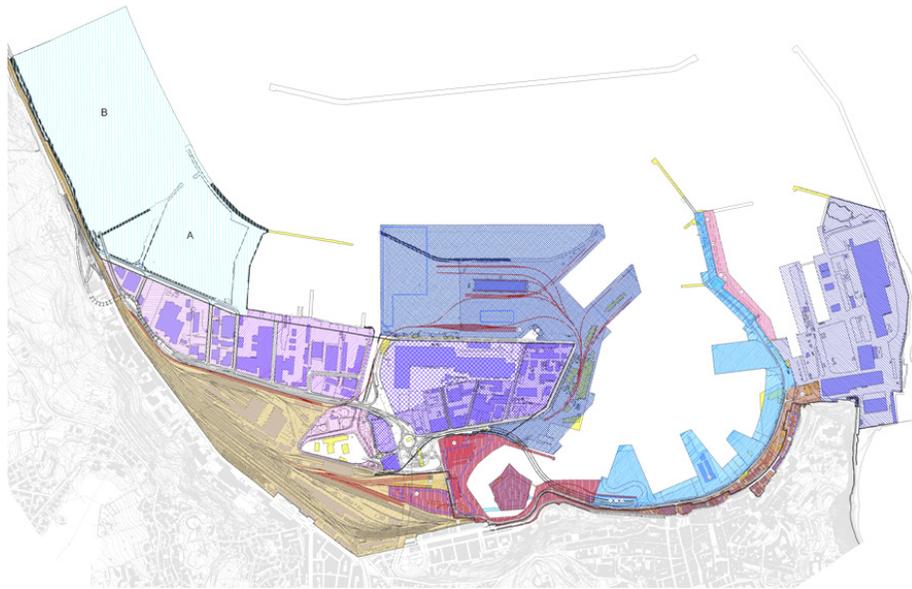
### *Il Piano di Sviluppo del Porto di Ancona*

L'Aggiornamento del Piano Regolatore Portuale del 1988 (definito **Piano di Sviluppo del Porto**) redatto d'intesa col Comune avviato nel 1998, con doppia valenza di Variante al PRP e di PPE comunale, ha avuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP il 30.05.2008 ed è in attesa dell'esito della Valutazione di Impatto Ambientale.

Le azioni del Piano riguardano fondamentalmente: il potenziamento dei terminal per rinfuse, containers e merci varie e per Ro-Ro (con un incremento di circa il 140% della superficie di banchina) e il contestuale aumento delle retro-banchine per incrementare la movimentazione terrestre del traffico; la separazione razionale dei differenti traffici con conseguente allontanamento di quelli più impattanti dalla parte storica e la localizzazione del traffico passeggeri (navi da crociera, aliscafi, catamarani, traghetti anche con traffico misto Ro-Pax) lungo il fronte orientale del porto storico; la ripartizione dei moli per tipologia di traffico passeggeri (Shengen, extraShengen, crociere); l'ampliamento dello scalo per il diporto nautico e la realizzazione del nuovo porto peschereccio; la previsione di un sottopasso viario di collegamento veloce fra il porto storico e la zona di allaccio alla viabilità nazionale; il rilascio degli ambiti occupati nel porto storico da Fincantieri (banchina di allestimento ed edificio mensa); il recupero delle mura e degli archi storici e la realizzazione di un percorso urbano interno al porto storico.

Aldilà delle criticità relazionali del porto di Ancona con le grandi reti stradali e ferroviarie – che restano uno degli aspetti centrali della sua efficienza e competitività -

le previsioni della Variante al PRP in corso di approvazione definitiva, basate su analisi e valutazioni oramai di più di un decennio fa, rischiano oggi di non essere più adeguate a fronteggiare le dinamiche e le domande registrate negli ultimi anni, così come evidenziate dalla programmazione nazionale e regionale e da autorevoli studi di settore<sup>9</sup>. Allo stesso tempo, la ventilata difficoltà realizzativa del sottopasso viario di collegamento veloce fra il porto storico e la zona di allaccio alla viabilità nazionale potrebbe sollecitare una diversa allocazione dei traghetti Ro-Pax con la conseguente necessità di rivedere l'organizzazione del nuovo porto commerciale anche per dare risposta ad una crescente e auspicabile domanda dei traffici Ro-Ro.



<sup>9</sup> Cfr. in particolare: Comune di Jesi, "Studio di fattibilità e progetto di massima per un sistema integrato della mobilità, merci e passeggeri del Corridoio Esino. Relazione conclusiva", TRT Trasporti e Territorio, 2007; ISTAO – Osservatorio sui porti dell'Adriatico-Jonio, "I traffici al 2006 e le prospettive di sviluppo della portualità nel Mediterraneo", Rapporto 2007, in: Camera di Commercio, Quaderni di Studi Economici e Giuridici n. 14/2007.

E' un quadro in movimento che va riguardato ovviamente anche con uno sguardo più ampio rivolto ad una valutazione delle prospettive, ad esempio, della logistica e dei settori economici collegati dentro uno scenario di sviluppo dell'intero "territorio-snodo" di Ancona e dei distretti produttivi che vi gravitano. Lo sviluppo della logistica passa per una evoluzione dei comportamenti e delle organizzazioni aziendali, per la razionalizzazione dei traffici, per un maggiore utilizzo della ferrovia e dell'intermodalità, per un'accorta organizzazione d'uso delle infrastrutture di trasporto merci e passeggeri.

**La consapevolezza e l'appropriazione delle potenzialità della filiera logistica può produrre un'integrazione più spinta tra domanda e offerta di servizi logistici nella gestione dei flussi materiali e immateriali. Ma questo richiede un'attenta valutazione dei servizi che la Piattaforma anconetana (porto-interporto-aeroporto + reti su ferro e gomma) può offrire per produrre comportamenti e dinamiche evolutive del tessuto produttivo, a partire dalla sua parcellizzazione anche nei modi di organizzare il trattamento iniziale/finale, lo stoccaggio e la movimentazione delle merci sul territorio.**

Come ha già notato il citato rapporto ISFORT sull'argomento, l'interporto di Jesi ad esempio "rappresenta un nodo importante all'interno del sistema trasportistico regionale ma, di fatto, non è ancora stato chiarito il ruolo e la strategia che potrebbe rivestire all'interno dell'area soprattutto nei confronti del porto di Ancona con il quale possono innescarsi forme di concorrenza". Il rapporto rileva che molte delle merci movimentate in container tra Ancona e il porto di Taranto viaggiano in treno anziché con navi feeder (che fanno scalo a Gioia Tauro).

Questo produrrebbe ritorni positivi per l'interporto "ma innescherebbe una conflittualità già latente con gli operatori portuali determinata dal fatto che tutte le operazioni (carico, scarico, movimentazione, ecc) effettuate nella darsena portuale dove giunge il treno a prelevare/consegnare i container sono gestite dagli operatori portuali". Pertanto anche se l'interporto di Jesi potrebbe ottimizzare il flusso di merci tra Ancona e Taranto, "è bene tenere conto che la distanza di soli 60 km tra il porto di Ancona e l'interporto non giustificherebbe la rottura di carico e quindi tali strutture verrebbero a concorrere per gli stessi mercati".

E' altrettanto vero che il tema non è solo quello di valutare le potenzialità di sviluppo di una logistica a supporto del tessuto produttivo autoctono ma anche di quella finalizzata a organizzare e gestire processi di scambio tra bacini più ampi (di destinazione e di provenienza delle merci) immaginando di arricchire il processo logistico attraverso fasi di lavorazione iniziali o finali del prodotto generatrici di nuove domande imprenditoriali negli Interporti e nelle piastre logistiche, sul modello dei *distripark*. **E' insomma necessaria una strategia di sviluppo per la Piattaforma anconetana, capace di valutare gli scenari possibili e auspicabili offerti dal sistema integrato che si va profilando, anche grazie alla progressiva realizzazione di importanti infrastrutture, e le ricadute che possono prodursi sulle trasformazioni territoriali, sull'offerta di aree produttive e per servizi avanzati e sulle compatibilità ambientali di eventuali offerte future.**

Da questo punto di vista la Regione Marche, nell'ambito del nuovo Programma di Prossimità Adriatico INTERREG/CARDS-PHARE, ha recentemente condiviso con altre Regioni italiane e con altre Nazioni affacciate sull'Adriatico, la formazione di un network logistico integrato dei porti dell'Adriatico<sup>10</sup>. All'interno di questo network, ha sollecitato la scelta degli orizzonti strategici più adeguati e fattibili per orientare i processi, secondo quattro diverse e alternative declinazioni:

1. Opzione 1 – *Mantenimento dell'attuale posizione (crescita zero)*, che di fatto rinuncia a sfruttare le potenzialità di sviluppo logistico a favore di altre opzioni economiche e ambientali maggiormente coerenti con le vocazioni territoriali presenti;
2. Opzione 2 – *Logistica interna*, che punta a promuovere il territorio come una rete policentrica al servizio delle merci e delle imprese, agevolando la connessione interna, nazionale e internazionale, delle imprese locali grandi, medie e piccole piuttosto che ospitare insediamenti logistici esterni;
3. Opzione 3 – *Industria logistica*, che punta invece sull'insediamento di grandi operatori multinazionali i grado di servire non solo il traffico locale, ma anche le geometrie internazionali di trasporto, attraverso lo sviluppo di veri e propri distretti logistici con operatori che svolgono attività logistica ad elevato valore aggiunto.
4. Opzione 4 – *Logistica "full"*, che punta ad affiancare e integrare all'offerta logistica in chiave trasportistica e di ottimizzazione di flussi, nuovi insediamenti

produttivi (o di completamento della catena produttiva) di filiere avviate o ultimate in altri contesti territoriali.

Tav. 1 – Sintesi delle quattro opzioni strategiche

	Opzione strategica	Opportunità	Rischi	Compatibilità con gli altri orientamenti	
Bassa intensità logistica	Opzione 1 <i>Crescita zero</i>	Sviluppo turistico delle coste e dell'entroterra adriatico. Valorizzazione dei distretti produttivi e delle PMI (specializzazione e nicchie produttive come fattori di attrazione turistica e commerciale). Miglioramento della qualità della vita degli abitanti (abbattimento dei livelli di inquinamento e di congestione). Valorizzazione delle attività imprenditoriali meno impegnative dal punto di vista della movimentazione delle merci (servizi e ICT).	Limiti alla crescita delle piccole e medie imprese. Sovraddotazione delle infrastrutture dedicate ai trasporti (investimenti necessari per la loro riconversione). Impatti negativi sul versante occupazionale (Servizi, ICT e PMI sono meno "labour intensive" delle imprese manifatturiere ed il lavoro nel turismo e nel settore agroalimentare è meno stabile).	Logistica interna (☆☆) Industria logistica (☆☆) Logistica "full" (☆☆)	Dimensione regionale
Media intensità logistica	Opzione 2 <i>Logistica interna</i>	Crescita dell'import-export delle PMI. Riduzione degli impatti ambientali e sul traffico legati alla movimentazione della merce in transito. Emergenza e crescita di operatori logistici locali e ampliamento delle specializzazioni produttive locali.	Sovraddotazione delle infrastrutture dedicate ai trasporti (investimenti necessari per la loro riconversione). Scarsa attrazione di investimenti esteri. Rischio di stagnazione della crescita delle PMI (il mercato potrebbe essere meno dinamico) senza il contatto con i grandi flussi.	Crescita zero (☆☆) Industria logistica (☆☆) Logistica "full" (☆☆)	
	Opzione 3 <i>Industria logistica</i>	Piena utilizzazione delle infrastrutture dedicate ai trasporti della regione. Sviluppo di attività ad alto valore aggiunto nei pressi dei nodi di trasporto. Impatti economici ed occupazionali derivanti dalla crescita dell'Industria logistica. Attrazione di investimenti esteri.	Impatti ambientali e di congestione legati alla crescita dei flussi. Colonizzazione delle aree logistiche adriatiche da parte di grandi multinazionali della logistica. Bassa professionalità richiesta agli addetti locali. Fuga del valore aggiunto realizzato dalle imprese logistiche verso l'estero con scarse ricadute sul territorio.	Crescita zero (☆☆) Logistica interna (☆☆) Logistica "full" (☆☆)	Dimensione nazionale
Alta intensità logistica	Opzione 4 <i>Logistica "full"</i>	Piena utilizzazione delle infrastrutture dedicate ai trasporti della regione. Sviluppo di attività ad alto valore aggiunto nei pressi dei nodi di trasporto e attrazione di investimenti esteri. Impatti economici ed occupazionali derivanti dalla crescita dell'Industria logistica. Migliore competitività delle imprese piccole e grandi nei mercati nazionali ed internazionali, grazie alle connessioni logistiche planetarie. Possibilità di crescita e di affermazione di operatori logistici locali.	Impatti ambientali e di congestione legati alla crescita dei flussi (interni e di transito). Perdita della vocazione turistica a causa del consumo del territorio. Scarsa integrazione o competizione "dannosa" tra flussi logistici interni e internazionali (che potrebbero causare ritardi o inefficienze di sistema). Rischio di congestione delle aree urbane medie e grandi.	Crescita zero (☆☆) Logistica interna (☆☆) Industria logistica (☆☆)	Dimensione internazionale

### I Piani settoriali per l'ambiente: Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) e il Piano di risanamento ambientale dell'Area di Elevato Rischio di Crisi Ambientale (AERCA) di Ancona, Falconara e Bassa Valle Esina

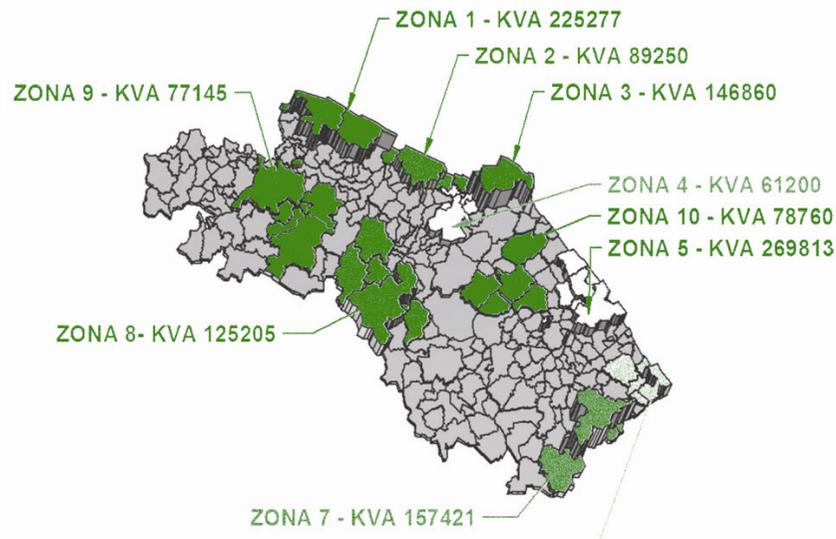
Le scelte della Regione Marche in campo ambientale forniscono un ulteriore tassello innovativo per le strategie del futuro Piano Urbanistico di Ancona, sollecitando di fatto un modello di sviluppo ed un uso del territorio che debbono poter interagire con quelli sollecitati dalle reti infrastrutturali e dalle prospettive dell'intermodalità e della logistica sul tessuto produttivo.

#### Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)

L'impostazione del PEAR si ispira alle "logiche della riduzione del prelievo di risorse naturali, dell'utilizzo innovativo delle energie rinnovabili, di una forte dose di innovazione tecnologica e gestionale soprattutto nel settore industriale". Il Piano

<sup>10</sup> Cfr. Regione Marche, "PORTUS. Perspectives On Inter-Regional Transport Unitari System", 2008

interviene inoltre sulla "necessità di rendere equilibrato al massimo grado il settore energetico regionale agendo soprattutto sul deficit del comparto elettrico per garantire il pieno sostegno allo sviluppo economico e sociale delle Marche". In questo senso "risulta centrale il criterio della produzione distribuita e non concentrata di energia" basata sulla constatazione (leggibile nella tavola seguente, esplicativa delle potenze installate) che non esistono solo uno o due centri di consumo di energia, ma una situazione molto più articolata e diffusa che coincide non solo e tanto con le aree urbane ma soprattutto con quelle produttive della Regione.



Il PEAR non prevede quindi il ricorso a poche grandi "macchine" di produzione energetica, che risultano peraltro particolarmente esposte sotto il profilo del consenso sociale e della sicurezza. Ma sull'adozione di un sistema più articolato e diffuso di azioni sul territorio in grado di contribuire in modo sinergico al miglioramento del bilancio energetico regionale e all'abbassamento della sua dipendenza dalle fonti non rinnovabili. L'impatto di questa strategia sul territorio, compreso quindi quello della città di Ancona, è di grande rilievo e impegna ad una valutazione delle ricadute che essa produce sui modi e le forme dell'organizzazione degli insediamenti esistenti e di progetto, della mobilità e dello stesso settore agro-forestale. Infatti sono tre gli assi

principali e costitutivi del PEAR in parte ripresi dalla bozza di PEAC della città di Ancona approvata nel 2008:

- *Risparmio energetico ed efficienza negli usi finali*, tramite un vasto sistema di azioni diffuse sul territorio e nei diversi settori del consumo, soprattutto nel terziario e nel residenziale, miranti ad "una revisione profonda delle modalità costruttive in edilizia con l'adozione di tecniche di risparmio energetico, di sfruttamento dell'energia solare e di edilizia bioclimatica", ma anche all'impulso di carburanti alternativi (metano e biodiesel) per i trasporti pubblici.
- *Sfruttamento delle energie rinnovabili*, con particolare riferimento all'energia eolica, alle biomasse di origine agro-forestale, capaci di innescare una filiera agro-energetica, e al fotovoltaico rendendone sistematico lo sfruttamento in edilizia.
- *Capacità di generazione di energia elettrica*, con particolare riferimento ai sistemi distrettuali delle imprese, ad una forte e diffusa azione di innovazione tecnologica e gestionale, alla produzione distribuita di energia elettrica ed energia termica presso consistenti bacini di utenza localizzati in numerose valli marchigiane e lungo la fascia costiera.

Si inserisce in questo filone la recente **legge regionale delle Marche n. 14 del 17 giugno 2008, (Norme per l'edilizia sostenibile)** che incentiva la sostenibilità energetico-ambientale nella realizzazione delle opere edilizie pubbliche e private e definisce le tecniche e le modalità costruttive di edilizia sostenibile negli strumenti di governo del territorio, negli interventi di nuova costruzione, di ristrutturazione edilizia ed urbanistica e di riqualificazione urbana, nel rispetto dei seguenti requisiti:

- a) siano "progettati, realizzati e gestiti secondo criteri avanzati di compatibilità ambientale e di sviluppo sostenibile, in modo tale da soddisfare le necessità del presente senza compromettere quelle delle future generazioni";
- b) abbiano "l'obiettivo di minimizzare i consumi di energia e delle risorse ambientali in generale, di favorire l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, nonché di contenere gli impatti complessivi sull'ambiente e sul territorio";
- c) siano "concepiti e realizzati in maniera tale da garantire il benessere e la salute degli occupanti";
- d) tutelino "l'identità storica dei centri urbani" e favoriscano "il mantenimento dei caratteri storici e tipologici legati alla tradizione degli edifici ed al loro inserimento nel paesaggio";

e) promuovano e sperimentino "sistemi edilizi a costo contenuto con riferimento al ciclo di vita dell'edificio, anche attraverso l'utilizzo di metodologie innovative o sperimentali."

Allo stesso tempo la legge dispone che i piani urbanistici generali e attuativi debbano "contenere le indicazioni necessarie a perseguire e promuovere criteri di sostenibilità delle trasformazioni territoriali e urbane atti a garantire:

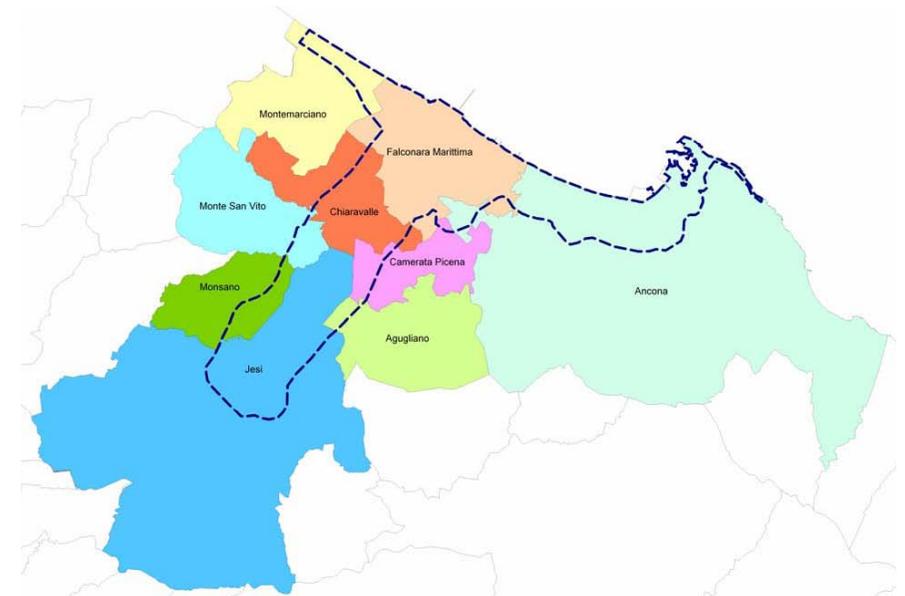
- a) l'ordinato sviluppo del territorio, del tessuto urbano e del sistema produttivo;
- b) la compatibilità dei processi di trasformazione ed uso del suolo con la sicurezza, l'integrità fisica e l'identità storico-culturale del territorio stesso;
- c) il miglioramento della qualità ambientale, architettonica e della salubrità degli insediamenti;
- d) la riduzione della pressione degli insediamenti sui sistemi naturalistico-ambientali, anche attraverso opportuni interventi di mitigazione degli impatti;
- e) la riduzione del consumo di nuovo territorio, evitando l'occupazione di suoli ad alto valore agricolo o naturalistico, privilegiando il risanamento e recupero di aree degradate e la sostituzione dei tessuti esistenti ovvero la loro riorganizzazione e riqualificazione."

#### *Il Piano di Risanamento dell'"area ad elevato rischio di crisi ambientale" (AERCA)*

Su un versante diverso ma complementare e con riferimento ad un territorio specifico, un'area di 85 km<sup>2</sup> compresa tra il litorale di Montemarciano, le falesie di Ancona e gli insediamenti industriali di Jesi è stata dichiarata "area ad elevato rischio di crisi ambientale" (AERCA) con delibera del Consiglio Regionale delle Marche n. 305 del 1 marzo 2000. La motivazione di questa individuazione è da ricercare nella peculiare e problematica intersezione tra strutture insediative ad alta densità, grande industria ed impianti a rischio di incidente rilevante, infrastrutture di rango internazionale e alcuni fattori ambientali in condizioni critiche. La Regione Marche, nell'ambito delle attività previste da un Accordo di Programma con il Ministero dell'Ambiente (D.G.R. n. 2929/99) e con il coinvolgimento degli Enti Locali, ha quindi avviato le procedure, gli studi e le analisi finalizzate alla approvazione del **Piano di Risanamento ai sensi dell'art. 3 della Legge Regionale 6 Aprile 2004 n. 6.**

Con l'approvazione del Piano si è pervenuti alla definitiva perimetrazione che, oltre a comprendere pressoché l'intero territorio del Comune di Falconara Marittima e circa il

16% di quello di Ancona, investe parti anche consistenti di quelli di Montemarciano, Chiaravalle, Monte San Vito, Monsano, Jesi, Agugliano e Camerata e le prospicienti aree marittime. La popolazione residente nei comuni interessati dal perimetro dell'AERCA è di circa 200mila persone al 2001, quella invece residente all'interno di tale perimetro è valutabile in circa 100.000 persone.

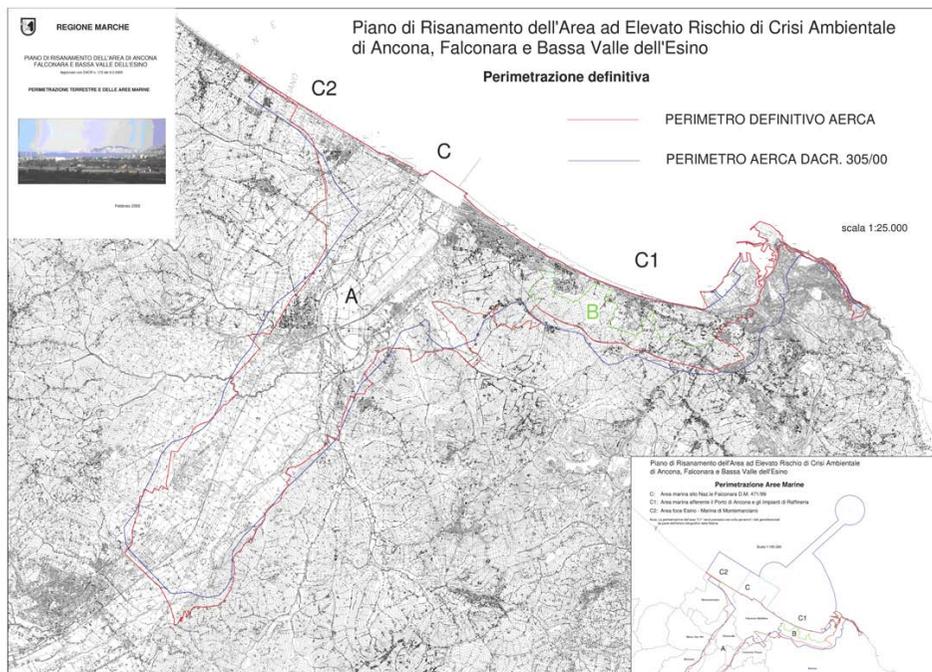


La perimetrazione definitiva del 2005 ha parzialmente modificato quella originaria del 2000 e, in particolare per quel che riguarda la città di Ancona, ha operato un restringimento dell'area edificata coinvolta:

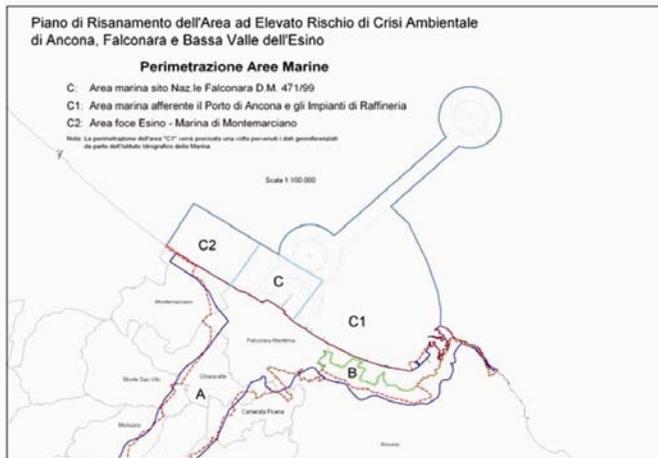
**E' importante rilevare che i Comuni interessati dal Piano coincidono di fatto con quelli riconosciuti anche nelle aggregazioni intercomunali individuate dalla programmazione e pianificazione nazionale e regionale sotto altri profili, rafforzando quindi la necessità di una sinergia tra Ancona, Falconara e Jesi che non è riconducibile solo a motivazioni infrastrutturali, logistiche e produttive, ma anche ecologiche e ambientali.**

A queste si aggiungono quelle di natura abitativa: parte dei comuni ricompresi "sono accomunati proprio dal fatto di essere divenuti alcuni dei principali centri di ricezione dei flussi di residenti fuoriusciti prima da Ancona (dagli anni '70) e poi da Jesi (dagli anni '80), a cui negli anni '90 si sono andati ad aggiungere coloro che si trasferivano da Falconara Marittima o che, nel momento di abbandonare il capoluogo, decidevano di non insediarsi più in questo ultimo comune". Da questo punto di vista i dati sembrano supportare "l'ipotesi che, lungo la costa nord della provincia, Montemarciano, soprattutto nella sua area litoranea di Marina di Montemarciano, si stia trasformando in un "quartiere" residenziale per molte persone orbitanti su Ancona e Falconara Marittima, sostituendo in parte in tale funzione Falconara Marittima stessa, che ne era stata l'attore più rilevante fino agli anni '80".

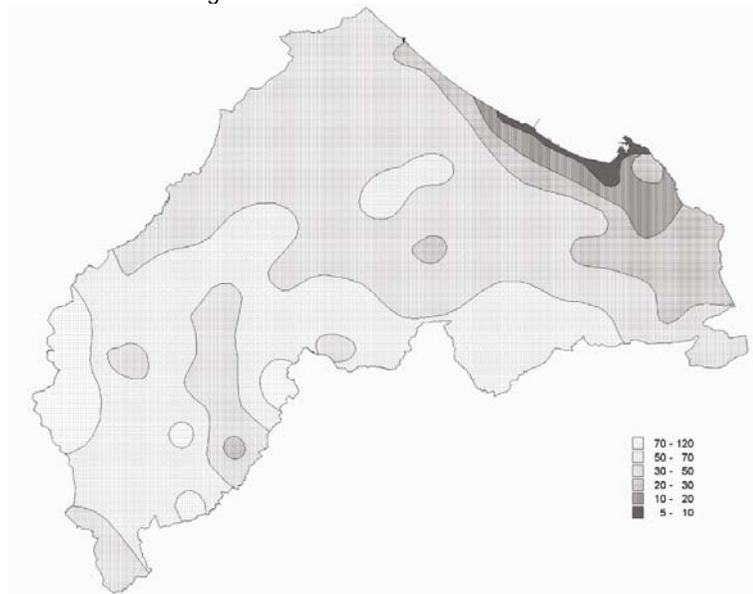
- parte delle aree a rischio sia di esondazione che gravitazionale elevato (R3) e molto elevato (R4), indicate dal PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), connesse al tratto terminale dell'ambito Fluviale dell'Esino;
- la Grande Frana e la Falesia di Ancona;
- la struttura Portuale di Ancona;
- l'API Raffineria di Ancona SpA;
- le altre quattro aziende a rischio di incidente rilevante;
- numerose infrastrutture tecnologiche e di servizio ad elevata vulnerabilità, compresi tre siti di produzione energetica;
- una serie di siti inquinati;
- alcune aree marine costiere prospicienti l'AERCA e caratterizzate da fenomeni di inquinamento delle acque, di erosione costiera, di rischio da incidente rilevante, di sicurezza della navigazione marittima;



Dal punto di vista ambientale, in quest'area rientrano:

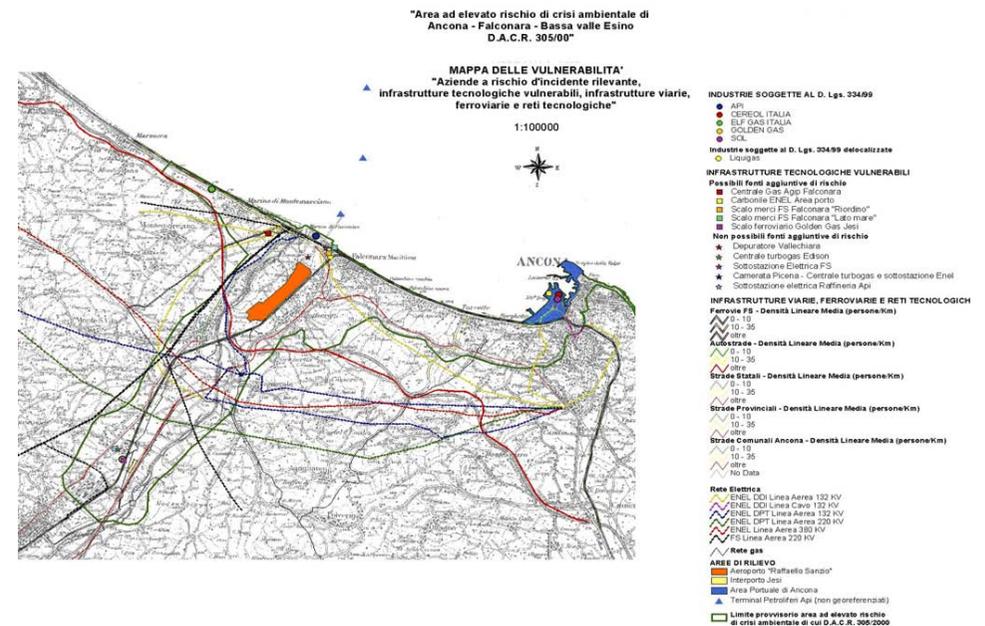


- la maggiore concentrazione provinciale di inquinamento atmosferico, come si evince dalla tavola seguente estratta dalle analisi del PTCP:



La presenza di importanti vie di trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo rende ancora più difficoltoso il contenimento delle pressioni ambientali esercitate sull'Area ERCA, come si evince dal quadro di sintesi delle vulnerabilità riportato nella tavola seguente.

Il Piano di Risanamento dell'ERCA rappresenta un sistema coerente di OBIETTIVI di sostenibilità ambientale, LINEE DI AZIONE più idonee per il raggiungimento di quegli obiettivi e INTERVENTI specifici suddivisi in fasi, destinati ad un'area delimitata e complessa, strutturati su un arco temporale che supera l'orizzonte strettamente necessario a rimediare alle condizioni di emergenza ambientale. Se compiutamente realizzato in tutti gli strumenti previsti, può rappresentare "il fulcro sul quale innestare un'attività permanente di gestione integrata delle trasformazioni territoriali, capace di attivare una effettiva concertazione istituzionale, di stimolare la collaborazione con gli operatori e di ricondurre a sintesi la strumentazione (di piano e di programma, tematica e generale, locale e sovralocale) incidente sul territorio, sull'ambiente e sullo sviluppo economico e sociale".



## **I processi di copianificazione intercomunale. Una stagione di protagonismo locale per la costruzione di programmi condivisi nell'area anconetana**

La Regione Marche, nell'ambito del DPEFR 2003-05, ha delineato uno scenario in cui le Province e gli Enti Locali sono chiamati a partecipare attivamente alle politiche di programmazione dello sviluppo, nonché a raccordare, in modo più organico, la pianificazione del territorio (attraverso i Piani Territoriali di Coordinamento) con i progetti e le azioni promosse tanto dal basso che dai livelli regionale e statale. Per praticare efficacemente una programmazione partenariale, orientata al territorio e alla progettualità, si sottolinea la necessità di fare ricorso a nuovi strumenti, in grado di offrire il set di risorse (economiche, finanziarie, di consenso) necessarie per sviluppare la progettualità delle Amministrazioni locali intorno a programmi concertati preventivamente. L'Amministrazione regionale ha inteso con il DPEFR non solo proporre la metodologia per la programmazione partenariale, ma, soprattutto, fornire le indicazioni degli strumenti più idonei a raggiungere l'obiettivo. In questo senso ha previsto lo strumento delle Agende Regionali Strategiche per lo Sviluppo Territoriale Locale (ARSTEL), finalizzate ad una visione più complessiva del futuro di un territorio, risultante dalla concertazione tra attori locali e sovralocali. Segnali di questo stile di programmazione autocentrato ma capace di interagire con gli altri livelli di governo per cogliere appieno le molteplici occasioni di investimento dei fondi pubblici nazionali e comunitari, si sono tuttavia manifestati in più occasioni in questo decennio, anche prima di questo indirizzo e anche con declinazioni diverse, frequentemente legate a necessità più circoscritte di programmazione operativa.

### **Il "Programma di Riqualficazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio" (PRUSST) "Area Urbana di Ancona"**

Il caso più rilevante è sicuramente quello del PRUSST. La Provincia di Ancona, attivando un'opportunità offerta dal decreto 1169/98 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata promotrice di un PRUSST denominato "Area Urbana di Ancona", incluso nel 1999 nella graduatoria dei programmi finanziabili e finanziato con successivi DM tra il 2001 e il 2003. Come la stessa Provincia rileva, "il PRUSST può interpretarsi come uno strumento di programmazione tecnico - finanziaria di

attuazione delle previsioni contenute nel PTC inteso come piano strutturale; gli indirizzi del processo di pianificazione territoriale, già disponibili nel PTC sono andati a formare la piattaforma del PRUSST per *l'Area Urbana di Ancona*". Si muove quindi in una prospettiva di cooperazione pianificatoria e programmatica di un'area urbana che travalica il Comune di Ancona, interessando quelli contigui con cui più forti sono le relazioni fisiche, infrastrutturali, produttive e funzionali, come Falconara e Jesi.

Attraverso il PRUSST, la Provincia e gli altri Enti coinvolti (in particolare i Comuni di Ancona, Castelfidardo, Camerano, Falconara Marittima, Jesi, Numana e Sirolo) perseguono l'obiettivo di realizzare, all'interno di quadri programmatici organici, interventi orientati all'ampliamento e alla riqualificazione delle infrastrutture, dei tessuti urbani, produttivi e sociali, in un'area individuata in base alle sue specificità insediative, infrastrutturali e ambientali.

Uno dei caratteri innovativi di questo strumento di programmazione è la capacità di sviluppare sinergie tra risorse e interventi pubblici e privati. Il PRUSST comprende 27 interventi per un investimento complessivo superiore ad 1 miliardo di euro. Di questi, 24 sono promossi da soggetti pubblici quali la Provincia, i Comuni prima citati, la Regione Marche, i Consorzi di gestione di servizi, l'Anas, l'Aerodorica, l'Autorità Portuale, l'Interporto Marche. Di fatto il PRUSST "Area Urbana di Ancona" promosso dalla Provincia si muove in parallelo e in sinergia con quello promosso dal Comune di Ancona ("Città Porto Territorio") che gravita attorno al porto internazionale della città, alla sua integrazione fisica, infrastrutturale, storica e ambientale con la città.

Gli obiettivi generali da perseguire attraverso il PRUSST "Area Urbana di Ancona" sono:

1. la realizzazione, l'adeguamento e il completamento di infrastrutture;
2. la realizzazione e l'ampliamento di insediamenti produttivi (industriali, artigianali, commerciali e turistici);
3. la riqualificazione ambientale.

Da un punto di vista infrastrutturale, sono previste opere strategiche per il completamento della viabilità dell'area urbana di Ancona, l'ampliamento a 4 corsie della Statale 16 nel tratto tra lo svincolo di Falconara e la Baraccola, la realizzazione



## Il Protocollo d'intesa per la progettazione e realizzazione della Piattaforma Territoriale Strategica del Centro Italia

Con una dimensione territoriale ben più ampia, ma all'interno di un quadro programmatico nazionale e regionale dalle coordinate chiare per quel che riguarda la trasversalità tirrenico-adriatica, il **Protocollo d'intesa per la progettazione e realizzazione della Piattaforma Territoriale Strategica del Centro Italia del 2006**, riveste un ruolo analogo di cooperazione finalizzata ad protagonismo istituzionale trasversale tra Regioni, Province e Comuni differenti interessati ad un obiettivo comune. C'è in esso il riconoscimento della centralità strategica della Piattaforma, del ruolo crescente delle reti infrastrutturali, dell'intermodalità e della logistica nello sviluppo economico, della necessità di agganciare con decisione le opportunità offerte dalla realizzazione del Corridoio 1 ma anche della direttrice est-ovest Civitavecchia-Ancona capace di configurarsi come Corridoio 5-sud "che farebbe del tratto tra Civitavecchia e Ancona lo snodo delle merci in transito tra l'area Mediterranea e quella dell'Est Europeo". E quindi la necessità di dare impulso alla realizzazione di quelle infrastrutture ferroviarie e stradali che svolgono una funzione strutturante di questa direttrice.

Alla scala regionale e specificamente anconetana, un rafforzamento di questa prospettiva è rappresentato dall'**Accordo Quadro tra Autorità Portuale di Ancona, Aerdorica s.p.a. e Interporto Marche s.p.a.** per il "coordinamento degli interventi finalizzati al perseguimento di una prospettiva di sviluppo di una rete integrata interconnessa e di un sistema integrato porto-interporto-aeroporto, siglato nel 2006.

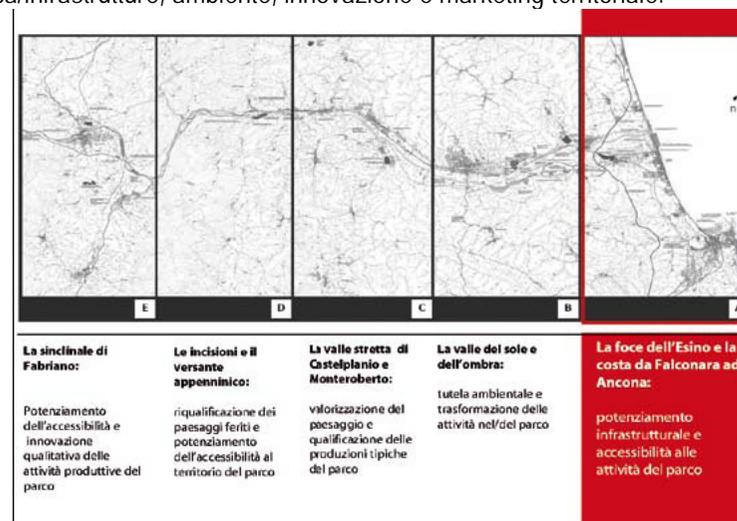
Un rafforzamento ulteriore e più ampio in questa direzione è poi intervenuto con la **Deliberazione n. 673 del giugno 2007 della Giunta Regionale delle Marche** che, con riferimento alla Piattaforma, ha approvato le "Linee programmatiche di un percorso comune" nel quale, tra l'altro, si arricchisce la Direttrice Civitavecchia-Ancona con quella Civitavecchia-Roma-Pescara-Ortona e si propone di elevare la Piattaforma ad un rango transnazionale (con riferimento alla direttrice Civitavecchia-Ancona) per il ruolo centrale di connessione con l'area balcanica, valorizzando l'intera rete di porti, aeroporti e Interporti intercettati anche attraverso la realizzazione delle opere programmate a livello nazionale.

## Il Tavolo di copianificazione Ancona-Jesi-Fabriano

Più di recente il **Tavolo di copianificazione Ancona-Jesi-Fabriano**, avviato nel 2007 è divenuto l'occasione per un coordinamento intercomunale sollecitato dalla concomitanza di 3 programmi/progetti promossi dal Ministero delle II.TT. all'interno della Regione Marche:

- il programma "Porti e Stazioni" del Comune di Ancona
- il Progetto "Corridoio Esino" del Comune di Jesi<sup>11</sup>
- il Piano Strategico e il PUM del Comune di Fabriano.

I progetti/programmi sono disposti nel territorio in modo da delineare una strategia di sviluppo che si identifica con il "corridoio esino" ovvero con la trasversale che dalla costa arriva fino al confine con l'Umbria. Si tratta di un coordinamento che nasce quindi anch'esso dal basso per costruire una strategia comune capace di dialogare sia con il MIIT che con la stessa Regione Marche. I tre programmi presi singolarmente hanno finalità, modi di costruzione, tempistiche diverse tuttavia è anche innegabile che condividano alcuni temi fondamentali: mobilità, logistica/infrastrutture, ambiente, innovazione e marketing territoriale.



<sup>11</sup> Il lavoro svolto dal Comune di Jesi propone anche un ricco quadro di descrizioni interpretative e di scenari progettuali per un'ampia area sovra comunale. Cfr. il rapporto finale del 2008.

Il tentativo è quello di costituire, attraverso un protocollo di intesa, un Tavolo di Coordinamento Territoriale promosso dai Comuni di Ancona, Jesi, Fabriano e che successivamente potrà essere allargato ai livelli istituzionali superiori. L'obiettivo generale del tavolo di coordinamento territoriale, nel rispetto dei singoli progetti/programmi, è quello di mettere a fuoco temi, problemi e opportunità di azione congiunta secondo una logica di governance multilivello. Tale attività è già stata promossa dalle tre amministrazioni, nell'ambito dello svolgimento dei rispettivi programmi, attraverso una serie di incontri avvenuti a partire dagli inizi del 2006, durante i quali si è arrivati alla condivisione del sistema delle conoscenze e alla definizione degli obiettivi comuni. Il valore aggiunto del coordinamento risiede nella opportunità che i tre progetti insieme possano:

- rapportarsi al Ministero come una porzione significativa della Piattaforma Territoriale Strategica e alla Regione Marche come massa critica per indirizzare la programmazione dei fondi comunitari 2007-2013;
- raccordare gli obiettivi e le politiche contenuti nei rispettivi programmi con quelli indicati all'interno del Documento Strategico Territoriale richiamato dal DSR e dal POR-FESR.



## La pianificazione territoriale e ambientale sovraordinata. Una cornice strutturante e in evoluzione per il nuovo Piano di Ancona

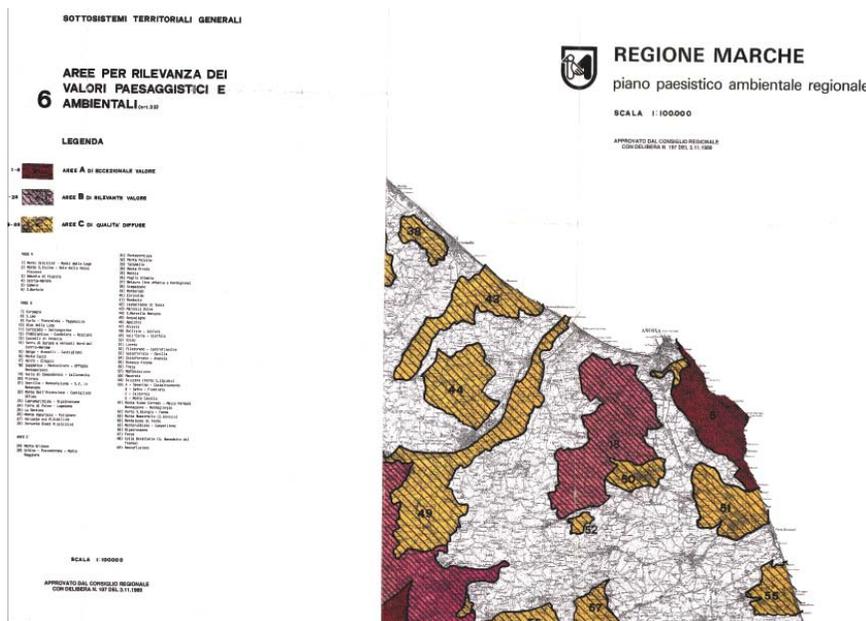
### Il Piano Paesistico Ambientale della Regione Marche (PPAR)

Le Marche, con deliberazione del Consiglio regionale n. 197 del 3 novembre 1989, è stata una delle prime tre regioni ad assolvere all'impegno previsto dalla legge n. 431 del 1985 e si è dotata di un "Piano Paesistico Ambientale Regionale" (PPAR), inteso come " ...carta fondamentale delle forme di tutela, valorizzazione ed uso del territorio marchigiano." (art. 2, punto c.2 lett. a, della L.R. n.34/1992). Il PPAR si configura infatti come un piano riferito all'intero territorio della Regione e non soltanto ad aree di particolare pregio, come accaduto in altre Regioni. Inoltre, non limita i suoi effetti ai soli beni paesaggistici tutelati ma, connotandosi come piano territoriale-paesistico, individua una molteplicità di altri beni da salvaguardare e interviene direttamente nella regolazione degli usi del territorio. Pur essendo stato approvato nel 1989, contiene già alcuni principi previsti dalla Convenzione europea del 2000 e dal Codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004 per la nuova generazione di piani paesaggistici. Ha infatti l'obiettivo dichiarato «di procedere a una politica di tutela del paesaggio coniugando le diverse definizioni di paesaggio-immagine, paesaggio-geografico, paesaggio-ecologico in una nozione unitaria di paesaggio-ambiente che renda complementari e interdipendenti tali diverse definizioni». Per raggiungere questo obiettivo il PPAR elabora alcuni quadri interpretativi riguardando il territorio sotto tre profili diversi ma integrati:

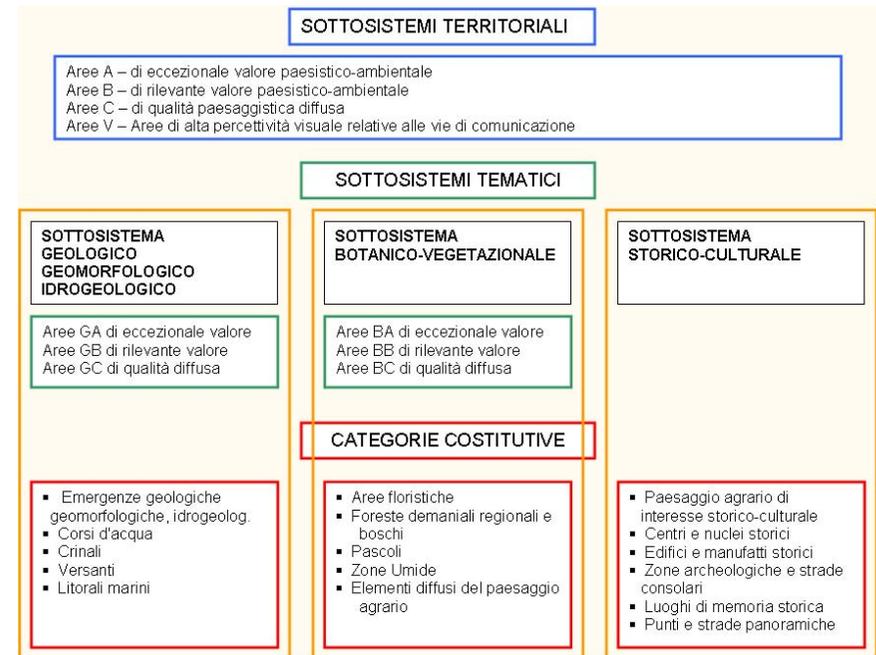
- come insieme di "sottosistemi tematici" (geologico-geomorfologico-idrogeologico, botanico-vegetazionale e storico-culturale) per ciascuno dei quali evidenzia condizioni di rischio, obiettivi e indirizzi della tutela;
- come insieme di "sottosistemi territoriali", distinti per diverso valore:
  - Aree A ("Unità di paesaggio eccezionali nelle quali emergono l'aspetto monumentale del rapporto architettura-ambiente e l'ampio orizzonte; luoghi di grande effetto visuale e di alta notorietà; luoghi "forti" anche per la combinazione significativa di sito, insediamento, e componenti architettoniche, storiche, naturalistiche") che, nel territorio di Ancona, comprendono il promontorio del Conero e un ampio territorio contiguo che si

estende fino ai bordi dell'edificato compatto della seconda Ancona e al sistema di crinale a ridosso della falesia fino al Guasco

- Aree B ("Unità di paesaggio rilevanti per l'alto valore del rapporto architettura-ambiente, del paesaggio e delle emergenze naturalistiche, caratteristico della regione") che includono una vasta porzione del territorio collinare e dei paesaggi agrari dell'immediato entroterra anconetano (Sappanico-Montesicuro)
- Aree C ("Unità di paesaggio che esprimono la qualità diffusa del paesaggio regionale nelle molteplici forme che lo caratterizzano: torri, case coloniche, ville, alberature, pievi, archeologia produttiva, fornaci, borghi e nuclei, paesaggio agrario storico, emergenze naturalistiche"), Aree D (resto del territorio) e Aree V (di alta percektività visuale)



struttura geomorfologica sono le emergenze geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche; i corsi d'acqua, i crinali, i versanti, i litorali marini; le categorie del patrimonio botanico-vegetazionale sono le aree floristiche, le foreste demaniali e i boschi, i pascoli, le zone umide, gli elementi diffusi del paesaggio agrario; le categorie del patrimonio storico-culturale sono il paesaggio agrario di interesse storico-ambientale, i centri e nuclei storici, gli edifici e manufatti storici, le zone archeologiche e le strade consolari, i luoghi di memoria storica, i punti e le strade panoramiche). Il Piano riconosce ambiti di tutela associati alle categorie costitutive del paesaggio ai quali applicare, a seconda dei casi, una tutela integrale o una tutela orientata.



- come insieme di "categorie costitutive del paesaggio", a partire cioè dagli elementi-base che caratterizzano i tre sottosistemi tematici (es. le categorie della

Pur evocate e quantunque estese ad ambiti più ampi di quelli tradizionalmente individuati dalle politiche di tutela degli anni '80 e '90, le unità di paesaggio dei

**“sottosistemi territoriali” non consentono di ricostruire un quadro organico dell’intero territorio, comprensivo ad esempio di uno sguardo più attento anche a quelle parti, molto estese, catalogate indistintamente come “resto del territorio”.** La lettura incrociata con i “sottosistemi tematici” e le “categorie costitutive del paesaggio” restituisce peraltro **una geografia frammentaria e scarsamente integrata di quelle unità a cui manca una chiara interazione delle sue componenti qualificanti e caratterizzanti dentro una visione unitaria del paesaggio e della sua ricchezza multidimensionale.**

Il tema paesaggistico è tuttavia oggi al centro dell’agenda delle attività regionali, anche in relazione all’obbligo per tutte le Regioni, introdotto dall’art. 156 del decreto lgs. 42/2004 (il Codice dei beni culturali e del paesaggio), di verificare la conformità dei propri piani paesaggistici alle previsioni dell’art. 143 del Codice stesso e di provvedere ai necessari adeguamenti. In questo senso la Giunta regionale delle Marche, con delibera n. 1164 del 16/10/2006, ha avviato un’attività di studio e ricerca, a supporto della revisione del PPAR e al suo aggiornamento sulla base di un Documento di Indirizzi.

Questa nuova direzione di marcia, che vede anche la partecipazione attiva degli Enti Locali compreso il Comune di Ancona, prende atto del “mutamento del concetto di paesaggio che si allarga fino a comprendere la generalità del territorio, includendo non solo ambiti densi di notazioni formali e storiche, i beni paesaggistici definiti dalle leggi di tutela, ma anche gli ambienti della vita quotidiana e consueta, i “paesaggi ordinari” e addirittura quelli aggrediti dallo sviluppo più disordinato e disarmonico”. Essa è inoltre rafforzata, soprattutto per quel che riguarda il valore conformativo prevalente sui PTC e sui piani delle aree protette, dalle ultime disposizioni (D.lgs 62 e 63) introdotte nel marzo 2008. Su questo processo e sulle prospettive che delinea per il futuro Piano Urbanistico del Comune di Ancona si parla in un successivo capitolo di questo Documento.

### **Il Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT)**

Alla fine degli anni ‘90, i quadri interpretativi e le visioni progettuali proposti dal Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche, approvato nel 2000 (deliberazione del Consiglio Regionale n. 295 dell’8 febbraio 2000), restituiscono

alcune immagini e strategie per il territorio marchigiano particolarmente dense che costituiranno, anche negli anni successivi e anche per l’area anconetana, un riferimento rilevante nel riconoscimento dei caratteri strutturanti del territorio marchigiano e nella individuazione delle priorità programmatiche, richiamati anche negli strumenti di programmazione strategica (QSR, POR-FESR, DST).<sup>12</sup>

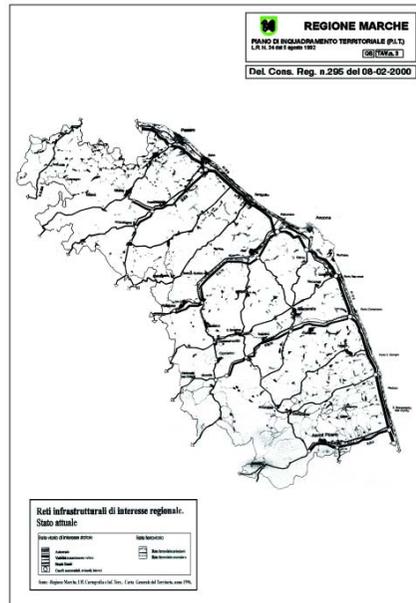
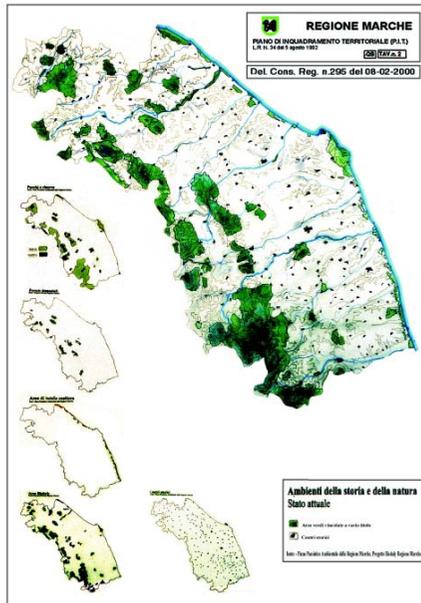
In particolare, per quel che riguarda i **QUADRI INTERPRETATIVI**, emergono i seguenti lineamenti essenziali:

- La lettura del sistema storico-ambientale - parchi, ambienti naturali, paesaggi e territorio storico - assieme alla “scarsa consistenza degli ambienti a vario titolo protetti apparentemente sovrachiarati dalla diffusione dei distretti produttivi e costretti ad assumere un ruolo residuale nella organizzazione del territorio regionale”, mette in evidenza quella oramai consolidata lettura della “rete” costituita dall’intersezione tra la direzione longitudinale dal complesso di ambienti e scambi paralleli alla dorsale appenninica e alla costa (con il Conero grande e qualificata presenza nell’area anconetana) e il fitto e regolare sistema delle direttrici vallive trasversali e ortogonali alla costa.
- Il telaio delle infrastrutture, anche in ragione della struttura morfologica del territorio, si configura nelle Marche come una “tipica struttura a pettine”, attestata lungo la fascia costiera (ferrovia, autostrada e strada statale) verso cui confluiscono le direttrici trasversali disposte lungo le principali vallate fluviali; su queste ultime si innestano alcune percorrenze interne che generano intersezioni con la trama principale soprattutto nella parte centrale e meridionale del territorio regionale.
- Anche dal punto di vista delle forme insediative, è nota l’immagine delle Marche come regione fortemente urbanizzata, con una rete insediativa ricca di centri minori, relativamente omogenea e distribuita in modo equilibrato sull’intero territorio: l’osservazione di queste forme riconosce dunque una struttura generale della urbanizzazione segnata dalla “compresenza di una rete omogenea di fondo, costruita sulle maglie minute di una fitta infrastrutturazione ereditata dal passato, e una rete che si appoggia ai grandi segni della natura e delle

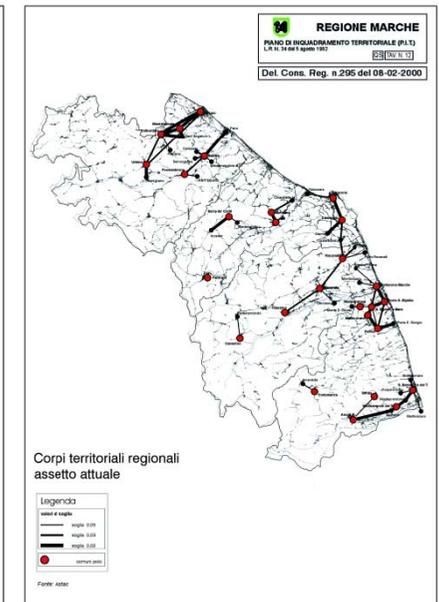
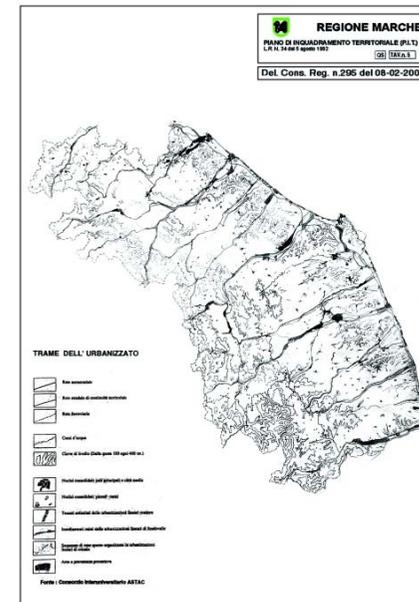
---

<sup>12</sup> Molti contenuti del quadro conoscitivo si sono avvalsi degli esiti delle ricerche Itaten (1997) e Astac (1998) per le Marche.

infrastrutture più potenti, divenuti ormai i luoghi della densificazione più che della dispersione insediativa”.



interesse sovra-locale a forte interazione territoriale, i “corpi territoriali”, definiti dalla “intensità di relazioni biunivoche di flusso che si generano tra diversi comuni” e “in cui l’effetto di rete risulta preponderante rispetto a quello della polarizzazione. Il più esteso di tali “corpi”, si irradia da Ancona verso Recanati e Macerata fino a Tolentino.



- La lettura delle morfologie sociali definisce un quadro, per quel che riguarda la costa e le prime fasce collinari retrostanti, nel quale il “contesto urbano maggiore” di Ancona si inserisce all’interno di una relativa omogeneità di tali morfologie dove prevalgono i fenomeni della nuova diffusione e della industrializzazione diffusa.
- Sotto il profilo economico e funzionale, nella lettura regionale Ancona si colloca a contatto con l’ampio mosaico di distretti industriali meridionali del “legno e del mobile” e della “pelle, cuoio e calzature”; mentre dal punto di vista delle “regioni funzionali” – valutate sulla base dei flussi migratori e pendolari - risulta fortemente connessa ad Osimo e Falconara.
- La ricostruzione delle interdipendenze tra i contesti locali di sviluppo costituisce un importante contributo alla comprensione del funzionamento del territorio regionale, e in particolare alla individuazione di 5 grandi aggregazioni di

Da un punto di vista propositivo, il PIT approfondisce gli orientamenti enunciati nella delibera n. 1944 del 26 luglio 1997 della Giunta Regionale, assumendo pertanto i seguenti **INDIRIZZI DI FONDO**:

- Stimolare lo sviluppo solidale delle identità regionali;
- Migliorare la qualità ambientale esistente e futura;
- Facilitare l’inserimento dello spazio regionale nel contesto europeo;
- Accrescere l’efficienza funzionale del territorio;
- Ridurre gli squilibri intraregionali più gravi;
- Assicurare efficacia e consensualità alle scelte del piano.

E' un piano che rinuncia ad applicarsi all'ordinamento normativo dell'uso dei suoli o alla regolazione degli assetti complessivi dello spazio regionale, ma che invece "si impegna a promuovere un *insieme di strategie intersettoriali localizzate e di progetti territoriali fondati su una visione d'insieme dello spazio regionale e del suo futuro.*"

Dunque un piano che non ambisce ad essere comprensivo e totalizzante, ma che invece "seleziona in forma aperta temi ed azioni veramente rilevanti per le loro implicazioni sugli assetti fisici e funzionali della regione, proiettandoli su un'immagine di sfondo priva di cogenza normativa e tuttavia efficace nell'orientare i comportamenti di tutti i soggetti di governo del territorio".

In definitiva, "*un piano costruito selettivamente su una visione d'insieme*, che enuclea i temi realmente trattabili da parte della Regione per i quali propone soluzioni immediatamente operabili, mentre per i temi che non appaiono ancora trattabili individua modi e procedure per riportarli all'interno della pianificazione."

**I PRINCIPI-GUIDA** sono i seguenti:

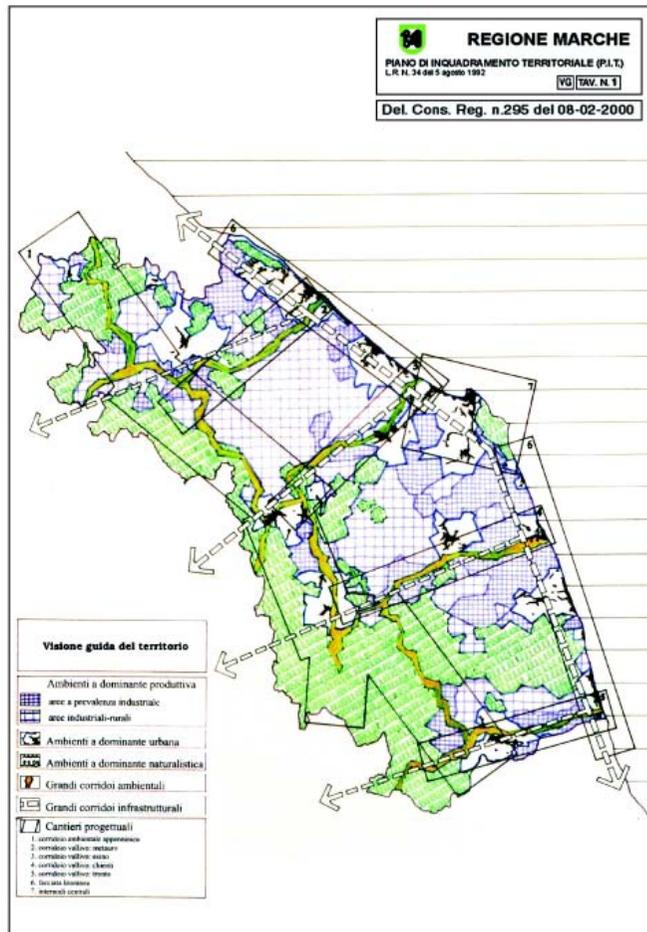
**Fare rete.** L'interconnessione è un principio guida che ispira a tutto campo l'azione del PIT: interconnessione tra reti interne e reti esterne, tra nodi di mobilità e nodi di centralità, tra nodi infrastrutturali e sistemi locali di sviluppo. La sua applicazione è pervasiva e riguarda tutti i temi riconosciuti come prioritari: la coesione territoriale, le infrastrutture, le grandi attrezzature, gli ambienti della storia e della natura, i territori fragili, i territori congestionati, i territori transregionali.

**Promuovere l'infrastrutturazione.** Le infrastrutture del PIT sono concepite come opere territoriali, quindi non solo opere funzionali necessarie per garantire la efficienza dei servizi, ma anche come occasione di sviluppo dei territori a vario titolo interessati. Dunque sono infrastrutture che interagiscono e si diversificano in ragione dei contesti locali attraversati e che richiedono il mobilitarsi delle reti di attori locali per esaltare la produttività degli investimenti previsti. Il loro progetto diventa anche il progetto della trasformazione dei territori interessati, in una logica di complementarietà che si oppone a quella delle separatezze specialistiche con cui si è proceduto fino ad ora.

**Integrare strategie ambientali e strategie territoriali.** Il PIT assume i fattori ambientali - insieme a quelli storico-culturali - come un elemento pervasivo nella strutturazione del territorio regionale, provinciale e comunale e come ambito di coordinamento tra i piani ai diversi livelli. Si richiede coordinamento in particolare per la costruzione dei *bilanci ambientali locali*, strumento in futuro indispensabile per controllare lo stato dell'ambiente nei territori più vulnerabili; ma anche per la progettazione congiunta, secondo i diversi livelli di competenza, dei *corridoi ambientali* che il PIT introduce come opera di riqualificazione insediativa e di miglioramento ecologico dei contesti locali sottoposti a forti pressioni d'uso

**Valutare prima, valutare meglio.** Si tratta di potenziare ma anche di semplificare le procedure di valutazione associate agli interventi sul territorio. Potenziare, perché dovranno venire presi in conto anche gli aspetti propriamente territoriali oltre quelli normalmente considerati nella V.I.A. Ma anche semplificare, poiché appare indispensabile raccogliere intorno ad un unico procedimento le diverse componenti del processo valutativo, secondo anche le possibilità offerte dal nuovo quadro legislativo nazionale.

**Territorializzare le politiche dello sviluppo.** In questa prospettiva che fa del territorio un denominatore comune delle politiche di sviluppo ai diversi livelli, il PIT propone di assumere la integrazione territoriale locale come il fondamento di un nuovo tipo di contratto sociale, che impegna soggetti e attori appartenenti tanto alle reti locali che sovralocali. Il PIT in particolare avanza la ipotesi di un patto territoriale delle infrastrutture come un nuovo modello di intervento che combina la produzione delle opere con la promozione di progetti di sviluppo locale. Questi principi informano sia la visione-guida sia le strategie territoriali e hanno rilevanti ricadute sulle prospettive di sviluppo economico e territoriale del territorio di Ancona.



La proposta di una **VISIONE DI GUIDA PER IL FUTURO** avanzata dal PIT è emblematica della decisione di non assumere le linee di assetto come un disegno vincolante, ma piuttosto di indirizzare i comportamenti dei molti soggetti operanti sul territorio. Alla sua costruzione contribuisce in modo determinante la individuazione della *rete degli ambienti locali*: "una rete di sistemi territoriali e di ambienti locali di cui vengono riconosciute le diversità e le qualità specifiche dei cammini di sviluppo". Tra

le diverse famiglie di "ambienti locali" ("a dominante produttiva: aree a forte sviluppo industriale; "a dominante produttiva: aree industriali"; "a dominante produttiva: aree industriali-rurali"; "a dominante urbana"; "a dominante naturalistica") la città di Ancona risulta inserita in quelli "a dominante urbana" – che, nella provincia di Ancona, comprendono comuni contigui o comunque fortemente interrelati alla città-capoluogo come Falconara Marittima, Jesi, Osimo, Offagna, Sirolo e Numana – anche se risultano rilevanti alcune contiguità con ambienti a dominante produttiva con un forte sviluppo industriale come Polverigi, Agugliano e Camerata Picena. **La visione strategica proposta individua di fatto Ancona come snodo territoriale notevole (da un punto di vista infrastrutturale, insediativo e ambientale) e come rilevante "cantiere progettuale" come diremo più avanti.**

Questa rilevanza è ancor più leggibile facendo riferimento ai temi di interesse prioritario rispetto a cui sono individuati gli obiettivi specifici e le principali **STRATEGIE TERRITORIALI** del PIT, riassumibili nelle seguenti:

1. la coesione interna dei sistemi territoriali sovralocali;
2. il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati;
3. la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale;
4. la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura;
5. il consolidamento dei territori fragili;
6. il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione;
7. lo sviluppo dei territori transfrontalieri.

Alcune di queste rivestono tuttora particolare importanza per la città di Ancona.

**Grandi infrastrutture.** Le questioni più rilevanti sottese alla necessità di "fare rete" promuovendo l'infrastrutturazione – che si ritroveranno, come abbiamo visto, nei documenti strategici e programmatici regionali successivi - sono chiaramente presenti già nel PIT. In particolare, per quel che riguarda l'area anconetana:

- il potenziamento, l'ammodernamento, l'adeguamento di sagoma delle gallerie e l'eliminazione di punti critici per le ferrovie di importanza nazionale della linea Adriatica e della linea trasversale Falconara – Orte;
- una strategia di riorganizzazione e sviluppo delle strutture insediative locali a partire dalla utilizzazione massima delle stazioni ferroviarie, assunte come nodi

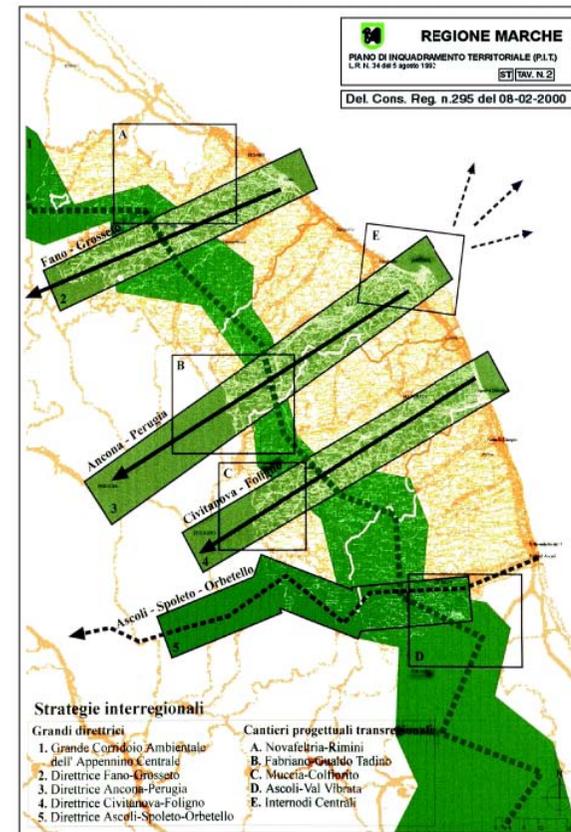
intermodali catalizzatori di funzioni urbane e attivatori della riqualificazione urbana;

- il rafforzamento del grande telaio costituito longitudinalmente dalla Autostrada A 14 e dalla S.S. 16 adriatica e, trasversalmente, da alcune importanti direttrici e connessioni come (per l'area anconetana) la S.S. 76 - Vallesina - per il collegamento veloce Ancona-Perugia e la sua funzione di sbocco dell'Umbria sul porto di Ancona - e l'Asse attrezzato del porto di Ancona;
- la conferma dell'interporto di Jesi con la delocalizzazione dello scalo-merci.

**Attrezzature e servizi regionali.** Il PIT individua le attrezzature e i servizi di importanza regionale e le condizioni per una loro corretta localizzazione rispetto al sistema della mobilità. Sono da considerarsi attrezzature di interesse regionale i nodi delle reti di mobilità di importanza regionale (porti regionali, stazioni ferroviarie, interporti e autoporti, caselli autostradali), le strutture ospedaliere superiori, le strutture preposte alla protezione civile, le sedi di istruzione universitaria, i grandi centri commerciali, i centri espositivi, i poli di interesse turistico, quelli di interesse scientifico e tecnologico, i parchi e le aree protette regionali, i centri agroalimentari, gli impianti tecnologici e di trasporto dell'energia. Tutte attrezzature e servizi presenti in modo consistente – per numero e qualità – nella città di Ancona e nei comuni ad essa direttamente connessi, rafforzando in tal senso il ruolo di importante nodo di eccellenza per i servizi.

**Ambienti della storia e della natura.** Il PIT assume la rete dei centri storici e degli ambienti a dominante storico-naturalistica – come i parchi e le aree protette - come fattori primari di strutturazione del territorio regionale (*Reti storico-ambientali integrate*) al pari delle grandi reti infrastrutturali. In conformità con quanto previsto dallo Schema di sviluppo dello spazio europeo, in materia di “gestione prudente e sviluppo del patrimonio naturale e culturale”, il PIT propone di superare la concezione puntuale o areale dei luoghi di interesse storico, ambientale e paesaggistico a favore di una loro reintegrazione in trame continue e reticolari, materiali e immateriali, distribuite su tutto il territorio regionale (*greenways*) intese come corridoi ambientali capaci di integrare gli spazi della storia e della natura con quelli destinati al tempo libero e al turismo.

**Territori interregionali.** Viene riconosciuta una notevole importanza alle Intese programmatiche con le Regioni confinanti per consolidare le reti di interdipendenza tra ambienti locali interni alla regione e grandi circuiti sovraregionali. In questo quadro, assume rilevanza particolare la *Direttrice Ancona –Perugia* necessaria sia a collegare i corpi centrali marchigiani con un macrocorpo umbro, esteso tra Narni-Terni, Perugia e Città di Castello, sia ad offrire lo sbocco dell'Umbria sul maggiore porto del Medio Adriatico.

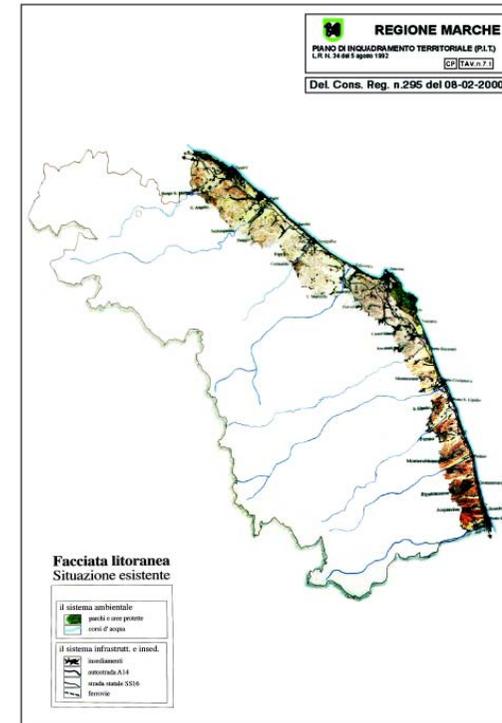
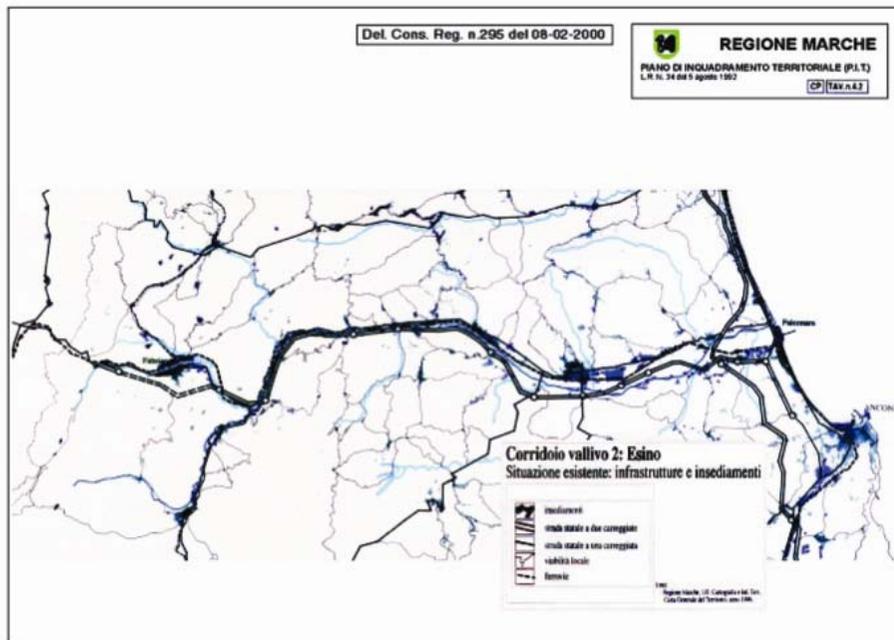


Una terza componente programmatica (assieme alla *visione-guida* e alle *strategie territoriali*) sono i **CANTIERI PROGETTUALI** che costituiscono “i contesti operativi

entro cui viene richiesto alle società locali e agli attori istituzionali di esprimere le loro progettualità. Tre di essi coinvolgono direttamente il territorio della città di Ancona con un ruolo fortemente sinergico:

- Il corridoio vallivo integrato Esino (trasversale);
- La Facciata litoranea;
- Gli Internodi centrali.

Il **corridoio vallivo integrato Esino** (caratterizzato da tre contesti di riferimento: Falconara-Jesi; Castelbellino-Serra S. Quirico; Fabriano) costituisce un'occasione per dimostrare la fattibilità delle strategie di rigenerazione e sviluppo ecosostenibile capaci di far coesistere strutture produttive e strutture ambientali attraverso: l'ispessimento della fascia di corridoio ambientale, la Riquilificazione ecosostenibile delle aree agricole perfluviali, il Rilancio del trasporto ferroviario; lo Sviluppo delle centralità latenti; la Protezione dei varchi, la Valorizzazione dei centri storici e la Promozione del turismo.



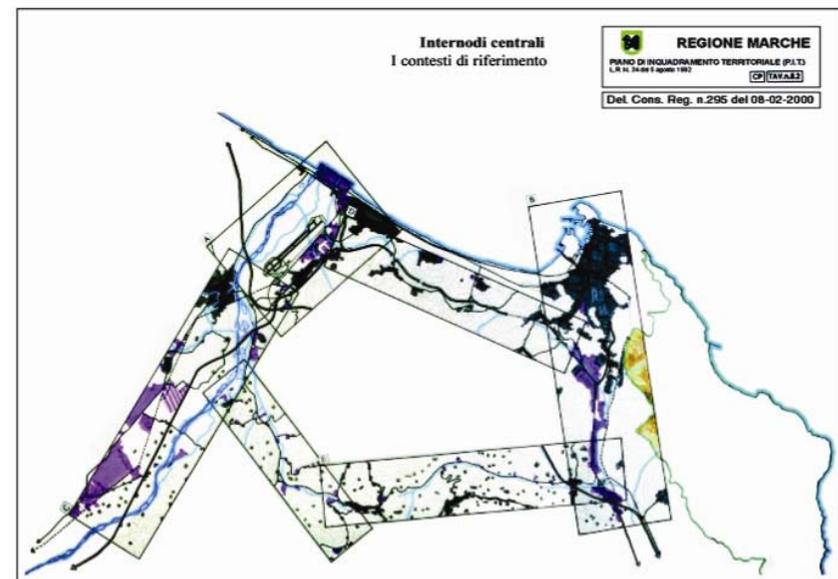
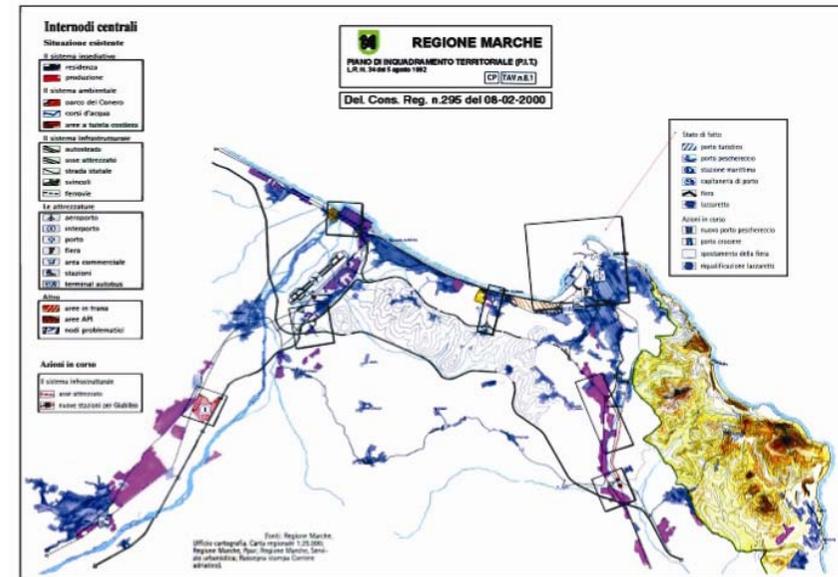
Da questo punto di vista le connessioni con la **facciata litoranea** sono particolarmente rilevanti: nel caso di Ancona, essa comprende infatti l'intorno costiero che dal Parco del Conero si estende fino alla foce dell'Esino, nel quale si tratta di frenare l'ulteriore concentrazione della crescita edilizia nella ristretta fascia costiera, all'interno di una strategia complessiva di riqualificazione ambientale e turistica che ha le sue azioni principali nel decongestionamento, nella ristrutturazione della mobilità locale, nella realizzazione del corridoio ambientale, nella salvaguardia dei versanti di affaccio alla costa, nella prevenzione dei rischi naturali e nello sviluppo dei nodi di centralità locale

La centralità delle connessioni tra direttrici vallive e fascia costiera è ulteriormente sottolineata, nel caso anconetano, dagli **Internodi centrali**: la compresenza del porto di Ancona, dell'aeroporto di Falconara, dell'interporto di Jesi e di una rete ferroviaria e

viaria (territoriale e urbana) di buon livello, anche se parzialmente inadeguata ad alcune esigenze trasportistiche, è "l'occasione più rilevante nelle Marche per verificare la capacità di integrazione delle strategie di potenziamento delle grandi reti con la riqualificazione e lo sviluppo dei territori circostanti", uscendo da un'ottica settoriale e di separazione delle politiche infrastrutturali da quelle ambientali, insediative ed economiche.

Il PIT quindi – prim'ancora della programmazione nazionale e regionale maturate nel corso di questo decennio - riconosce che **"questo importante nodo di intermodalità aria-mare-terra costituisce una risorsa strategica delle Marche, con pochi riscontri in Italia"** e che occorre valorizzarlo adeguatamente **"attribuendogli le funzioni di *gate internazionale*, nei confronti dell'Europa, del Mediterraneo e soprattutto nei confronti dei paesi dell'Est verso cui si orienta gran parte dell'interscambio produttivo e commerciale del sistema Marche e verso cui l'aeroporto di Ancona sta assumendo il ruolo di leader in Italia"**.

La ricaduta di questa "discretizzazione" del territorio regionale, per quel che riguarda la provincia di Ancona, disegna un'area comprendente un numero limitato di comuni fortemente connessi tra loro (con una triangolazione i cui vertici principali sono Ancona, Falconara Marittima e Jesi). Già si proietta quindi in **una prospettiva di solidarietà strategica sulle principali scelte di governo del territorio e di sviluppo locale** che avrà importanti riscontri negli anni successivi (come già evidenziato nei precedenti capitoli).



## Il Piano di Coordinamento della Provincia di Ancona (PTCP)

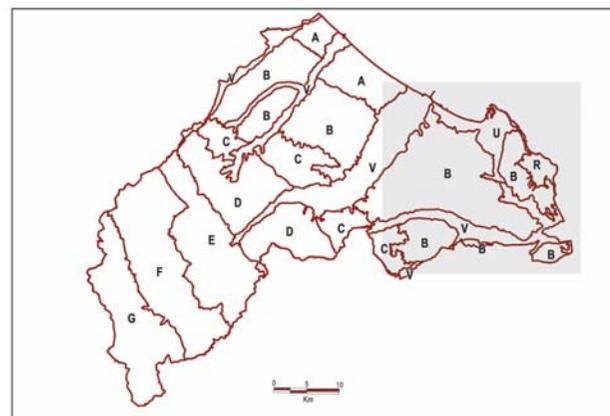
L'adozione del PTC della Provincia di Ancona taglia il traguardo contemporaneamente all'approvazione del PIT di pochi mesi prima (con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 157 del 17.10.2000, successivamente modificata con deliberazione n. 197 del 12.12.2000). Il successivo iter di esame delle osservazioni, di verifica di conformità al Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) e allo stesso Piano di Inquadramento Territoriale (PIT), di rispetto delle normative e degli indirizzi statali e regionali in tema di programmazione socio-economica e territoriale, hanno consentito. l'approvazione finale del PTC nel 2003 (con atto di Consiglio del 28/07/2003 n. 117). Il PTCP si muove quindi nell'alveo del PIT e dei suoi obiettivi e indirizzi – quantunque ovviamente con una natura e un ruolo diversi dello strumento – ed è quindi agevole riscontrare gli importanti e molteplici punti di sintonia per quel che riguarda l'area anconetana. Le differenze che emergono sono quindi da rintracciare non nella "conformità" dei due strumenti, quanto in alcune accentuazioni interpretative e strategiche su singoli aspetti.

L'ipotesi di Piano fa riferimento a 3 strumenti: gli "ambiti territoriali omogenei" (A.T.O.), i "progetti di settore" e le "aree-progetto".

Gli "ambiti territoriali omogenei" (A.T.O.) "sono omogenei sotto il profilo della costanza dei rapporti tra alcuni dei fattori considerati significativi e, pertanto, tendono a configurarsi come l'unità spaziale di riferimento per la pianificazione del territorio provinciale". Questa definizione di "ambito territoriale omogeneo" adottata dal P.T.C. richiama un approccio che è peculiare dell'"unità di paesaggio", quantunque limitato alla sola sfera fisica e quindi al "rapporto diretto tra morfologia e struttura fisico-naturalistica del territorio, da un lato, e forme dell'insediamento, dall'altro". A ciascuna di queste "unità spaziali" corrisponde una specifica "forma del territorio", il che comporta che ciascun A.T.O. è identificabile, tra l'altro, anche con una specifica "forma dell'insediamento": "l'elenco comprende il reticolo insediativo disseminato sui crinali collinari degli A.T.O. "B" e quello più accidentato e disomogeneo degli A.T.O. "D", le aggregazioni lineari degli A.T.O "V" di fondovalle diverse da quelle apparentemente simili degli A.T.O. "A" costieri, la struttura urbana polarizzata del sinclinorio fabrianese (A.T.O. "F"), gli allineamenti urbani che occupano con relativa continuità la fascia orientale della dorsale calcarea interna (A.T.O. "E") al confine con

gli A.T.O "D", l'insieme di microinsediamenti pedemontani nell'A.T.O. "G" della montagna umbro-marchigiana, l'aggregato urbano pervasivo dell'A.T.O. "U". "Ciascuna di queste forme insediative concorre a delineare, insieme agli elementi fisici, naturali ed ambientali che costituiscono le diverse forme del territorio, lo specifico paesaggio di ciascun A.T.O." Il territorio di Ancona è interessata in gran parte dall'ATO "U" della conurbazione costituita dalla prima, seconda e terza Ancona e dai due ATO "B" dei crinali collinari che circondano l'ATO "U", con l'appendice significativa ed eccezionale dell'ATO "R" dell'isolato promontorio calcareo costiero del Conero (interamente ricompreso nelle "fasce della continuità naturalistica" e disciplinato dal "Piano del Parco del Conero" per le aree omogenee "R1" della riserva integrale ed "R2" della riserva generale orientata).

Gli indirizzi relativi alle due ATO che interessano il comune di Ancona - "U" e "B" – individuano un preciso scenario di intervento per la città di Ancona, sostanzialmente riconducibile alla **esigenza di passare dalla fase dell'espansione a quella della riqualificazione urbanistica e ambientale, con un drastico contenimento nel consumo di suolo ed una priorità d'intervento attribuita alla pratica dell'"innovazione conservativa", mediante la quale "delineare i modi per valorizzare e reinterpretare, in un rapporto positivo con la domanda di innovazione implicita nell'evoluzione socioeconomica, le peculiarità storiche e le qualità fisiche dei paesaggi, degli insediamenti, del territorio e dell'ambiente."**



Nell'ATO "U" della città di Ancona viene definito un sistema di indirizzi che può essere sintetizzato nei seguenti punti:

- il rimando alla specifica normativa per la sicurezza del tratto di costa coinvolto nella frana Barducci, compreso tra Torrette di Ancona e Posatora e al Piano AERCA;
- la ricostituzione degli ecosistemi dunali nel tratto di costa fra Torrette e Falconara;
- la predisposizione di un progetto generale di regimazione e risistemazione idraulica del bacino dell'Aspio (tutta l'espansione a Sud oltre Monte d'Ago) con particolare attenzione al problema della permeabilità dei suoli urbani;
- la riconferma della scelta prioritaria nei confronti del sistema di accesso da Sud con la conseguente conferma dell'asse attrezzato (oggi decaduta, come diremo più avanti);
- una nuova uscita dalla variante 16 tra Falconara ed Ancona con relativo raccordo alla litoranea;
- le opere di razionalizzazione della mobilità interna all'area portuale;
- l'uso della linea ferroviaria come metropolitana di superficie con la prospettiva, a medio-lungo termine, del by-pass ferroviario tra Marzocca e l'Aspio, che rafforzerà questo ruolo;
- l'ammodernamento e la rifunzionalizzazione dell'area centrale di Ancona;
- la riduzione al minimo delle quote edificatorie incrementali (che investono nuove aree oltre a quelle già previste negli strumenti urbanistici vigenti) che dovranno comunque essere complementari e funzionali al ridisegno e alla riqualificazione dei tessuti urbani esistenti, ritenuti prioritari;
- l'accentuazione del ruolo della vegetazione, non solo dal punto di vista visivo ma anche al fine migliorare le condizioni di salubrità dell'aria.

Nell'ATO "B" della "bassa collina", si ritrova il paesaggio tipico della "collina marchigiana" con "morfologia dolce, versanti a pendenze limitate, forme collinari arrotondate, assetto idrografico dendriforme caratteristico di terreni poco permeabili e scarsamente resistenti". Qui "il reticolo insediativo storico è più denso ed ha assunto le forme più caratteristiche: molto frequenti sono i centri ed i nuclei storici, molto ramificata è la trama delle strade poderali, numerosissime sono le case sparse.". Gli indirizzi del PTC prevedono:

- azioni di recupero degli elementi diffusi del paesaggio agrario ed in special modo delle formazioni igrofile degli impluvi e dei corsi d'acqua;
- un'agricoltura con tecniche basate su lavorazioni superficiali, sulla diversificazione delle colture in rapporto alla suscettibilità all'erosione e sulla frequenza delle successioni stagionali laddove l'attività agricola è particolarmente intensiva e dove i substrati argillosi possono favorire fenomeni di erosione più o meno rapidi;
- la conservazione e il ripristino dei segni caratteristici del paesaggio agrario storico;
- il recupero della funzionalità del reticolo idrografico;
- la garanzia della leggibilità della morfologia del territorio mediante la sottolineatura del profilo dei crinali e la loro separazione dai versanti, con la esclusione di ulteriori espansioni dei centri collinari sul medio versante e il frazionamento di eventuali ulteriori quote incrementali per ridefinire i margini dell'edificato in prossimità dei crinali;
- la esclusione di nuovi tracciati viari a mezza costa con funzione di strada di circonvallazione degli antichi insediamenti dei crinali e il rispetto del sistema gerarchico storico dei tracciati interni;
- interventi per la realizzazione di attrezzature e servizi in funzione del Parco del Conero e della sua accessibilità in prossimità dell'area "V" dell'Aspio, in corrispondenza delle "porte del Parco".

I "Piani di settore sono articolati in 5 temi: ambiente, infrastrutture per la mobilità, insediamenti produttivi e commerciali, servizi, intercomunicazione.

Nel progetto di settore "L'Ambiente" un ruolo centrale è svolto" dalle "fasce di continuità naturalistica" che rispondono all'esigenza di garantire un equilibrio ecosistemico attraverso corridoi biologici con funzioni di difesa della biodiversità. "Riserve di naturalità" cioè ottenute con la continuità tra aree in cui gli-insediamenti sono scarsi o assenti: dalle zone umide perifluviali alle dorsali carbonatiche, dagli elementi diffusi del paesaggio agrario collinare alle formazioni boscate. Il disegno complessivo di questo reticolo di "riserve di naturalità" che avvolge il territorio provinciale ricalca la struttura oridrografica principale, con le direttrici in senso Est-Ovest rappresentate dalle valli maggiori e quelle Nord-Sud dalle due dorsali, con l'aggiunta delle connessioni intervallive e degli episodi anomali del massiccio del

Conero e del sinclinorio fabrianese con i loro peculiari percorsi di riconnessione. Gli indirizzi che il P.T.C. definisce per le "fasce della continuità naturalistica" hanno in comune "il mantenimento delle attuali densità insediative molto diradate e la riconnessione degli elementi vegetali diffusi" con declinazioni diverse in funzione dei diversi caratteri degli A.T.O.

L'obiettivo della continuità degli ecosistemi è rafforzato, in ambito urbano, dalla creazione di "boschi urbani" (sulla base di quanto previsto dalla L.R. n. 26/97 "Interventi regionali per l'istituzione dei Parchi urbani" che va applicata in tutti i principali centri), come "parchi di grande respiro e di limitata frequentazione, caratterizzati da strutture leggere come piste di pattinaggio, campi di bocce, aree attrezzate per i più piccoli (con giochi didattici articolati per fasce d'età), punti di ristoro, specchi d'acqua, giardini, ecc." Ma è anche supportato dalla riorganizzazione della rete costituita dagli "elementi diffusi del paesaggio agrario" e dal "recupero e ripristino degli elementi vegetali diffusi".

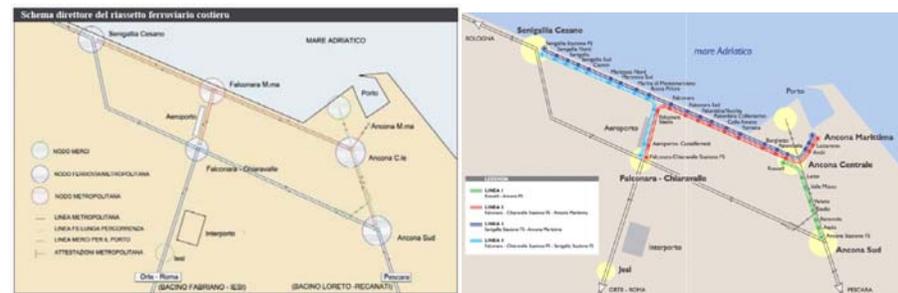


Per quel che riguarda il Progetto di settore "Infrastrutture per la mobilità", lo "Schema Direttore" fa proprie le proposte contenute nel Piano Provinciale dei Trasporti della

Provincia di Ancona e nel PIT regionale, recependo in particolare, per l'area di Ancona, le indicazioni relative all'"Internodo Centrale" contenute nel P.I.T. con: la conferma per il porto di Ancona della scelta prioritaria a favore del sistema di accesso da Sud imperniato sul raccordo con il casello di Ancona Sud, la variante alla S.S. 16 e, soprattutto, l'"asse attrezzato"; il completamento delle opere a servizio dell'aeroporto di Falconara; la nuova uscita sulla superstrada S.S. 76 ed il raccordo ferroviario a servizio dell'Interporto di Jesi.

La rete su ferro riveste una particolare importanza, non solo per la previsione di un sistema articolato di nodi di interscambio ferro-gomma su tutte le tratte ferroviarie presenti nel territorio provinciale, ma soprattutto per la previsione a medio-lungo termine, contenuta anche nello studio per il "Corridoio Adriatico", del bypass tra Marina di Montemarcano ed Aspigo con un'asta ferroviaria abilitata ai traffici internazionali e con due nuovi centri di scambio a Chiaravalle ed all'Aspigo.

In particolare questa previsione produrrebbe rilevanti ricadute sull'assetto urbano di Ancona ma è di fatto subordinata ad una prospettiva di realizzazione di una linea ad "alta capacità" lungo il corridoio adriatico, non attuale nella programmazione europea e nazionale delle reti su ferro. La sua realizzazione modificherebbe radicalmente l'accessibilità ferroviaria alla città, valorizzando le porte nord (Falconara) e sud (Aspigo, oggi non più gravata dall'"asse attrezzato" di connessione su gomma fino al porto grazie alla previsione del nuovo raccordo stradale ANAS con l'A14, la nuova "uscita ad ovest") e liberando la rete RFI esistente lungo la costa dal traffico passeggeri di lunga percorrenza e di quello merci a favore di un uso metropolitano di superficie.



Il PTC prevede poi (Progetto di settore "Insediamenti produttivi e commerciali") un sistema articolato di aree produttive di livello sovracomunale per nuovi insediamenti produttivi che, da un recente bilancio, si è sostanzialmente realizzato. Il tema che oggi questa previsione sollecita è **l'adeguatezza dimensionale e qualitativa di tali aree a far fronte, nei prossimi anni, ad un'eventuale domanda aggiuntiva nei settori produttivi e della logistica più avanzati (di cui non si conoscono l'entità), stimolati a localizzarsi in quest'area o a trasformare i propri assetti organizzativi per meglio rispondere a nuove domande locali, nazionali e internazionali, sfruttando le opportunità offerte dalla Piattaforma Strategica Nazionale e dalle intermodalità che essa offre nell'area anconetana.**

Infine, per quel che riguarda il Progetto di settore "Servizi", pur rilevando una condivisibile attenzione per la pianificazione dei servizi di scala locale, tesa a garantire un'offerta equilibrata e non sperequata per le comunità locali, socialmente e territorialmente, non si rileggono invece linee di indirizzo connesse alla qualificazione dei servizi a scala territoriale rispondenti alla **necessità di rafforzare le funzioni urbane superiori del capoluogo (e non solo) aumentando la sua qualità, competitività e attrattività sui mercati sovra-regionali e internazionali e nei sistemi territoriali inter-comunali** (così come richiesti dalla nuova programmazione strategica comunitaria, nazionale e regionale), con riverberi positivi su una molteplicità di settori economici, a partire da quelli turistico e culturale.

Le **"aree-progetto"** che interessano il territorio di Ancona sono due:

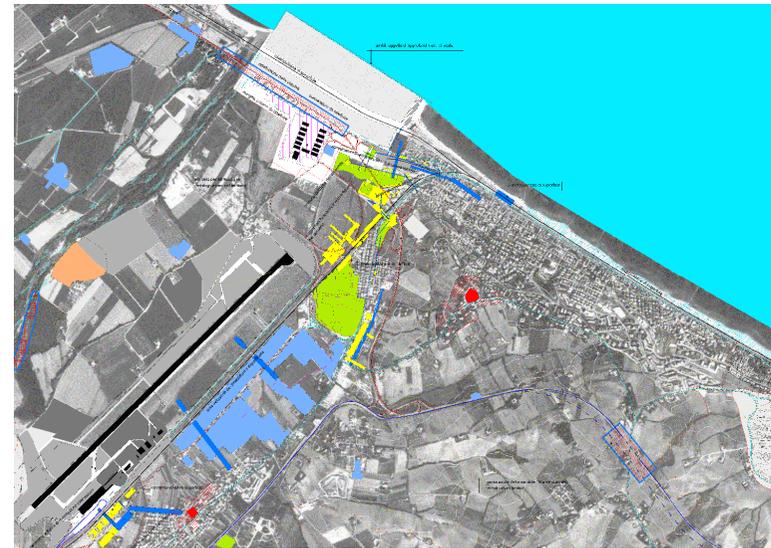
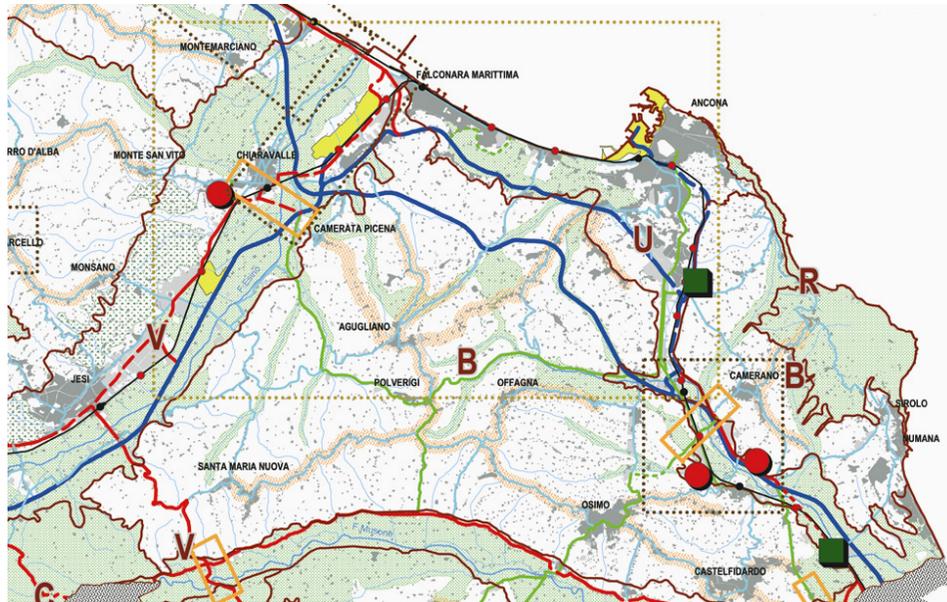
- "Ancona Sud" occupa gran parte del fondovalle dell'Aspio e dei suoi affluenti e la parte terminale della pianura del Musone fra il territorio del Parco Regionale del Conero e la sequenza collinare che divide i due bacini fluviali, incuneandosi a nord in territorio del Comune di Ancona (bacino del fosso Marganetto fino alla confluenza sull'Aspio) in una fascia interamente occupata dalle infrastrutture (SS.16 e ferrovia) e dagli insediamenti prevalentemente terziari-commerciali della Baraccola. Il progetto punta a definire un modello insediativo di fondovalle capace di spezzare la saldatura lineare, fondarsi su una mobilità ecosostenibile, interagire con le tracce del territorio storico e i paesaggi agrari, valorizzare i "transetti" trasversali, i corsi fluviali e i relativi apparati vegetazionali.

- "Ancona nord" riguarda la parte terminale della pianura alluvionale del fiume Esino fino alla foce, in territorio dei Comuni di Falconara, Camerata Picena, Monsano, Montemarciano, dove vi è la più alta concentrazione a livello regionale di nodi d'interscambio e reti infrastrutturali di rilevanza regionale e nazionale, oltre che di insediamenti industriali all'origine anche di gravi problemi ambientali. Tema dell'area-progetto sono i modi per rendere reciprocamente compatibili una serie di presenze originate da processi molto differenziati per natura, scala territoriale e storia e che, nel loro insieme, configurano un sistema urbano diffuso con ancora notevoli potenzialità ambientali e paesistiche, implicite nell'intersezione del sistema collinare con la pianura alluvionale e nel rapporto ravvicinato tra l'asta fluviale, il paesaggio agrario ed il mare. Oltre a riproporre i temi di razionalizzazione infrastrutturale più volte descritti per quest'area, assumono qui rilievo la previsione del parco fluviale della valle e le ricadute in termini di riqualificazione urbanistica che le scelte infrastrutturali producono, tra cui il ridisegno del sistema urbano lineare - prevalentemente di origine novecentesca - dislocato a ridosso della linea di costa tra Ancona e Falconara, incentivando le funzioni legate al tempo libero e all'uso della spiaggia e alleggerendo il traffico di attraversamento.

**Entrambi questi progetti interagiscono in modo rilevante con le strategie del nuovo Piano Urbanistico del Comune di Ancona, sollecitando due direttrici di intersezione con aree contigue di particolare importanza:**

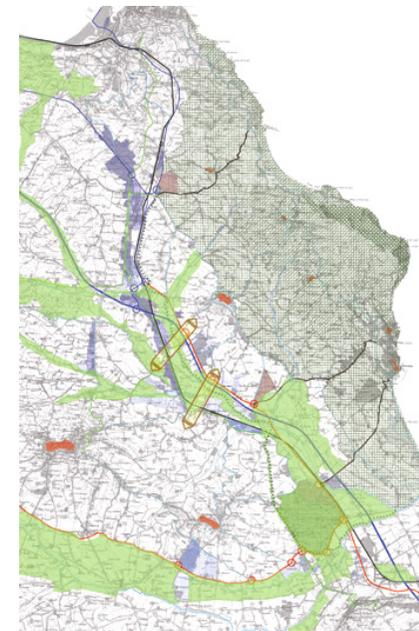
- a nord, la fascia costiera e quindi il futuro dell'intero lungomare da Falconara e dal suo nuovo nodo ferroviario al porto storico (cfr. immagine a destra in alto nella pag. seguente);
- a sud, la direttrice della Baraccola verso Osimo con la prospettiva del nuovo ingresso in città dalla ferrovia arretrata lungo l'Aspio (cfr. immagine a destra in basso nella pag. seguente).

In questo senso, suggeriscono possibili sviluppi progettuali di grande interesse per il futuro urbanistico della città e le sue priorità programmatiche.



**LEGENDA**

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Porte dei Parchi</li> <li> Transetti Vallivi</li> <li> Aree Industriali Intercomunali</li> <li> Ambiti Territoriali Omogenei</li> <li> Reticolo Insediativo Collinare Esistente</li> <li> Infrastrutture Principali</li> <li> Aree progetto presenti nella sez. III del P.T.C.</li> <li> Aree oggetto di futuri approfondimenti (Aree Progetto 6 -7 -8)</li> <li> Area dei Terrazzi Alti</li> </ul> | <p><b>Reti della mobilità</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> A) Interconnessioni nazionali ed interregionali</li> <li> B) Viabilità primaria territoriale</li> <li> C) Viabilità locale principale</li> <li> D) Viabilità locale secondaria</li> <li> A1) Interconnessioni nazionali ed interregionali di progetto</li> <li> B1) Viabilità primaria territoriale di progetto</li> <li> B2) Viabilità primaria territoriale (potesi)</li> <li> C1) Viabilità locale principale di progetto</li> <li> C2) Viabilità locale principale (ipotesi)</li> <li> D1) Viabilità locale secondaria di progetto</li> <li> Linea ferroviaria - stazioni esistenti e di progetto</li> <li> Linee di progetto</li> </ul> |
|---|--|



## La Variante Generale del Piano del Parco Regionale del Conero

Alla svolta istituzionale e gestionale definita dalla L.R. 3 agosto 2006 n. 11, che prevede l'“Istituzione dell'Ente parco regionale del Conero” in sostituzione del precedente Consorzio volontario e che sancisce l'ingresso della Regione Marche, delle associazioni ambientaliste e del mondo agricolo, corrisponde l'adozione del settembre 2006 della Variante Generale al Piano del Parco da parte del Consiglio Direttivo del Consorzio volontario preesistente e la successiva approvazione da parte del nuovo Consiglio Direttivo dell'Ente nel maggio 2008 e la successiva trasmissione alla Regione Marche per l'approvazione definitiva.

Gli obiettivi del PdP sono chiaramente individuati nella Relazione illustrativa:

- tutelare, riqualificare e valorizzare il sistema territorio, salvaguardando prioritariamente le caratteristiche e le emergenze naturalistiche, paesaggistiche ed ambientali dell' area Parco;
- promuovere lo sviluppo sostenibile e durevole dell'area del Parco in tutte le sue forme di attuazione, coerentemente con le politiche e gli indirizzi internazionali e comunitari (tra cui la Convenzione Europea del Paesaggio 20/10/2000, la Rete Natura 2000 in Italia, attraverso l'istituzione delle aree ZPS direttiva n. 79/409/CEE e delle aree SIC n. 92/43/CEE), nazionali (tra cui il D. Lgs. 22/01/2004, n. 42 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio”), regionali, provinciali e comunali in materia;
- regolamentare l'uso del Territorio, garantendo il migliore equilibrio possibile tra i bisogni attuali degli ecosistemi all'interno del Parco e l'esigenza della garanzia di vitalità e durevolezza del sistema territorio;
- regolamentare e sviluppare le attività antropiche all'interno del Parco in equilibrio con i vari ecosistemi, con particolare riferimento alla compatibilità delle aree di recente o nuova possibile urbanizzazione;
- attivare una pianificazione paesaggistica che tenga conto delle necessità relative ai singoli ecosistemi e delle esigenze inerenti lo sviluppo d'area vasta;
- individuare e promuovere forme di tutela attiva mediante la definizione di un sistema normativo compatibile, coerente ed integrato;
- attivare una pianificazione socialmente condivisa, atta a garantire il futuro benessere e sviluppo delle comunità locali.

- sostenere la partecipazione attiva alla gestione del territorio sia in forma pubblica che privata (individuale e/o associata);
- sviluppare la fruizione del Parco a scopi scientifici, didattici, turistici, escursionistici, organizzandola e regolamentandola nelle forme più pertinenti alle esigenze e alla conservazione e tutela dei delicati equilibri presenti.
- promuovere l'immagine del parco all'interno del territorio di appartenenza, estendendo la ricaduta dei benefici ad aree contigue e collegabili allo stesso;
- ricercare strategie di settore verificabili e concordabili con tutti i soggetti presenti in tali aree, finalizzate agli obiettivi di cui al punto precedente;
- ricercare un equilibrio tra le esigenze di conservazione e valorizzazione del sistema naturale con le esigenze di sviluppo territoriale delle comunità e degli attori locali, in accordo con le istituzioni pubbliche.

Dal punto di vista dell'articolazione dei livelli e dei contenuti pianificatori, il Piano del Parco individua **una strada di grande interesse perché proiettata verso le scelte compiute in molte legislazioni regionali attraverso l'identificazione di una dimensione strutturale e di una operativa:**

- Il **PdP strutturale**, esteso a tutto il territorio del Parco, è finalizzato ad individuare le scelte fondanti e le cosiddette risorse territoriali, quelle opzioni e quegli assetti che garantiscano la tutela delle risorse ambientali e lo sviluppo eco-compatibile.
- Il **PdP operativo**, articolato in una pluralità di strumenti in mano agli Enti di governo locale del territorio e volto a determinare le scelte specifiche per ogni ambito di competenza, in coerenza con gli indirizzi del piano strutturale.

Questa scelta lungimirante consente peraltro di rendere più fertili e densi di prospettive i rapporti tra il PdP, i Piani urbanistici comunali che verranno elaborati in futuro e gli altri strumenti di pianificazione sovracomunale.

Per quel che riguarda questi ultimi, il PdP punta a superare di fatto un approccio al difficile tema del valore sovraordinato di questo strumento rispetto ad altri – giuridicamente sancito dalla legge 394/92 – attraverso **una più proficua impostazione di copianificazione** che eviti fenomeni di *overplanning* con deleteri meccanismi di conflitto interpretativo o, peggio, di divaricazione normativa. Ad esempio, la componente strutturale del PdP si confronta con il PTC della Provincia, proponendo un'articolazione territoriale in macroaree che tende ad essere coerente

con l'impostazione del PTC della Provincia di Ancona e con gli Ambiti Territoriali Omogenei previsti da questo strumento.

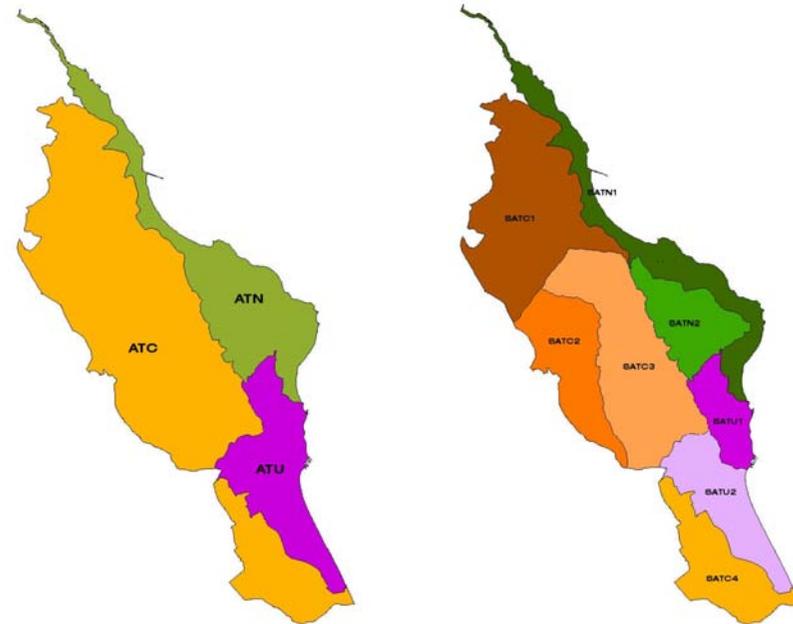
Per quel che riguarda i Comuni, invece, le scelte strategico-strutturali effettuate in sede di PdP potranno svolgere **il ruolo di riferimento attivo per la costruzione dei Piani strutturali futuri** – conseguenti cioè all'approvazione della nuova legge regionale urbanistica – come appunto nel caso di Ancona dove le norme del PdP già individuano di fatto una possibile articolazione in ambiti, relativi alle parti del territorio ecologicamente più sensibili e di pregio, utilmente trasferibili ad altre parti del territorio comunale. In particolare, il PdP prevede un'articolazione territoriale in: AT – *Ambiti Territoriali*; SAT – *Sub-Ambiti Territoriali*; UTE – *Unità Territoriali Elementari*; APS-*Aree Progetto Strategiche*. AT e SAT costituiscono la parte strutturale del PdP, le UTE e le APS quella operativa con le prime di fatto ricoprenti un ruolo di snodo tra le due parti.

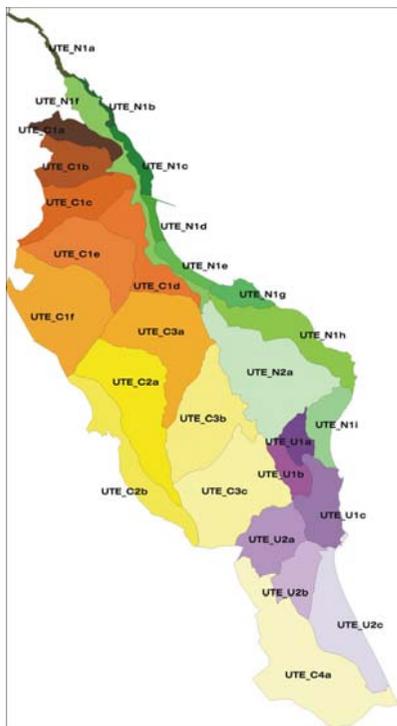
Gli **Ambiti Territoriali** sono tre: quello naturalistico (**ATN**), corrispondente alla porzione più alta del Monte Conero e alla costa della falesia settentrionale; quello collinare (**ATC**), caratterizzato dal prevalente utilizzo agricolo e dagli insediamenti storici minori di poggio; quello urbano (**ATU**), occupato in gran parte dagli insediamenti storici e recenti dei Comuni di Sirolo e Numana a sud del promontorio del Conero. Per ciascuno degli Ambiti Territoriali il Piano individua indirizzi ed obiettivi in funzione dei diversi valori riscontrati, dei diversi caratteri riferiti ai vari sistemi, dei possibili scenari futuri. In questo quadro, **Ancona presenta una netta prevalenza dell'Ambito Collinare (ATC)** - corrispondente di fatto ai rilievi collinari di Montecatuto, Varano, Poggio e Massignano – a cui si affianca **una significativa porzione di Ambito Naturalistico (ATN)** di eccezionale rilievo paesaggistico corrispondente alla falesia che si distende da Portonovo a Capodimonte.

A loro volta gli Ambiti si articolano in **Sub-Ambiti Territoriali**, considerabili come unità di paesaggio, al cui livello viene operata una diversificazione normativa di tipo strutturale orientata dalle conclusioni del processo valutativo. E' questa appunto la "grana" degli ambiti più interessanti a livello di un futuro Piano Strutturale Comunale, ferma restando la necessità di un'attenta valutazione circa **la possibilità di pervenire ad una perimetrazione a grana più ampia per gli Ambiti di Paesaggio**

**(quella degli Ambiti Territoriali)** in ragione del livello di approfondimento normativo che verrà definito.

I Sub-Ambiti Territoriali sono articolati in **Unità Territoriali Elementari**, a cui è riferito il quadro normativo di carattere prescrittivo e vincolante per la pianificazione generale ed attuativa di competenza comunale e che, tuttavia, appaiono ad una prima lettura, con un livello di microarticolazione territoriale che si presta maggiormente, in sede di Piano Strutturale Comunale, ad identificare **i connotanti strutturanti e qualificanti degli Ambiti di paesaggio** (siano essi Ambiti o Sub-Ambiti territoriali) che ad assumere il valore di ambiti autonomi da un punto di vista geografico e normativo.





Il PdP individua inoltre una serie di **Aree Progetto Strategiche (APS)** che costituiscono la parte dinamica e propositiva del Piano e che definiscono obiettivi, indirizzi e possibili azioni rimandando all'iniziativa dei Comuni, a quella del Parco, o di entrambi gli Enti congiuntamente, il compito di fissare il quadro progettuale – normativo preliminare all'attuazione dei singoli interventi di tutela attiva, di trasformazione e di valorizzazione. Le Aree Progetto Strategiche costituiscono le parti più dinamiche del territorio – laddove sono state riscontrate le maggiori criticità riconducibili soprattutto alle maggiori pressioni antropiche e naturali – ma anche quelle più ricche di risorse per la valorizzazione dell'intero territorio del Parco da un punto di vista fisico-naturalistico, antropico e percettivo-culturale dell'intera area protetta. In queste aree, come evidenziato nelle Norme e nella Relazione “il PdP non opta per una scelta vincolistica e autoritativa ma, al contrario, propone ben definiti gradi di trasformabilità che consentono scelte progettuali di riqualificazione urbana e

ambientale “da sottoporre ad un processo progettuale partecipato, condiviso e strutturato, da porre in atto in prima istanza dai Comuni, o dallo stesso Parco, sulla base di alcuni obiettivi e relative azioni prefissate a monte dal Piano”. I progetti derivanti dalle azioni previste nelle diverse APS, prima di divenire operativi e tramutarsi in interventi sul territorio, “dovranno essere sottoposti ad un complesso iter valutativo (il Metodo di Valutazione Integrata - Me.V.I.) che ne verifichi la coerenza con gli indirizzi dei SAT ed il rispetto delle norme prescrittive delle UTE, oltre a dimostrarne la compatibilità paesaggistica e la sostenibilità ambientale”.

Le APS che interessano Ancona sono 11: APS 1 - La scalaccia-Trave Nord; APS 2 – Vallemiano; APS 3 – Varano; APS 4 – Mezzavalle; APS 5 - Sistema Pedemontano; APS 6 – Portonovo; APS 7 - Il Poggio; APS 8 - Sistema delle Cave dismesse (solo APS 8°); APS 9 – Massignano; APS 18 - Centro Ippico Località Varano; APS 20 - Il Passetto. **Va in particolare rilevato che, nelle APS, è compresa anche quella di Vallemiano che si presta a diventare, con una idonea estensione territoriale nelle aree contigue più urbanizzate, un ambito di grande valore propositivo per il nuovo assetto urbano di Ancona costituendo di fatto un cuneo ambientale di relazione, a gradienti differenziati, tra le aree a maggior valore naturalistico del Conero e la città più densa.**

Si muovono in questa direzione gli obiettivi già individuati da questa APS:

1. Riqualificazione ambientale e paesaggistica finalizzata alla realizzazione di attrezzature di interesse pubblico a carattere sportivo, ricreativo e sociale in coerenza e continuità con le previsioni del PRG di Ancona.
2. Realizzazione di una “porta del Parco” attrezzata per gli utenti provenienti dalla città di Ancona . Per Porta del Parco deve intendersi una Zona marginale interna al Parco immediatamente a ridosso dei confini da destinare a punti informativi supportati da strumenti telematici; di scambio intermodale per la mobilità; dotati di attrezzature di ristoro e di servizi specifici per una migliore fruibilità del Parco.

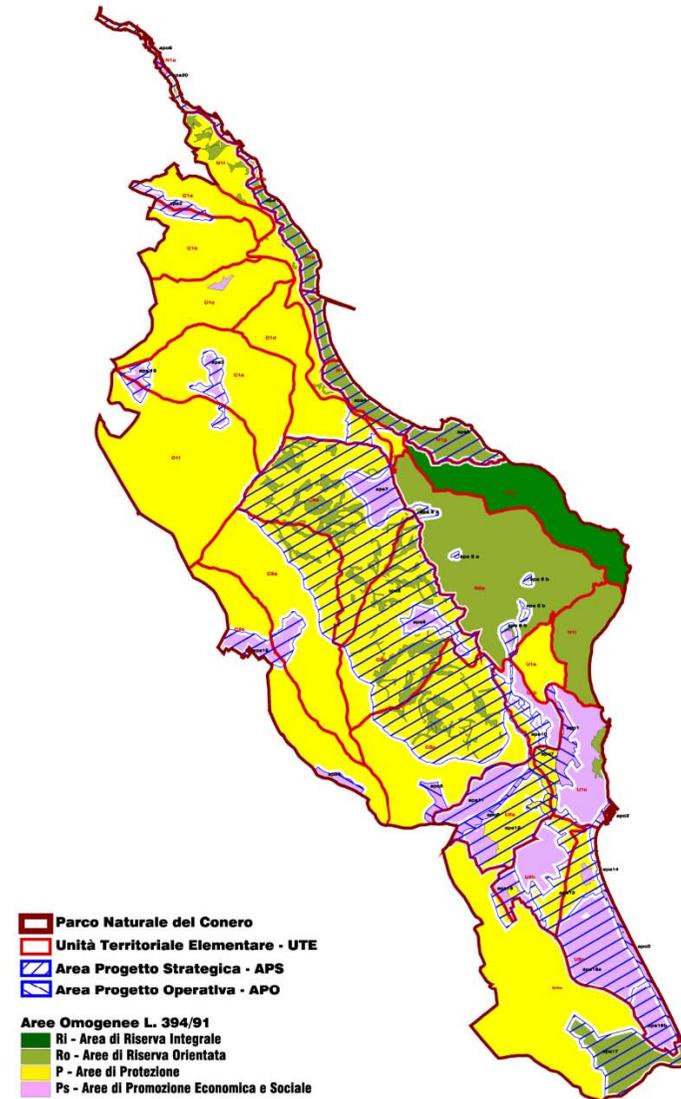
E' infine compito e facoltà dei Comuni individuare eventuali **Aree Progetto Operativo, (APO)** di rilevanza locale, per l'attuazione di specifici interventi. Il PdP individua quelle APO che ritiene necessarie e mature fin dalla fase iniziale. L'Area Progetto Operativa rappresenta il livello operativo del PdP di esclusiva competenza dei Comuni. Le APO definiscono interventi progettuali in aree specifiche

caratterizzate da problematiche complesse per le quali è richiesta una valutazione integrata. Le APO inserite nel PdP sono quelle individuate su proposta degli Enti Comunali di concerto con il Parco. I Comuni possono proporre e individuare ulteriori APO oltre a quelle contenute nel PdP approvato, purché esse siano coerenti con gli indirizzi normativi dei SAT, ottemperino alle norme prescrittive delle UTE di riferimento e siano conformi con i livelli di tutela delle Aree Omogenee del PdP, di cui all'art. 12 della L. 394/91, in cui sono inserite.

L'individuazione di APO da parte dei Comuni deve essere corredata da un adeguato studio per la definizione degli obiettivi e degli indirizzi da perseguire nella porzione territoriale e/o per il tematismo interessato in funzione delle criticità e/o vocazionalità rilevate. **Delle 8 APO individuata solo una ricade nel Comune di Ancona:** riguarda la zona del Passetto e si propone l'obiettivo generale della salvaguardia del contesto paesaggistico e del miglioramento della vita socio-culturale delle collettività locali attraverso la valorizzazione e riqualificazione delle aree destinate alla balneazione e alle altre attività turistico-ricreative connesse. Gli interventi sono attuabili mediante una APO di iniziativa comunale, in coerenza con gli obiettivi dell'APS 20.

Anche il Piano del Parco, quindi, come il PIT e il PTCP, sollecita la progettualità strategica del Comune di Ancona. **Non si tratta infatti solo di prendere atto di un "vincolo" rilevante e ampiamente legittimato dalla straordinarietà geomorfologia, vegetazionale, storica e paesistica del promontorio del Conero.** Ma anche di sviluppare le potenzialità offerte da questo strumento nell'interazione progettuale, in senso conservativo e trasformativo, con il resto del territorio comunale.

Dai luoghi di più antiche origini antropiche (il doppio sistema di crinali che allineano i colli di Guasco, Cappuccini e Cardeto, da un lato, e Capodimonte, Cittadella, Pincio, Monte Pulito, Monte Galeazzi e Monte Pelago, dall'altro) a quelli di maggiore criticità insediativa (come il fondovalle del Miano), praticando così **un'idea di penetrazione del parco in città per disvelare fino in fondo l'intimo rapporto che ha legato nel tempo la forma del territorio e i modi dell'urbanizzazione storica.**



## **I vincoli architettonici e ambientali sovraordinati. Un'ulteriore opportunità per la sostenibilità di Ancona**

Il mosaico dei vincoli architettonici e ambientali apposti da leggi nazionali di tutela o da piani sovraordinati di carattere settoriale completa in modo significativo il quadro complesso delle criticità e delle potenzialità del territorio anconetano nella prospettiva delle scelte strategiche del futuro Piano Urbanistico Comunale.

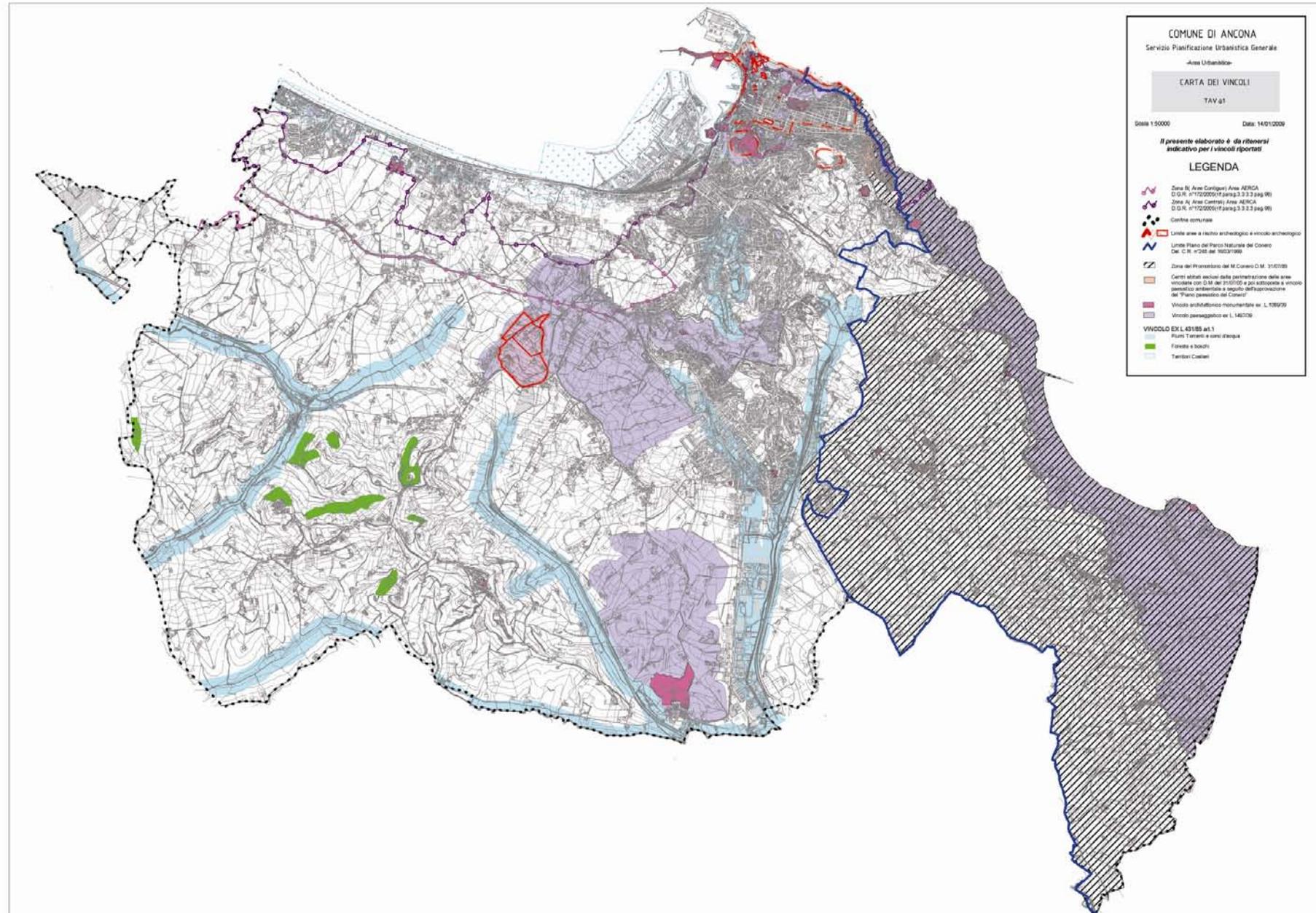
Il lavoro svolto dall'Ufficio di Piano per la **cartografazione dei vincoli relativi ai beni, monumentali, architettonici, archeologici e paesaggistici** che insistono sul territorio comunale di Ancona (svolto tra il 2007 e i primi mesi del 2009) ha consentito di costruire una mappatura sintetica collegata ad un'unica banca-dati contenente le informazioni necessarie e indispensabili sui beni vincolati, sistematizzate a partire da un'attività di verifica e aggiornamento della corrispondenza fra i decreti di vincolo, le rispettive indicazioni catastali e la cartografia aerofotogrammetria aggiornata del Comune (cfr. tavole delle pagg. seguenti).

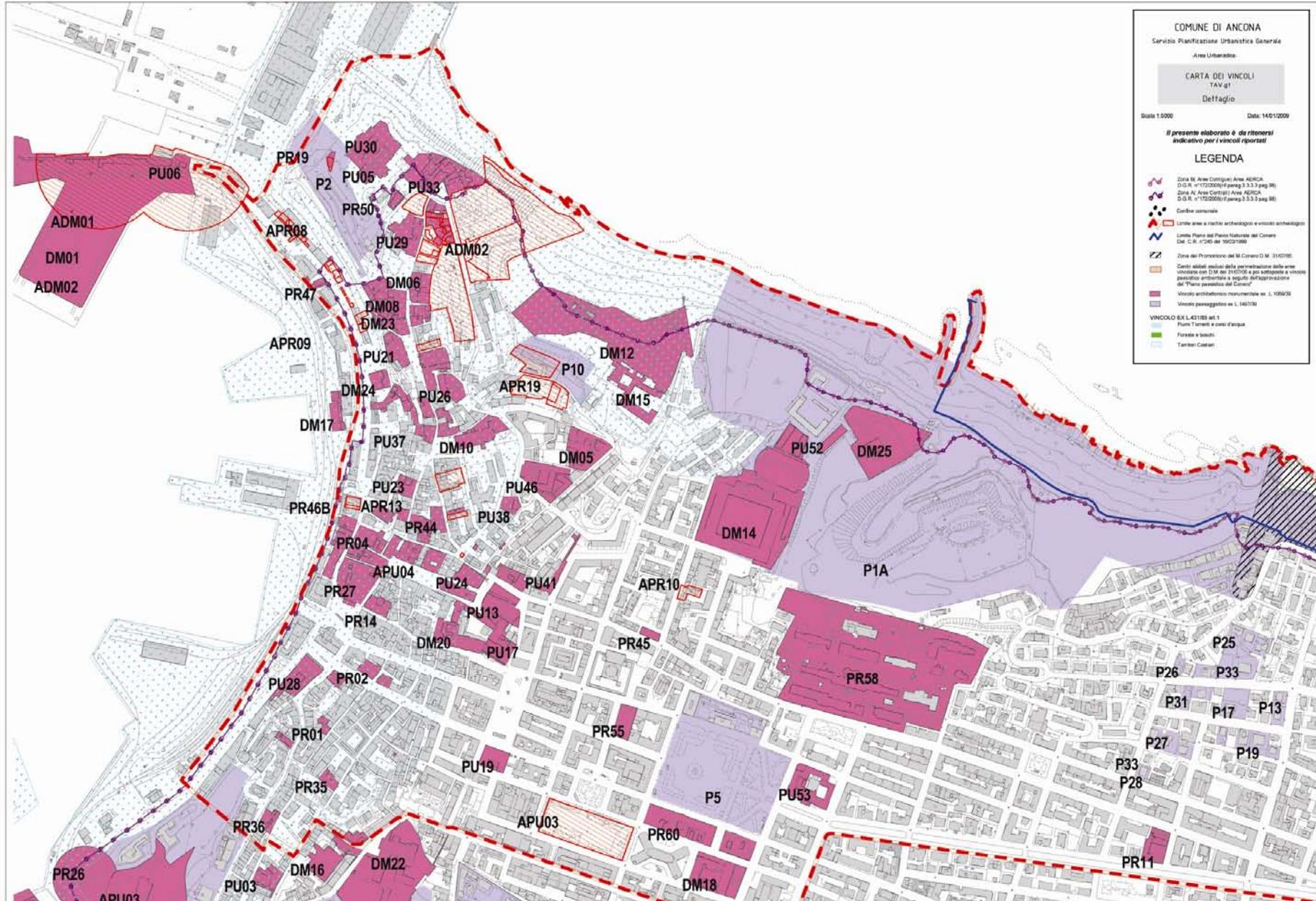
La documentazione di base è dunque quella dei decreti di vincolo notificati dalle Sovrintendenze al Comune di Ancona, verificati e integrati con le informazioni ricevute dalle Sovrintendenze stesse. Il lavoro riveste una particolare importanza perché le Sovrintendenze preposte non posseggono una documentazione informatizzata dei vincoli – testuale, grafica e alfanumerica – e quindi il lavoro svolto potrà svolgere una funzione importante nel futuro Piano Strutturale del Comune di Ancona. Non solo perché contribuirà, opportunamente validata da tutti gli Enti interessati, a costruire il riferimento fondamentale dei contenuti conformativi provenienti dai piani e dai dispositivi normativi sovraordinati; ma anche perché costituirà uno strumento utile, agile e unificato, per gli utenti del Piano al fine di consultare verificare, in un unico elaborato, l'insieme dei vincoli sovraordinati.

Uno sguardo generale e di dettaglio della tavola di sintesi evidenzia:

- l'ampia presenza di vincoli connessi alle tutele paesistico-ambientali (ex L. 431/85 ed ex L. 1497/39) che, per quel che riguarda il Conero, sono stati rafforzati dalla perimetro del Parco Regionale e, per quel che riguarda i corpi idrici, dalle previsioni del Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di rilievo regionale (PAI), come vedremo più avanti;

- la pervasività del perimetro dell'“area ad elevato rischio di crisi ambientale” (AERCA) che investe, come abbiamo già detto in un precedente capitolo, una fascia consistente del territorio comunale e cioè l'intero versante di affaccio costiero dal confine nord alla falesia;
- la rilevante e diffusa presenza di vincoli architettonici e monumentali (ex L. 1089/39) nell'area centrale storica a testimonianza del suo grande valore stratificato e fortemente interconnesso con i connotati paesaggistici della città.



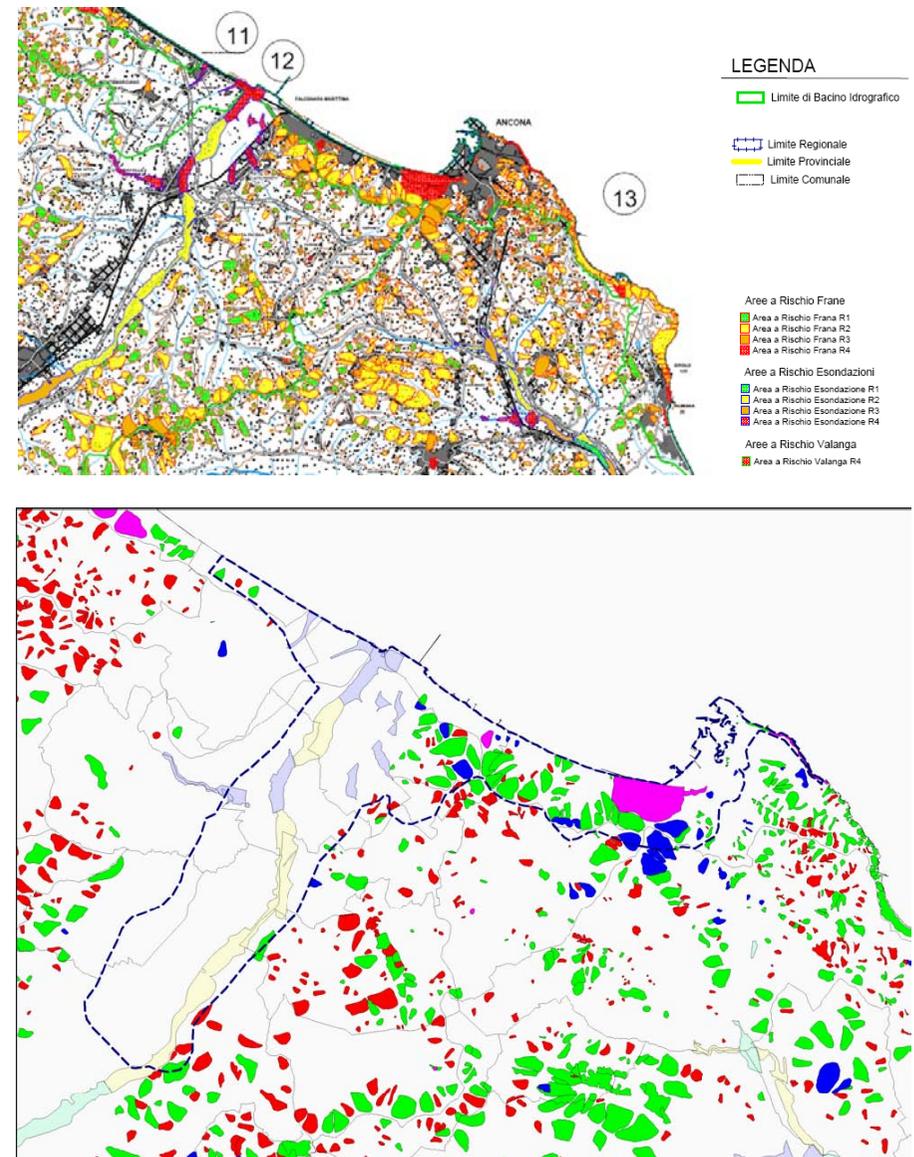


Il quadro dei vincoli suesposto va completato con uno sguardo anche alle indicazioni del Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di rilievo regionale (PAI) (approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 116 del 21.01.2004) e, in particolare, della "Carta del rischio idrogeologico", che rafforzano e integrano le considerazioni suesposte:

In particolare si rileva che, se si sovrappone la "Carta del rischio idrogeologico" con il perimetro dell'"area ad elevato rischio di crisi ambientale" (AERCA), esiste una sostanziale coerenza tra il suo perimetro e la concentrazione delle principali aree di dissesto e rischio idraulico e da frana, come già rilevato peraltro dallo stesso Piano di risanamento dell'AERCA (v. tavola successiva).

Se incrociamo questo quadro con quello che emerge dalla pianificazione sovraordinata di carattere strettamente ambientale e paesaggistica (PEAR, Piano di risanamento AERCA, PPAR) e dai contenuti ambientali e paesaggistici della pianificazione territoriale (PIT, PTCP) e della programmazione strategica (QSN, QSR, POR-FESR, DST), è possibile rafforzare la valutazione già espressa commentando la rilevanza della questione infrastrutturale per Ancona: e cioè **la necessità di coniugare un modello di sviluppo locale e di trasformazione urbana in cui coesistano l'innovazione produttiva e dei servizi legata alle prospettive della "velocità" del cambiamento indotto dalla Piattaforma logistica anconetana e la valorizzazione dei connotati produttivi, sociali e culturali identitari del territorio anconetano e della loro fertile "lentezza"**.

In questa irriducibile, sinergica duplicità, assume centralità un indirizzo strategico fortemente rivolto alle questioni della **sostenibilità**, con una particolare accentuazione per gli aspetti energetici, il rinnovo del patrimonio edilizio secondo principi ecologici, la salvaguardia dei paesaggi urbani, agrari e naturalistici qualificanti e caratterizzanti, la creazione di nuovi parchi urbani e territoriali capaci di fare rete con quelli esistenti, il risanamento dei dissesti idrogeologici e delle situazioni eccezionali di rischio idraulico e frana, la riduzione del consumo e dei processi di impermeabilizzazione di suolo.



## STATO E CRITICITÀ DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE

## I connotati essenziali del PRG vigente

Il piano vigente – adottato nel 1988 e definitivamente approvato nel 1994 - redatto nella seconda metà degli anni '80 dall'Ufficio di Piano del Comune di Ancona e da un gruppo di consulenti tra cui spiccano i nomi di Romeo Ballardini, Giuseppe Campos Venuti e Federico Oliva - presenta diversi elementi di innovazione disciplinare come espressione della cultura urbanistica di quegli anni.

Il suo rapporto con i due piani post-bellici che hanno definito l'assetto formale della città attuale è molto diverso. Si distacca nettamente infatti dal Piano di Giovanni Astengo del 1963 che puntava soprattutto sull'espansione a nord dei quartieri satellite di Torrette e Collemarino, mentre si colloca in sostanziale continuità con il successivo, approvato nel 1973 e firmato sempre da Campos Venuti, che si era posto un problema di riequilibrio verso le aree interne indicando una nuova direttrice di espansione a sud verso l'autostrada, guidata dalle grandi infrastrutture. Va peraltro ricordato che il Piano vigente e quello del 1994 sono quelli che hanno governato il territorio in corrispondenza di due eventi calamitosi fortemente condizionanti le sorti di Ancona: il terremoto del 1973 e la frana del 1982.

La scelta fondamentale del Piano vigente, nel confermare la direttrice sud della cosiddetta "Terza Ancona", è stata quella di **concentrare la propria attenzione sulla città consolidata e su quella in via di realizzazione**, procedendo così ad una ricomposizione di parti urbane molto eterogenee tra loro. In quest'ottica gli obiettivi strategici sono stati essenzialmente 3:

- 1 recupero non solo dell'edilizia di valore storico-architettonico ma anche di quella ordinaria che presentava chiari caratteri di riconoscibilità tipologica
- 2 riutilizzo delle aree costruite e individuazione di assi e luoghi privilegiati nei quali concentrare interventi significativi
- 3 definizione e progettazione delle "aree di bordo" al fine di concorrere al riordino della morfologia urbana.

I suoi contenuti principali in estrema sintesi sono:

- conferma del sistema infrastrutturale del Piano del 1973
- limitazione all'utilizzo di terreno agricolo
- riqualificazione e trasformazione di aree dismesse o incongruenti

- classificazione di tutto il patrimonio edilizio urbano ed extraurbano tramite l'assegnazione di specifiche categorie d'intervento
- superamento dello zoning funzionale con l'introduzione delle zone a tessuto omogenee (ZTO), delle aree progetto libere (APL) e delle aree progetto costruite (APC)
- limitazione delle aree industriali e completamento del PIP della Baraccola
- analisi del rischio geologico e sismico
- adeguamento al Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR).

## Gli elementi caratterizzanti della struttura del Piano e della sua normativa

Da un punto di vista tecnico-normativo, l'obiettivo del superamento dello zoning tradizionale si coniugava con la necessità - secondo un approccio tipico della cultura urbanistica più avanzata della seconda metà degli anni '80 e degli anni '90 - di **dare risposta ad una domanda prevalente di riqualificazione della città già costruita che richiedeva un'attenzione particolare, più che ai caratteri funzionali e quantitativi, a quelli morfogenetici e qualitativi dei tessuti edilizi, a cui affiancare interventi di completamento e trasformazione urbanistica in aree di dimensioni generalmente limitate prevedendo indicazioni caso per caso.** Di qui l'introduzione di due tipologie di ambiti

- le **Zone a Tessuto Omogeneo (ZTO)**, relative cioè alle parti della città costruita (a cui si affiancano le Zone a Tessuto Omogeneo Ambientale – ZTAE)
- le **Aree Progetto**, in parte relative ad aree libere da edificazione (**APL**) in parte ad aree già edificate (**APC**).

Per **ZTO** si intende una unità fondamentale di natura tipologica e urbanistica che parte dalle condizioni strutturali dell'ambito ma ne individua anche i caratteri funzionali. Le ZTO sono state individuate e definite sulla base di una analisi dettagliata di tutto il sistema urbano consolidato che ha riguardato:

- la datazione degli edifici, secondo 7 soglie storiche dal 1825 al 1984
- i sistemi insediativi e l'individuazione dei tessuti urbani per periodo storico di formazione
- il grado di trasformazione edilizia rispetto all'impianto originario
- il grado di trasformazione funzionale negli edifici
- il sistema del verde pubblico e privato.

L'analisi puntuale ha fatto emergere un tessuto urbano molto più complesso di quello definito dal precedente Piano, basato sullo zoning funzionale. I tessuti urbani che l'analisi ha messo in luce si differenziano, oltre che per l'epoca di costruzione, anche per i processi di trasformazione funzionale in corso. Questo ha consentito di applicare ad essi una normativa che tenesse conto delle specifiche identità e differenze e che potesse quindi essere più efficace nel governare i processi di trasformazione, intesi non più come semplice completamento dei vuoti. Ogni ZTO ha quindi una sua specifica normativa comprensiva, oltre che dei parametri urbanistici ed edilizi, anche di una pluralità di usi consentiti che, pur partendo dalle funzioni esistenti, limitano o escludono quelle improprie e definiscono una selezione di categorie principali di intervento. Con questo sistema, ad esempio, la tradizionale zona omogenea A del centro storico si articola in 6 diverse ZTO, ciascuna con una propria specificità, che consentono di orientare la trasformazione con estremo dettaglio e pertinenza di indicazioni.

La trasformazione urbana viene invece affidata alle **Aree Progetto** ovvero, come già detto, ad ambiti urbani liberi da edificazione (APL) e ambiti urbani costruiti (APC) oggetto di trasformazioni urbanistiche rilevanti. Ogni Area Progetto è disciplinata da specifiche normative che indicano la destinazione prevalente (residenziale, produttiva e servizi) ma che si preoccupano di assicurare il necessario mix funzionale, gli indici urbanistici ed edilizi e le modalità di attuazione (intervento diretto o attraverso Piano attuativo). Nel complesso le APL sono 30 e le APC 24. L'introduzione nell'impianto normativo delle APC e delle APL ha consentito di enucleare le trasformazioni più significative, rispetto al processo di microtrasformazione e manutenzione del tessuto consolidato. In questo modo è stata semplificata la gestione del Piano in quanto sono stati divisi i livelli di gestione: APC e APL generalmente soggetti a Piani Attuativi, diversamente da quanto previsto per le trasformazioni all'interno delle ZTO soggette a intervento edilizio diretto.

Tra l'adozione del Piano e la sua approvazione definitiva, la Regione Marche ha approvato il PPAR. Il Piano adottato si è quindi adeguato al nuovo strumento sovraordinato stralciando tutte le previsioni in contrasto, in particolare nei centri frazionali e nelle zone agricole. Solo in una fase successiva, con la Variante dei nuclei frazionali, il Piano è stato effettivamente adeguato al PPAR con una complessa

analisi del territorio agricolo e dei nuclei storici delle frazioni. L'analisi ha riguardato le relazioni visuali e paesaggistiche tra i nuclei storici ed il territorio circostante, attraverso l'individuazione e la definizione dei rapporti fra il tessuto storico urbano e il paesaggio. Sono stati individuati i crinali che limitano l'orizzonte visivo dei centri storici e si è provveduto ad evidenziare per tutti i nuclei l'esistenza dei reciproci rapporti visivi. In questo modo è stato possibile valutare l'importanza territoriale e paesaggistica del nucleo in relazione al suo bacino visuale e la sua integrità in rapporto al territorio agricolo circostante e quindi ridistribuire le quote edificatorie. Oltre alla tutela del patrimonio storico dei centri frazionali il PPAR ha fornito una lettura di tutto il territorio agricolo essenzialmente organizzata in tre grandi sistemi geomorfologici: crinale, versante e fondovalle. In questo modo i corsi d'acqua, le emergenze botanico-vegetazionali e le emergenze geologiche entrano a far parte del patrimonio ambientale da tutelare e l'articolazione delle zone agricole differenziano il grado di tutela e l'azione delle norme

### Usi, standard urbanistici e categorie d'intervento

L'accuratezza dell'analisi funzionale dell'esistente ha portato ad una rilevante articolazione degli usi, individuandone 46 raggruppati in cinque classi principali: U1-residenziale, U2-primario, U3-secondario, U4-servizi, U5-alberghiero.

La combinazione dei singoli usi costituisce il mix funzionale ammesso all'interno di ciascuna ZTO, prevedendo quindi una varietà e complessità di possibili destinazioni coerenti con le caratteristiche della zona tessuto. L'analisi funzionale dell'esistente ha evidenziato alcuni fenomeni che stavano alterando le funzioni di specifiche parti di città. Allo scopo di frenare tale fenomeno sono stati introdotti gli **usi regolati**, ovvero percentuali di soglia massima legate a particolari usi che si intende incentivare o disincentivare. Tale strumento è stato utilizzato nel processo di recupero del centro storico danneggiato dal terremoto, che rischiava di essere compromesso in quanto gli edifici restaurati erano sottoposti ad una progressiva trasformazione prevalente in uffici, vanificando di fatto alcuni degli obiettivi strategici del Piano, come il decentramento delle funzioni terziarie e il ripopolamento del centro. La norma ha quindi stabilito di non autorizzare cambi di destinazione d'uso da residenza a terziario dopo aver accertato il superamento di una determinata soglia, consentendo in questo modo non solo di frenare ma addirittura di invertire il processo di terziarizzazione e di

ottenere, in queste ZTO, notevoli incrementi del numero di famiglie residenti che hanno superato nel decennio 1991-2001 il 50% con picchi di oltre l'80%.

Per quel che riguarda la regolamentazione di alcuni standard, le NTA del Piano prevedono una articolazione del **Verde** e dei **Parcheggi** nelle seguenti 3 categorie:

P1\_parcheggi privati di uso pubblico - urbanizzazione primaria

P2\_parcheggi pubblici di uso pubblico - urbanizzazione primaria e/o secondaria

P3\_parcheggi privati di uso privato

Parallelamente il verde si articola in:

V1\_verde privato di uso pubblico – urbanizzazione primaria

V2\_verde pubblico di uso pubblico - urbanizzazione secondaria

V3\_verde privato di uso privato

Mentre la quota di P2 e V2 viene calcolata sulla base del D.I. 1444/68 e quindi degli abitanti teorici insediabili, le quote di P1-V1 e P3-V3 sono indicate percentualmente all'interno di ciascuna destinazione d'uso. In questo modo la dotazione complessiva di standard a verde e parcheggio si modula non solo sulla quantità di edificazione, ma anche sulla base delle esigenze specifiche dei diversi usi, attraverso la valutazione del maggiore o minore carico urbanistico indotto.

L'articolazione delle **categorie principali di intervento** costituisce un altro elemento di innovazione del Piano. Fermo restando che gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sono consentiti su tutto il patrimonio edilizio esistente, le categorie di intervento si articolano in

1 categorie principali di intervento negli isolati

- CPI\_Restaurato
- CPI2\_Risanamento conservativo
- CPI3\_Ristrutturazione edilizia con vincolo parziale di integrità della facciata
- CPI4\_Ristrutturazione edilizia con vincolo parziale di riordinamento della facciata
- CPI5\_Ristrutturazione edilizia con vincolo parziale di sedime
- CPI6\_Integrazione con nuovo volumi edilizi
- CPI7\_Corpo di fabbrica da demolire
- CPI8\_Ristrutturazione edilizia senza vincoli
- CPI9\_Demolizione e Ricostruzione

- CPI10\_Demolizione e Ricostruzione secondo parametri planovolumetrici
- CPI11\_Cinta muraria da restaurare

a cui si aggiungono le categorie destinate al patrimonio extraurbano:

- CPI12\_Restaurato e Risanamento conservativo degli edifici extraurbani
- CPI13\_Ristrutturazione con vincolo di adeguamento tipologico
- CPI14\_Ristrutturazione con vincolo di recupero dei caratteri tipici degli edifici esistenti
- CPI15\_Ripristino tipologico dei ruderi
- CPI16\_Ampliamento degli edifici esistenti
- CPI17\_Caratteristiche dell'intervento di demolizione e ricostruzione
- CPI18\_Caratteristiche tipologiche e morfologiche delle nuove costruzioni in zona agricola

2 categorie principali di intervento nelle aree scoperte

- CPA1\_Area a verde privato da mantenere o costituire
- CPA2\_Area a verde di interesse naturalistico da mantenere o costituire

Le categorie principali di intervento si sovrappongono alle destinazioni di zona e determinano la modalità di progettazione ed esecuzione delle opere edili e delle sistemazioni esterne all'interno delle singole ZTO. Ogni isolato può comprendere una o più categorie.

## **Alcune valutazioni sulla struttura normativa nella prospettiva del nuovo Piano**

L'articolazione e le relazioni fra gli strumenti fondamentali del Piano vigente (ZTO, APC e APL, Usi e Categorie di intervento), pur rispondendo all'obiettivo di delineare un sistema di regole della conservazione/trasformazione adeguato all'identità e alle esigenze delle diverse parti della città esistente e di progetto, hanno introdotto **indubbi elementi di complessità nelle norme e nella loro gestione attuativa**. Le criticità normative principali possono essere riassunte nelle seguenti:

- una notevole articolazione delle ZTO - 31 nella sola zona urbana - che tende ad introdurre differenziazioni normative tra i tessuti non sempre giustificate dalle necessità di intervento, soprattutto nella fase attuale in cui le condizioni d'intervento appaiono sostanzialmente modificate dopo vent'anni di interventi e di trasformazioni fisiche e sociali;

- un'eccessiva frammentazione delle destinazioni d'uso (46) che tende ad irrigidire alcuni mix funzionali di zona e a produrre sperequazioni ingiustificate tra le possibilità ammesse in zone contigue o comunque dai connotati oggi molto più simili tra loro (nella conformazione, nelle dinamiche e nelle domande) di quanto non fosse possibile riscontrare vent'anni fa;
- un'articolazione delle categorie di intervento (20) che non corrisponde più a quella prevista dalla legislazione nazionale e regionale, con i problemi interpretativi che ne conseguono.

Appare inevitabile e auspicabile quindi una semplificazione dell'articolazione normativa e un adeguamento alle novità legislative intercorse che consenta di **introdurre elementi di maggiore flessibilità senza rinunciare al rigore e all'efficacia di un controllo dei processi di trasformazione nelle diverse parti della città.**

Ma questa prospettiva assume **un carattere ben diverso se si deciderà di operare all'interno dell'attuale legge urbanistica regionale – e quindi attraverso una Variante allo strumento vigente – o della nuova legge urbanistica regionale oggi in discussione.** In quest'ultimo caso, infatti, la struttura normativa del futuro Piano subirà rilevanti modificazioni che potranno tuttavia avvalersi di una parte importante dell'eredità normativa del Piano vigente producendone una positiva evoluzione e ricollocazione:

- molte indicazioni morfologiche e funzionali delle ZTO potranno essere assorbite nel **Regolamento Urbanistico ed Edilizio** che dovrà porsi il problema della gestione delle 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;
- gli **Ambiti di paesaggio** del futuro **Piano strutturale** potranno essere delineati a partire dall'accorpamento delle ZTO e delle Aree Progetto in ambiti territoriali più ampi comprendenti anche parti di territorio extraurbano, semplificando però notevolmente l'apparato normativo a cui non viene chiesto di fornire prescrizioni

di tipo conformativo (peculiari del Piano operativo) ma soprattutto indirizzi e direttive;

- la revisione delle modalità di rappresentazione e regolamentazione delle nuove Aree-Progetto che verranno individuate negli Ambiti di paesaggio, in relazione anche ai Progetti-Guida individuati dal presente Documento Programmatico, costituirà argomento del futuro **Piano Operativo** e degli avvisi di evidenza pubblica che ne sostanzieranno la fattibilità.

In questo modo sarà possibile tracciare correttamente alcune linee di intervento sulla normativa, che rispondano alle esigenze di semplificazione evidenziate nel processo di attuazione del Piano e nello stesso tempo conservino quegli elementi innovativi che hanno strutturato in questi anni le modalità e le regole della trasformazione nella città di Ancona.

## **Lo stato di attuazione della pianificazione comunale e i programmi in atto**

Il PRG vigente è un piano sostanzialmente attuato e in corso di ultimazione. La documentazione che viene di seguito illustrata lo testimonia eloquentemente:

- l'"**Atlante delle trasformazioni urbane e delle opere pubbliche principali 1993-2009**" fornisce una panoramica esaustiva degli strumenti attuativi e degli interventi realizzati negli ultimi 16 anni attraverso i Piani Particolareggiati Esecutivi, le Aree Progetto costruite e libere, le opere pubbliche significative, i Programmi innovativi (PRUSST, contratti di quartiere, PIAU), con una verifica dello stato di attuazione della capacità insediativa del PRG sotto il profilo dell'uso residenziale;
- la **tavola degli Standard urbanistici esistenti** relativi ad attrezzature ad oggi realizzate (attrezzature di interesse comune e pr l'istruzione, parcheggi, verde attrezzato e attrezzature sportive) consente una verifica localizzativa e quantitativa di sintesi dell'attuale dotazione a livello urbano e delle sue articolazioni territoriali;
- la tavola della **Permeabilità dei suoli** nelle aree urbane e nelle frazioni restituisce un analogo quadro localizzativo e quantitativo delle aree pubbliche e

private, interne alle ZTO, caratterizzate da gradi differenziati di permeabilità in profondità delle acque

## **Trasformazioni urbane e residuo di piano. I numeri e le immagini di un Piano attuato**

L'Atlante delle trasformazioni urbane e delle opere pubbliche principali 1993-2009" resoconta l'attuazione del PRG vigente attraverso una rappresentazione dettagliata dello stato della pianificazione comunale e degli interventi realizzati. L'indagine è stata condotta con riferimento alle previsioni di trasformazione del Piano vigente, integrate con gli altri strumenti di programmazione e gestione del territorio che negli ultimi 16 anni hanno interessato la città. In particolare sono stati indagati quelli che il PRG individua come gli ambiti dove concentrare le principali trasformazioni sottoponendoli a una pianificazione attuativa (Piani Particolareggiati Esecutivi, Aree Progetto costruite e libere) di iniziativa pubblica e privata. A questi si aggiungono gli interventi previsti dai programmi complessi, alcuni dei quali vanno ad interessare proprio i luoghi della trasformazione previsti dal PRG, inserendoli in processi di concertazione e partecipazione aggiornati alle procedure delineate dai provvedimenti legislativi che si sono succeduti negli anni. Sono state poi evidenziate le opere pubbliche principali realizzate, integrandole con gli interventi più significativi compresi nei programmi delle opere pubbliche.

L'Atlante sintetizza il quadro dei piani, dei programmi e degli interventi considerati alla scala dell'intero territorio comunale attraverso **tavole riassuntive che restituiscono di fatto, con uno sguardo unitario sulla città, le mappe della sua trasformazione nel tempo e nello spazio in esito all'attivazione delle principali strategie attuative**<sup>1</sup>. Le schede di dettaglio che accompagnano le tavole - raccolte per circoscrizioni e per zone tessuto allo scopo di avere una lettura territoriale anche a grana più fina - sono riferite a gran parte degli strumenti e dei progetti analizzati e approfondiscono gli interventi realizzati, quelli che sono in corso di realizzazione e quelli previsti dai piani attuativi fornendo alcune informazioni localizzative, grafiche, quantitative e procedurali essenziali.

Alcuni dati consentono di stimare la dimensione della manovra attuativa del Piano. L'Atlante resoconta infatti 11 Piani Particolareggiati Esecutivi, 34 Aree Progetto Costruite (APC), 26 Aree Progetto Libere (APL) nell'area urbana e 4 nelle frazioni, 9 Programmi, Processi e progetti innovativi (PRUSST, PRU, Contratti di Quartiere, PIAU, ecc.), 21 Opere Pubbliche principali.

Ma il dato più significativo riguarda **la verifica dello stato di attuazione della capacità insediativa del PRG vigente con riferimento all'uso residenziale**, riassunto nelle tavole e nelle tabelle che seguono, organizzate per macrozone e circoscrizioni.

Va innanzitutto rilevato che, rispetto alla quantificazione degli alloggi previsti dal PRG (4.500 complessivi di cui il 25% pubblici), quasi il 50% (2.411 alloggi) sono previsti nella "Terza Ancona" ma quote inferiori e pressoché analoghe (tra i 480 e i 560 alloggi ciascuna) sono previsti tuttavia in tutte le altre parti urbane (Prima e Seconda Ancona, Ancona Nord e il complesso delle Frazioni Est e Ovest). Un dato questo che conferma una valutazione del Piano vigente come strumento di rafforzamento della direttrice di espansione urbana verso sud, già delineata dal Piano del 1973, ma allo stesso tempo come **occasione di conferma della città esistente nelle sue diverse articolazioni storiche e territoriali**, anche attraverso limitati completamenti e densificazioni.

Dei 4.500 alloggi previsti risultano realizzati quasi 1/3 (1.406), un valore che sale a 2/3 se ci si riferisce alla quota più consistente del dimensionamento, quella relativa cioè alla "Terza Ancona". Tuttavia, va rilevato che del complessivo residuo totale (3.094), altri 1.738 alloggi sono in corso di realizzazione e 923 sono all'interno di piani avviati. Solo 433 quindi - meno del 10% - sono all'interno di piani non avviati e costituiscono il vero "residuo" di Piano.

**Un bilancio che consente di confermare quantitativamente la valutazione prima espressa e cioè che il Piano vigente è stato sostanzialmente attuato a meno di un residuo marginale.**

---

<sup>1</sup> Cfr allegato 2

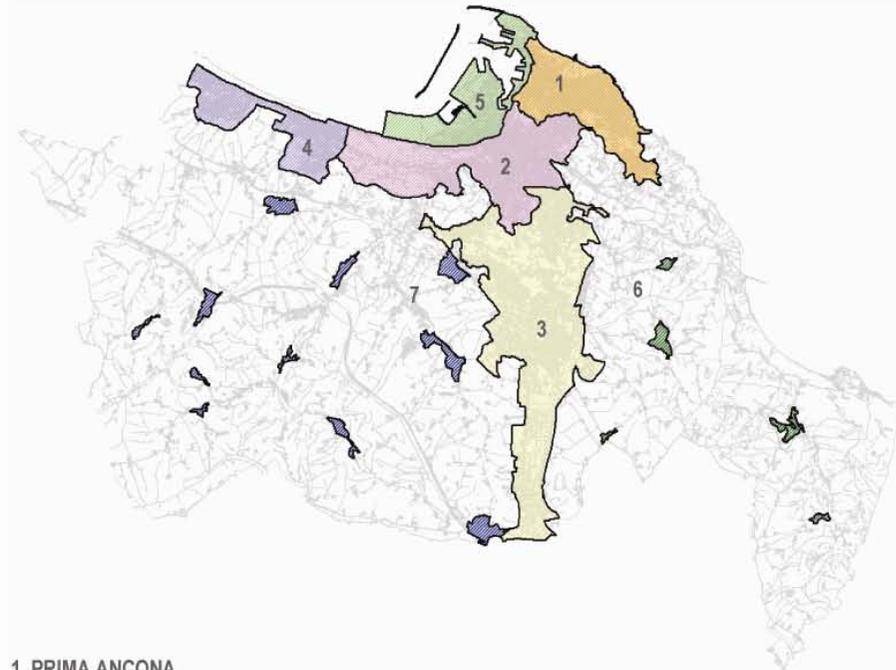
CAPACITA' INSEDIATIVA TEORICA PER USO RESIDENZIALE\_PRG VIGENTE

**MACROZONA**

Macrozona	Sup.utile residenziale (mq)			Alloggi PRG o Piano Attuativo (n°)		
	priv.	pubbl.		priv.	pubbl.	
		conv.	sovv.		conv.	sovv.
Prima Ancona	50.010	5.346	3.587	444	51	17
Seconda Ancona	38.326	22.949	5.500	287	158	37
Terza Ancona	297.485	39.197	21.514	1.958	272	181
Ancona Nord	49.549	9.200	10.295	376	70	84
Frazioni Est	10.173	8.936	0	80	77	0
Frazioni Ovest	30.022	27.530	0	205	203	0
<b>TOTALE COMUNALE</b>	<b>475.565</b>	<b>113.158</b>	<b>40.896</b>	<b>3.350</b>	<b>831</b>	<b>319</b>

QUANTITA' COMPLETATE (Alloggi finiti ed assegnati)						
Macrozona	Sup.utile residenziale (mq)			Alloggi Piano Attuativo (n°)		
	priv.	pubbl.		priv.	pubbl.	
		conv.	sovv.		conv.	sovv.
Prima Ancona	3.112	0	0	22	0	0
Seconda Ancona	5.753	3.564	0	37	29	0
Terza Ancona	91.628	39.197	1.194	661	272	8
Ancona Nord	19.418	0	4.341	159	0	44
Frazioni Est	8.785	7.462	0	62	57	0
Frazioni Ovest	6.186	2.529	0	39	16	0
<b>TOTALE COMUNALE</b>	<b>134.882</b>	<b>52.752</b>	<b>5.535</b>	<b>980</b>	<b>374</b>	<b>52</b>

QUANTITA' DA REALIZZARE O DA COMPLETARE (Alloggi da realizzare o da assegnare)						
Macrozona	Sup.utile residenziale (mq)			Alloggi PRG o Piano Attuativo (n°)		
	priv.	pubbl.		priv.	pubbl.	
		conv.	sovv.		conv.	sovv.
Prima Ancona	46.898	5.346	3.587	422	51	17
Seconda Ancona	32.573	19.385	5.500	250	129	37
Terza Ancona	205.857	24.885	20.320	1.297	173	173
Ancona Nord	30.131	9.200	5.954	217	70	40
Frazioni Est	1.388	1.474	0	18	20	0
Frazioni Ovest	23.836	25.001	0	166	187	0
<b>TOTALE COMUNALE</b>	<b>340.683</b>	<b>60.406</b>	<b>35.361</b>	<b>2.370</b>	<b>457</b>	<b>267</b>



- 1\_PRIMA ANCONA
- 2\_SECONDA ANCONA
- 3\_TERZA ANCONA
- 4\_ANCONA NORD
- 5\_ANCONA PORTO
- 6\_FRAZIONI EST
- 7\_FRAZIONI OVEST

	totale previsto	realizzato	residuo alloggi			totale residuo
			piano non avviato	piano avviato	in corso realizz.	
Alloggi APC	1.908	126	130	206	1.446	1.782
Alloggi APL	2.179	888	303	696	292	1.291
Alloggi altri interventi	413	392	0	21	0	21
<b>TOTALE ALLOGGI</b>	<b>4.500</b>	<b>1.406</b>	<b>433</b>	<b>923</b>	<b>1.738</b>	<b>3.094</b>

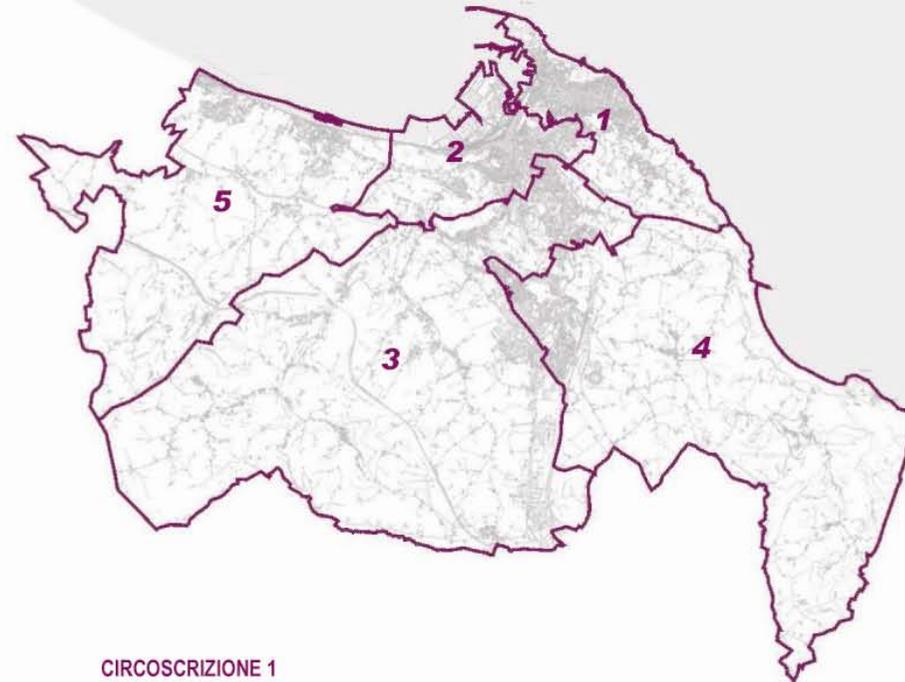
CAPACITA' INSEDIATIVA TEORICA PER USO RESIDENZIALE\_PRG VIGENTE

CIRCOSCRIZIONI

QUANTITA' PREVISTE								
Circoscrizione	Sup.utile residenziale (mq)			Alloggi PRG o Piano Attuativo (n°)				
	priv.	pubbl.		totale	priv.	pubbl.		totale
		conv.	sovv.			conv.	sovv.	
circoscrizione 1	50.010	5.346	3.587	58.943	444	51	17	512
		8.933				88		
		22.949	5.500			158	37	
circoscrizione 2	28.096	28.449		56.545	201	195		396
		37.868	1.194			282	8	
		39.062				290		
circoscrizione 3	261.190	24.323	20.320	300.252	1.666	180	173	1.956
circoscrizione 4	71.991	44.643		116.634	562	353		915
		22.672	10.295			180	84	
circoscrizione 5	64.278	32.967		97.245	477	244		721
<b>TOTALE COMUNALE</b>	<b>475.565</b>	<b>154.054</b>	<b>629.619</b>	<b>3.350</b>	<b>3.350</b>	<b>831</b>	<b>319</b>	<b>4.500</b>

QUANTITA' COMPLETATE (Alloggi finiti ed assegnati)								
Circoscrizione	Sup.utile residenziale (mq)			Alloggi Piano Attuativo (n°)				
	priv.	pubbl.		totale	priv.	pubbl.		totale
		conv.	sovv.			conv.	sovv.	
circoscrizione 1	3.112	0	0	3.112	22	0	0	22
		3.564	0			29	0	
circoscrizione 2	2.645	3.564		6.209	16	29		45
		26.339	1.194			185	8	
circoscrizione 3	42.931	27.533		70.464	272	193		465
		22.849	0			180	0	
circoscrizione 4	66.776	22.849		89.625	511	160		671
		0	4.341			0	44	
circoscrizione 5	19.418	4.341		23.759	159	44		203
<b>TOTALE COMUNALE</b>	<b>134.882</b>	<b>52.752</b>	<b>5.535</b>	<b>193.169</b>	<b>980</b>	<b>374</b>	<b>52</b>	<b>1.406</b>

QUANTITA' DA REALIZZARE O DA COMPLETARE (Alloggi da realizzare o da assegnare)								
Circoscrizione	Sup.utile residenziale (mq)			Alloggi PRG o Piano Attuativo (n°)				
	priv.	pubbl.		totale	priv.	pubbl.		totale
		conv.	sovv.			conv.	sovv.	
circoscrizione 1	46.898	5.346	3.587	55.831	422	51	17	490
		8.933				88		
		19.385	5.500			129	37	
circoscrizione 2	25.451	24.885		50.336	185	166		351
		11.529	0			97	0	
circoscrizione 3	218.259	11.529		229.788	1.394	97		1.491
		1.474	20.320			20	173	
circoscrizione 4	5.215	21.794		27.009	51	193		244
		22.672	5.954			180	40	
circoscrizione 5	44.860	28.626		73.486	318	200		518
<b>TOTALE COMUNALE</b>	<b>340.683</b>	<b>60.406</b>	<b>35.361</b>	<b>436.450</b>	<b>2.370</b>	<b>457</b>	<b>267</b>	<b>3.094</b>



- CIRCOSCRIZIONE 1
- CIRCOSCRIZIONE 2
- CIRCOSCRIZIONE 3
- CIRCOSCRIZIONE 4
- CIRCOSCRIZIONE 5

ALLOGGI PREVISTI

Descrizione	Num. alloggi
Alloggi privati	3.350
Alloggi pubblici convenzionati	831
Alloggi pubblici sovvenzionati	319
<b>TOTALE</b>	<b>4.500</b>

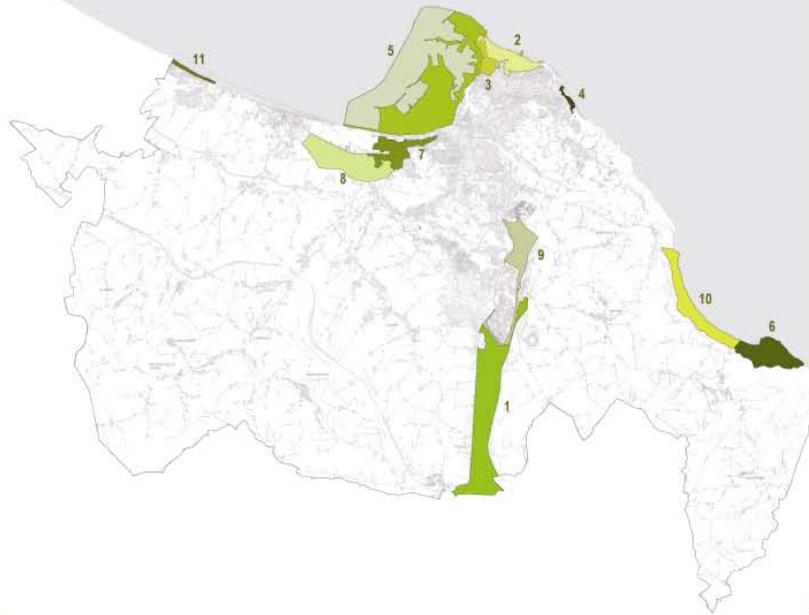
Alloggi realizzati

Descrizione	Num.alloggi
Alloggi privati	980
Alloggi pubblici convenzionati	374
Alloggi pubblici sovvenzionati	52
<b>TOTALE</b>	<b>1.406</b>

Alloggi da realizzare o da completare

Descrizione	Num.alloggi
Alloggi privati	2.370
Alloggi pubblici convenzionati	457
Alloggi pubblici sovvenzionati	267
<b>TOTALE</b>	<b>3.094</b>

**P.P.E. PIANI PARTICOLAREGGIATI ESECUTIVI**

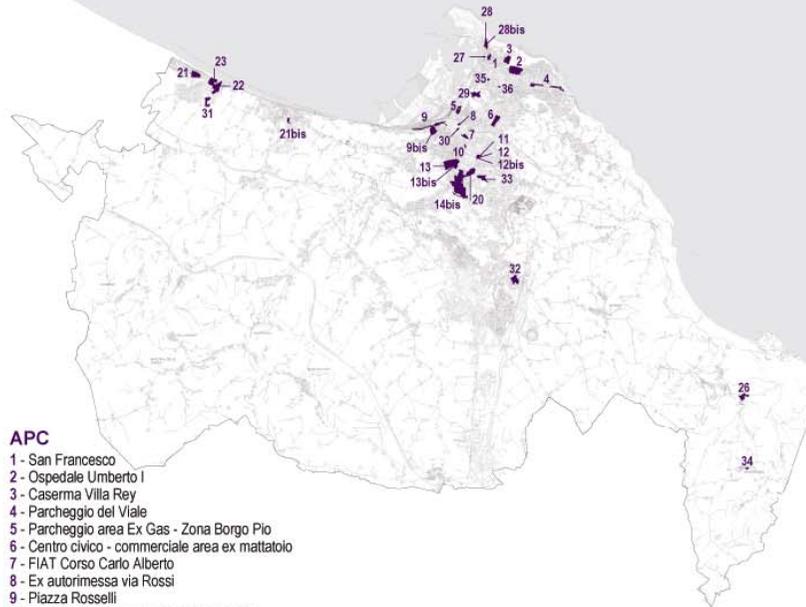


- 1 Piano Insempiamenti Produttivi
- 2 Piano Particolareggiato Cappuccini - Cardeto
- 3 Piano Particolareggiato Guasco - San Pietro
- 4 Piano Particolareggiato del Passetto
- 5 Piano del Porto
- 6 Piano Particolareggiato di Portonovo
- 7 Piano Particolareggiato di Posatora (1° stralcio)
- 8 Piano Particolareggiato di Posatora (2° stralcio)
- 9 PPE Q2A
- 10 Piano Recupero Ambientale Trave - Mezzavalle
- 11 Piano Spiaggia Palombina

rappresentazione di alcuni piani particolareggiati esecutivi



**A.P.C. AREE PROGETTO COSTRUITE**



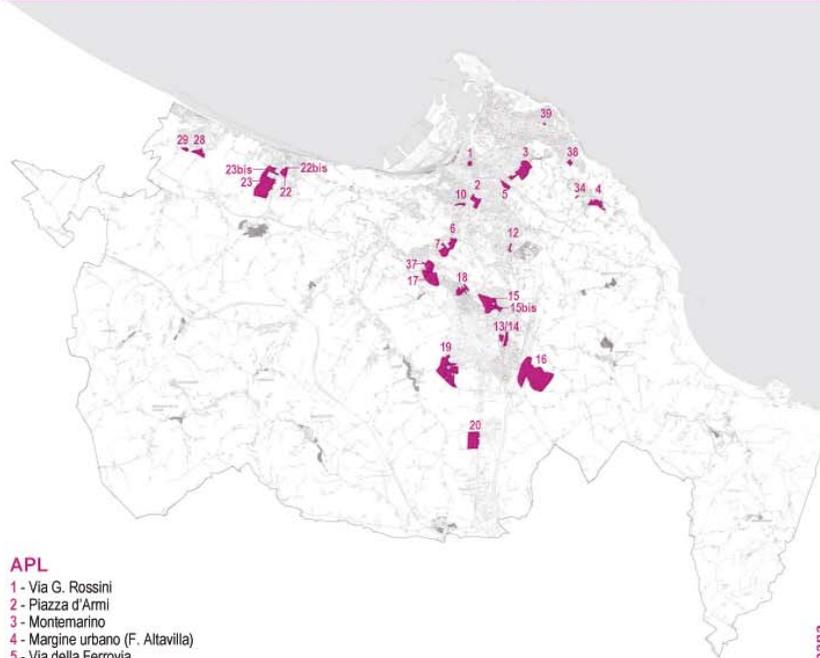
**APC**

- 1 - San Francesco
  - 2 - Ospedale Umberto I
  - 3 - Caserma Villa Rey
  - 4 - Parcheggio del Viale
  - 5 - Parcheggio area Ex Gas - Zona Borgo Pio
  - 6 - Centro civico - commerciale area ex mattatoio
  - 7 - FIAT Corso Carlo Alberto
  - 8 - Ex autorimessa via Rossi
  - 9 - Piazza Rosselli
  - 9bis - Autostazione ex Fomace Verrocchio
  - 10 - Via Loreto
  - 11 - Via Bomaccini
  - 12 - Via Anfossi
  - 12bis - Via Anfossi
  - 13 - Ex ospedale psichiatrico
  - 13bis - Via Colombo
  - 14bis - Area delle Palombare
  - 20 - Via della Montagnola
  - 21 - Villa Almagià
  - 21bis - Via Tronto
  - 22 - Ex Sidercomit
  - 23 - Area ex Fiat
  - 26 - Area di recupero dell'ex cava del Poggio
  - 27 - Area tra p.za S. Francesco e via Saffi
  - 28 - Area via Ferretti e via Pio II
  - 28bis - Area Ex Convento di S.Palazia
  - 29 - Cittadella
  - 30 - Area ex Mulino Manucci
  - 31 - Zona industriale di Collemarino
  - 32 - Piazza Aldo Moro
  - 33 - Via della Montagnola - impianti sportivi Palombare
  - 34 - ZTF Massignano
  - 35 - Parcheggio pubblico S.Martino
  - 36 - Immobile ex istituto scolastico Benevolo Stracca
- gennaio 2009

rappresentazione di alcune aree progetto costruite



**A.P.L. AREE PROGETTO LIBERE\_area urbana**



**APL**

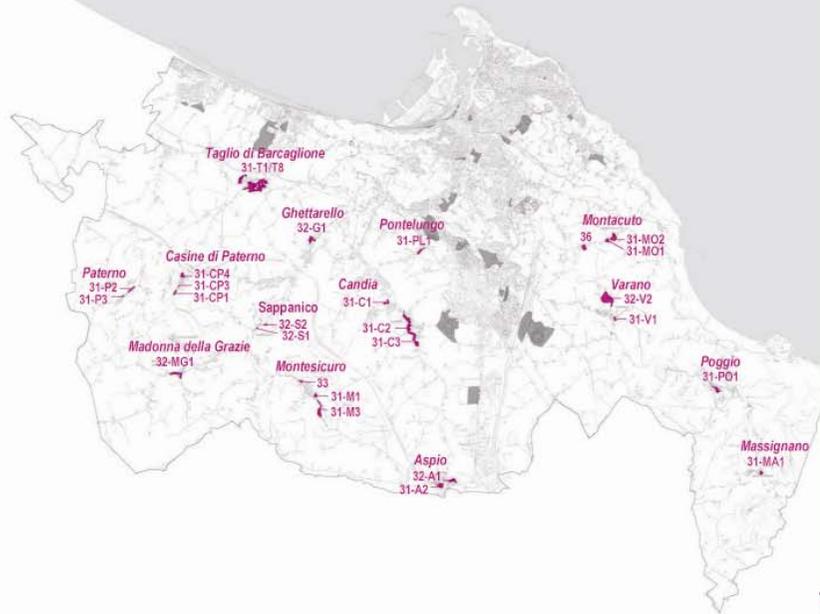
- 1 - Via G. Rossini
- 2 - Piazza d'Armi
- 3 - Montemarino
- 4 - Margine urbano (F. Altavilla)
- 5 - Via della Ferrovia
- 6/7 - Villa Igea
- 10 - Via Ascoli Piceno - Via Mingazzini
- 12 - Centro civico di Tavemelle
- 13/14 - Completamenti Q2
- 15 - Ex Vigna Marabotto
- 15bis - Area Progetto "Piazza del quartiere Università"
- 16 - Nuovo stadio
- 17 - Completamento Q3
- 18 - "Spina dei servizi" del Q3
- 19 - Margine urbano Sud (adiacenze villa Favorita)
- 20 - Adiacenze case Carradori
- 22 - Via Conca (raccordo SS16)
- 22bis - Ex albergo "Ancona"
- 23 - Valle della Lodola
- 23bis - Valle della Lodola Nord
- 28 - Margine urbano Nord-Ovest (Colleamarino)
- 29 - Margine urbano Nord-Ovest (Colleamarino)
- 34 - Area Teodori, località Pietralacroce
- 37 - Pinocchio - Buon Pastore
- 38 - Raccordo stradale via della Pergola
- 39 - Area Parrocchia S. Cuore

gennaio 2009

rappresentazione di alcune aree progetto libere in area urbana



**A.PL. AREE PROGETTO LIBERE\_frazioni**



**A.P.L.**

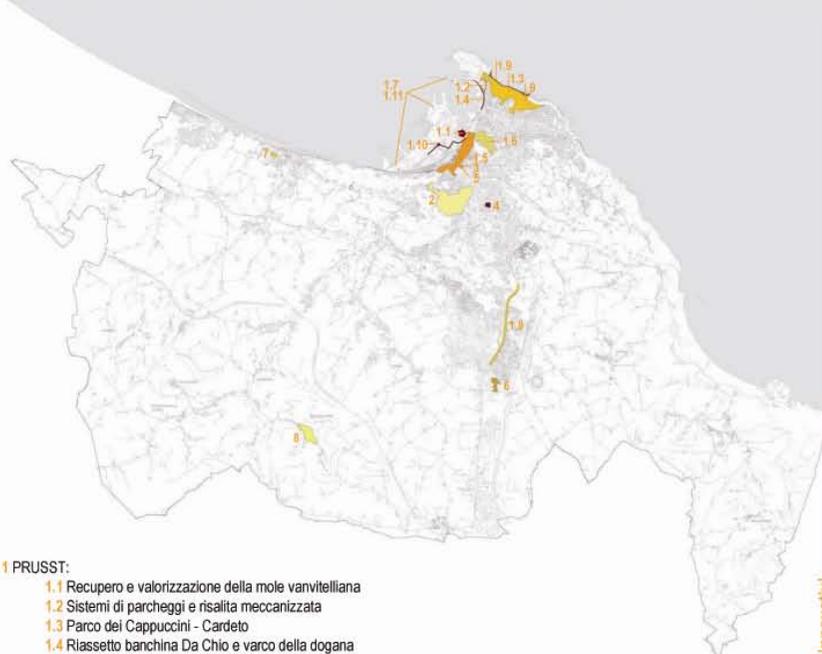
- 31 - Espansione delle frazioni  
Interventi in aree destinate a nuovi insediamenti residenziali, marginali agli insediamenti frazionali esistenti e finalizzati al completamento, alla integrazione e alla riorganizzazione urbanistica degli stessi
- 32 - Nuovi insediamenti nelle zone extraurbane  
Interventi in aree destinate a nuovi insediamenti residenziali nelle zone extraurbane
- 33 - Centri Civici delle frazioni
- 36 - Zona per servizi sportivi di Montacuto

gennaio 2009

rappresentazione di alcune aree progetto libere nelle frazioni



PROGRAMMI, PROCESSI E PROGETTI INNOVATIVI



1 PRUSST:

- 1.1 Recupero e valorizzazione della mole vanvitelliana
- 1.2 Sistemi di parcheggi e risalita meccanizzata
- 1.3 Parco del Cappuccini - Cardeto
- 1.4 Riassetto banchina Da Chio e varco della dogana
- 1.5 Parcheggio area ex gas
- 1.6 Riqualificazione delle aree verdi del parco della cittadella
- 1.7 Progetto pilota risanamento ambientale nel porto
- 1.8 Progetto pilota risanamento acustico asse nord - sud
- 1.9 Opere di tutela ambientale della falesia di Ancona
- 1.10 Completamento by pass in area portuale
- 1.11 Rete telematica Ancona - Patrasso

2 CQ2 Contratti di quartiere "Dietro le quinte"

3 PIAU PORTI&STAZIONI "Viale di luci"

4 PRU - Grazie

5 INTERREG IIC connected cities

6 Project Financing Ubaldi

7 Riqualificazione architettonica ed urbanistica area Ex Centrale Del Latte (concorso)

8 PdR Montesicuro (Urbanistica partecipata)

9 Museo Diffuso Urbano

gennaio 2009

rappresentazione di alcuni programmi, processi e progetti innovativi

PRUSST

1.1

1.2

1.3

1.4

1.5

1.6

1.7

1.8

1.9

1.10

1.11

2A

2B

2C

2D

2E

2F

2G

2H

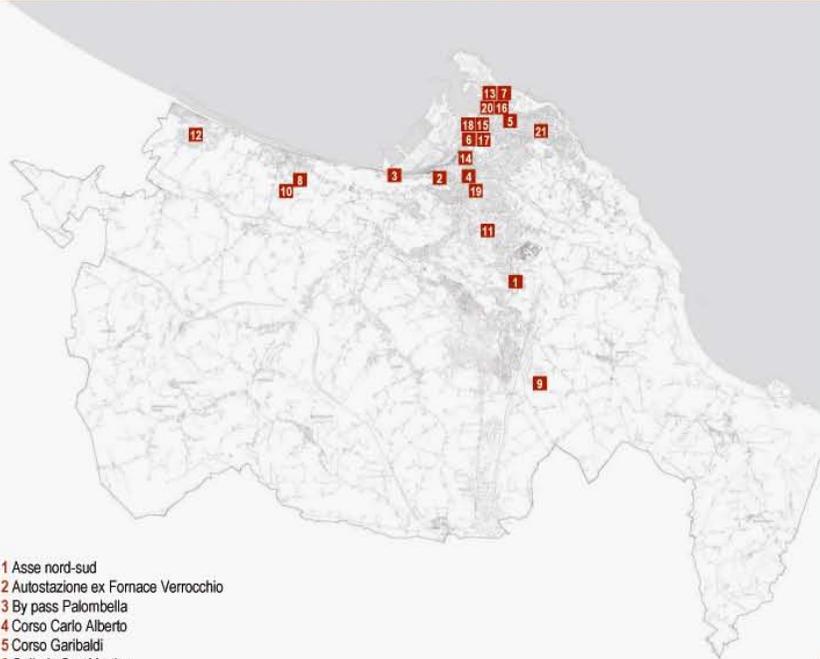
3

4

P.I.A.U.

P.R.U.

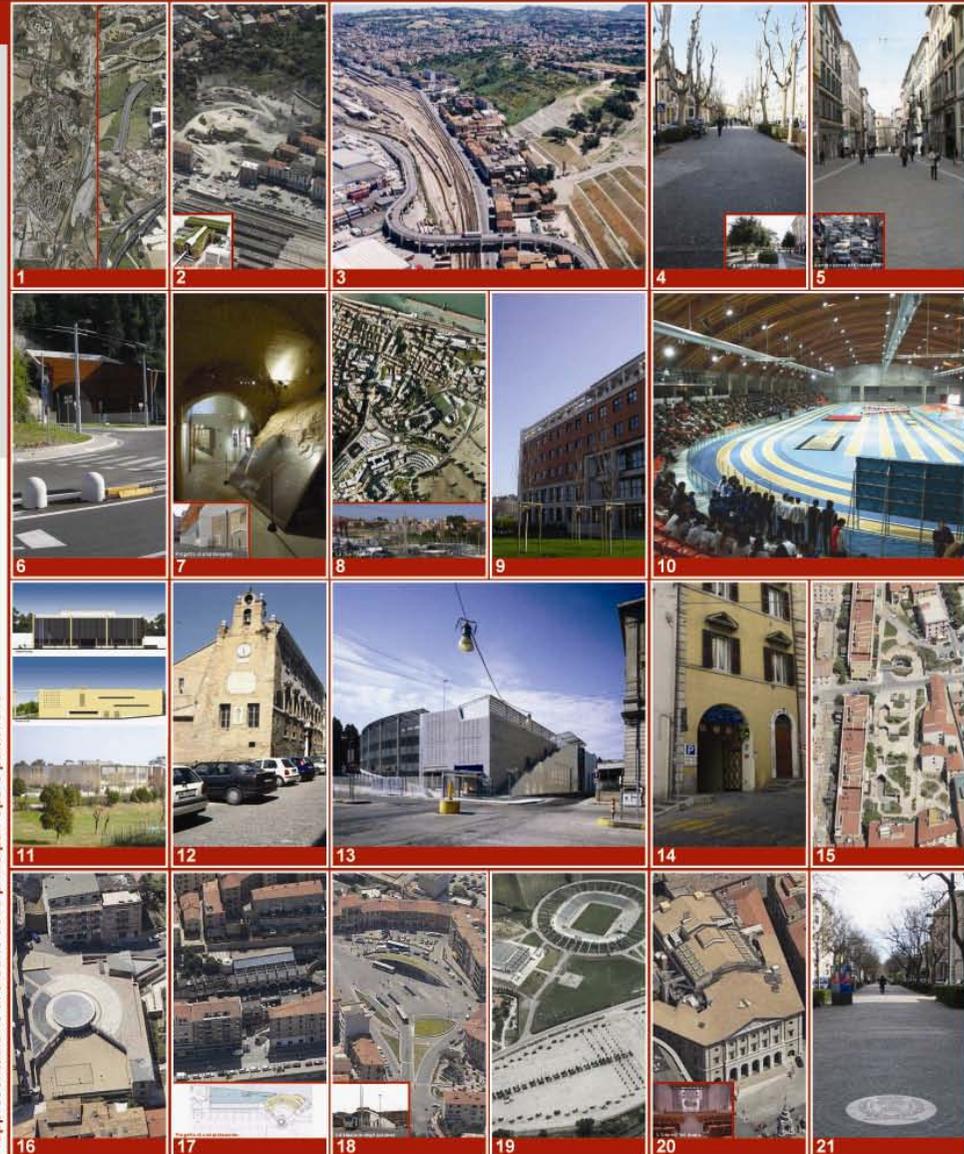
OPERE PUBBLICHE PRINCIPALI



- 1 Asse nord-sud
- 2 Autostazione ex Fornace Verrocchio
- 3 By pass Palombella
- 4 Corso Carlo Alberto
- 5 Corso Garibaldi
- 6 Galleria San Martino
- 7 Museo della Città
- 8 Nuova viabilità Torrette
- 9 Nuovo stadio
- 10 Ospedale Torrette - Facoltà di medicina
- 11 Palaindoor
- 12 Palasport Flavio Brasili
- 13 Palazzo degli Anziani
- 14 Parcheggio area Ex Gas
- 15 Parcheggio Cialdini
- 16 Parcheggio Scosciacavalli
- 17 Parcheggio Torroni
- 18 Parcheggio Traiano
- 19 Piazza Ugo Bassi
- 20 Teatro delle Muse
- 21 Viale della Vittoria

gennaio 2009

rappresentazione di alcune delle principali opere pubbliche



## La dotazione di attrezzature come indicatore di qualità urbana

Un indicatore indiretto dello stato di attuazione del Piano vigente, significativo tuttavia anche e soprattutto della qualità diffusa dal punto delle dotazioni urbanistiche, è quello relativo alle destinazioni pubbliche (standard urbanistici) nelle diverse parti della città.

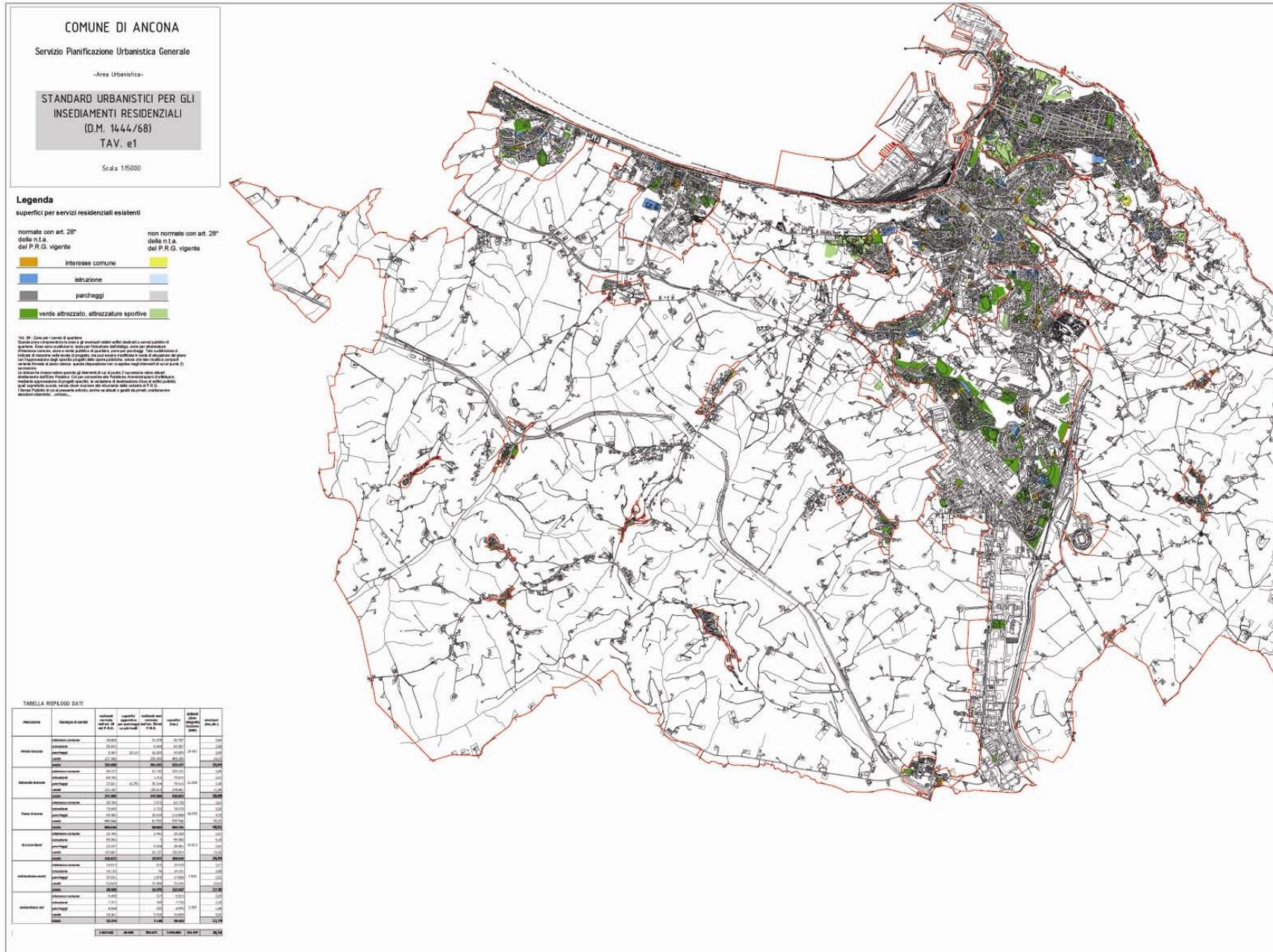
Com'è noto, il D.l. 1444/68 all'art. 3 ("Rapporti massimi, tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio") prescrive, per gli insediamenti residenziali, una dotazione minima e inderogabile per abitante di "mq 18 per spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio, con esclusione degli spazi destinati alle sedi viarie", con una ripartizione interna che prevede mq 4,50 di aree per l'istruzione (asili nido, scuole materne e scuole dell'obbligo), mq 2 di aree per attrezzature di interesse comune (religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi), mq 9 di aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, mq 2,50 di aree per parcheggi (in aggiunta alle superfici a parcheggio previste dall'art. 18 della legge n. 765). La legge urbanistica della Regione Marche n. 34/92, all'art. 21 comma 4, stabilisce poi che "negli strumenti urbanistici attuativi concernenti zone residenziali di nuova formazione siano previsti specifici spazi per il verde pubblico nella misura di almeno 3 mq per abitante da insediare" aggiuntivi rispetto alle dotazioni minime prima ricordate.

La tavola e la tabella che seguono – e che registrano la localizzazione e la dimensione delle aree destinate ad attrezzature ad oggi realizzate (attrezzature di interesse comune e per l'istruzione, parcheggi, verde attrezzato e attrezzature sportive) - consentono alcune considerazioni:

- la prima e la più evidente è che la città di Ancona si presenta oggi con **un elevato livello della dotazione di attrezzature**: gli oltre 26 mq ad abitante infatti sono già ampiamente superiori ai minimi di legge e la collocano al livello delle città più avanzate dal punto di vista della capacità di governo nell'offerta di servizi; se a questo aggiungiamo che una parte consistente del residuo di piano è in corso di realizzazione (come abbiamo visto nel precedente capitolo), è possibile immaginare nei prossimi anni un ulteriore sensibile innalzamento di questo valore;
- valore che è peraltro omogeneo fra le diverse parti della città: nella "Prima" e nella "Seconda Ancona" e ad Ancona Nord, la dotazione per abitante è compresa tra 20 e 25 mq e si raddoppia (circa 41 mq/ab) nella "Terza Ancona" a testimonianza di **un processo realizzativo dell'espansione urbana recente che ha visto marciare parallelamente l'edificazione e un rilevante livello di nuove attrezzature di pertinenza**; solo nelle frazioni la dotazione di servizi scende raggiungendo tuttavia pressoché quella minima nelle frazioni ovest (17,30 mq/ab per 7.108 abitanti) e assumendo il suo valore più basso nelle frazioni est con una dotazione di quasi 12 mq/ab (per una popolazione di 3.359 abitanti, di poco superiore al 3% di quella complessiva), compensata tuttavia dalla collocazione a ridosso o all'interno del Parco del Conero e dalla gravitazione di fatto sulla "Terza Ancona";
- un'ulteriore considerazione è che la dimensione degli spazi per il verde e le attrezzature sportive, da sola, raggiunge quasi l'intera dotazione minima prevista dalla legge per le quattro tipologie di attrezzature: **Ancona dunque "città verde"** non solo per la presenza qualificata dei suoi paesaggi agrari e naturalistici ma anche per la diffusione di questi spazi pubblici all'interno dei tessuti urbani.

<b>standard residenziali esistenti suddivisi per Macrozone e tipologia</b>				
<b>Macrozone</b>	<b>tipologia di servizi</b>	<b>superfici (mq.)</b>	<b>abitanti (dato anagrafe Gennaio 2009)</b>	<b>standard (mq./ab.)</b>
<b>Prima Ancona</b>	<i>interesse comune</i>	50.787	24.997	2,03
	<i>istruzione</i>	64.507		2,58
	<i>parcheggi</i>	49.895		2,00
	<i>verde - attr. sportive</i>	458.288		18,33
	<b>totale</b>	<b>623.477</b>		<b>24,94</b>
<b>Seconda Ancona</b>	<i>interesse comune</i>	109.333	31.650	3,45
	<i>istruzione</i>	70.072		2,21
	<i>parcheggi</i>	78.416		2,48
	<i>verde - attr. sportive</i>	378.001		11,94
	<b>totale</b>	<b>635.822</b>		<b>20,09</b>
<b>Terza Ancona</b>	<i>interesse comune</i>	62.738	24.070	2,61
	<i>istruzione</i>	78.378		3,26
	<i>parcheggi</i>	113.889		4,73
	<i>verde - attr. sportive</i>	729.746		30,32
	<b>totale</b>	<b>984.751</b>		<b>40,91</b>
<b>Ancona Nord</b>	<i>interesse comune</i>	28.258	10.813	2,61
	<i>istruzione</i>	55.999		5,18
	<i>parcheggi</i>	28.561		2,64
	<i>verde - attr. sportive</i>	156.824		14,50
	<b>totale</b>	<b>269.642</b>		<b>24,94</b>
<b>extraurbano ovest</b>	<i>interesse comune</i>	15.429	7.108	2,17
	<i>istruzione</i>	14.191		2,00
	<i>parcheggi</i>	17.809		2,51
	<i>verde - attr. sportive</i>	75.538		10,63
	<b>totale</b>	<b>122.967</b>		<b>17,30</b>
<b>extraurbano est</b>	<i>interesse comune</i>	6.815	3.359	2,03
	<i>istruzione</i>	7.730		2,30
	<i>parcheggi</i>	4.978		1,48
	<i>verde - attr. sportive</i>	19.899		5,92
	<b>totale</b>	<b>39.422</b>		<b>11,74</b>
		<b>2.676.080</b>	<b>101.997</b>	<b>26,24</b>

<b>standard residenziali esistenti dell'intero comune suddivisi per tipologia</b>			
<i>interesse comune</i>	273.360	101.997	2,68
<i>istruzione</i>	290.876		2,85
<i>parcheggi</i>	293.548		2,88
<i>verde - attr. sportive</i>	1.818.296		17,83
<b>totale</b>	<b>2.676.080</b>		<b>26,24</b>



## Una città "piena" di spazi aperti permeabili

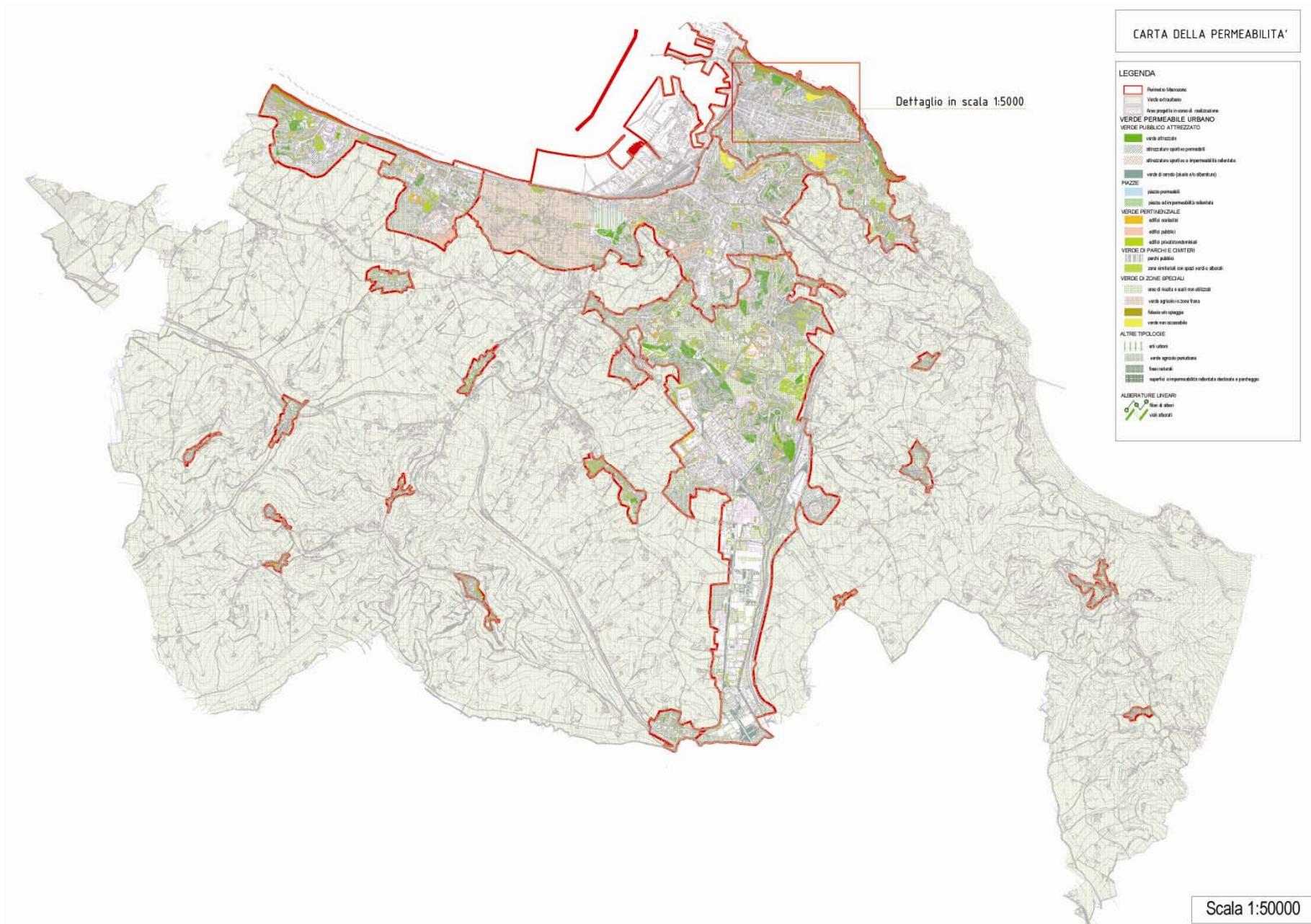
Questa immagine "verde" di Ancona si rafforza se consideriamo un ulteriore dato, quello della permeabilità dei suoli nelle aree urbane e nelle frazioni. Il dato fa riferimento ad una ricognizione puntuale in tutte le ZTO con riferimento ad una serie di categorie di spazi aperti permeabili:

- il verde pubblico attrezzato, comprese le attrezzature sportive permeabili o a permeabilità rallentata e il verde di arredo (aiuole e/o alberature);
- le piazze permeabili e a permeabilità rallentata
- il verde pertinenziale degli edifici pubblici e privati
- il verde dei parchi pubblici e delle aree cimiteriali
- il verde delle zone speciali, come le aree di risulta, il verde agricolo in zona di frana, la falesia e le spiagge
- gli orti urbani, il verde agricolo periurbano strettamente legato all'edificato, i fossi naturali e i parcheggi a permeabilità rallentata;
- i filari alberati.

Emerge un dato di grande interesse, e cioè che **sugli oltre 28 kmq delle ZTO (sui quasi 124 complessivi del Comune, pari quindi a poco meno del 23%), più di 15 milioni di mq, il 54%, sono ascrivibili a queste categorie di spazi aperti.** D'altronde, nel residuo 77% di territorio extraurbano prevalentemente agricolo, si registra un valore di permeabilità prossimo al 100% che, riletto assieme al dato sulla permeabilità dei tessuti urbani, consente di confermare quell'immagine di Ancona "città verde" già emersa nel precedente capitolo. E' importante notare peraltro che, pur potendosi rilevare tra le macrozone della città alcune inevitabili differenze legate alle diverse conformazioni urbanistiche e ambientali (soprattutto in termini di rapporto tra densità urbana e tipologie edilizie che incide in modo rilevante sul peso degli spazi aperti), l'escursione tra le diverse parti del tessuto urbano è molto bassa oscillando tra il 53% della "Prima Ancona" e il 65% della "Terza Ancona" <sup>2</sup>.

MACROZONE	Z.T.O.	VERDE ATTREZZATO						PIAZZE		VERDE PERTINENZIALE		PARCHI-CIMITERI		ZONE SPECIALI		ALTRE TIPOLOGIE		VERDE PERMEABILE		Z.T.O.	%VERDE PERMEABILE PER ZTO	ALBERATURE LINEARI			
		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE									
		mq	%	mq	%	mq	%	mq	%	mq	%	mq	%	mq	%	mq	%								
Prima Ancona	ZTO 1	25658	682	24.134	20.081	80.664	552	151.771	363.956	42%															
	ZTO 2	44649	610	30.096	113.908	29.164	1.523	219.949	372.994	59%													300		
	ZTO 3	46662	10.208	44.061	97.967	116.056	0	314.953	638.576	49%													132		
	ZTO 4	0	276	4.598	0	0	0	4.874	79.798	6%													292		
	ZTO 5	39418	14.267	25.432	19	140.922	0	220.058	356.958	62%													3.067		
	ZTO 6a	0	0	17.083	0	447	0	17.531	103.206	17%														0	
	ZTO 6b	179	0	9.722	0	0	0	9.901	56.774	17%														1.060	
	ZTO 7a	1256	0	80.341	0	1.418	0	83.014	185.310	45%														1.620	
	ZTO 7b	12184	2.486	141.925	120	105.522	87	262.324	488.956	54%														0	
	ZTO 13	64253	1.471	264.205	1.990	229.774	94.133	655.827	992.475	66%														0	
	<b>TOTALE</b>	<b>234.260</b>	<b>30.000</b>	<b>641.596</b>	<b>234.084</b>	<b>703.966</b>	<b>96.295</b>	<b>1.940.201</b>	<b>3.638.823</b>	<b>53%</b>														<b>6.471</b>	
	Seconda Ancona	ZTO 8	1539	152	8748	37788	1309	0	49.516	148.487	33%														355
		ZTO 9	496	0	26962	0	2031	0	29.508	75.010	39%														0
ZTO 10		22869	0	14473	0	36619	8447	82.409	343.806	24%														80	
ZTO 11		12491	2316	24664	0	21680	1608	62.759	436.838	14%														1807	
ZTO 12		66067	606	171490	0	64185	84550	386.899	693.131	56%														61	
ZTO 14a		93243	0	118189	150420	1758103	17022	2.136.978	2.497.505	86%														0	
ZTO 15a		28790	0	76584	0	39839	17568	162.782	500.288	33%														1094	
ZTO 15b		14881	0	150409	0	40978	26202	232.470	642.394	36%														0	
ZTO 19		6157	0	3417	25116	101290	564	136.544	261.927	52%														0	
ZTO 20		57358	0	44.353	0	74.237	69.716	245.663	627.961	39%														0	
<b>TOTALE</b>		<b>303.892</b>	<b>3.074</b>	<b>631.394</b>	<b>213.304</b>	<b>1.205.233</b>	<b>1.190.034</b>	<b>3.525.528</b>	<b>6.227.347</b>	<b>57%</b>														<b>3.397</b>	
Terza Ancona	ZTO 14b	23184	0	149582	1762	101789	86273	362.590	654.458	55%														0	
	ZTO 16a	118312	129	184086	102634	471112	110486	562.759	1.123.388	50%														258	
	ZTO 16b	482896	2673	485437	10657	493150	330170	1.804.982	3.142.254	57%														0	
	ZTO 17	199901	0	239253	0	310440	359863	1.109.456	1.483.233	75%														0	
	ZTO 18	59853	0	101490	0	203849	146399	511.591	1.507.909	34%														0	
	ZTO 21	1717791	0	78084	0	433977	441230	2.671.081	2.836.917	94%														0	
<b>TOTALE</b>	<b>2601937</b>	<b>2.802</b>	<b>1.237.931</b>	<b>115.053</b>	<b>1.590.316</b>	<b>1.474.419</b>	<b>7.022.458</b>	<b>10.748.159</b>	<b>65%</b>														<b>258</b>		
Ancona Nord	ZTO 22	51915	0	249414	36411	80219	412880	830.838	1.539.541	54%														21	
	ZTO 23	10195	0	23258	17667	13200	48973	113.293	309.904	37%														0	
	ZTO 24	76872	0	103173	0	20222	140396	340.663	567.349	60%														0	
	ZTO 25	8214	0	79216	57876	11428	93604	250.337	312.777	80%														0	
	<b>TOTALE</b>	<b>147.196</b>	<b>0</b>	<b>455.061</b>	<b>111.954</b>	<b>125.069</b>	<b>695.852</b>	<b>1.535.132</b>	<b>2.729.571</b>	<b>56%</b>														<b>0</b>	
Ancona Porto	ZTO 26	854	0	0	0	0	5.564	6.418	2.996.387	0%														0	
Frazioni Est	ZTO S1	232	0	8450	0	2176	4971	15.829	29.783	53%														0	
	ZTO S2	2695	0	8885	786	10718	11419	34.503	56.079	62%														0	
	ZTO S3	1511	0	7053	0	11410	6633	26.606	45.083	59%														0	
	ZTO S4	4005	0	25706	0	51881	16166	97.759	155.876	63%														0	
	ZTO S5	3321	0	24198	0	42171	41722	111.413	171.374	65%														0	
	<b>TOTALE</b>	<b>11.765</b>	<b>0</b>	<b>74.292</b>	<b>786</b>	<b>118.356</b>	<b>80.911</b>	<b>286.110</b>	<b>458.195</b>	<b>62%</b>														<b>0</b>	
Frazioni Ovest	ZTO T1	5876	0	44516	0	10750	3318	64.461	112.282	57%														0	
	ZTO T2	12726	0	41983	0	35692	68593	158.994	264.359	60%														0	
	ZTO U1	1917	0	8546	0	18845	468	29.776	51.787	57%														0	
	ZTO U2	2050	0	12306	0	9919	2640	26.914	42.875	63%														0	
	ZTO U3	0	0	16365	0	5942	144	22.450	34.662	65%														0	
	ZTO V1	12911	0	91742	0	22936	48540	176.129	253.247	70%														0	
	ZTO V2	4700	0	42049	0	7351	43371	97.471	117.926	83%														0	
	ZTO W1	0	0	7178	0	21108	142065	170.351	203.257	84%														0	
	ZTO Z1	1142	0	8549	1064	11216	2811	24.782	48.596	51%														0	
	ZTO Z2	3140	0	26984	0	19547	93170	142.841	185.942	77%														0	
	ZTO Z3	15418	0	10956	0	42162	34879	103.415	143.013	72%														0	
	<b>TOTALE</b>	<b>59.882</b>	<b>0</b>	<b>311.173</b>	<b>1.064</b>	<b>205.467</b>	<b>439.998</b>	<b>1.017.585</b>	<b>1.457.946</b>	<b>70%</b>														<b>0</b>	
	<b>TOTALE</b>	<b>1.949.621</b>	<b>35.875</b>	<b>3.341.883</b>	<b>539.133</b>	<b>3.913.190</b>	<b>3.984.302</b>	<b>15.333.431</b>	<b>28.256.428</b>	<b>54%</b>														<b>10.145</b>	

<sup>2</sup> se si esclude il porto che ha un ovvio altissimo livello di impermeabilizzazione dei suoli

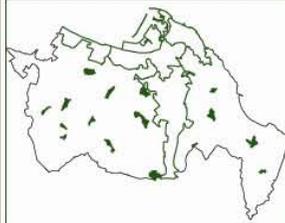




**MACROZONA 6**  
**Ancona Frazioni**

TAV.  
f6

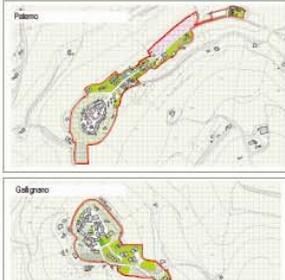
Ancona Frazioni comprende le sedi frazioni disseminate per tutto il territorio comunale ovvero Angeli di Varano, Massignano, Montecatole, Montescuro, Poggio di Ancona, Aspio, Candia, Casine di Paterno, Gallignano, Ghettafello, Madonna delle Grazie, Paterno, Pontelungo, Sappanico, Taglio di Barcaglione, Varano.



**LEGENDA**

- Perimetro Macrozone
- Verde extraurbano
- Aree progettate in corso di realizzazione
- VERDE PERMEABILE URBANO**
- VERDE PUBBLICO ATTREZZATO**
- verde attrezzato
- attrezzature sportive permeabili
- attrezzature sportive a impermeabilità rallentata
- verde di arredo (aiuole e/o alberature)
- PIAZZE**
- piazze permeabili
- piazze ad impermeabilità rallentata
- VERDE PERTINENZIALE**
- edifici scolastico
- edifici pubblici
- edifici privati/condomiziali
- VERDE DI PARCHI E CIMITERI**
- parchi pubblici
- zone dimenziali con spazi verdi e alberati
- VERDE DI ZONE SPECIALI**
- aree di risulta o suoli non utilizzati
- verde agricolo in zone frane
- faliese e/o spiaggia
- verde non accessibile
- ALTRE TIPOLOGIE**
- orti urbani
- verde agricolo periurbano
- fossi naturali
- superfici a impermeabilità rallentata destinate a parcheggio
- ALBERATURE LINEARI**
- filari di alberi
- viali alberati

SCALA 1:5000



## QUATTRO OBIETTIVI STRATEGICI PER QUATTRO VISIONI DI CITTÀ

## Le strategie del nuovo Piano

La 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 **una prima individuazione dei principali obiettivi strategici** che dovranno informare la sua azione. In particolare:

- *l'integrazione tra porto e città;*
  - *lo sviluppo della vocazione turistica della città, con il rafforzamento delle relative attrezzature, e l'integrazione con quelle culturali;*
  - *interventi significativi di recupero e riqualificazione urbana, limitando l'uso di nuovo territorio extraurbano per i casi necessari e per la eventuale realizzazione di poli strategici legati allo sviluppo economico del territorio, garantendo nel contempo, in tale caso, adeguati interventi di compensazione ambientale;*
  - *un dimensionamento di piano orientato secondo un criterio di risposta a fabbisogni calcolati nell'ambito della durata temporale del Piano Operativo, affrontando le vere necessità di una società locale profondamente cambiata e tenendo conto degli interventi edilizi in corso;*
  - *un sistema insediativo che privilegi gli elementi di qualità e che punti sulla massima integrazione sociale e sul massimo mix funzionale possibile;*
  - *un sistema generale della mobilità che renda più accessibili il porto e la città rispetto al territorio provinciale e regionale e quindi nazionale fondato sulla previsione dell'Uscita Ovest votata dal Consiglio Comunale e sul trasferimento su rotaia di quote importanti del traffico merci portuale;*
  - *un sistema di mobilità basato sull'incentivazione e l'uso del mezzo pubblico e alla realizzazione della metropolitana di superficie;*
  - *un sistema ambientale in forma di rete ecologica comprensivo delle aree verdi e del parco del Conero.*
- Le azioni fondamentali che la stessa Deliberazione aveva individuato come necessarie per raggiungere tali obiettivi erano i seguenti:
- *gli interventi di recupero e di riuso di aree già costruite, ivi compresa la riqualificazione dell'esistente e la densificazione delle stesse, con particolare riferimento alle frazioni;*
  - *l'eventuale utilizzazione di nuove aree si potrà realizzare dando priorità a quelle di proprietà comunale rispetto a quelle con vincoli decaduti;*
  - *l'eventuale uso di nuovo territorio ove se ne manifestassero le esigenze;*
- *la rivitalizzazione del centro storico con interventi di recupero innovativi;*
  - *il completamento del recupero dei contenitori storici, previa individuazione dei diversi valori e caratteri strutturali e funzionali, attraverso uno studio complessivo riferito a ciascun contenitore;*
  - *la riqualificazione delle periferie storiche della Seconda Ancona;*
  - *l'integrazione dei nuovi quartieri residenziali nel tessuto urbano;*
  - *il superamento della marginalità delle frazioni con un giusto equilibrio tra nuove residenze, servizi e luoghi di lavoro;*
  - *la risposta efficace alle nuove esigenze di residenza (appartamenti di 40-50 mq.);*
  - *la capacità di fare fronte alla domanda di edilizia sociale;*
  - *l'indicazione di nuove tipologie residenziali che permettano di calmierare il mercato immobiliare e garantiscano standard qualitativi elevati;*
  - *la creazione di servizi adeguati per la popolazione universitaria;*
  - *la piena integrazione nel tessuto urbano e periurbano del sistema infrastrutturale;*
  - *la razionalizzazione della viabilità dei quartieri a Nord, anche alla luce della pressione provocata dall'entrata a regime dell'ospedale regionale, verificando l'utilità e la fattibilità di un collegamento diretto fra la Flaminia e la SS. 16 esclusivamente per la viabilità leggera;*
  - *la riqualificazione della fascia costiera mediante interventi di messa in sicurezza dell'area in frana e delle infrastrutture ivi esistenti, confermando la convivenza leggera e una riprofilatura della costa funzionale alla realizzazione della viabilità e dei servizi necessari per il nuovo Porto turistico e per quello peschereccio, la sua valorizzazione ambientale e paesaggistica, il recupero alle funzioni di fruizione del mare, anche in funzione di attività del tempo libero;*
  - *la costruzione di un sistema commerciale flessibile, meno vincolato, competitivo e di qualità, relazionato con lo spazio pubblico per dare un nuovo volto alla città, con particolare riferimento ai quartieri storici;*
  - *la piena integrazione del polo commerciale/produttivo di Ancona Sud e della necessità di considerarlo parte integrante della città;*
  - *il riequilibrio, su area vasta, delle concentrazioni commerciali;*
  - *lo sviluppo turistico attraverso l'aumento della capacità ricettiva, un progetto complessivo di valorizzazione del patrimonio storico monumentale della città (sfruttando al meglio l'integrazione con il Piano di Sviluppo del Porto) e della parte del territorio comunale inserita nel Parco del Conero;*
  - *la redazione del Piano Urbano del Verde quale strumento per il rilevamento, la pianificazione e la gestione del verde e della rete ecologica per tutto il territorio comunale;*
  - *il collegamento di tutti gli spazi pubblici con percorsi protetti e/o dedicati;*

- *la costruzione della rete dei parchi urbani e dei corridoi ecologici di collegamento prevedendo la realizzazione di zone boschive periurbane di dimensioni tali da migliorare significativamente il microclima e da costituire una salvaguardia permanente per aree di particolare valore paesaggistico e ambientale;*
- *la redazione del Piano Regolatore del Sottosuolo con particolare riferimento alle reti di telecomunicazione e trasmissione dati;*
- *l'individuazione di incentivi per l'uso di materiali da costruzione naturali e di basso impatto e l'attuazione di tecniche di architettura biologica e di bioedilizia.*

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<sup>1</sup>, il Sindaco Sturani ha evidenziato 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:

1. *Definizione dell'ambito territoriale di riferimento.* L'avvio del nuovo Piano urbanistico per la città di Ancona rappresenta un evento importante per un territorio più ampio che deve essere prioritariamente individuato, non solo perché, nel medio e lungo periodo le scelte di Ancona avranno degli effetti diretti sui comuni contermini, ma anche perché su alcuni temi come le infrastrutture e la localizzazione degli insediamenti produttivi e commerciali, il coordinamento delle politiche è oggi assolutamente necessario.
2. *Ricorso ai processi di concertazione e partecipazione.* I nuovi modelli di Piano ricorrono in maniera sempre più massiccia a processi di concertazione e partecipazione per la condivisione di temi complessi. Le forme istituzionali attraverso le quali prendono corpo tali processi sono la sottoscrizione di Accordi Quadro e Protocolli di Intesa, come ad esempio quello in corso di redazione con i Comuni di Jesi e Fabriano per la formazione di un Tavolo di Coordinamento Territoriale a seguito dei programmi promossi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito della Piattaforma Territoriale Strategica Ancona\_Terni\_Civitavecchia.
3. *Coordinamento con la pianificazione esistente.* Il nuovo Piano di Ancona deve necessariamente confrontarsi con la pianificazione dei comuni contermini, e con quella sovraordinata: dal Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Ancona, al Piano di Inquadramento Territoriale PIT della Regione Marche. Attraverso questi strumenti si delineano le principali strategie di sviluppo, legate alla struttura fisica ed economica del territorio.

4. *Programmazione comunitaria.* L'accesso a finanziamenti per la realizzazione di opere pubbliche è un problema che coinvolge tutte le amministrazioni locali. La partecipazione ai bandi per i fondi comunitari 2007-2013 costituisce un'importante occasione. L'avvio di un processo di concertazione, dove sono presenti le amministrazioni appartenenti ad un ambito territoriale vasto e la Regione che gestisce i fondi, deve costituire una occasione per aumentare la competitività e l'attrattività del nostro territorio.
5. *Dinamiche demografiche.* L'analisi delle dinamiche demografiche ci restituisce un quadro in rapida evoluzione, l'aumento dei single, l'invecchiamento della popolazione, la diminuzione del numero dei figli, l'inizio della pressione dell'immigrazione extracomunitaria, sono fenomeni che non possono essere governati nell'ambito dei propri confini amministrativi. Le politiche intraprese da Ancona con i piani precedenti hanno avuto delle conseguenze significative per l'intero territorio, si tratta quindi di condividere alcune impostazioni generali per operare poi scelte autonome ma coerenti tra di loro.
6. *Mobilità.* Il tema della mobilità costituisce una delle priorità dell'intero territorio, nel caso di Ancona si tratta prioritariamente dell'accesso alla città per le merci e le persone e quindi delle questioni legate al collegamento A14-porto, alla realizzazione delle metropolitane di superficie lungo la fascia costiera, alla regolazione del traffico pendolare giornaliero.
7. *Infrastrutture e logistica.* Il porto di Ancona è uno dei nodi fondamentali del sistema infrastrutturale regionale, insieme all'aeroporto di Falconara e all'Interporto di Jesi costituisce un polo logistico inserito in un tessuto produttivo unico in Italia. Si tratta quindi di integrare le rispettive politiche di sviluppo e di trovare sinergie efficaci nell'ambito di un sistema che si identifica con la SS76, che si configura non solo come un importante asse viario, ma come un vero e proprio corridoio infrastrutturale.
8. *Relazioni territoriali.* Ancona storicamente rappresenta un ponte verso i paesi dell'est europeo, il porto costituisce il naturale snodo di un sistema di relazioni e di spostamenti, che proietta la città verso la regione adriatica. Questa vocazione deve essere non solo riconosciuta, ma anche strutturata attraverso il ricorso a forme di concertazione con le città partner della Grecia e dei Balcani.
9. *Ruolo di Ancona e servizi territoriali.* La città di Ancona ricopre istituzionalmente il ruolo di capoluogo di regione, a questo deve corrispondere la presenza di servizi di rilevanza regionale adeguati: il polo ospedaliero di Torrette, il polo culturale fieristico del Mandracchio (nell'ambito del quale va discussa la delocalizzazione della Fiera della Pesca), il polo universitario e quello amministrativo. Inoltre la città necessita di un efficace sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti che non può essere risolto solo in ambito comunale. Si tratta di elementi fondamentali per l'identità di Ancona, che contemporaneamente pongono complessi problemi di gestione e di relazione con l'ambito territoriale che ne usufruisce.

<sup>1</sup> Richiamato nel Documento 0 - 2d. Presentazione, verbale e immagini del primo incontro di pianificazione

10. *Aree produttive e commerciali.* La dislocazione delle aree produttive e commerciali nei diversi territori comunali deve essere il frutto di una strategia generale indicata dagli enti territoriali sovraordinati e concertata a livello delle singole amministrazioni comunali. La crescita delle aree e l'aumento della mobilità degli abitanti cancella i confini amministrativi, l'area vasta viene attraversata e soprattutto utilizzata dai cittadini come un unico territorio, di qui l'esigenza di una concentrazione della aree, per contenere il consumo di territorio e per favorirne il riequilibrio.

**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 necessarie 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 necessaria una capacità cooperativa intercomunale; sia soprattutto con **quell'obiettivo policentrismo dell'area urbana anconetana** – di cui abbiamo già parlato nel precedente capitolo 2 e su cui torneremo in seguito – 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.**

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 alle **prospettive della "velocità" del cambiamento** indotto dalla Piattaforma strategica anconetana; e la valorizzazione dei connotati 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 che il territorio della città di Ancona esprime, nella consapevolezza che **questa multiscalarità è un'esigenza imprescindibile.**

E' questo d'altronde lo spirito che ha animato il lavoro svolto dall'Ufficio di Piano nel corso del 2007, con lo sviluppo delle fasi di "ascolto" e "raccolta" propedeutiche alla "sintesi" del Documento Programmatico e culminate nella presentazione del "Documento 0" nella seduta del Consiglio Comunale del 17 marzo 2008, ricordata nel primo capitolo. Questo Documento – di cui si forniscono i materiali negli allegati 1, 2 e 3 - oltre a fornire un'ampia documentazione delle principali dinamiche in atto e delle questioni emerse durante il processo di partecipazione, ha sottoposto all'attenzione una prima sintesi dell'attività di ricerca attraverso un compendio dei "rapporti tematici" strutturati attorno ai 4 grandi temi (politiche infrastrutturali, politiche abitative, politiche culturali, politiche energetiche) su cui ci si è già soffermati nel precedente capitolo 1.

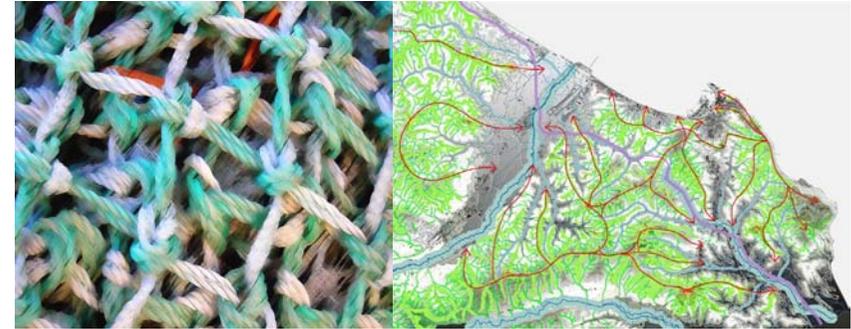
Il compendio ha offerto un'interpretazione di ciascun tema di ricerca e ha fissato anche un insieme di possibili linee strategiche di intervento, intorno alle quali è stato impostato il successivo dibattito e avviata una verifica degli indirizzi dettati dal Consiglio Comunale..

E' a partire da queste prime linee strategiche che, nel corso del 2008 e dei primi mesi 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:**

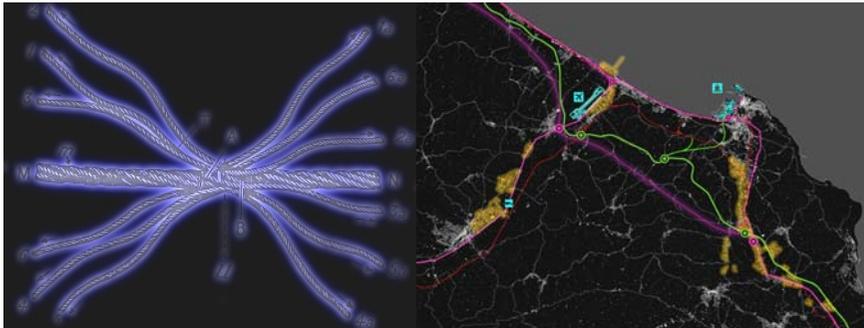
- **ANCONA CITTÀ POLICENTRICA, ABITABILE E ACCESSIBILE**
- **ANCONA CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA**
- **ANCONA CITTÀ ECOLOGICA**
- **ANCONA CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA**



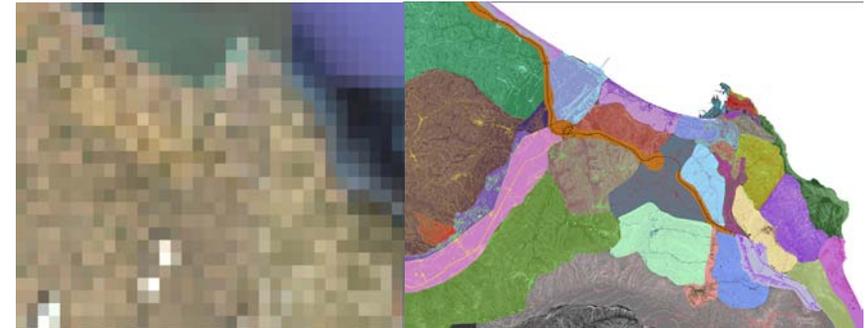
ANCONA città policentrica, abitabile e accessibile: **l'arcipelago**



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 - come abbiamo avuto modo di rilevare in altra parte di questo Documento - e al cui consolidamento le dinamiche residenziali degli ultimi decenni hanno direttamente contribuito.

1. Queste dinamiche hanno rafforzato infatti un funzionamento urbano dell'area urbana anconetana - descritto nei dossier 1<sup>2</sup>, 7<sup>3</sup> e 9<sup>4</sup> e nel rapporto tematico 02<sup>5</sup> - 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 inesa nei comuni più grandi (in primis Ancona), grazie a politiche urbanistiche di tipo espansivo anche rilevante e pervasivo, ma anche grazie ad una modificazione delle preferenze localizzative legate a specifici modelli abitativi e insediativi. Oggi il quadro delle forme insediative che caratterizza l'area urbana di Ancona, nella sua accezione

<sup>2</sup> Documento 0 - Dossier 1 - "La città che cambia": Evoluzione demografica ed insediativa

<sup>3</sup> Documento 0 - Dossier 7 - Analisi dei valori immobiliari

<sup>4</sup> Documento 0 - Dossier 9 - Analisi dei valori immobiliari - Aggiornamento 2007

<sup>5</sup> Documento 0 - Rapporto tematico 02 - Politiche abitative. Modelli innovativi di housing per nuove dinamiche di domanda

estesa, esprime caratteri molto diversificati che si aggiungono a quelli della città storica compatta, alle addizioni intensive ad alta densità a ridosso dei centri maggiori e a quelle a bassa densità dei centri storici minori, o ai grandi quartieri moderni a pianta libera (di cui i quartieri Q1, Q2 e Q3 di Ancona costituiscono un riferimento paradigmatico). Come leggibile dalla carta allegata, almeno altre tre forme insediative hanno preso piede nelle trasformazioni della città policentrica degli ultimi decenni:

- **la dispersione insediativa dei paesaggi agrari urbanizzati dentro il reticolo storico dei crinali**, che ci restituisce una campagna urbana molto abitata e che continua a riconoscere nello storico presidio dei centri storici minori i suoi coaguli urbani principali, pur esprimendo una estensione di riferimenti funzionali e simbolici molto più ampia;
- **la concatenazione costiera di nuclei, isole e barriere**, sviluppatesi in una condizione territoriale densa di criticità in cui i tessuti residenziali debbono spesso convivere con situazioni di confinamento morfologico, di pervasività turistica, di congestionamento trasportistico e di danno ambientale (come nel caso dell'area AERCA tra Falconara e Ancona centro)
- **la città lineare dei macrolotti e dei recinti specializzati lungo la compressione infrastrutturale valliva** in cui si alternano e si accostano, agli insediamenti produttivi e infrastrutturali specializzati, trame e nuclei abitativi più o meno deboli o strutturati che tentano di affermare la propria identità territoriale tra le maglie pervasive delle reti del ferro e della gomma (come nel caso delle valli esina e dell'Aspio)

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"**<sup>6</sup>. Ad un sistema diffuso cioè di parti urbane - talvolta coincidenti con

<sup>6</sup> L'identificazione delle "microcittà" di cui è costituita Ancona è operazione complessa di definizione di ambiti urbani costruiti e abitati che fa riferimento all'interazione di una pluralità di fattori di cui si elencano i principali: il carattere funzionale e sociale prevalente e i modi d'uso degli spazi in relazione ad un "centro" o una pluralità di centri esplicitamente individuati dagli abitanti; le regole e i caratteri dell'impianto urbano nel rapporto fra tracciati stradali, disegno di suolo, caratteristiche morfogenetiche e architettoniche dell'edificato, stratificazione del palinsesto ai diversi livelli di densità che caratterizza la storia di ciascun ambito; il senso dei luoghi inteso come rapporto vivo, di memoria e d'uso, con gli uomini e quindi anche come valore simbolico di alcuni luoghi urbani; la qualità architettonica e ambientale dei luoghi, intesa come rapporti tra spazi costruiti e spazi aperti e come presenza adeguata di servizi e spazi

la frazione o il nucleo isolato, talaltra con i quartieri storici o di espansione recente - 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 da paesi comunitari o extracomunitari 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. Innanzitutto *criticità economico-finanziarie*, in particolare i tassi dei mutui in forte aumento e l'andamento dei costi di acquisizione degli immobili e dei canoni di locazione che tendono ad escludere alcune fasce sociali e di reddito dal mercato abitativo e comunque ad incentivare la casa in proprietà rispetto a quella in affitto, sottraendo quote crescenti del patrimonio alle domande fisiologiche di affitto di alcune categorie. Un ulteriore fattore è quello delle *criticità strutturali del processo edilizio*, con particolare riferimento all'incidenza del costo d'acquisizione delle aree, all'aumento del costo di costruzione per gli interventi di nuova costruzione e di recupero, all'inadeguatezza dei tempi connessi ai processi di trasformazione edilizia, alla nascita di nuove istanze per una maggiore qualità dell'abitare, alle modalità di accesso al credito per le imprese, alla trasformazione dell'organizzazione delle imprese e al peso del carico fiscale nella compravendita di aree ed immobili. Infine, le *criticità legislative* legate ad una progressiva sottovalutazione del problema abitativo che ha portato addirittura all'assenza di una precisa definizione dell'Edilizia Residenziale Pubblica a livello statale, a cui si sta tentando di porre rimedio negli ultimi anni con le nuove politiche sull'*housing* sociale. La nuova domanda della "fascia grigia" **ha difficoltà a trovare risposta all'interno del perimetro comunale dei comuni maggiori della città**

---

verdi interni ed esterni anche da un punto di vista percettivo. L'operazione sin qui svolta ha un valore essenzialmente esemplificativo e richiederà, nel futuro Piano urbanistico, un necessario approfondimento e un confronto ampio con le comunità locali.

**poli-centrica 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 (e dei modi per dare risposta contestuale ad una pluralità di domande) 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 poli-centrica ha sin qui espresso, confermandone e consolidandone alcune, scomponendone e ricomponendone altre alla ricerca di qualità e identità condivise.**

Questo obiettivo strategico - che evoca l'immagine dell'"arcipelago" di parti urbane dotate di una propria riconoscibilità - 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 attraverso:
    - La riqualificazione urbana e la riconfigurazione morfologica e funzionale anche dei contenitori e del patrimonio edilizio dismesso, sostenuti da specifici programmi integrati con regole perequative, compensative e premiali
    - Interventi puntuali di ristrutturazione e demolizione con ricostruzione attraverso premialità urbanistiche (incrementi di SUL, possibilità di introdurre nuovi usi residenziali, ...) in cambio di quote minime di proprietà e affitto a prezzo e canone concordati per categorie sociali predeterminate
  - b. Acquisire aree ed immobili a basso costo per la realizzazione di edilizia sociale attraverso

- La garanzia di quote minime di aree o immobili per l'edilizia sociale negli interventi trasformativi di nuova edificazione su aree libere o nella realizzazione di standard urbanistici, attraverso regole perequative, compensative e premiali
- La predisposizione di programmi di ottimizzazione delle risorse disponibili nel patrimonio residenziale pubblico.

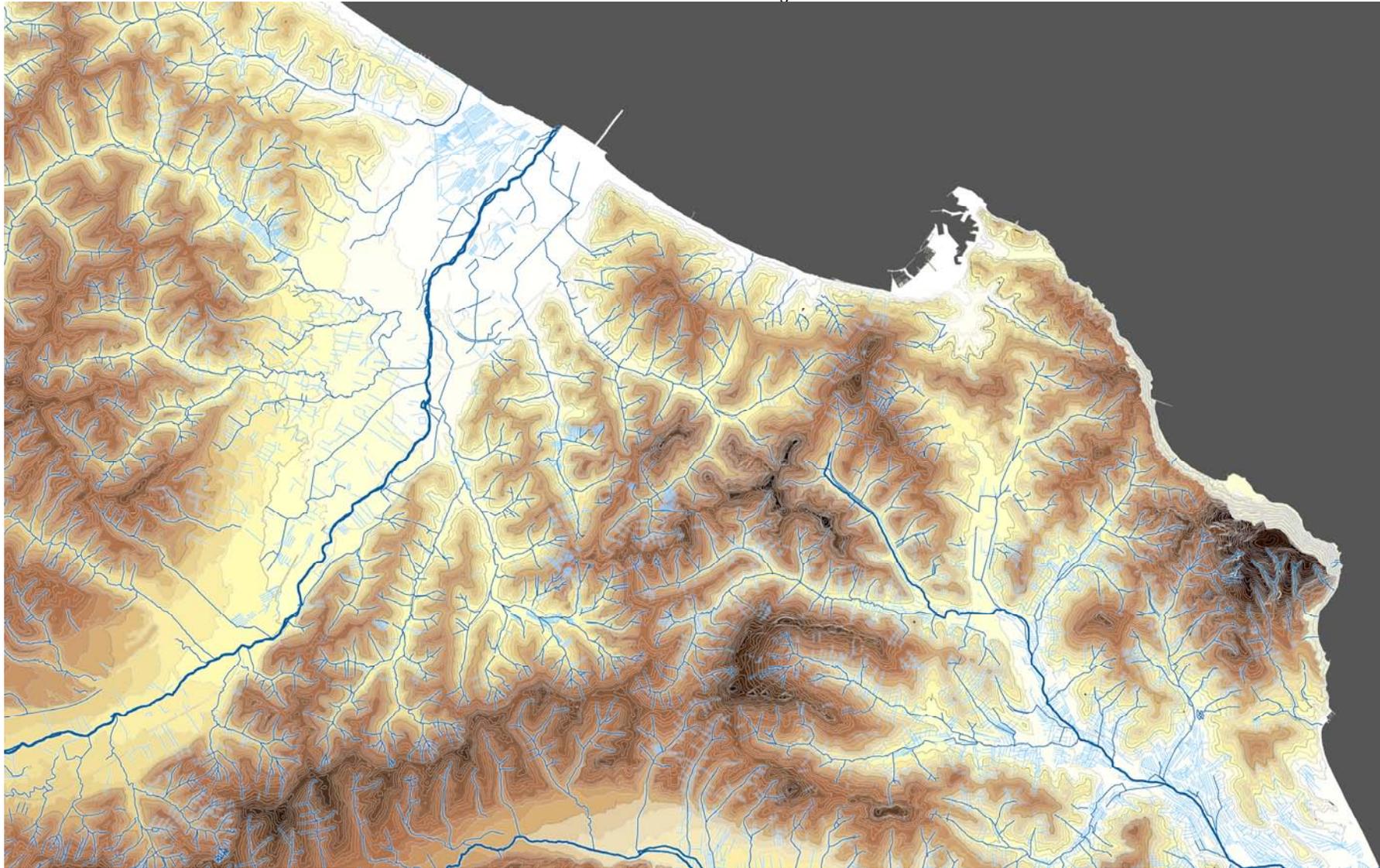
## 2. Riconoscere il policentrismo rafforzando l'identità delle microcittà

- a. Creare e rafforzare le centralità locali attraverso
  - La valorizzazione delle funzioni e delle propensioni peculiari di ciascun luogo e la localizzazione di nuovi servizi sia alla scala locale e urbana, attraverso specifici programmi in grado di incentivare l'uso diffuso della città nel rispetto delle peculiarità di ciascuna microcittà
  - La localizzazione di servizi di livello urbano dei nuclei urbani minori, con particolare riferimento a quelli di supporto alle attività economiche e sociali, da quelle agricole e artigianali a quelle commerciali ed espositive, turistiche e agrituristiche
- b. Valorizzare gli spazi pubblici che esprimono una riconoscibilità delle relazioni sociali delle comunità locali attraverso:
  - La creazione e il rafforzamento delle piazze e delle direttrici stradali di concentrazione degli usi collettivi e commerciali, il trattamento e la gestione degli spazi aperti non utilizzati all'interno dei tessuti, l'incremento delle aree piantumate per usi collettivi, attraverso la predisposizione di piani di riqualificazione degli spazi aperti
  - La ricerca di soluzioni nei piani per la mobilità tese ad alleviare gli spazi pubblici di relazione dal peso del traffico di attraversamento, sia attraverso itinerari alternativi sia attraverso il ridisegno della sede stradale e il trattamento delle pavimentazioni per ridurre la velocità dei veicoli
- c. Ridefinire il sistema di relazioni tra ciascuna microcittà e i contesti attraverso
  - La riqualificazione e il trattamento dei margini urbani in grado di rafforzare l'identità formale di ciascuna microcittà
  - Il potenziamento della rete infrastrutturale minuta (tracciati pedonali, piste ciclabili, trasporto pubblico ...) di connessione con il centro-città e le altre microcittà.

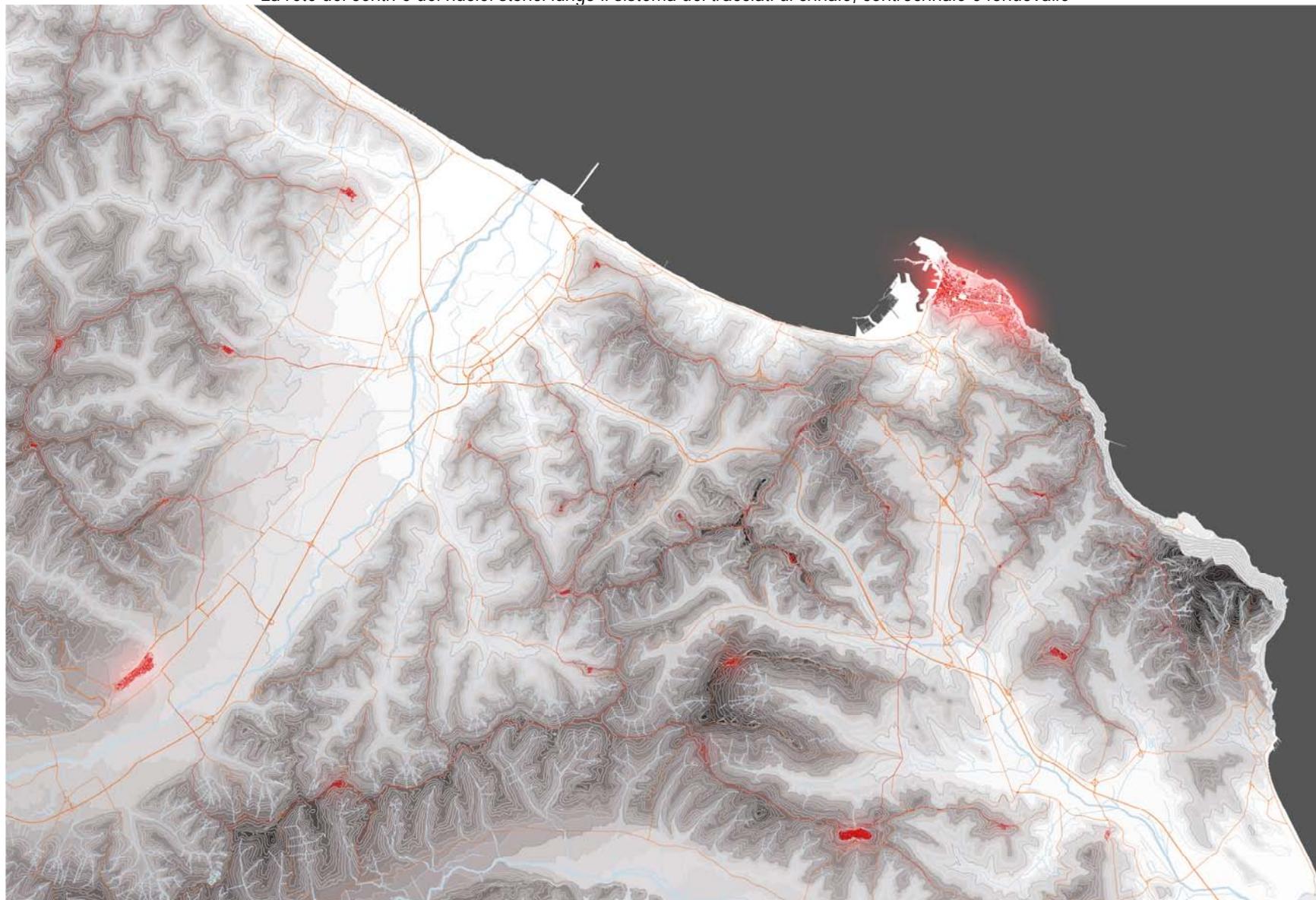
La forma del suolo, nell'alternanza di rilievi collinari e incisioni vallive



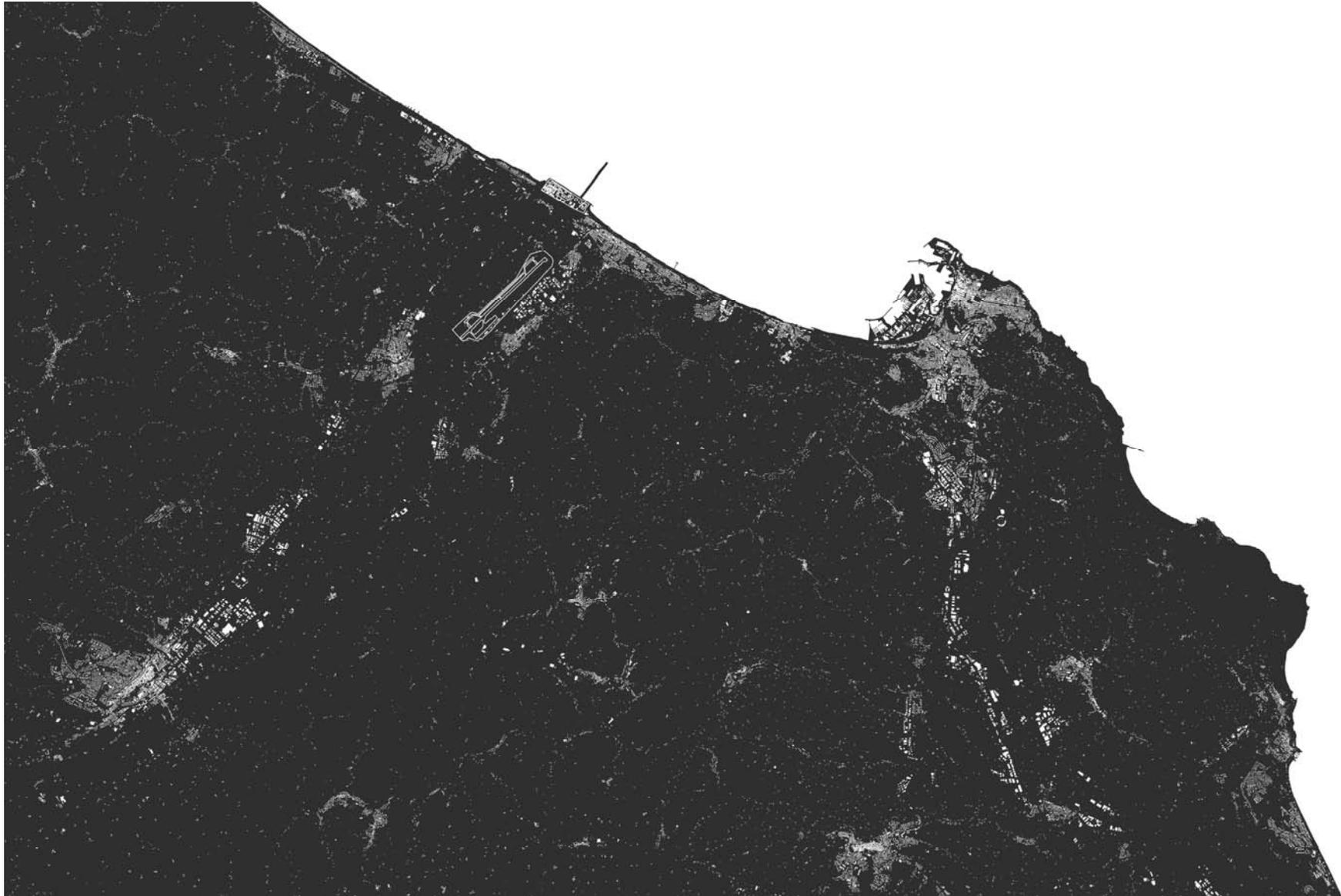
Forma del suolo e rete idrografica



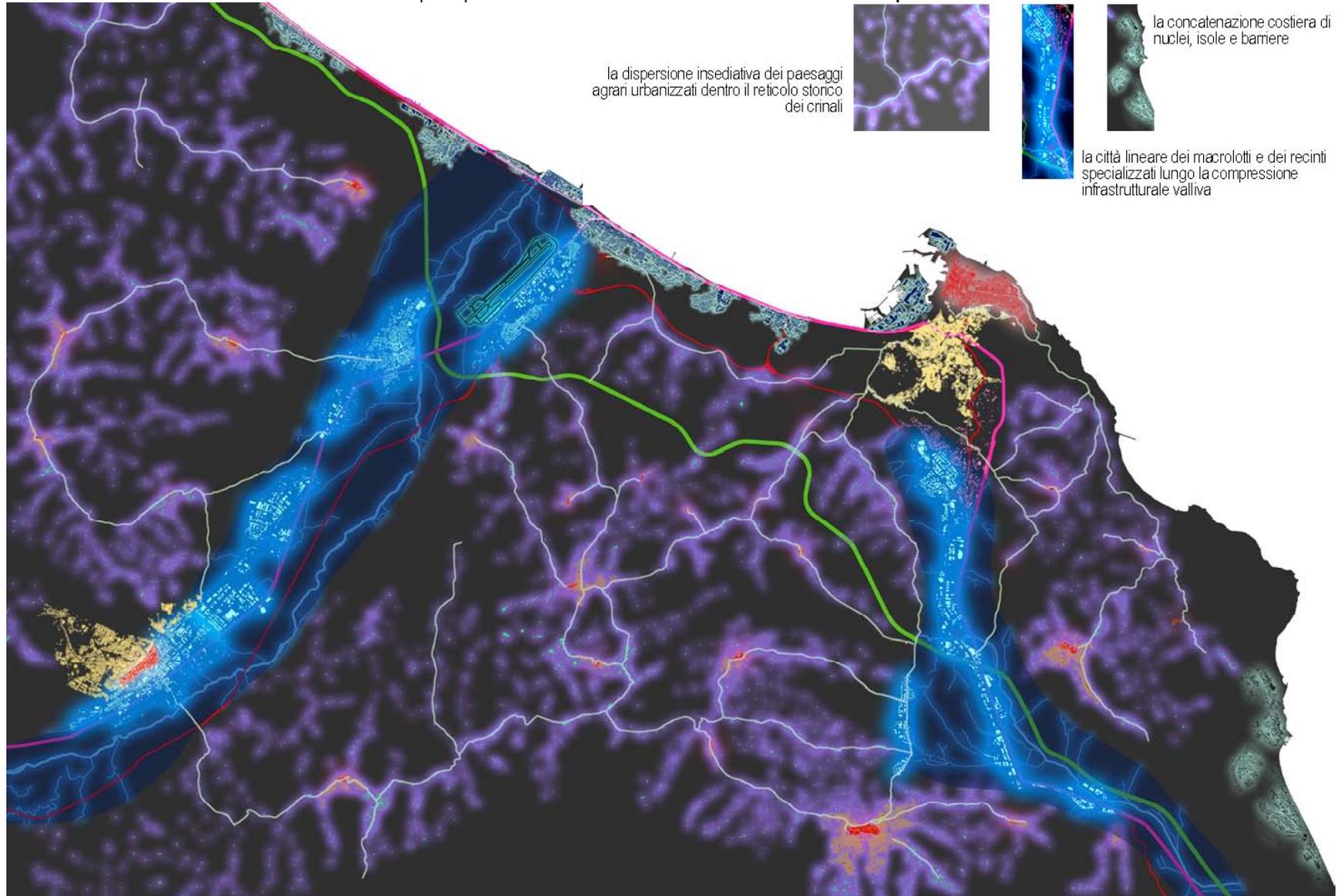
La rete dei centri e dei nuclei storici lungo il sistema dei tracciati di crinale, controcrinale e fondovalle



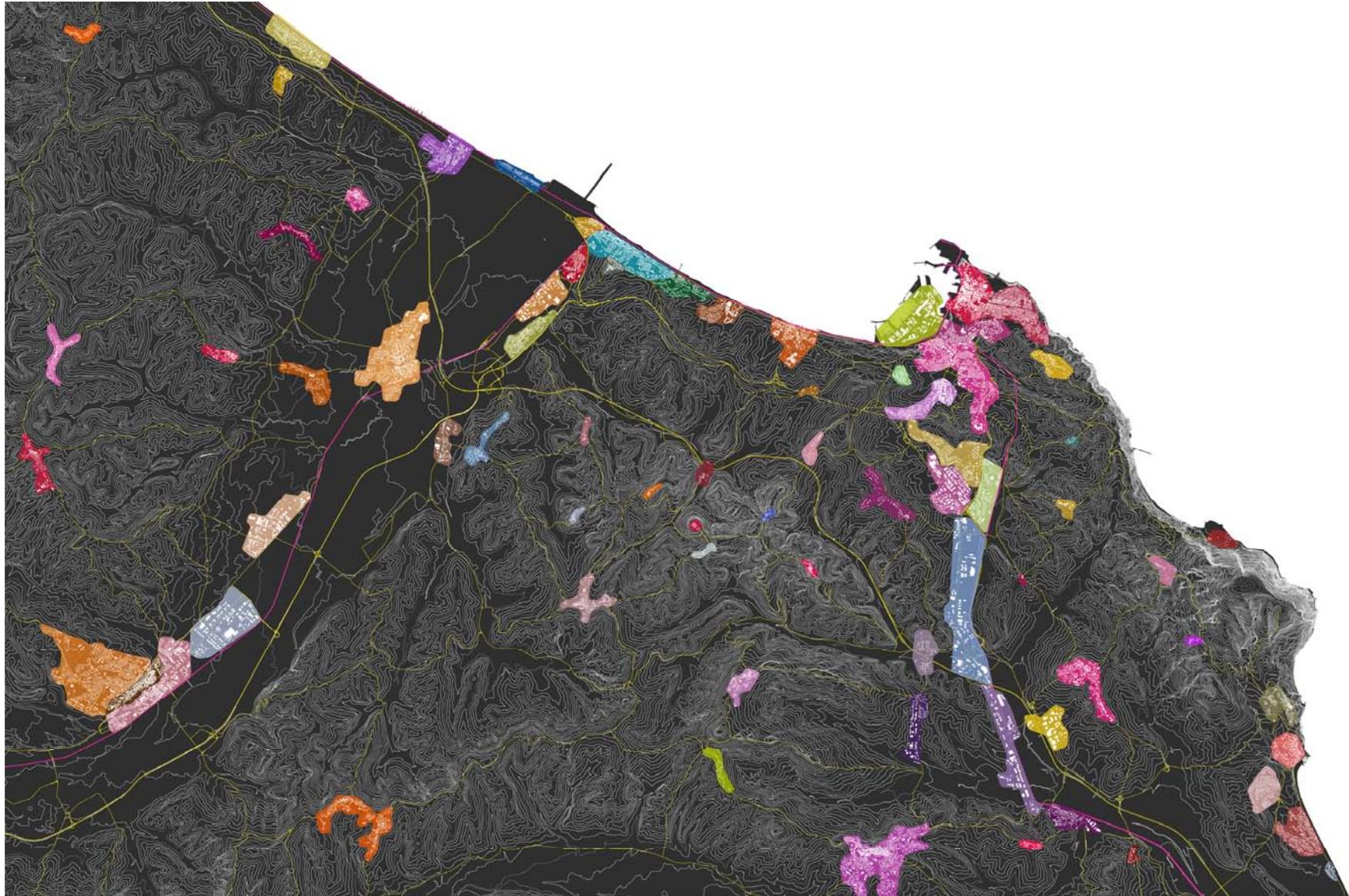
La città diffusa



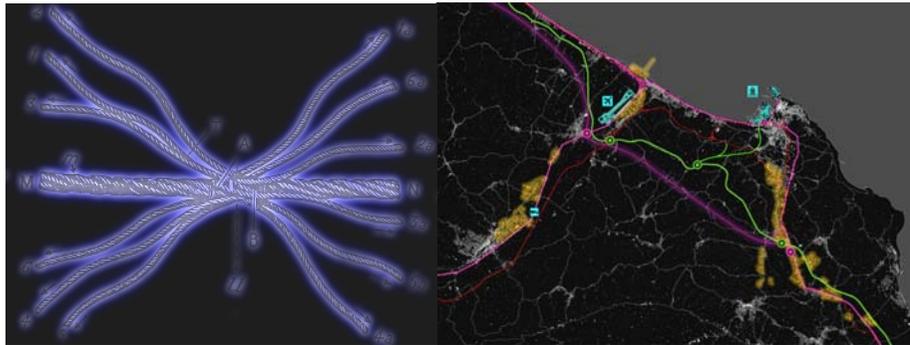
### Le principali forme insediative della diffusione urbana contemporanea



Le microcittà dell'area urbana



## ANCONA CITTÀ-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA



Questo obiettivo strategico fa riferimento ai contenuti e alle proposte del rapporto tematico 01<sup>7</sup> e 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) e richiamata nel secondo capitolo di questo Documento, 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 (la linea adriatica e la Roma-Ancona);
- si sono sviluppate alcuni insediamenti produttivi multipolari maturi, con buone capacità d'export, ben collegati anche all'infrastrutturazione su gomma, a partire dall'Autostrada A14 oggi integrata dalla cosiddetta "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 il porto di Ancona di 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 - che evoca l'immagine del **"trefolo"** composto da fili/linee fortemente interconnessi, resistenti e ancorati ai nodi strutturanti del sistema infrastrutturale - 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, attraverso:
    - la realizzazione della connessione dedicata tra Porto di Ancona/A14/SS16 (Uscita ovest),

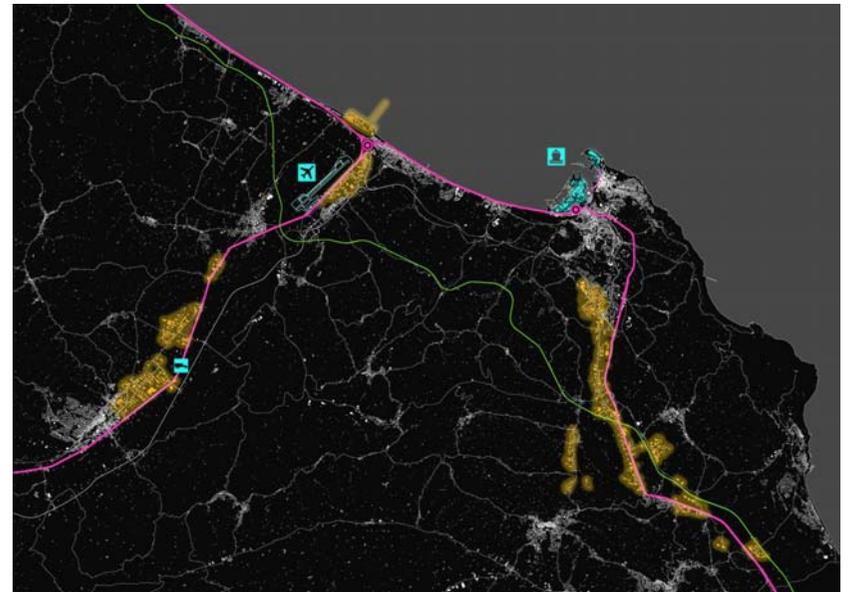
<sup>7</sup> Documento 0 - Rapporto tematico 01 - Politiche infrastrutturali. Ancona, città-snodo del territorio-rete

- il completamento dell'allaccio ferroviario della nuova darsena del porto di Ancona
- la realizzazione delle connessioni ferroviarie e stradali dell'interporto di Jesi
- lo spostamento dello scalo-merci da Falconara a Jesi
- la realizzazione di un efficace sistema di mobilità su ferro delle merci tra porto di Ancona ed interporto di Jesi



- 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, attraverso
- la realizzazione delle opere previste dal Piano di Sviluppo del Porto, con particolare riferimento al nuovo porto peschereccio e turistico, alla diga foranea, al molo di sopraflutto, alla nuova darsena e all'area ex Tubimar
  - la rifunzionalizzazione dello scalo Marotti in chiave intermodale nave-ferro

- la verifica della domanda di nuove aree multifunzionali di sviluppo anche alla scala sovralocale per dare risposta alle esigenze della filiera logistica e di un tessuto produttivo in espansione sui mercati internazionali
- la ricollocazione e il potenziamento dei servizi di eccellenza per lo sviluppo, a partire dalla Fiera, in aree capienti e di elevata accessibilità per offrire spazi adeguati alla esposizione e alla commercializzazione delle produzioni di qualità
- la localizzazione di piastre logistiche per la distribuzione merci nell'area urbana (city logistics)



## 2. Irrobustire e integrare il telaio infrastrutturale d'area vasta

- a. Potenziare la capacità e l'integrazione della rete stradale, attraverso:
- l'adeguamento della capacità viabilistica della SS76 Vallesina previsto dal progetto della Quadrilatero Umbria-Marche
  - il raddoppio della variante SS16 nel tratto compreso tra Falconara e località Baraccola



- b. Potenziare la capacità e l'integrazione della rete ferroviaria, attraverso:
- il raddoppio del tratto marchigiano della linea ferroviaria trasversale Roma-Ancona
  - il raccordo della linea ferroviaria Falconara-Orte con la linea adriatica bypassando la raffineria API e spostando la stazione di Falconara in corrispondenza del bypass per creare un efficace nodo di scambio tra la direttrice Roma/Ancona e quella adriatica che funga anche da nuova stazione di Ancona nord;
  - il ripristino della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte e l'adeguamento della capacità della linea Orte-Falconara per dotare i porti di Ancona e Civitavecchia di un collegamento diretto
  - l'adeguamento di sagoma "C" della galleria di Cattolica lungo la linea ferroviaria adriatica
  - il rafforzamento della linea ferroviaria come linea metropolitana della città vasta, raccordata a nord con la nuova stazione arretrata di Falconara (Ancona nord) e potenziata con le nuove fermate intermedie

lungo la direttrice Vallemiano/Baraccola, dove prevedere anche un 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;

- in una prospettiva di lungo termine, l'arretramento della linea ferroviaria dal litorale verso l'interno, lungo la direttrice autostradale, e la previsione di due stazioni nord (Chiaravalle) e sud (Aspio).

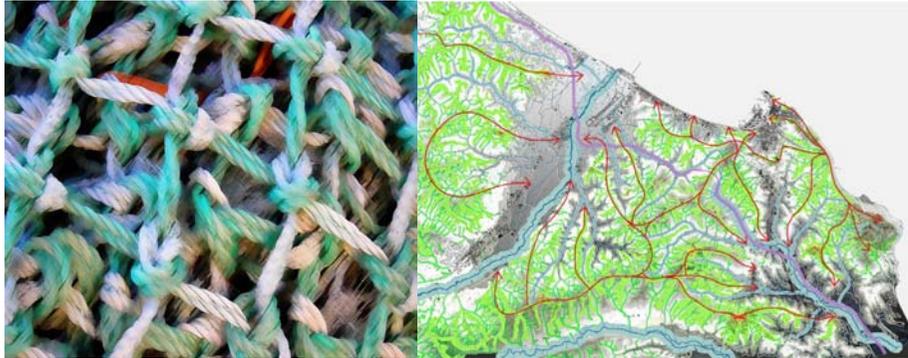


- c. Favorire l'accesso alle Tecnologie dell'Informazione e Comunicazione (ICT) attraverso:
- la diffusione delle reti infrastrutturali di telecomunicazione e dei prodotti collegati a servizio di cittadini e imprese
  - la realizzazione di una rete hardware tra tutte le piattaforme logistiche per incentivare il sistema di trasporto intermodale

- la realizzazione della rete telematica Ancona-Patrasso per la razionalizzazione dei flussi di veicoli in entrata e uscita dal porto di Ancona e la riduzione dell'impatto sulla città
  - d. Potenziare il ruolo e la capacità dell'aeroporto di Falconara, attraverso
    - l'ampliamento e la continuità operativa delle rotte
    - la definizione di partnership private per la gestione aeroportuale sia del traffico merci sia di quello passeggeri
- 3. Costruire una rete di accordi tra istituzioni, enti e soggetti che operano sul territorio, per valorizzare le competenze di ciascuno e costruire un quadro di azioni condiviso**
- a. Potenziare il tavolo di coordinamento territoriale Ancona-Jesi-Fabriano con il coinvolgimento dei comuni di Falconara e Chiaravalle, della Provincia di Ancona e della Regione Marche
  - 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 come fattore di sviluppo e integrazione del corridoio 5-sud Barcellona-Kiev.



## ANCONA CITTÀ ECOLOGICA



Questo obiettivo strategico fa riferimento ai contenuti e alle proposte del rapporto tematico 04<sup>8</sup> e 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 ciclopedità. 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.

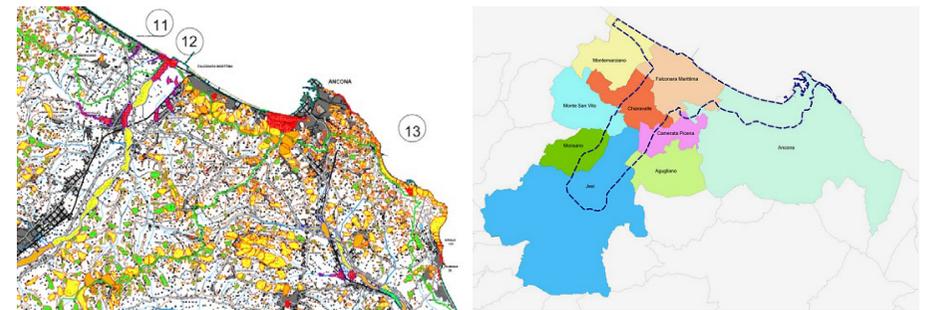
Come è stato già rilevato (cfr. cap. 2), in quest'area si concentrano molte criticità ambientali

- alcuni dei siti inquinati e dissestati più critici della Regione (nella Provincia di Ancona vi ricade circa il 46% di quelli regionali) – Bassa Valle Esina, Falconara Marittima e Ancona - che definiscono un'Area ad Elevato Rischio di Crisi

<sup>8</sup> Documento 0 – Rapporto tematico 04 – Politiche energetiche. Efficienza energetica e qualità urbana: i principi del pianificare sostenibile

Ambientale” (AERCA) sottoposta ad un regime di specifica pianificazione ambientale; e in particolare:

- parte delle aree a rischio sia di esondazione che gravitazionale elevato (R3) e molto elevato (R4), 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, come abbiamo già rilevato in un precedente capitolo, il 54% di verde permeabile nella città costruita e la dotazione di servizi supera i 26 mq/ab di cui quasi 18 di verde.

La richiesta da parte del Piano vigente di alcuni standard ambientali - come i “parametri ecologici nelle aree-progetto”, le categorie di “interventi sull'ambiente” per la tutela e lo sviluppo del verde urbano, dei parchi e dei giardini e le categorie di “interventi edilizi ecosostenibili” – costituiscono un primo passo fondamentale in questa direzione.

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 – che evoca l'immagine della "rete" - 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 attraverso:
  - La progressiva realizzazione di un sistema di "grandi parchi" a valenza mista (boschiva, agricola, urbana e attrezzata) contigui al tessuto edificato e incuneati in esso, realizzati attraverso la messa in relazione degli spazi aperti esistenti, oggi isolati, a partire dalle aree ex militari e dei forti sino alle aree intercluse, abbandonate o incolte, creando le necessarie sinergie fruibili con le aree protette, i parchi e i giardini esistenti
  - Un complesso di interventi volti a rafforzare le connettività ecologiche e le matrici dei paesaggi agrari attraverso: il recupero e il reintegro della struttura fondiaria agricola delle aree abbandonate; il consolidamento e lo sviluppo della produzione vitivinicola; la rinaturazione dei siti compromessi e degli alvei fluviali impropriamente trasformati; il potenziamento di macchie vegetali, margini e confini piantumati, filtri arborei, corridoi e fasce di connettività vegetale, sia in aree forestali e agricole sia in aree periurbane e urbane; la promozione di processi di ripermabilizzazione dei suoli urbani e di salvaguardia delle aree agricole interstiziali

- L'acquisizione degli spazi verdi e di compensazione ecologica, attraverso regole perequative, per riequilibrare l'impatto delle trasformazioni urbane sulle risorse ambientali e finanziare i programmi suddetti
- b. Risolvere i problemi connessi alla messa in sicurezza delle aree instabili e a rischio-frana attraverso:
  - La messa a punto di un programma d'intervento integrato per Posatora in grado di realizzare, assieme alla riduzione e al monitoraggio del rischio, un ridisegno della linea di costa a contatto con l'ampliamento portuale, con la previsione di spazi aperti fruibili di connessione tra il porto storico e Torrette e tra il mare e la collina di Posatora anche attraverso lo scavalco della linea ferroviaria e la via Flaminia;
  - Il completamento del programma d'intervento per la messa in sicurezza della falesia sino al Conero, integrato con la risistemazione, la fruizione e l'accessibilità delle spiagge.
- c. Risolvere i problemi connessi all'inquinamento e al rischio da incidente rilevante indicati dal Piano di risanamento dell'AERCA



### 2. Rinnovare il patrimonio insediativo ed edilizio secondo principi di ecosostenibilità

- a. Trasformare il bilancio energetico comunale attraverso:
  - Il rinnovo del patrimonio edilizio esistente e la realizzazione di nuovi interventi edilizi, sostenuto da regole perequative e compensative e da adeguate premialità urbanistiche e fiscali, capaci di innalzare le prestazioni energetiche e microclimatiche degli edifici attraverso garantire un comportamento energetico prevalentemente passivo, integrato dall'uso di risorse rinnovabili con particolare riferimento all'energia solare da impianti fotovoltaici

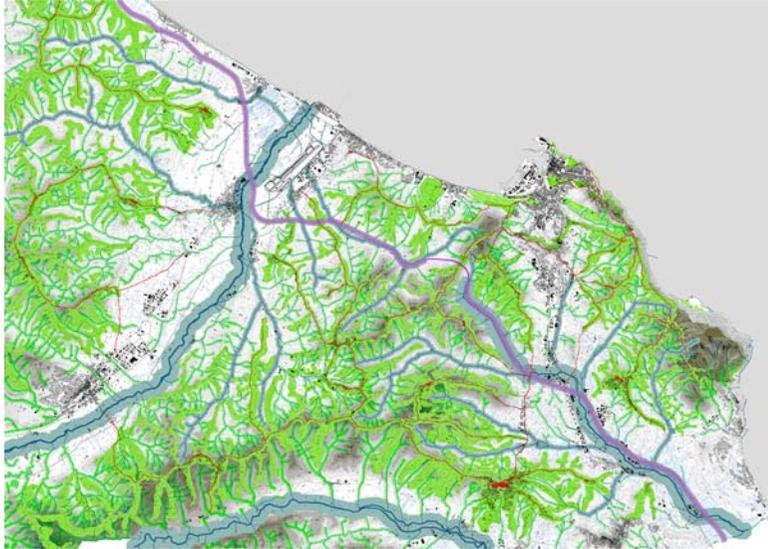
- La realizzazione di analoghi interventi sugli edifici e gli spazi pubblici (scuole, piscine, parcheggi, parchi, ecc.) in grado di sviluppare un progressivo abbattimento del consumo di energia elettrica.
- b. Garantire la rigenerazione delle risorse ambientali fondamentali (acque profonde, suolo, aria) attraverso:
  - La trasformazione di tessuti e complessi edilizi senza alcuna qualità, sostenuta da regole perequative e compensative e da adeguate premialità urbanistiche e fiscali, capaci di garantire: un'elevata permeabilità naturale e profonda dei suoli; un'adeguata piantumazione degli spazi aperti per contribuire in modo sensibile alla qualità dell'aria; la mitigazione dei principali impatti inquinanti che interessano l'area; soluzioni per l'orientamento, la disposizione e la conformazione degli edifici e degli spazi aperti dei nuovi interventi per ottenere risultati efficaci in termini di soleggiamento/ombreggiamento e ventilazione naturale; il privilegiamento di materiali, componenti edilizi e tecnologie costruttive riciclabili, riciclati e di recupero, che contengano materie prime rinnovabili e durevoli nel tempo, caratterizzate da ridotti valori di energia e di emissioni di gas serra inglobati e capaci di garantire la salute e il benessere degli abitanti e dei fruitori; l'adozione di soluzioni finalizzate alla riduzione dei consumi idrici e al riciclo delle acque meteoriche per usi collettivi come, per esempio, la manutenzione del verde pubblico e privato.
- c. Coinvolgere i soggetti rappresentativi della cittadinanza e delle categorie sociali e predisporre "sportelli" in grado di offrire informazioni e indicazioni tecniche e procedurali, per creare una cultura condivisa orientata alla sostenibilità degli interventi edilizi e alla qualità dello spazio urbano e del costruito.



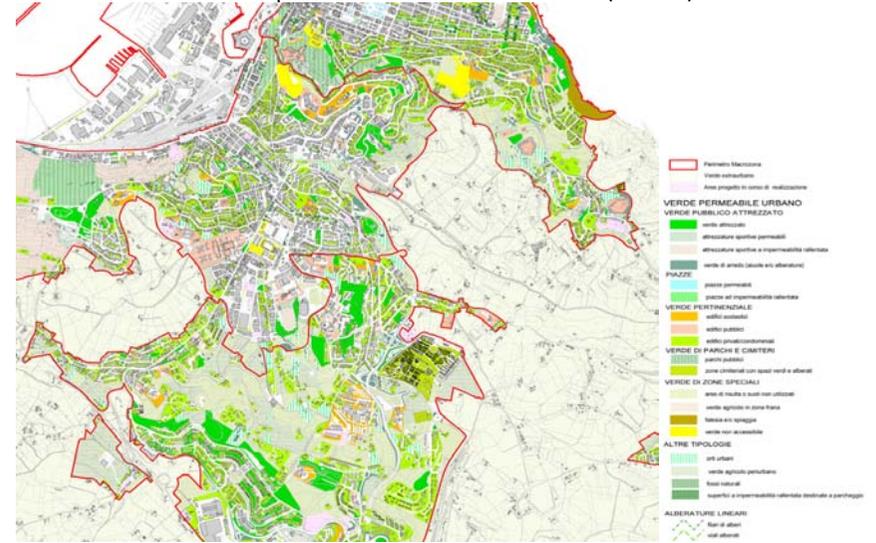
3. **Sviluppare una rete su ferro per il trasporto viaggiatori alla scala locale**
- a. Utilizzare la rete ferroviaria esistente per il trasporto metropolitano, attraverso:
    - La realizzazione di un servizio ferroviario intercomunale che utilizzi la direttrice adriatica ed esina per razionalizzare gli spostamenti delle persone tra i centri urbani, prevedendo la realizzazione di nuove fermate lungo la tratta ferroviaria urbana a servizio delle centralità urbane e locali e delle concentrazioni residenziali e produttive
    - La previsione di uno specifico servizio metropolitano su ferro per il collegamento tra la futura stazione di Ancona-Falconara e la città per agevolare le connessioni con il porto, il centro-città e le diverse parti urbane servite dalla rete ferroviaria, con la realizzazione di ulteriori fermate oltre quelle di Palombina, Torrette e Varano, soprattutto a potenziamento delle direttrice sud (Ancona/Aspio)
  - b. Migliorare le connessioni intermodali gomma/ferro e ferro/gomma/mare, attraverso:
    - L'incremento dei parcheggi di interscambio lungo la rete ferroviaria interessata dal servizio metropolitano
    - La creazione di adeguate connessioni pedonali protette tra le nuove stazioni del servizio metropolitano su ferro e gli imbarchi portuali
    - La razionalizzazione del sistema delle aree di sosta breve e lunga a servizio del porto di Ancona
  - 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.



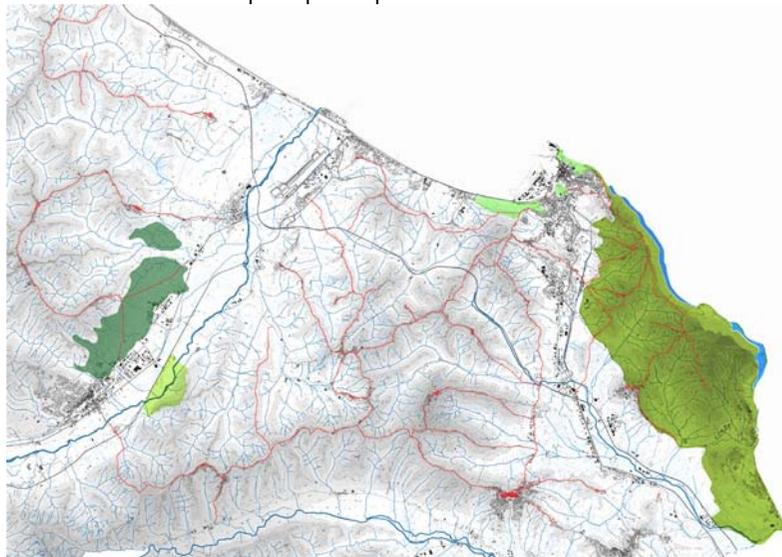
Il sistema delle risorse ambientali



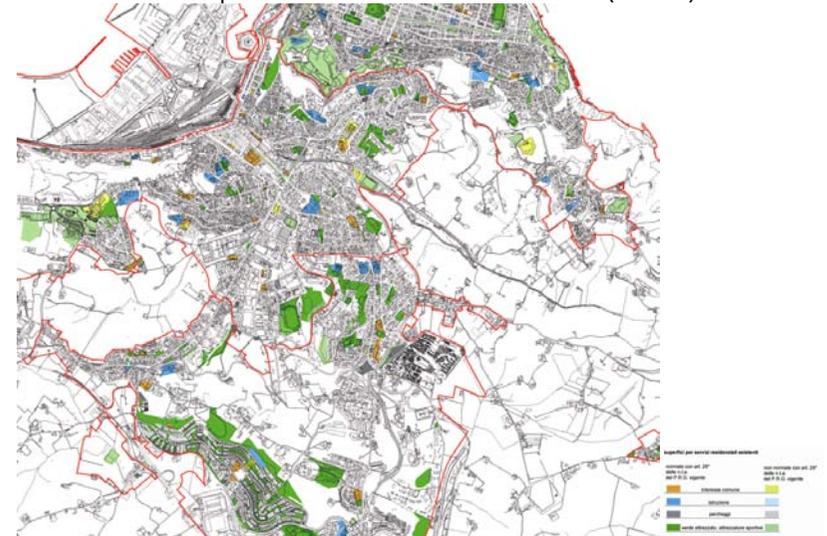
Le aree permeabili nella città esistente (stralcio)



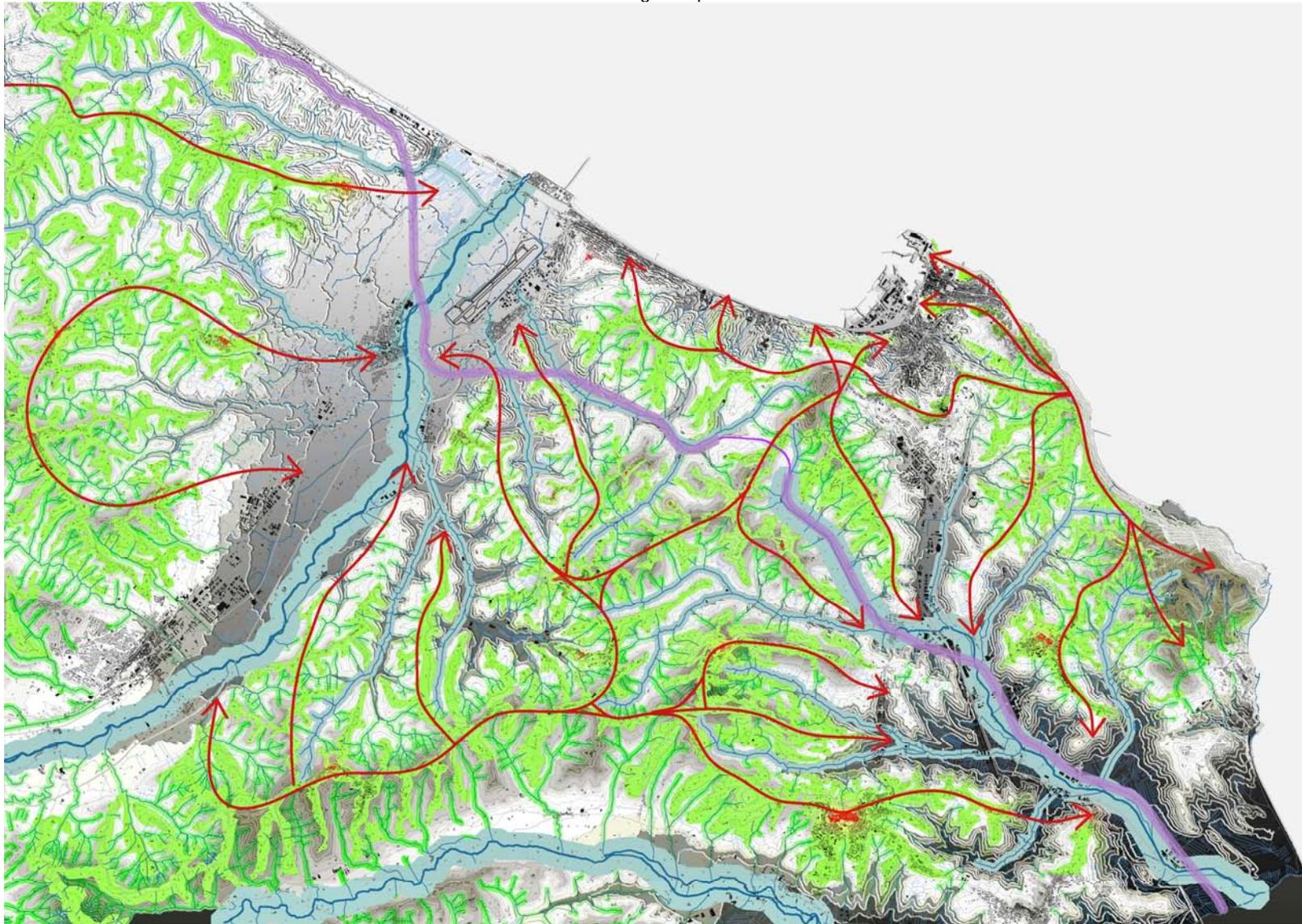
I principali capisaldi ambientali



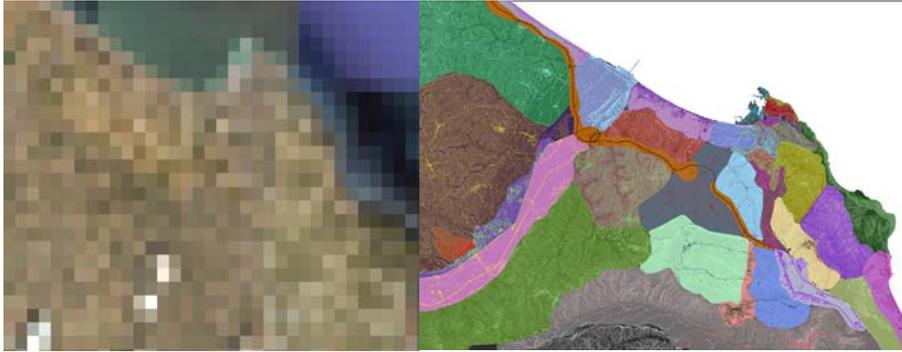
Le aree per attrezzature nella città esistente (stralcio)



La rete ecologica e paesistica



## ANCONA CITTÀ-PAESAGGIO, BELLA E IDENTITARIA



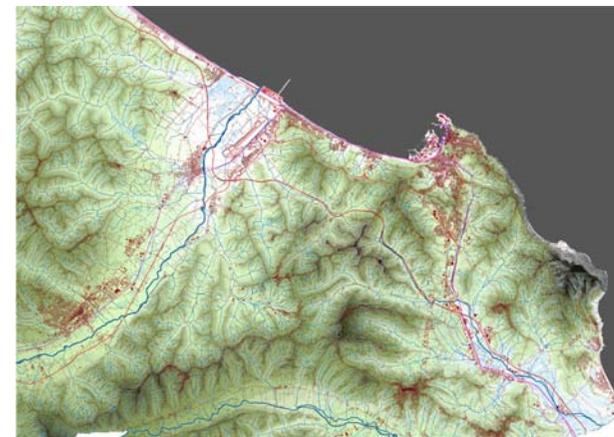
Questo obiettivo strategico fa riferimento ai contenuti e alle proposte del rapporto tematico 03<sup>9</sup> che evidenzia rilevanti potenzialità di ricadute urbane per le straordinarie risorse fisiche e culturali della città e del territorio anconetano intese non solo come singoli monumenti o luoghi 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.

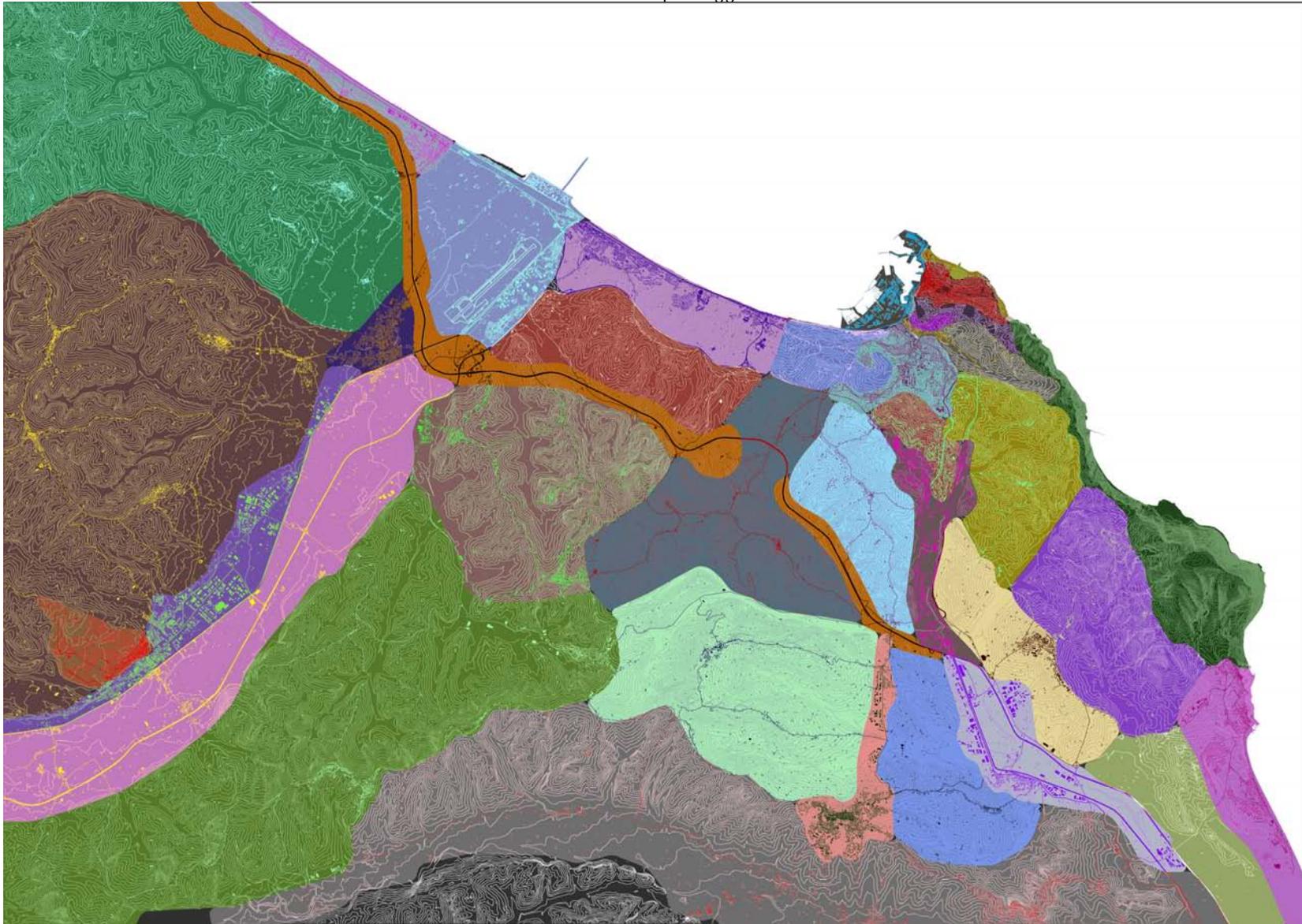
Questo obiettivo strategico punta quindi alla **valorizzazione del patrimonio paesaggistico della città e delle sue molteplici e plurali declinazioni come risorsa centrale per il rafforzamento dell'identità urbana e delle sue articolazioni territoriali**, sia sotto il profilo della tutela, salvaguardia 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.



<sup>9</sup> Documento 0 – Rapporto tematico 03 – Politiche culturali - La cultura, per un progetto di valorizzazione del territorio

Gli ambiti di paesaggio



Questo obiettivo strategico – che evoca l’immagine di un “mosaico” restituendo un’immagine unitaria della città nel rispetto della diversità delle sue parti - 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 attraverso:
  - Il rafforzamento della centralità funzionale complessa del centro storico - abitativa, culturale, terziaria e commerciale - e della sua attrattività da rivitalizzare e rilanciare
  - La valorizzazione dei caratteri fisici e ambientali e dei significati permanenti e persistenti del territorio storico, del sistema dei crinali e dei paesaggi agrari (centri e nuclei storici delle frazioni, strade di importanza urbana e territoriale, edifici specialistici, aree archeologiche, usi e disegno degli spazi aperti)
  - Il ripensamento del rapporto città-mare-campagna e, dentro questo, del rapporto città-porto attraverso una ipotesi unitaria di ridisegno della linea di costa
  - La promozione di nuove funzioni nei contenitori recuperati e in quelli dismessi, riconducibili soprattutto alle attività culturali e alle filiere collegate anche di tipo turistico
  - Il sostegno alle forme contemporanee del vivere e del fruire gli spazi storici nella contemporaneità, con particolare attenzione alle fasce giovanili e a quelle produttive (da 18 a 40 anni);



- b. Mettere in rete le risorse per dare forza e competitività al sistema, ricostruire il legame fra mare-città-campagna attraverso:
  - La riqualificazione diffusa dei tracciati “minori” e la ricostituzione della loro continuità per rafforzare le relazioni più significative e sollecitare la riscoperta di luoghi a lungo preclusi ai cittadini come il Cardeto, il sistema dei Forti Ottocenteschi, la Cittadella, San Francesco ad Alto.
  - La predisposizione di politiche di sostegno immateriale (iniziative di marketing territoriale, azioni di professionalizzazione e gestione dello sviluppo culturale, programmazione di eventi, info-point, ...) in grado di sostenere il Museo diffuso urbano
  - La ricerca di forme di gestione innovativa dei singoli edifici specialistici come la Mole Vanvitelliana, i Musei e la Biblioteca Comunale, privilegiando forme di coordinamento tra il Comune e soggetti diversificati come imprenditori, fondazioni bancarie, istituzioni culturali internazionali
  - Lo sviluppo di attività turistiche e agro-turistiche volte alla valorizzazione dell’insieme delle risorse culturali e paesaggistiche esistenti, attraverso azioni prioritarie volte al miglior utilizzo del patrimonio architettonico e ambientale esistente

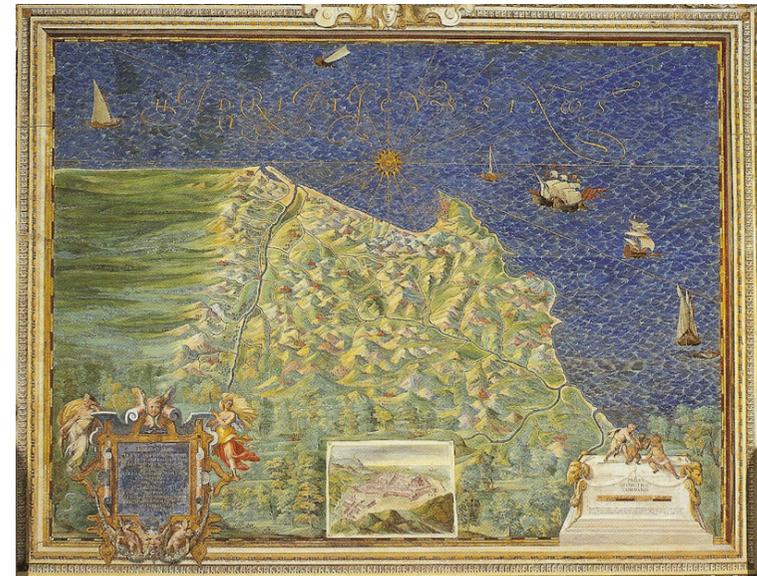
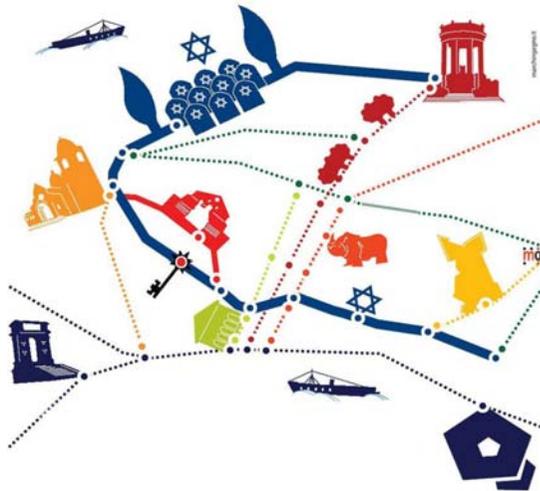
## 2. Consolidare e sviluppare il ruolo dei grandi servizi

- a. Rilanciare il ruolo della città di Ancona come Capoluogo di Regione e sede di servizi e funzioni superiori attraverso:
  - Il rafforzamento della città come vetrina delle eccellenze e delle qualità espresse dal territorio anconetano e marchigiano e come luogo di rappresentazione culturale della collettività della Regione, anche attraverso nuovi spazi museali e del tempo libero (Museo del Mare, Acquario, ecc.). inseriti nella rete museale cittadina
  - Il consolidamento e lo sviluppo delle grandi funzioni pubbliche qualificanti (amministrative, universitarie, sanitarie, giudiziarie) e dei centri decisionali privati
- b. Sviluppare il ruolo della città di Ancona come Porta d’Oriente attraverso:
  - La valorizzazione del ruolo di sede della cooperazione transnazionale ionico-adriatico

- La valorizzazione di attrattore culturale di livello internazionale nei confronti della realtà adriatica, mediterranea e balcanica, inserendola all'interno dei principali network culturali e di programmazione di eventi ivi presenti

### 3. Sviluppare la qualità architettonica e paesaggistica

- a. Promuovere un'azione costante per il recupero del patrimonio insediativo e architettonico storico attraverso:
  - La definizione di regole e strumenti per il restauro e la manutenzione nel tempo di edifici e ambienti urbani storici
  - La messa a disposizione di incentivi finanziari per il recupero primario e il coordinamento attuativo degli interventi
- b. Prevedere azioni pubbliche mirate all'innalzamento della qualità architettonica e paesaggistica dei nuovi interventi (insediamenti, edifici e spazi aperti) attraverso:
  - La messa a disposizione di incentivi premiali di tipo urbanistico finalizzati alla ricerca di proposte innovative e di qualità
  - Lo sviluppo della concorrenzialità progettuale attraverso la promozione di concorsi di architettura nazionali e internazionali nei luoghi notevoli della riqualificazione e trasformazione urbana.



E. Danti, Anconitanum ager, Galleria delle Carte Geografiche in Vaticano, 1580-82



J. Fontana, Mappa del territorio d'Ancona, 1588

## I PROGETTI PRIORITARI PER GUIDARE LA RIQUALIFICAZIONE URBANA

La relazione tra la dimensione strategica del futuro Piano strutturale (rappresentata dai principali obiettivi della città di Ancona e dalle immagini forti della sua identità plurale) e la sua dimensione regolativa (in particolare gli Ambiti di paesaggio, la Rete ecologica e paesistica, la strumentazione perequativa, premiale e compensativa di cui si parla in un successivo capitolo) produce ricadute fertili sulla **dimensione programmatica e progettuale propria di un Piano Operativo**.

Per orientare la futura predisposizione di tale piano, il Documento programmatico propone che il Piano strutturale delinei 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**, senza divenire prescrittivi a meno di quelli che rientreranno effettivamente nel Piano operativo e, quindi, saranno accompagnati da un nuovo stato di diritto necessario per renderli fattibili;
- 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;
- sostanzino un **visioning efficace e comunicativo** capace di agevolare il confronto tra i diversi attori chiamati a partecipare alle scelte.

Nei progetti-guida si ritrovano i **luoghi** di maggiore malleabilità e propensione alla modificazione. Tra questi:

- **gli spazi della dismissione e del degrado**, attuali e futuri, di proprietà di grandi soggetti pubblici e privati (come le Ferrovie dello Stato, il Demanio, la Curia, l'Istituto Case Popolari), spesso posizionati in aree strategiche della città;
- **gli edifici speciali inutilizzati** che reclamano una nuova funzione dentro l'assetto urbano futuro;

- **i tessuti edilizi precari e quartieri di edilizia pubblica degradati**, da trasformare e riconfigurare
- **gli spazi aperti e le aree verdi interstiziali**, pubbliche o private, da coinvolgere dentro strategie di rete per costituire nuove continuità ambientali, ecologiche e fruibili;
- **le aree con vincolo decaduto** per servizi e attrezzature, risorsa spesso preziosa per strategie di riqualificazione e riconnessione urbana;
- **le aree di frangia e di completamento urbano** per consolidare la struttura e la forma insediativa di parti e tessuti urbani.

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:

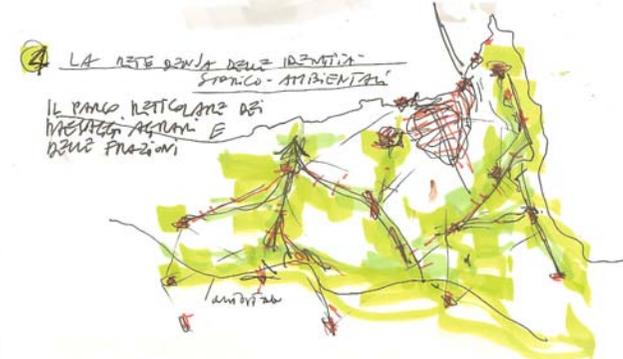
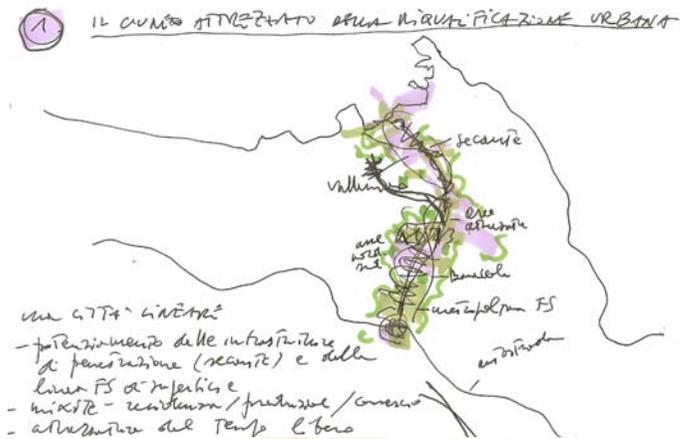
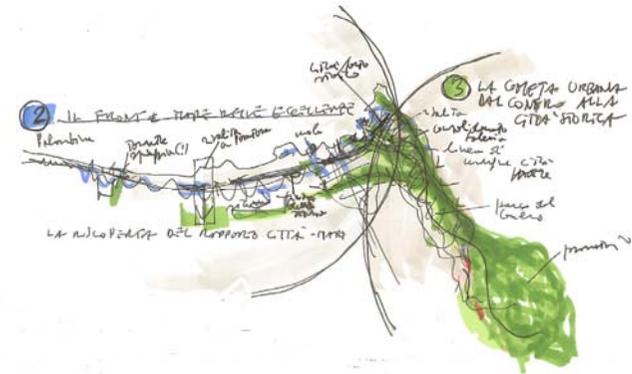
- **COSTRUIRE UNA NUOVA GENERAZIONE DI PARCHI.** *Il consolidamento, la continuità e la messa in rete del patrimonio di spazi aperti di prevalente proprietà pubblica, a partire da quelli demaniali (come alcune aree portuali) ed ex militari (come i forti), attraverso regole di tipo perequativo in grado di produrre un'ampia manovra di acquisizione e rifunzionalizzazione;*
- **DISEGNARE I MARGINI E GLI SPAZI RESIDUALI.** *La riqualificazione delle aree di frangia e interstiziali delle espansioni recenti, la riconfigurazione dei loro spazi aperti ed eventuali limitate densificazioni fisiche e funzionali, entro cui valutare il riposizionamento delle aree a standard con vincolo decaduto e la fattibilità di operazioni di perequazione e trasferimento compensativo;*
- **VALORIZZARE I PAESAGGI INFRASTRUTTURALI.** *Il ridisegno delle aree contigue alle grandi strade e alla linea ferroviaria da trasformare in linea metropolitana, con particolare riferimento alle ricadute spaziali e funzionali sui tessuti adiacenti le stazioni esistenti e di progetto, come occasione per rafforzare la costruzione di sistemi lineari di spazi pubblici e di uso pubblico;*
- **RIPENSARE L'ACCESSIBILITA' ALLE AREE SENSIBILI.** *La definizione di una strategia complessiva per l'accessibilità carrabile alle aree sensibili, a partire dal centro storico, basata sulla messa in rete e sul potenziamento dell'offerta di parcheggi pubblici e pertinenziali capaci di rispondere alle domande di fruizione residenziale ed economica di tali aree e di garantire la compresenza anche di altre funzioni vitalizzanti di interesse pubblico.*

- **RIDEFINIRE LE GERARCHIE URBANE.** Il recupero di edifici specialistici dismessi, pubblici e privati, e la ridefinizione dei ruoli e delle gerarchie funzionali e simboliche che possono assumere all'interno del contesto urbano e territoriale;
- **RIGENERARE I TESSUTI DEBOLI.** La rivitalizzazione di alcuni tessuti e nuclei storici che oggi soffrono di un'eccessiva monofunzionalità e che richiedono nuovi e adeguati mix funzionali;
- **QUALIFICARE IL PATRIMONIO EDILIZIO OBSOLETO.** La trasformazione del patrimonio edilizio obsoleto e inadeguato, anche attraverso interventi puntuali di demolizione e ricostruzione e più estesi di ristrutturazione urbanistica, a partire da alcuni quartieri pubblici, da tessuti o singoli edifici di nessuna qualità storica e architettonica e dalla molteplicità di edifici ex industriali inseriti nei tessuti urbani consolidati;
- **QUALIFICARE LA CAMPAGNA URBANA.** Dare valore funzionale e simbolico ai grandi spazi coltivati delle aree collinari come grande occasione di riappropriazione pubblica di uno spazio produttivo privato per usi molteplici, compatibili con la conservazione dell'economia agricola

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.

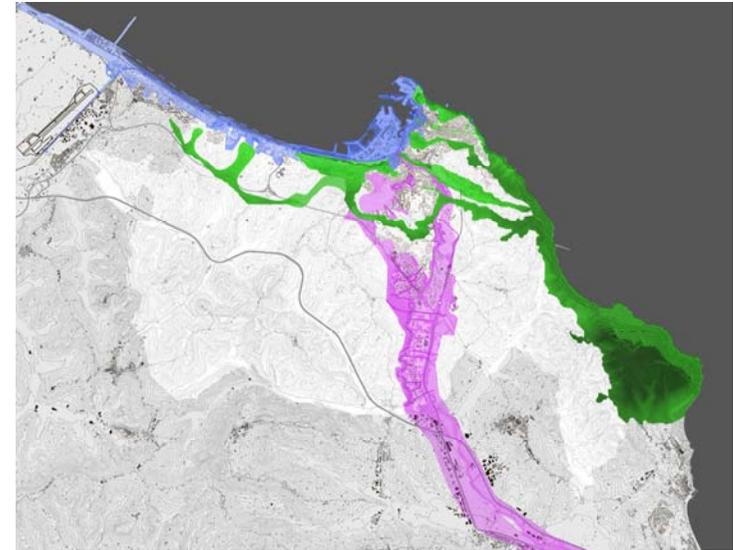
I progetti-guida su cui puntare sono:

- **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**





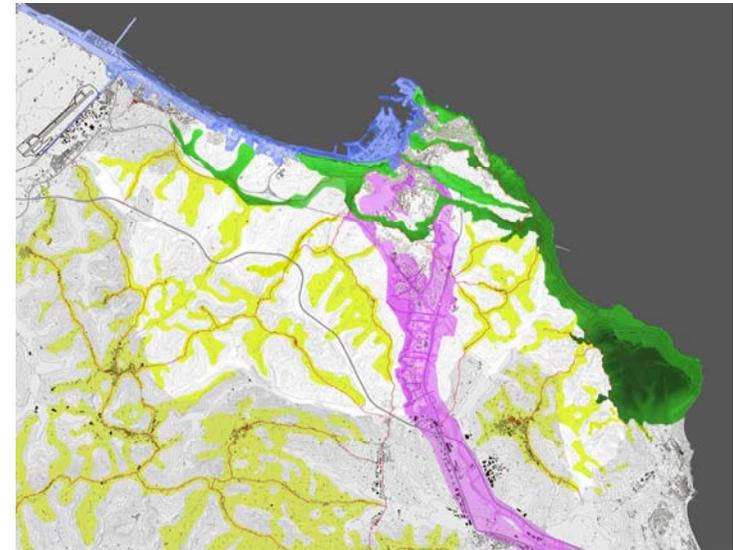
COMETA VERDE



COMETA VERDE + FRONTE-MARE + CITTA' LINEARE

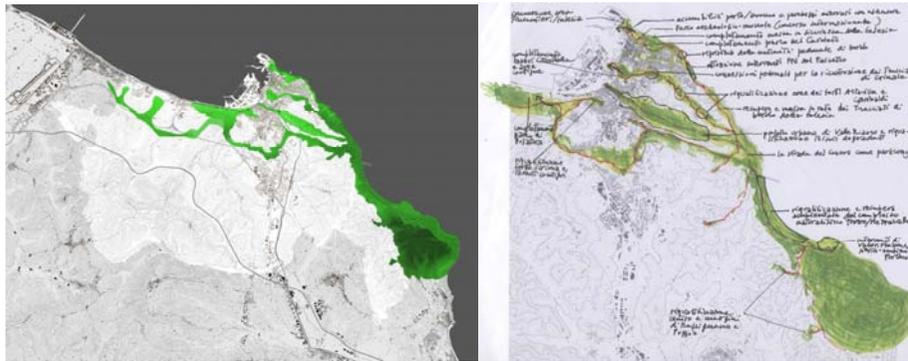


COMETA VERDE + FRONTE-MARE



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

## La COMETA VERDE dal Conero alla Città storica



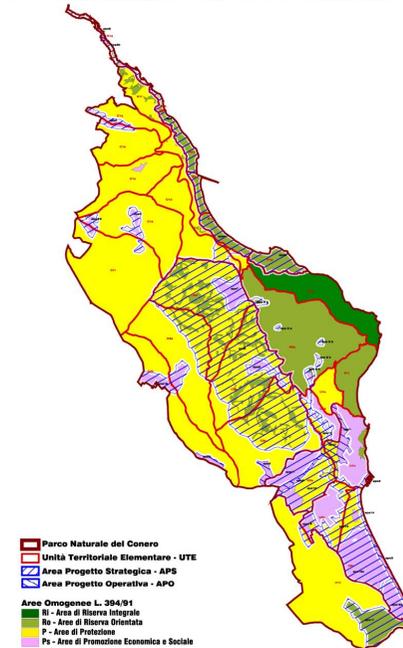
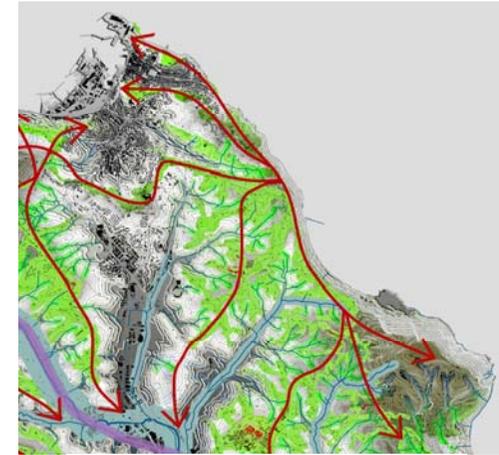
Questo progetto-guida disegna la penetrazione, nella città storica e consolidata, del sistema ambientale lineare che ha il suo attestamento nel promontorio del Conero e nell'area-parco (a destra in basso).

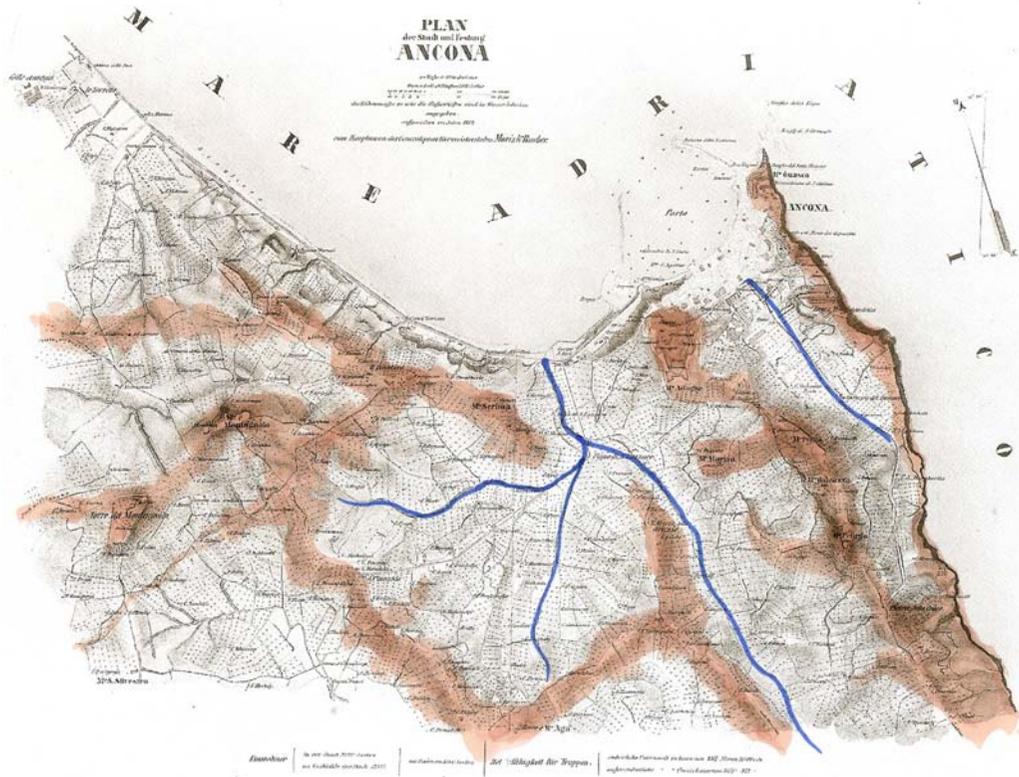
Dirigendosi verso la città storica, la cometa adagia le sue code lungo i crinali che cingono le grandi espansioni novecentesche di fondovalle e che segnano, da un punto di vista geomorfologico, la separazione tra il bacino fluviale dell'Aspio e il sistema degli impluvi (tra cui Vallemiano incuneato sino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

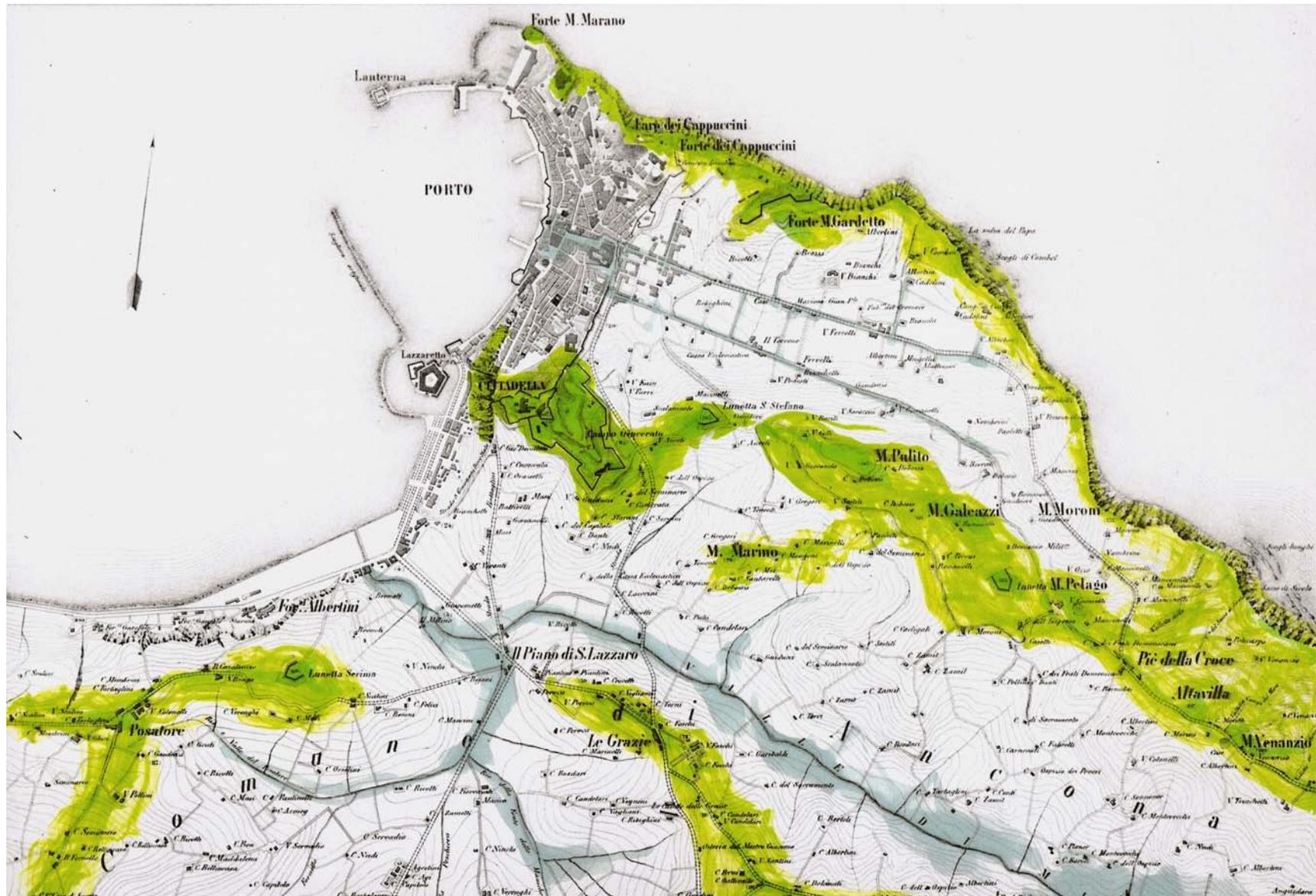
In questa penetrazione, si ribalta l'immagine urbana che, dall'affaccio improvviso e incontaminato sulla falesia ad oriente, recupera progressivamente le connessioni visive con il fronte-mare occidentale e con la disposizione della città lungo i tracciati strutturanti di crinale e fondovalle. In senso 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.





Il sistema dei crinali e degli impluvi, su cui si adagiano le code della "cometa", evidenziato sulla carta "Plan der Stadt und Festung Ancona" di Moriz B. Reuber del 1852 (a sinistra) e sulla carta geomorfologica di G. Bevilacqua "Degli allargamenti di Ancona dalle sue origini sino a noi" del 1864 (a destra)



Il sistema dei crinali e degli impluvi, su cui si adagiano le code della "cometa", evidenziato sulla carta di G. Giacomo Rodano, "Piano d'Ancona e dintorni", Lavori del Genio nella campagna 1860-61

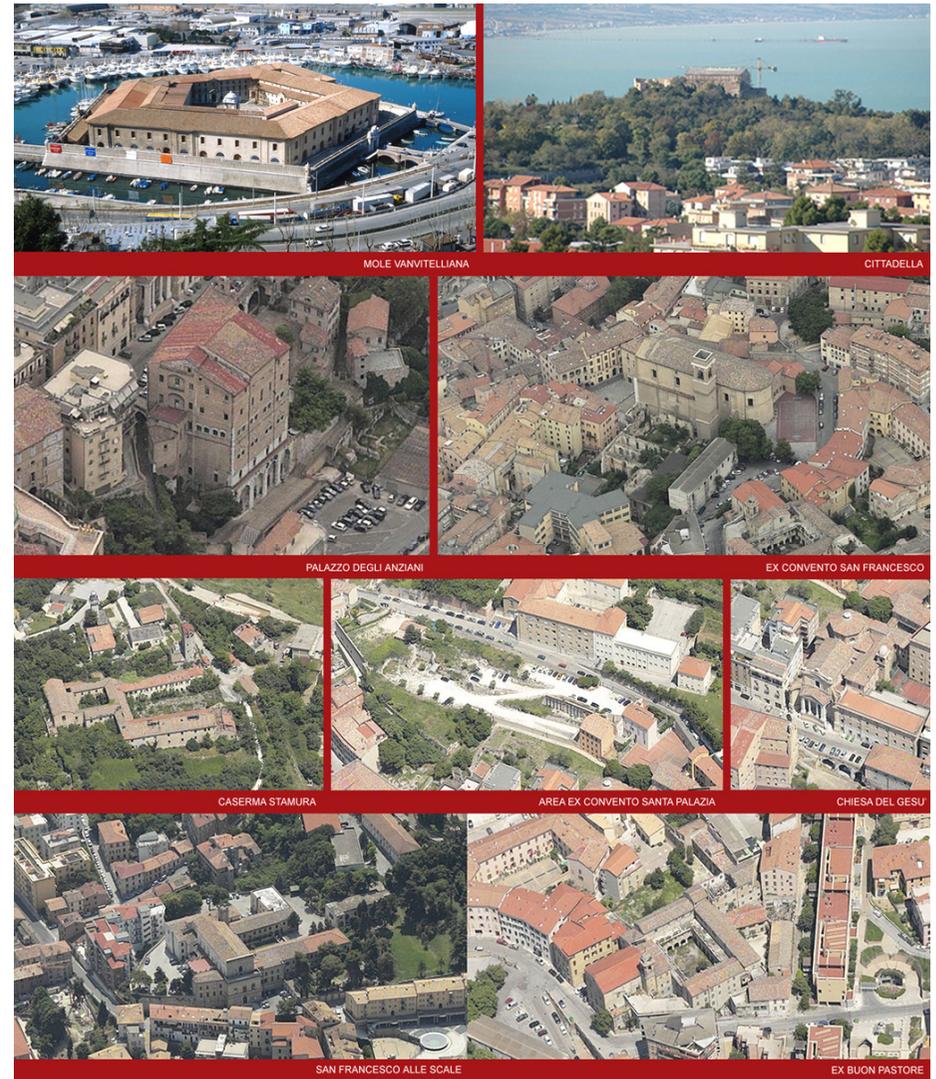
Si tratta dunque delle principali direttrici che hanno guidato l'urbanizzazione storica come anche la realizzazione del sistema diffuso delle fortificazioni nel corso dei secoli e che - grazie anche a questa lunga vicenda difensiva combinata alla realizzazione del parco del Conero in epoca più recente - 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 urbane e di parchi urbani e territoriali incuneati nella città esistente sino al "fronte-mare delle eccellenze" 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 con il porto storico, eliminando le cesure oggi esistenti in corrispondenza delle aree militari ancora presenti.
- La realizzazione di alcune connessioni trasversali con le spiagge al piede della falesia, recuperando i percorsi storici esistenti.
- La costruzione del parcheggio interrato del Duomo e la sistemazione della piazza antistante
- 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), attraverso un grande concorso internazionale di progettazione, al fine di realizzare un sistema museale integrato attraverso la coesistenza dinamica di attività di scavo, la sistemazione e la fruibilità collettiva degli spazi aperti (anche per eventi), la realizzazione di limitati spazi coperti per usi di alto profilo museale

ed espositivo e l'inserimento di attività di ristoro e commerciali qualificate necessarie alla vitalità del complesso e dello stesso Parco del Cardeto.

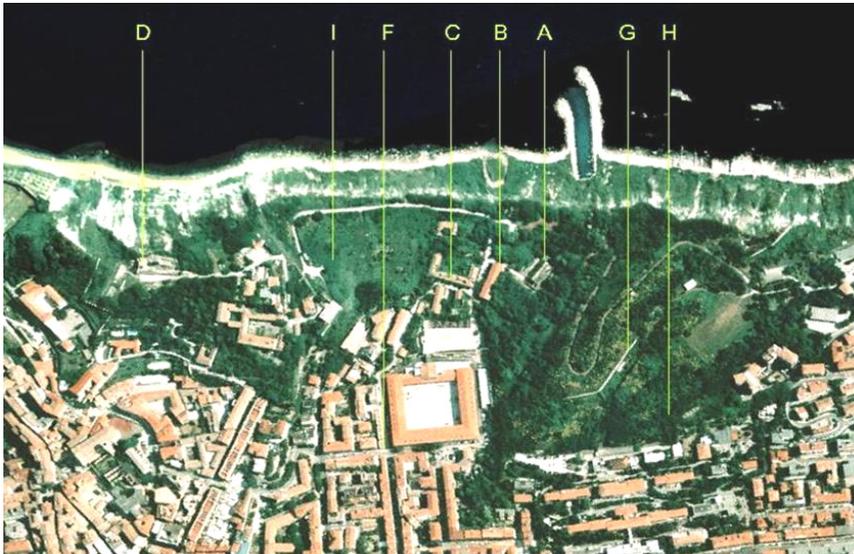




- Il completamento del recupero del bastione di San Paolo al Cassero sul Colle Cappuccini attraverso la **ristrutturazione della Caserma Stamira** (ex Convento dei Cappuccini) per l'Università e la demolizione dell'ex edificio della Polizia Scientifica.
- Il completamento degli interventi di **consolidamento 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.

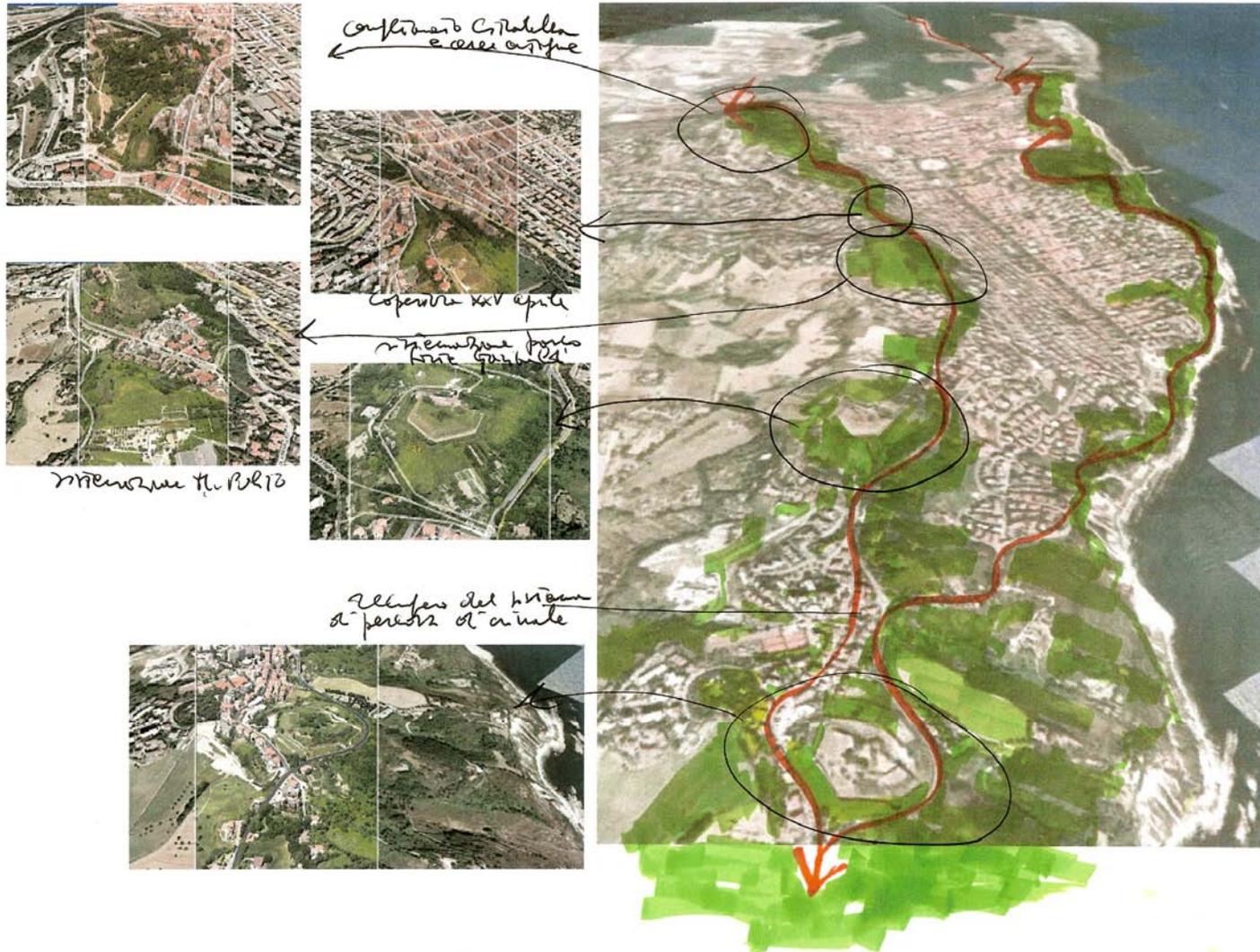


#### Crinale Capodimonte/Cittadella/Pincio/Monte Pulito/Monte Pelago:

- 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 della **ex Caserma Oberdan** (S. Francesco ad Alto) per servizi urbani e il trasferimento del Distretto Militare.
- 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 e non di separazione 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
- 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/via delle Grazie/piano S.Lazzaro/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 ciclopedonalità 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.

Conero:

- L'adeguamento della strada provinciale del Conero per favorire l'uso ciclopedonale 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.

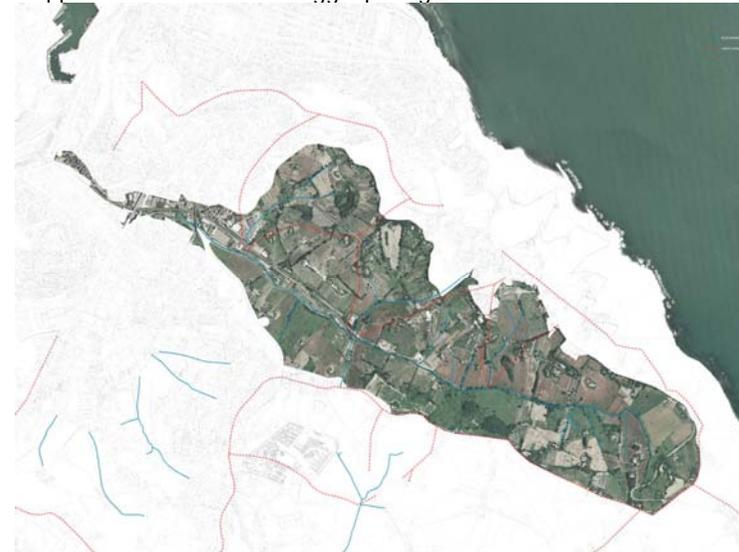


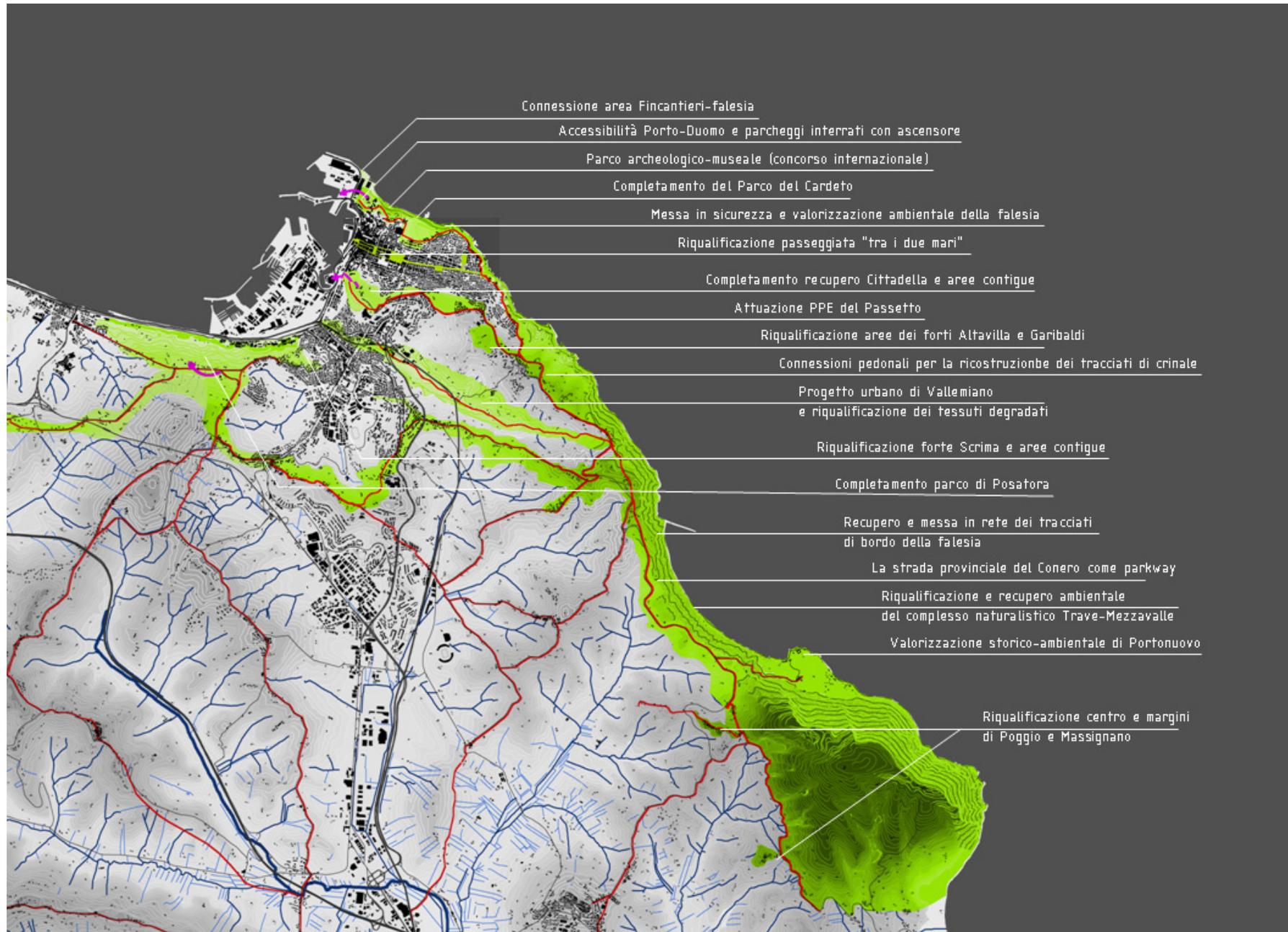
- La tutela e la valorizzazione delle risorse naturali, ambientali, paesistiche, storico-culturali di **Portonovo** e la promozione e disciplina degli usi sociali ed economici compatibili.
- Il recupero dei centri storici di **Massignano** e **Poggio**.

Vallemiano:

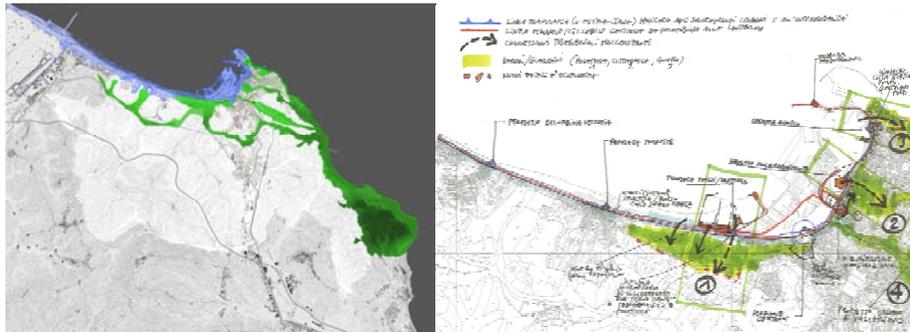
- La realizzazione della **secante urbana** non come strada di scorrimento ma come tracciato di rigenerazione urbana e ambientale dell'ambito.
- La riprogettazione del **nodo di piazzale Italia** come parte di un più ampio ridisegno del nodo-stazione.
- La sistemazione degli spazi aperti di fondovalle e di margine dei tessuti edificati e il recupero di contenitori dismessi (come la ex Manifattura Tabacchi) per realizzare un **parco ibrido (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 del parco.
- La riqualificazione della strada di fondovalle di **via della Ferrovia** come tracciato strutturante del parco.

- Il recupero della struttura dell'**Ex Mattatoio** oggetto del laboratorio condotto con il Liceo Scientifico savoia
- Il recupero urbano del **quartiere di case popolari** di via Alcide De Gasperi e via Filippo Marchetti come "villaggio per i giovani".





## II FRONTE-MARE delle eccellenze



Si tratta di un progetto rilevante per il futuro della città e forse quello che, in più occasioni, 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 triangolo interporto di Jesi/aeroporto di Falconara/piastra logistica di Fabriano 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 – anche come nuova stazione nord di Ancona – in attesa del futuro arretramento della linea FS verso l'interno - 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 a Falconara. In questo senso va riguardato come uno spazio urbano fortemente caratterizzato in parti lungo la sua disposizione lineare che richiedono una specifica attenzione, in più occasioni attivata attraverso i programmi degli ultimi 10 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;

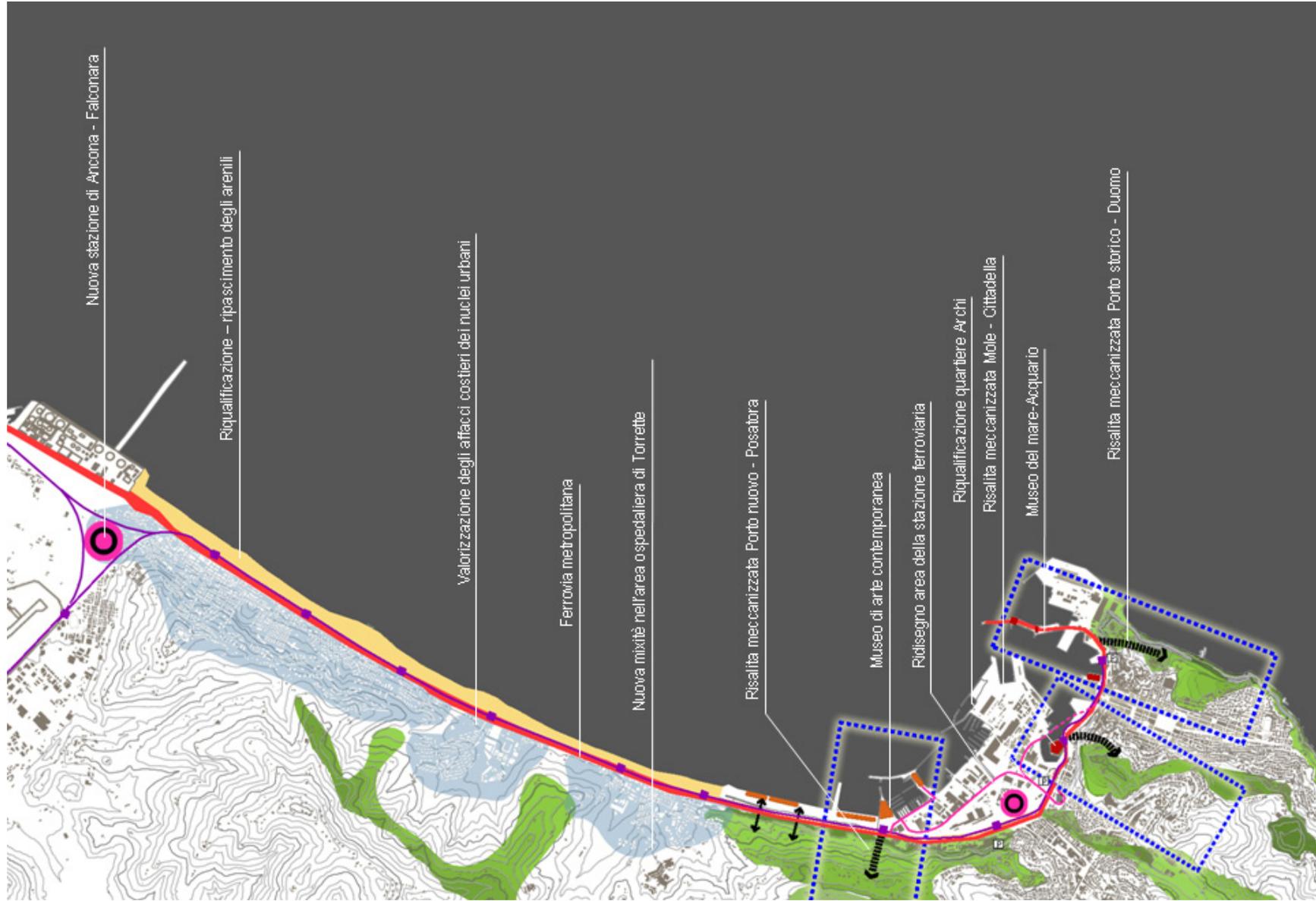
- il settore costituito da quartiere Archi, Mole Vanvitelliana e Polo dei servizi urbani del Porto
- il porto storico e il fronte-mare della città storica.

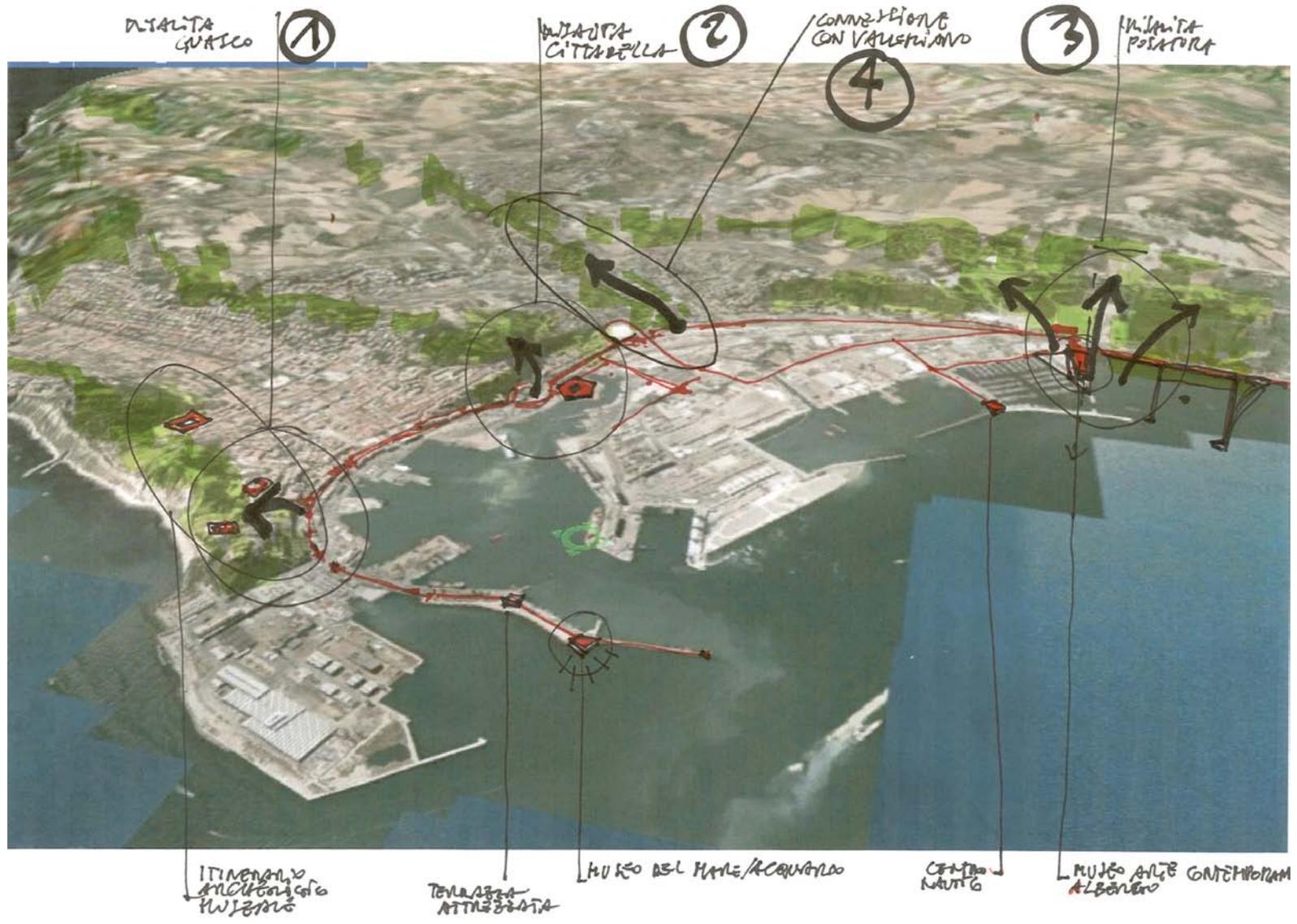
Nel progetto-guida ricade una molteplicità di occasioni puntuali di riqualificazione e valorizzazione – alcune già realizzate, altre programmate, altre ancora di nuova ideazione – capaci di saldare la necessaria **"continuità nella diversità"** del fronte-mare e della sua fruizione lineare con un sistema articolato e diffuso di transetti di riconnessione trasversale verso i nuclei costieri (la città storica e consolidata e verso 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", come già detto in precedenza, interagisce spazialmente, funzionalmente e simbolicamente con il sistema ramificato che struttura quel progetto: 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.**



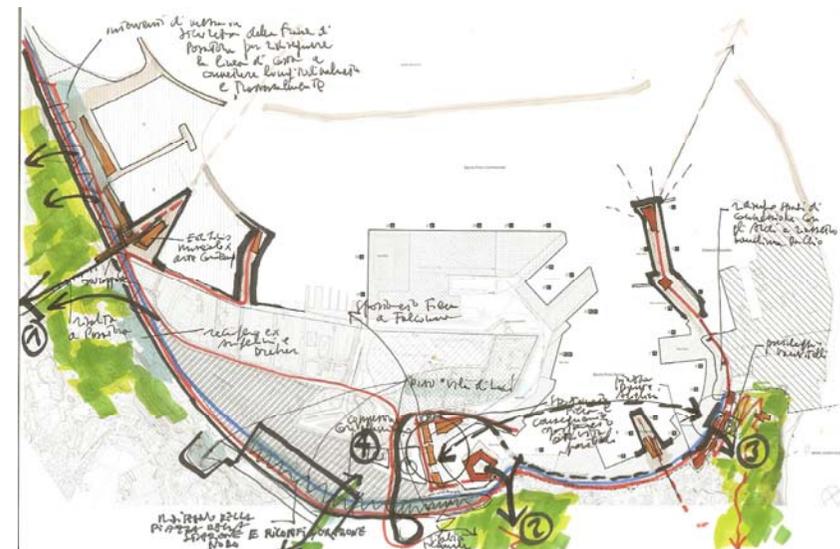


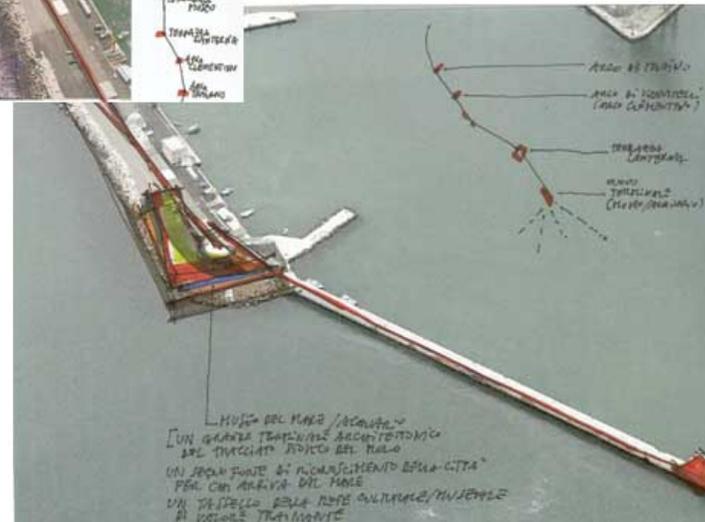
**INTERVENTI CARATTERIZZANTI** di questo progetto-guida sono:

- La **riorganizzazione del sistema su ferro in senso metropolitano** con usi molteplici: per l'intermodalità ferro-ferro di connessione tra la nuova stazione di Falconara (Ancona nord) e l'area urbana di Ancona (lungo la costa nord: Falconara Marittima, Palombina vecchia e nuova, Collemarino e Torrette; Centro urbano: Posatora/porto peschereccio/turistico, Mole/Cittadella, Stazione centrale, Porto Storico/Cattedrale; lungo la direttrice Vallemiano/Baraccola); per l'intermodalità gomma-ferro nei parcheggi di margine (parcheggi ex Gas ed ex fornace Verrocchio per i flussi su gomma provenienti da nord; nuovo parcheggio ex caserma di via Bocconi per i flussi su gomma provenienti da sud); per l'intermodalità ferro-ferro, in corrispondenza dell'attuale stazione centrale, con una linea tranviaria di riconnessione circolare con i luoghi principali della città.
- La realizzazione di un **lungomare continuo e fruibile**, dal punto di vista pedonale e ciclabile, da Falconara al centro della città, dagli arenili settentrionali al nuovo sistema portuale e al fronte urbano a mare della città storica, capace di ridisegnare e vitalizzare le singole identità locali attraverso la sistemazione degli spazi aperti, l'attrezzaggio leggero per usi pubblici e il rafforzamento trasversale con i tessuti edificati lungo la linea ferroviaria.
- L'attuazione del **Piano di Sviluppo del Porto** con le modifiche rese necessarie dalle nuove esigenze di banchinaggio e dalla verifica di fattibilità del tratto viario "sottomare" (di connessione col porto storico e l'imbarco passeggeri del traffico Ro-Pax), verificando in alternativa lo spostamento di tale traffico nell'area della nuova darsena che, integrandosi con il nuovo collegamento del porto commerciale all'autostrada A14 ("Uscita ad Ovest"), consenta di ottenere comunque un radicale alleggerimento del traffico lungo la linea di costa, una riappropriazione pedonale e l'inserimento di usi urbani.
- Il ridisegno della **fascia di contatto Porto Storico/Città Storica**, lungo il tracciato delle mura storiche, attraverso la valorizzazione delle aree con i resti archeologici del porto traiano, la realizzazione del parcheggio Vanvitelli e della risalita meccanizzata/ascensore al Duomo, la sistemazione della piazza Dante Alighieri antistante il Palazzo degli Anziani, la ristrutturazione e riconversione degli edifici sul Lungomare Luigi Vanvitelli a seguito del trasferimento di alcune funzioni portuali nel Polo dei servizi o in altre localizzazioni (Capitaneria,

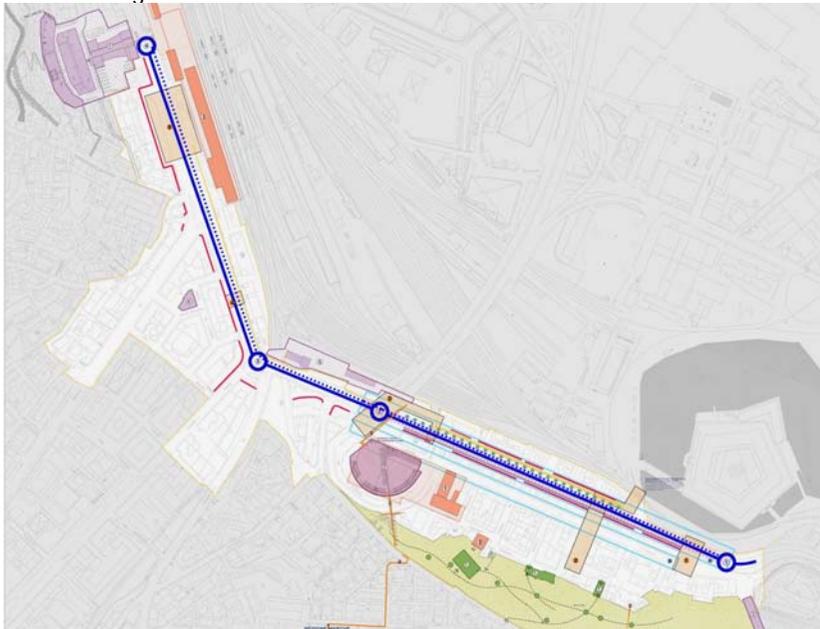
Guardia di Finanza, Istituto Nautico) e l'inserimento di nuove funzioni vitalizzanti per il turismo e il tempo libero.

- La **riconnessione 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** (come ad esempio il Museo del Mare) in corrispondenza del nuovo terminale del molo previsto dal piano del Porto.
- Il completamento del restauro della **Mole** ma soprattutto il rilancio gestionale e l'inserimento nel Museo diffuso urbano e all'interno di 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.

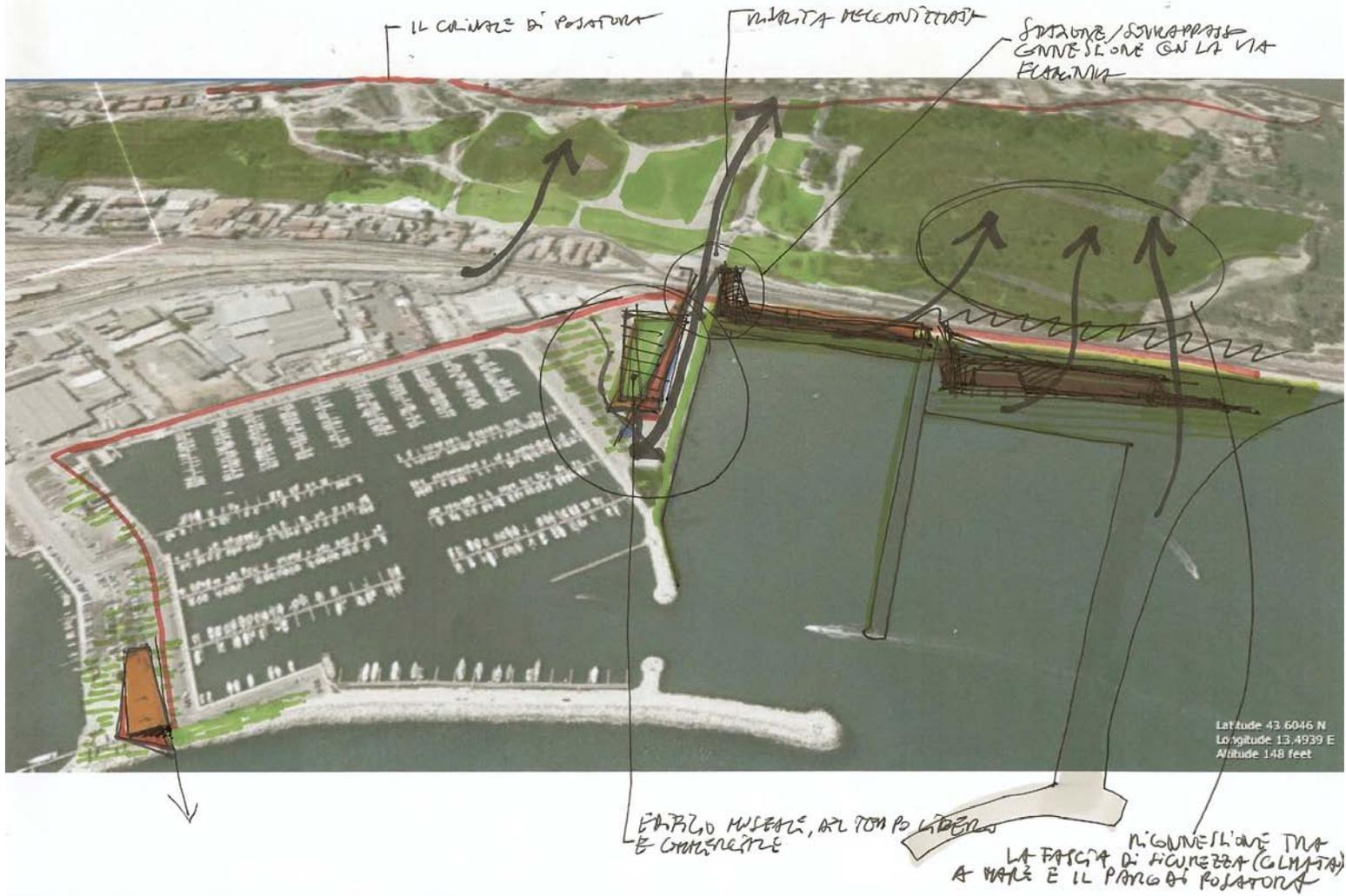




- La realizzazione del **Parco della Rupe** a ridosso del quartiere Archi e la riconnessione dalla quota del Porto (via Marconi/via XXIX Settembre) a quella della Cittadella.
- La riqualificazione dell'area del Porto destinata al **Polo dei servizi** con lo spostamento della Fiera a Falconara e la localizzazione in quest'area di alcune funzioni trasferite dal Porto Vecchio (Capitaneria, Guardia di Finanza, Istituto Nautico).
- 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 a monte con la Cittadella e a valle con l'aggancio al viadotto di scavalco per il porto
- 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.



- In questo quadro si inserisce 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, capace cioè di restituire **un nuovo e qualificato spazio pubblico** per la città, fruibile longitudinalmente (come connessione tra il fronte-mare storico e quelli di Torrette e Palombina) e trasversalmente (come grande occasione di riconnessione trasversale con la collina di Posatora e il suo parco, anche attraverso un circoscritto ma robusto scavalco della linea ferroviaria e della via Flaminia, integrato con il disegno del parco e capace di diventare anche una nuova porta d'ingresso alla città).
- 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 (come ad esempio un Acquario), in corrispondenza del margine portuale ad ovest e a valle del parco di Posatora, da inserire dentro la rete museale, didattica e culturale della città.
- Il recupero dei **contenitori dismessi** della ex Angelini e della ex Dreher intesi anche come ulteriore occasione di riconnessione trasversale sia con il Parco di Posatora sia con 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 Salesi, oggi mancante, all'esterno del suo perimetro.



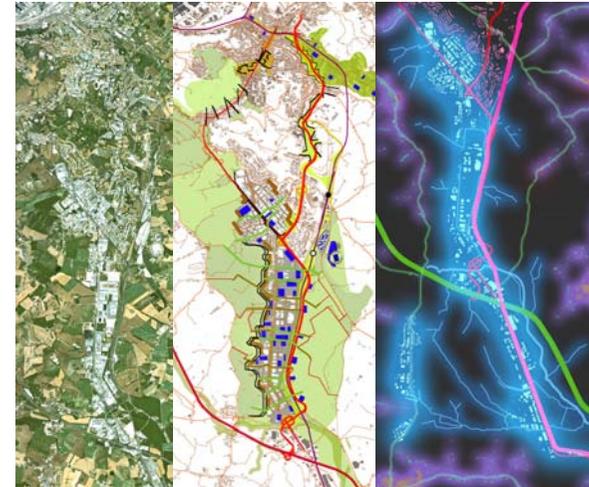
## La CITTÀ LINEARE delle nuove centralità

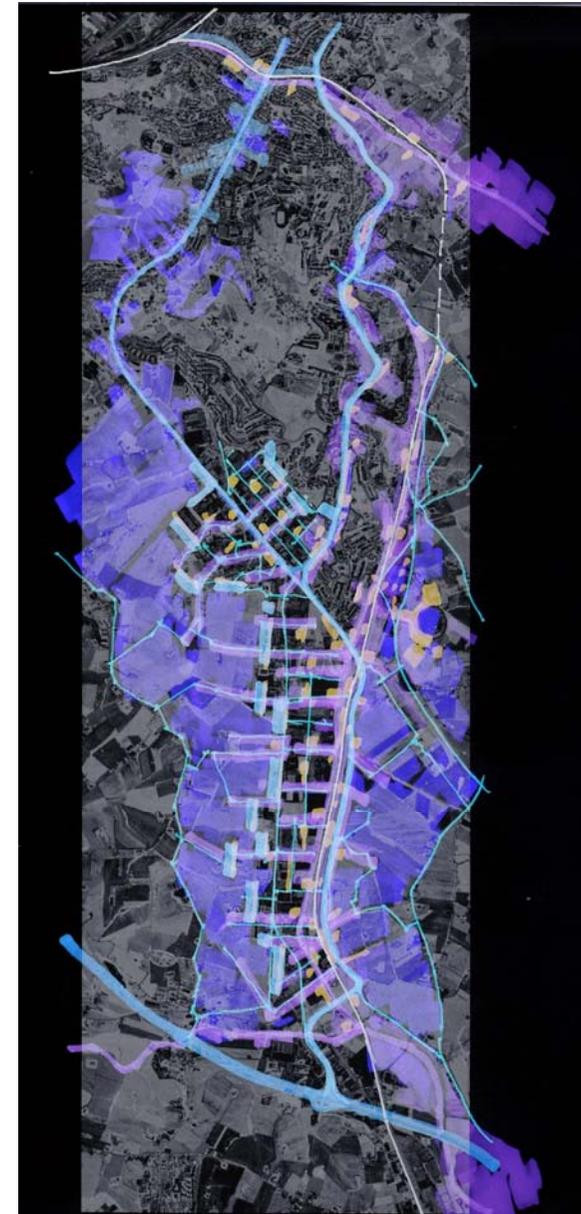


Il progetto-guida fa riferimento alla lunga spina urbana di collegamento tra l'autostrada e il mare, caratterizzata dall'attraversamento della terza e della seconda Ancona, fino a sfiorare la prima con l'aggancio finale al porto e al waterfront attraverso Vallemiano e la progettata secante urbana. Una 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.

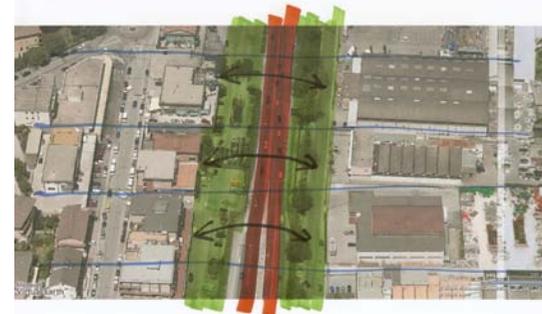




**INTERVENTI CARATTERIZZANTI** di questo progetto-guida sono:

- 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 ciclopeditone** 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 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 come Città dello sport e dell'acqua dell'area dello stadio e la valorizzazione ad area-parco alberata e attrezzata 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, la riconversione delle aree ex-produttive dismesse e interstiziali e la trasformazione dell'area di Piazza d'Armi (contratto di quartiere "Dietro le quinte").



l'asse nord-sud come parkway



## II PARCO RETICOLARE dei paesaggi agrari e delle frazioni

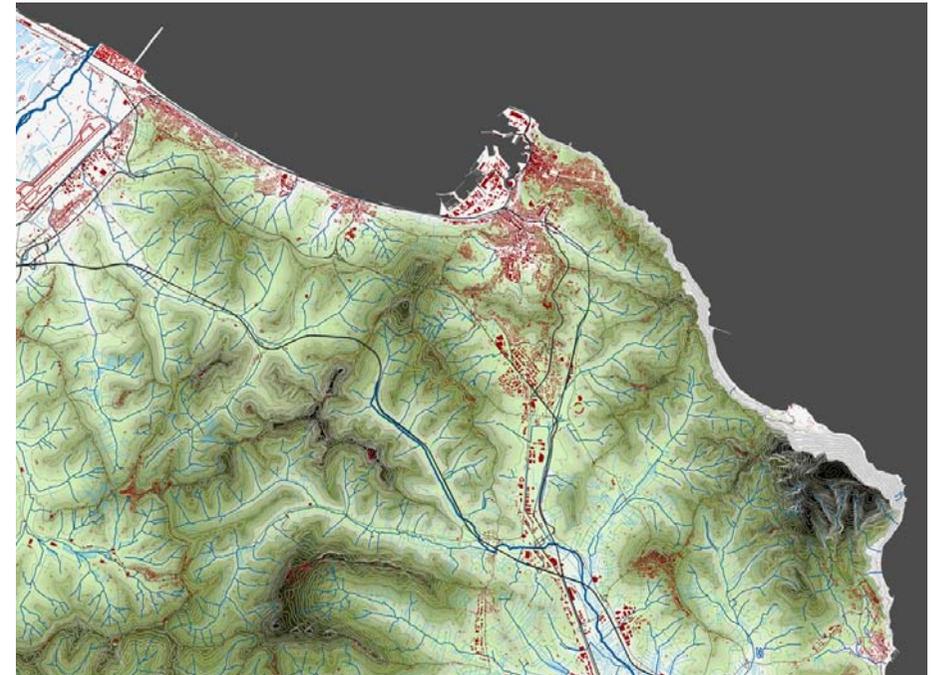


A differenza dei precedenti progetti strategici, costruiti prevalentemente lungo lo sviluppo lineare di alcuni segni urbani e ambientali forti e affermati della storia e della natura, questo progetto-guida è innervato sulla diffusione reticolare dei sistemi collinari storicamente antropizzati e connessi lungo i tracciati di crinale. E' un sistema denso, a diversi sensi di percorrenza e fruizione (dalla città verso l'interno, dall'interno al mare, da un crinale all'altro), 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, fortemente incentrata sulla riscoperta delle diverse identità locali e sull'integrazione col paesaggio agrario e naturalistico da preservare.

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**. In particolare, da ovest a est: il centro storico isolato e arroccato di Paterno; l'antropizzazione strutturata sulla Y dei tracciati di crinale che connettono i centri di Montesicuro, Sappanico, e Gallignano e si proiettano verso il nucleo di Ghettarello e il crinale a mare di Posatora dopo essersi ricongiunti con l'adiacente e convergente direttrice di crinale presidiata dal nucleo di Aspigo sul fondovalle del fiume omonimo e dal centro storico di Montesicuro; l'ulteriore presidio storico di crinale costituito dai

centri storici di Angeli, Varano e Montacuto lungo una direttrice che si incunea tra il territorio del Parco del Conero e l'urbanizzazione della terza Ancona, convergendo anch'essa su Posatora attraverso Montedago.

Il consolidamento della loro identità passa non solo per **il recupero dei caratteri architettonici e ambientali** nel caso dei centri storici di antico impianto e per **la riqualificazione della struttura insediativa** nei casi dei nuclei urbani di assetto non consolidato, ma anche per **la ricerca di mix funzionali diversi e appropriati alle diverse propensioni**, nei quali quindi la conferma dell'uso residenziale – necessaria per garantire la continuità di senso di questi luoghi – deve associarsi all'inserimento di nuove funzioni collettive ed economiche capaci di vitalizzarli contrastando i fenomeni di declino e abbandono.



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.

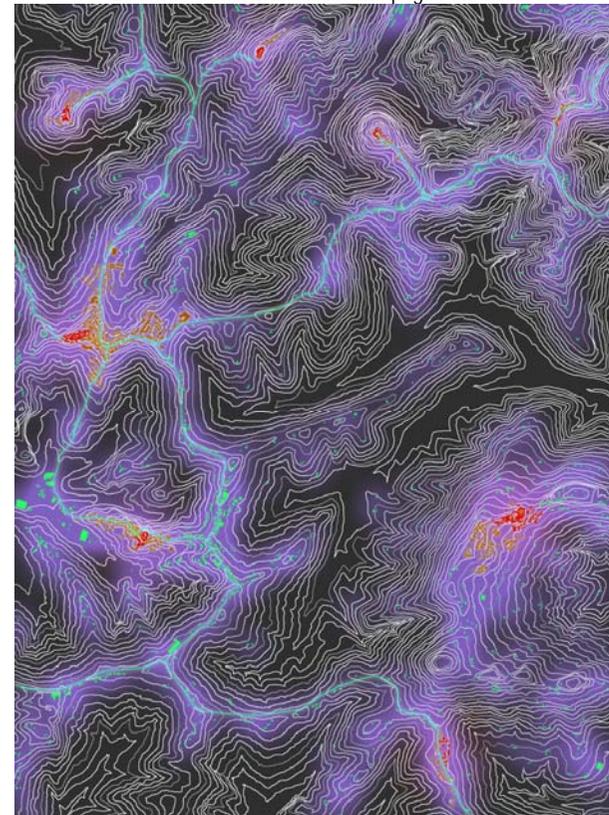


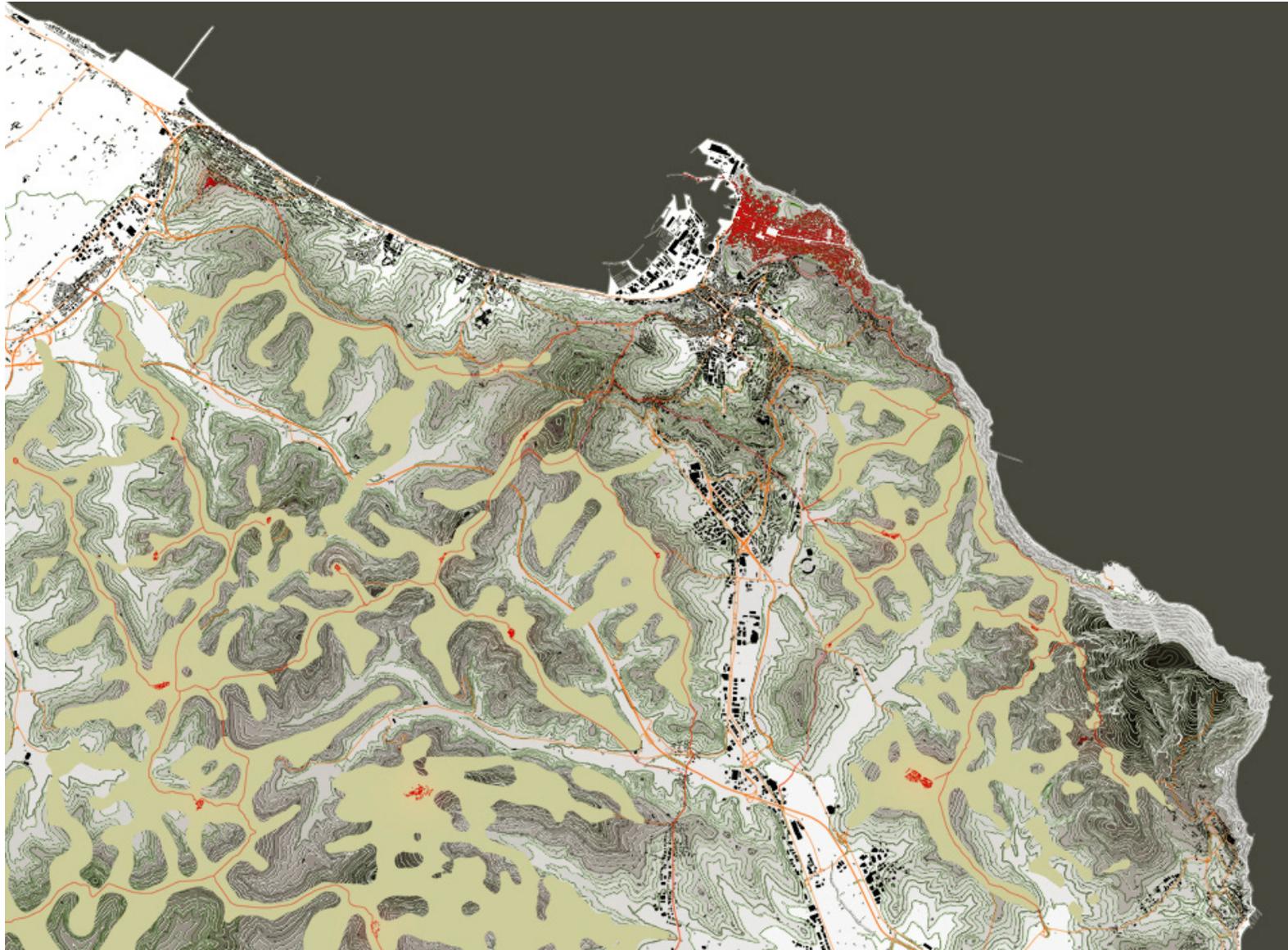
- La realizzazione di **servizi di livello locale** per gli abitanti insediati e lo sviluppo delle relazioni sociali delle comunità, con particolare riferimento: alla individuazione di spazi verdi, sportivi e di interesse comune; alla creazione, rafforzamento e vitalizzazione delle piazze, degli spazi ciclopedonali e degli spazi di concentrazione degli usi collettivi e commerciali; alla individuazione, al trattamento e alla gestione degli spazi aperti non utilizzati all'interno e ai margini di nuclei e centri storici.
- La realizzazione di **servizi livello urbano** per rafforzare il ruolo di "centralità locale" di ciascun nucleo e centro storico, privilegiando la realizzazione di servizi e attività necessari allo sviluppo di specifiche identità economiche e sociali (spazi e servizi a supporto delle attività agricole e artigianali, attività commerciali ed espositive a supporto delle produzioni tipiche, attività turistiche e agrituristiche, servizi di eccellenza adeguati alla dimensione dei nuclei e 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 e centro storico, attraverso gli interventi suddetti, nel rispetto delle peculiari caratteristiche morfogenetiche e percettive, per evitare di smarrire il peculiare e storico rapporto tra disegno di suolo, regole e forme dell'edificazione che caratterizza la riconoscibilità della loro immagine e forma.
- La qualificazione e il potenziamento della **rete infrastrutturale minuta** (percorsi pedonali, piste ciclabili, trasporto pubblico ...) di relazione tra il singolo nucleo/centro storico e gli altri, ma anche con le aree di edificazione sparsa e i tessuti edificati della seconda e terza Ancona, lungo i crinale e le direttrici monte-valle, con l'obiettivo di agganciare i nuclei e centri isolati e il paesaggio agrario di pertinenza alla città esistente.
- Il consolidamento dei **paesaggi agrari** e dei suoi caratteri peculiari per renderlo fruibile dagli abitanti e dai turisti, attraverso la valorizzazione della rete di strade minori e confini interpoderali, la creazione di piccole aree di sosta alberate e attrezzate, il miglioramento e il moderato potenziamento degli spazi da destinare alla ricettività agroturistica e alla esposizione e vendita diretta di prodotti per la fitta rete di edifici e aziende agricole isolati che punteggiano la trama territoriale, al fine di sviluppare la produzione, garantire la "manutenzione del paesaggio" e incentivare la fruizione diffusa della "campagna urbana".

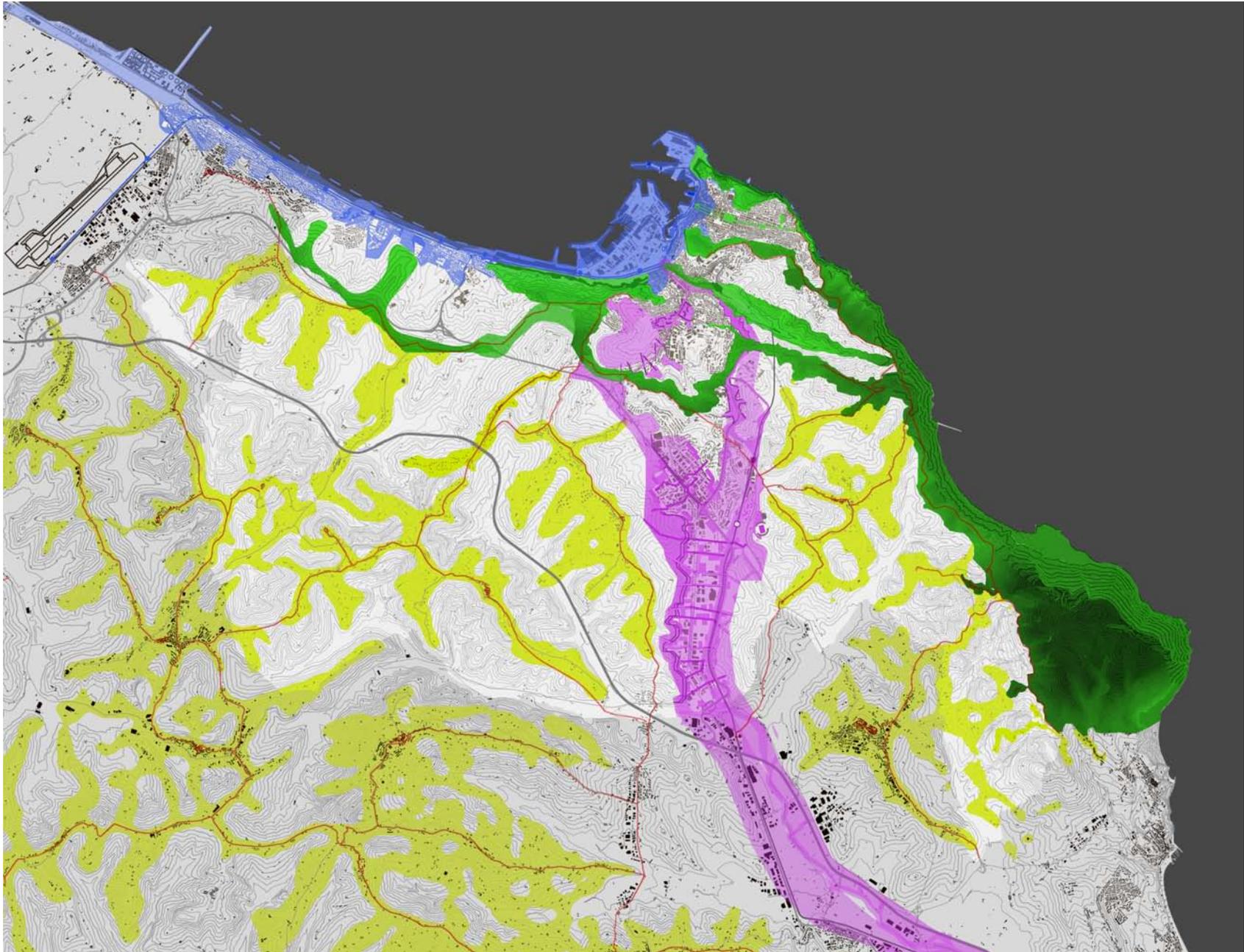


Le forme e i materiali della "campagna urbana"





La "campagna urbana" come parco agricolo di valore urbano e territoriale



# 6

## PRINCIPI FONDANTI DEL NUOVO PIANO

Il Documento Programmatico individua per il futuro Piano Urbanistico Comunale alcuni principi fondanti tra loro strettamente connessi:

- quello dell'**eguaglianza**, con riferimento cioè alla necessità di garantire una sostanziale indifferenza dei proprietari interessati 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;
- 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

Questi principi producono due ricadute rilevanti sulla strumentazione del Piano

- La PEREQUAZIONE URBANISTICA;
- La COMPENSAZIONE URBANISTICA ED ECOLOGICA.

### **La PEREQUAZIONE URBANISTICA come strumento per offrire uguali diritti edificatori, acquisire suoli pubblici e incentivare la trasformazione qualitativa del patrimonio edilizio e urbanistico degradato**

L'adozione della **procedura perequativa** per gli interventi trasformativi (nuova edilizia su aree libere, trasformazione urbanistica di tessuti esistenti, realizzazione di attrezzature pubbliche) è finalizzata a ripartire le previsioni edificatorie, tra aree e tra soggetti, secondo principi di equità e di uniformità dei diritti/doveri e tenendo conto della disciplina urbanistica pre-vigente, dell'edificazione esistente legittima, del perseguimento di obiettivi di interesse pubblico o generale.

Rappresenta, come già ricordato nel primo capitolo, un'opzione necessaria sia per evitare sperequazioni opinabili tra i diritti delle aree potenzialmente trasformabili, sia per superare lo scoglio della decadenza dei vincoli pubblicistici nel caso della realizzazione dei servizi da standard urbanistico (D.I. n. 1444/1968), un tempo prevista solo attraverso l'esproprio preventivo: una scelta assolutamente necessaria perché, una volta decaduti i vincoli dopo cinque anni, con l'impossibilità di reiterarli senza indennizzo (stabilita dalla sentenza n. 179/99 della Corte Costituzionale) e visti i valori assunti dai costi di esproprio (in esito alla sentenza n. 348/2007), le aree relative potrebbero essere gravemente compromesse con le utilizzazioni ammesse dalla attuale giurisprudenza in assenza di disciplina urbanistica

Il Comune di Ancona ritiene necessaria e prioritaria una politica di riduzione del consumo di suolo e di incentivazione, al contempo, del migliore utilizzo della città costruita in ragione di un livello molto alto della dotazione di attrezzature e di un quadro della domanda di spazi abitativi e produttivi che appare circoscritta e delimitata ad alcuni segmenti. Purtroppo il bisogno di rispondere a tali domande residue, di consolidare il sistema dei parchi e delle aree verdi e di promuovere processi di riqualificazione urbana soprattutto dei tessuti della cosiddetta "Terza Ancona", renderanno sicuramente necessaria una previsione di limitati e puntuali completamenti da finalizzare a progetti di riconnessione e miglioramento della struttura insediativa esistente, di rafforzamento del sistema di spazi aperti e delle centralità locali e urbane, di ridisegno dei margini edificati delle espansioni più recenti e non consolidate.

In questo senso, il Comune deve dotarsi di una strumentazione di tipo perequativo in grado di dare risposte adeguate all'insieme variegato di esigenze che questi obiettivi attuativi sollecitano, sia per la realizzazione degli **interventi di completamento** su aree libere in adiacenza o all'interno di tessuti esistenti, sia per quelli di **trasformazione urbanistica** di tessuti degradati, sia per la **realizzazione di attrezzature pubbliche** che non rientrano negli interventi di completamento e trasformazione suddetti

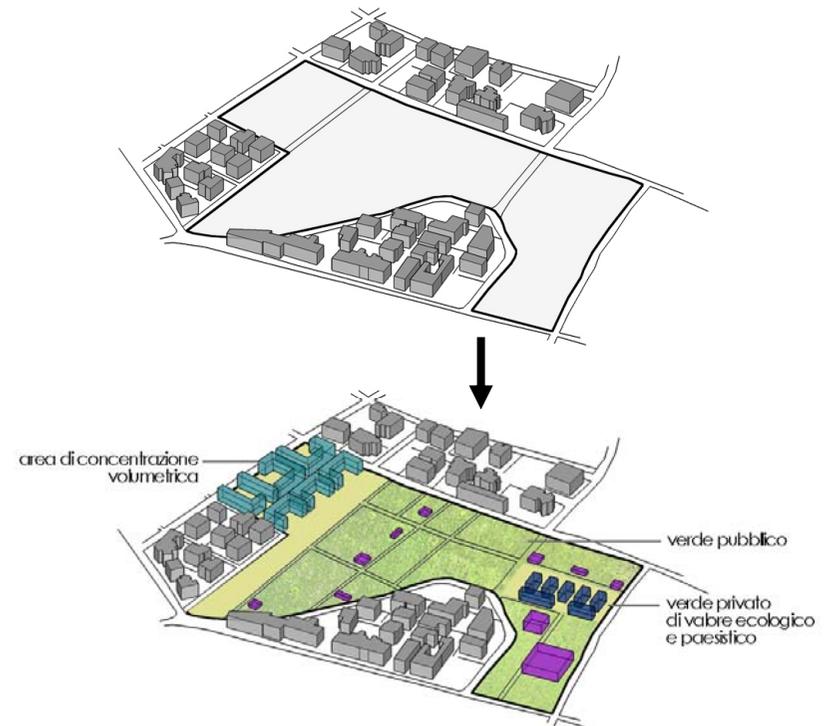
1. Per gli **interventi di completamento** su aree libere in adiacenza o all'interno di tessuti esistenti e di **trasformazione urbanistica di tessuti degradati**, la

procedura della perequazione urbanistica potrà ad esempio prevedere una ripartizione della capacità edificatoria consentita in quattro parti:

- a. quella maggioritaria, attribuita ai proprietari delle aree, che rappresenta i diritti edificatori minimi ad essi attribuiti;
- b. una quota premiale di capacità edificatoria, anch'essa attribuita ai proprietari delle aree, finalizzata ad incentivare i trasferimenti compensativi di cui al successivo punto d.;
- c. una seconda quota premiale, sempre attribuita ai proprietari delle aree, finalizzata ad incentivare interventi di qualità architettonica e ambientale (cfr. successivo capitolo sulla "compensazione urbanistica ed ecologica")
- d. un'ulteriore quota necessaria per consentire l'allocazione di eventuali trasferimenti compensativi di diritti edificatori provenienti da altre aree (cfr. successiva tipologia relativa alla realizzazione di attrezzature pubbliche) e quindi non attribuiti ai proprietari delle aree in cui essi atterrano ai quali viene tuttavia riconosciuta la quota premiale di cui in b.

Ciascun ambito di trasformazione individuato per gli interventi di completamento individuerà la seguente articolazione:

- un'area nella quale va concentrata l'edificazione che comprende, oltre alla superficie fondiaria, la viabilità privata relativa agli insediamenti, il verde privato e i parcheggi di pertinenza degli edifici;
- un'area destinata a verde privato con valenza ecologica e paesistica (attrezzata a prato, arbusti, alberi di alto fusto) secondo precisi parametri prescritti, in cui possono essere localizzate, in ragione della dimensione di tali aree, attrezzature private per lo sport e la ricreazione;
- un'area destinata a verde e servizi pubblici, da cedere interamente al Comune e che, oltre alla quota di *standard* fissata dalla normativa di PRG, può comprendere anche suoli per altre attrezzature pubbliche; tale quota potrà rimanere in proprietà ed essere interessata da interventi analoghi di uso pubblico opportunamente convenzionati, previa verifica di disponibilità del privato.



2. Per la realizzazione di **attrezzature pubbliche** non rientranti nel meccanismo suddetto perché isolate e comunque scollegate dai processi trasformativi degli interventi di completamento, la procedura perequativa potrà prevedere, in alternativa all'esproprio dei suoli, un meccanismo attuativo di "cessione compensativa" che, a fronte di un indice edificatorio non superiore a prefissati valori (eventualmente differenziati in ragione della tipologia di attrezzature), consenta l'acquisizione al patrimonio pubblico di tutta l'area o di gran parte di essa:

- nel primo caso, (**cessione gratuita complessiva dell'area**) - corrispondente ad esempio alle aree di particolare valore ambientale - i crediti edificatori maturati con l'indice edificatorio virtuale (lev) attribuito non potranno essere spesi in sito ed entreranno a far parte dei meccanismi di **trasferimento compensativo** verso aree interessate da interventi di completamento (cfr. tipologia 1), nelle quali cioè è prevista, come già illustrato, una quota di capacità edificatoria esplicitamente destinata a tali operazioni di decollo/atterraggio di diritti edificatori maturati altrove;



- nel secondo caso (**cessione gratuita parziale dell'area**) – corrispondente ad aree inserite in tessuti edilizi nei quali è ammissibile o addirittura auspicabile un processo di densificazione con destinazioni private – la concentrazione dei diritti edificatori riconosciuti (lev) può avvenire sui suoli residui non ceduti al Comune, con destinazioni da definire ed eventualmente circoscrivere entro categorie predefinite.



Questa strada è l'unica possibile se si intende proseguire con una politica efficace di incremento delle dotazioni pubbliche necessarie, vista la disponibilità decrescente del bilancio comunale che impedisce di prevedere impegni massicci sul fronte degli espropri. D'altro canto, già l'attuale formulazione delle norme di Piano, prevede che i Servizi Pubblici (art. 28) "anche se attuati o gestiti da privati, costituiscono standard urbanistici". In questa direzione, una nuova regolamentazione di tali aree potrà prevedere un più ampio spettro di possibilità attuative in cui valorizzare il ruolo dei privati, sia nella realizzazione di servizi privati di uso pubblico sia nella gestione di operazioni trasformative di tipo perequativo, finalizzate ad ulteriori acquisizioni al patrimonio pubblico. Ed è in questo quadro che andrà riguardato anche il tema delle aree per servizi e attrezzature del PRG con vincolo decaduto. Com'è noto infatti, la Deliberazione n. 70 del 30.5.2005 definisce per tali aree la destinazione agricola in via cautelativa. E' evidente tuttavia che, in sede di formazione del Piano strutturale, una valutazione attenta della loro articolazione e distribuzione territoriale, con riferimento alle necessità dei diversi Ambiti di paesaggio e alle

strategie di trasformazione perequativa, potrà comportare un loro coinvolgimento e una riattivazione delle previsioni funzionali originarie anche se all'interno di una maggiore flessibilità di usi e di un diverso contesto procedurale per l'attuazione degli interventi.

In una strategia urbanistica orientata ad un obiettivo di consumo-zero di nuovo suolo, anche attraverso operazioni di compensazione urbanistica e ambientale, in una città che presenta di fatto un'oggettiva saturazione delle aree edificabili, **la manovra dei crediti edificatori deve essere necessariamente governata ad una scala sovracomunale, attraverso un concordamento intercomunale degli strumenti urbanistici, così come previsto peraltro anche dalla proposta di legge urbanistica regionale delle Marche.** E' questa una strada obbligata se si intende dispiegare appieno le potenzialità insite nel meccanismo perequativo, riservando cioè quote di "atterraggio" di tali crediti anche in altri Comuni e in aree compatibili da un punto di vista ambientale e paesaggistico.

Alla strada maestra della perequazione è strettamente legata la procedura delle **premierità** nel caso degli interventi di trasformazione e riconversione funzionale puntuale di edifici di nessun pregio, attraverso incrementi di superficie di pavimento capaci di garantire la fattibilità delle operazioni, nel rispetto delle caratteristiche urbanistiche dei tessuti in cui si interviene sia dal punto di vista degli indici consolidati sia dal punto di vista morfogenetico, architettonico e ambientale.

Rientrano tra le situazioni prioritarie per le quali prevedere incentivi premiali:

- gli interventi di ristrutturazione e rifunzionalizzazione di edifici e complessi edilizi di tipo speciale – come, ad esempio, gli edifici industriali dismessi – per i quali eventuali superfici premiali possono essere ottenute con un riconoscimento del passaggio dalla SUL effettiva esistente alla SUV (superficie utile virtuale definita dal rapporto fra il volume esistente e un'altezza di interpiano convenzionale) che può di norma essere localizzata interamente in sito attraverso una diversa organizzazione spaziale interna o una riorganizzazione morfologica a parità di volume;
- il recupero o la demolizione con ricostruzione di edifici e tessuti residenziali moderni e contemporanei di nessun valore storico-architettonico e ambientale, cui far corrispondere una premierità variabile in termini di incremento della SUL

che potrebbe non essere realizzabile in sito, in ragione della maggiore o minore densità edilizia e urbanistica che caratterizza i tessuti in cui maturano le premierità; anche per essi quindi, in analogia con quanto previsto per alcune attrezzature pubbliche in aree di pregio ambientale, potrà essere necessario prevedere trasferimenti compensativi dei crediti edificatori maturati in altre aree interessate da interventi di completamento, nelle quali cioè è prevista, come già illustrato in precedenza, una quota di capacità edificatoria esplicitamente destinata a tal fine.

## La COMPENSAZIONE URBANISTICA ED ECOLOGICA per garantire prestazioni ambientali aggiuntive alla città

L'attivazione delle procedure perequative, compensative e premiali illustrate nel precedente paragrafo sarà vincolata alla garanzia di alcune **contropartite di interesse pubblico** che di fatto configurano una limitazione dell'incidenza della rendita fondiaria attraverso il trasferimento alla collettività di una quota parte dell'incremento di valore immobiliare concesso con quelle procedure. Tali compensazioni appartengono alle seguenti famiglie:

### OFFERTA DI SERVIZI E INFRASTRUTTURE



Costituisce la contropartita tradizionale e obbligata con riferimento al potenziamento delle **dotazioni pubbliche di servizi** di cui al D.I. n. 1444/1968 e delle opere di urbanizzazione primaria, necessarie per rispondere alle prescrizioni di legge e compensare gli effetti indotti dalla trasformazione urbana e dall'eventuale incremento di carico urbanistico (per SUL aggiuntiva e/o cambiamenti di destinazioni d'uso con categorie funzionali a carico urbanistico più elevato) attraverso:

- la cessione a titolo gratuito delle aree destinate a opere di urbanizzazione primaria e secondaria, secondo le misure minime stabilite dalla disciplina di PRG;
- la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria e di quota parte delle connessioni esterne determinata in proporzione all'entità e alle caratteristiche degli insediamenti (con particolare riferimento al verde e alla dotazione di parcheggi)
- la monetizzazione delle aree a standard non reperite;
- la eventuale manutenzione delle opere di urbanizzazione primaria e delle aree a verde pubblico per una durata non inferiore ad *n* anni dal collaudo finale;
- la corresponsione degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, di cui all'art. 16 del DPR n. 380/2001, al netto dei costi sostenuti per la realizzazione delle opere stesse

Si tratta delle compensazioni storicamente normate a livello nazionale, regionale e comunale, per le quali tuttavia potrebbero essere individuate possibilità di maggiorazione degli standard richiesti in particolari situazioni (ad esempio in aree urbane a bassa dotazione) bilanciate da maggiorazioni dei diritti edificatori.

A questa offerta si aggiunge la previsione di un'area destinata a "verde privato con valenza ecologica", attrezzata a prato, arbusti e alberi di alto fusto secondo i parametri minimi prescritti dalle norme, in cui possono essere localizzate attrezzature private per lo sport e la ricreazione. Si tratta di fatto di una dotazione di verde aggiuntiva rispetto a quella pubblica precedentemente individuata con cui tuttavia deve stabilire relazioni strette da un punto di vista progettuale, paesaggistico ed ecologico.

#### OFFERTA DI QUALITÀ ARCHITETTONICA E AMBIENTALE

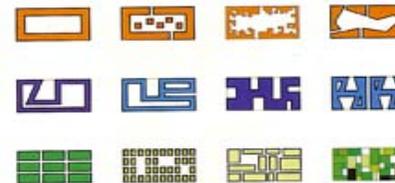


Riguarda la **qualità estetica e costruttiva** dei nuovi edifici e spazi aperti, coniugata alla garanzia di elevati standard ecologico-ambientali attraverso l'adesione ai **principi della bio-architettura** e il contributo alla **rigenerazione delle risorse ambientali** fondamentali (acque profonde, suolo, aria) attraverso:

- il rispetto di indirizzi progettuali finalizzati all'innalzamento della qualità architettonica anche attraverso l'obbligo, in alcuni casi, di procedure concorsuali di tipo pubblico
- la disposizione e conformazione degli edifici e degli spazi aperti rispetto ad alcune risorse ambientali (sole e aria) in termini di ricerca di soluzioni efficaci di soleggiamento/ombreggiamento e ventilazione naturale;
- il raggiungimento di un'elevata permeabilità naturale e profonda dei suoli;
- la garanzia di un'adeguata piantumazione degli spazi aperti in grado di contribuire in modo sensibile alla qualità della risorsa aria;
- la mitigazione dei principali impatti inquinanti che interessano l'area;
- la ricerca di prestazioni microclimatiche degli edifici che garantiscano un comportamento energetico prevalentemente passivo integrato dall'uso di fonti energetiche da risorse rinnovabili nonché la protezione o il risanamento acustico degli edifici;
- il privilegiamento di materiali, componenti edilizi e tecnologie costruttive riciclabili, riciclati e di recupero, che contengano materie prime rinnovabili e durevoli nel tempo, caratterizzate da ridotti valori di energia e di emissioni di gas serra inglobati e capaci di garantire la salute e il benessere degli abitanti e dei fruitori;
- l'adozione di soluzioni finalizzate alla riduzione dei consumi idrici e al riciclo delle acque meteoriche per usi collettivi come, per esempio, la manutenzione del verde pubblico e privato.

La fattibilità di tale offerta è garantita dall'attivazione dei dispositivi perequativi e premiali descritti nel precedente capitolo.

#### OFFERTA FUNZIONALE



Riguarda l'inserimento di **nuove destinazioni d'uso** maggiormente rispondenti alle esigenze collettive e alle dinamiche di mercato, come ad esempio quella residenziale rivolta alla cosiddetta "fascia grigia" (lavoratori atipici, nuclei familiari

monoreddito, giovani coppie, anziani, studenti) su cui si sofferma l'approfondimento del Rapporto tematico 2<sup>1</sup>.

Anche la fattibilità di tale offerta è garantita dall'attivazione dei dispositivi perequativi e premiali descritti nel precedente capitolo.

#### OFFERTA ECOLOGICA AGGIUNTIVA



Riguarda le previsioni compensative obbligatorie da realizzare in aree diverse da quelle interessate dall'intervento trasformativo, adiacenti o distanti a queste ultime, demaniali ma anche acquisite al patrimonio pubblico contestualmente all'intervento stesso o gestite in accordo con i privati in base a criteri convenzionati, su cui il Comune intende incentivare processi di rinaturazione e la fruizione pubblica anche attraverso usi collettivi, agricoli e forestali.

Consiste nel potenziamento e nel consolidamento del **grado di naturalità complessivo della città** attraverso alcune categorie di opere sostanzialmente riconducibili all'**irrobustimento della rete ecologica e paesistica** in aree prioritarie rientranti nella categoria "Parchi pubblici urbani e territoriali" di cui alle zone F del D.I. n. 1444/1968 e comprensiva quindi dei "Parchi" di cui all'art. 31 delle attuali Norme del PRG. Tali opere possono essere realizzate con:

- intervento diretto da parte dei titolari dell'intervento trasformativo che genera l'offerta ecologica aggiuntiva
- corresponsione, da parte degli stessi, di risorse finalizzate allo scopo previa costituzione di un capitolo di bilancio comunale dedicato.

Rientrano in questa categoria di opere le seguenti:

- macchie vegetali, margini e confini piantumati, filtri arborei, corridoi e fasce di connettività vegetale, sia in aree forestali e agricole sia in aree periurbane e urbane;
- opere di salvaguardia territoriale e di mitigazione del rischio ambientale (ad esempio per la messa in sicurezza di aree caratterizzate da un rischio frana elevato attraverso opere di ingegneria naturalistica);

- opere di salvaguardia del reticolo idrografico;
- opere di qualificazione ambientale delle aree contigue alla rete infrastrutturale;
- opere di permeabilizzazione e dotazione vegetale di suoli precedentemente compromessi da attività antropiche;
- opere di riqualificazione dei cosiddetti "detrattori ambientali" (aree di cava, aree di localizzazione di impianti tecnologici, discariche, ecc.)

L'obiettivo deve essere quello di garantire il più ampio spettro di ricadute tangibili in ciascuna di tali famiglie, puntando alla contestualità della realizzazione delle opere di compensazione ecologica aggiuntiva con gli interventi trasformativi che hanno generato le risorse compensative.

Dal punto di vista economico-finanziario, le opere e le risorse destinate a tale offerta rientrano all'interno degli standard minimi di attrezzature di cui al D.I. n. 1444/1968, obbligatoriamente previsti con gli interventi trasformativi di perequazione urbanistica: il dimensionamento di tali standard, commisurato alle quantità minime previste per legge, potrà essere opportunamente maggiorato in relazione ai diritti edificatori riconosciuti e quindi destinato, in quote non inferiori a prefissati valori percentuali, alle opere di compensazione ecologica aggiuntiva. L'entità di tale trasferimento - fermo restando il principio di omogeneità di trattamento in termini di quantità complessive degli standard urbanistici obbligatori - andrà articolata per Ambiti di paesaggio in ragione delle differenti esigenze di dare risposta prioritaria alla domanda di servizi e attrezzature alla scala locale.



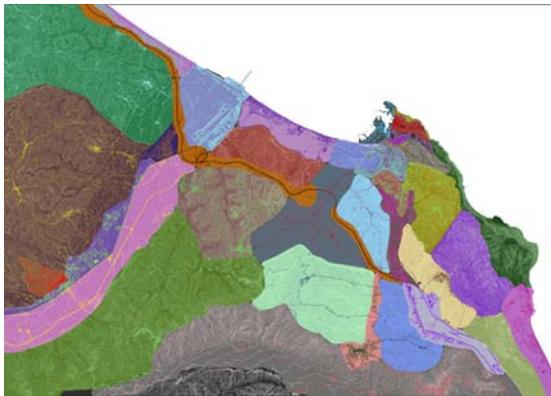
<sup>1</sup> Cfr. Documento 0 – Rapporto tematico 02 – Politiche abitative. Modelli innovativi di housing per nuove dinamiche di domanda, allegato al presente Documento

PROCEDURE E STRUMENTI INNOVATIVI DELLA  
REGOLAZIONE URBANISTICA

Il Documento Programmatico individua inoltre per il futuro Piano Urbanistico Comunale alcuni strumenti per innovare i meccanismi della regolazione e guidare i processi di trasformazione urbana:

- gli **AMBITI DI PAESAGGIO** per governare l'attuazione del Piano in alternativa allo zoning tradizionale
- la **RETE ECOLOGICA E PAESISTICA** come telaio qualificante della città e del territorio
- la procedura del **PROGETTO URBANO** per gestire le operazioni di trasformazione urbana più rilevanti
- lo strumento degli **AVVISI PUBBLICI** per sollecitare la domanda di trasformazione, orientare l'offerta funzionale verso destinazioni prioritarie e garantire la fattibilità degli interventi

## Gli **AMBITI DI PAESAGGIO** per governare l'attuazione del Piano in alternativa allo zoning tradizionale



Quello degli Ambiti di paesaggio è un concetto e una prassi interpretativa e progettuale, rivisitati nell'ultimo ventennio nel quadro del *Landscape Planning*, che si richiamano ad una concezione unitaria e integrata del paesaggio ribadita sia nella Convenzione Europea del Paesaggio del 2000 (*"Paesaggio designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva*

dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni") sia nel D.L. n. 42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" (art. 131: "... per paesaggio si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni"). Questo concetto e la costruzione degli Ambiti prevista dallo stesso D.L. n. 42 tendono a superare un'idea di paesaggio circoscritta ad alcune eccellenze storico-ambientali, estendendolo di fatto all'**insieme del territorio e agli esiti differenziati dei processi di sedimentazione dell'attività antropica e della sua interazione fisica e simbolica con le componenti naturali** che consente di individuare un insieme di identità territoriali, riconoscibili e riconosciute, anche ai fini della qualificazione multidisciplinare della pianificazione paesistico-ambientale. Dentro questo contesto interpretativo non è dunque possibile più distinguere una sfera naturale da un'altra maggiormente caratterizzata da fenomeni di antropizzazione ed urbanizzazione. Ecosistemi naturali, agro-ecosistemi ed ecosistemi urbani rappresentano infatti **le differenti tessere di un unico mosaico urbano e ambientale** del quale è necessario cogliere gli aspetti strutturali, funzionali ed evolutivi in un'ottica unitaria, sintetica e progettuale.

Come sottolineato dal "Documento di Indirizzi per la verifica ed adeguamento del Piano Paesistico Ambientale Regionale al Codice dei beni culturali e del paesaggio ed alla Convenzione europea del paesaggio" approvato dalla Giunta Regionale delle Marche con Deliberazione n. 1164 del 16/10/2006, occorre infatti prendere atto del "mutamento del concetto di paesaggio che si allarga fino a comprendere la generalità del territorio, includendo non solo ambiti densi di notazioni formali e storiche, i beni paesaggistici definiti dalle leggi di tutela, ma anche gli ambienti della vita quotidiana e consueta, i "paesaggi ordinari" e addirittura quelli aggrediti dallo sviluppo più disordinato e disarmonico". Il paesaggio dunque come "patrimonio comune" per le comunità locali "in cui identificarsi, su cui investire, attraverso cui depositare e trarre nuove ricchezze"

Coerentemente con questa direzione di convergenza multidisciplinare, gli Ambiti di Paesaggio debbono poter svolgere, a diverse scale della pianificazione (dai piani di area vasta ai piani urbanistici comunali) **una funzione essenziale a supporto sia della dimensione strategica dei piani sia della loro dimensione regolativa e della loro semplificazione ed efficacia**, in quanto introducono norme di tipo

prestazionale e soprattutto criteri di indirizzo per il controllo e la valutazione degli interventi di conservazione e trasformazione.

In questo senso si ritiene di poter avanzare **alcune proposte** nella prospettiva del nuovo Piano Urbanistico Comunale che si muovono nella direzione di trovare un'area di condivisione culturale, metodologica e tecnica nel rapporto tra pianificazione di area vasta (PPAR e PTCP in primis) e pianificazione urbanistica comunale, con l'obiettivo di definire una linea comune di interpretazione del ruolo degli Ambiti di Paesaggio alle diverse scale:

1. In alternativa al criterio di omogeneità tradizionalmente adottato nelle teorie e nelle pratiche dello *zoning* (sia nel campo della pianificazione urbanistica che di quella paesistica o di quella delle aree protette), gli Ambiti di Paesaggio utilizzano **il criterio di eterogeneità delle componenti strutturali, caratterizzanti e qualificanti** ciascun Ambito, strettamente associato a quello di interazione di tali componenti. L'Ambito di Paesaggio è quindi connotato soprattutto dalla **presenza di specifici sistemi di relazioni** ecologiche, percettive, storiche, culturali e funzionali fra tali componenti eterogenee che gli conferiscono un'immagine ed un'identità distinte e riconoscibili. In questo senso, in ragione del ruolo di prevalente indirizzo, possono risultare riluttanti a confinazioni rigide e presentare assai spesso transizioni sfumate o vere e proprie sovrapposizioni tra ambiti contigui.
2. Gli Ambiti rappresentano dunque **il punto di arrivo del processo di convergenza e sintesi dei diversi profili interpretativi in una prospettiva progettuale**, laddove i molteplici profili di descrizione si ricompongono all'interno di una visione tendenzialmente unitaria e integrata. Ciò al fine di indirizzare progetualmente le norme e le politiche di intervento e gestione, anche in riferimento ai contenuti ereditati dalle discipline normative pregresse, alle attese consolidate e alle volontà espresse dai diversi soggetti (istituzionali e non) come espressione di una "comunità" alla ricerca di regole condivise che esprimano peculiari esigenze di tutela e gradi di libertà, fisici e funzionali, connessi alle diverse specificità locali.
3. In tal senso, è possibile affermare che la individuazione degli Ambiti di Paesaggio è **il risultato di un processo di confronto e interazione fra tre diversi profili di valutazione**:
  - il *profilo fisico* (aspetti geologici, geomorfologici, climatici, idrogeologici, pedologici) e quello *biologico* (flora e vegetazione, fauna, ecologia, attività agroforestali) che si esprimono in unità fisiografiche del territorio intese come luoghi che influenzano le dinamiche morfo-pedologiche come anche la distribuzione ed evoluzione dinamica degli ecosistemi naturali, semi-naturali ed agricoli;
  - il *profilo antropico* (storia e cultura del territorio, sistemi insediativi e infrastrutturali, caratteri prevalenti e caratterizzanti degli usi e delle attività economiche) e quello *paesistico-percettivo* (sistemi segnici e di relazioni visive) che si esprimono in unità morfologico-insediative fortemente ancorate ai modi storici di costruzione del palinsesto culturale, abitativo e produttivo
  - a questi profili si aggiunge quello relativo agli *aspetti pianificatori*, soprattutto per quel che riguarda la sovrapposizione tra pianificazione comunale e sovraordinata, che consente di valutare, caso per caso, la compatibilità delle prescrizioni ecologiche, paesistiche e funzionali definite da questi strumenti con gli obiettivi di tutela e di gestione dei processi di trasformazione.
4. Tuttavia, all'interno di tale condivisione metodologica, risulta opportuno prefigurare **scale diverse e integrate degli Ambiti di Paesaggio**, dalla pianificazione di area vasta a quella urbanistica comunale, in grado di delineare, da un punto di vista gestionale, una effettiva sussidiarietà tra i compiti e i ruoli delle Amministrazioni competenti (in primis Regione, Province e Comuni). In tal senso è possibile "definire un modello di governo del paesaggio e del territorio" che consenta di evitare situazioni di *overplanning* (la "ridondanza regolativa" di cui parla anche il Documento di indirizzi regionale) caratterizzate dalla prevalenza di elementi di conflitto e incertezza normativa e gestionale tra i diversi strumenti di piano rispetto a quelli di integrazione e certezza del diritto. Da questo punto di vista, ad esempio, la strada di cooperazione interistituzionale intrapresa dalla Regione con l'adeguamento del PPAR al Codice dei beni culturali e del paesaggio individua un metodo condivisibile che

può produrre esiti di grande rilevanza. Può essere utile dunque convergere su una ipotesi di **Macroambiti di paesaggio alla scala regionale** che sollecitino la individuazione, al loro interno a supporto della pianificazione comunale, di **Ambiti di dimensione discreta** capaci di interpretare le specificità di ciascun Macroambito in una dimensione e in una prospettiva necessariamente progettuale, come si è detto, sia per quel che riguarda le parti di maggior tutela sia per quel che riguarda le parti di maggiore trasformabilità.

5. La individuazione dei Macroambiti e degli Ambiti di paesaggio deve confrontarsi con la nuova forma di piano urbanistico comunale che va delineandosi anche nella Regione Marche con la futura legge regionale. Ci si riferisce in particolare alla definizione di quella che può considerarsi la grande novità di questa nuova stagione legislativa, e cioè l'articolazione tra un Piano strutturale con un ruolo prevalentemente strategico e di indirizzo (con un valore prescrittivo limitato solo ai vincoli sovraordinati provenienti appunto dalla pianificazione di area vasta) ed un Piano operativo che svolge invece, in archi temporali limitati, il compito di definire i contenuti normativi cogenti. Questa prospettiva deve indurre a **circoscrivere con grande attenzione la dimensione conformativa della pianificazione di area vasta**, anche in ragione della giusta scelta prefigurata dall'aggiornamento del PPAR di estendere la loro individuazione all'intero territorio regionale e non solo alle aree di maggior pregio ed eccellenza. Le norme dei Macroambiti di paesaggio in questo senso, pur confermando l'ineliminabile valore prescrittivo e vincolistico per specifici luoghi e paesaggi, dovrebbero caratterizzarsi più come **articolazione di linee-guida, politiche e indirizzi prestazionali per la definizione delle relazioni strutturanti di ciascun Macroambito e per la individuazione degli Ambiti di paesaggio a livello locale** che come zonizzazione tradizionale con caratteri potenzialmente conflittuali in sede di recepimento alla scala comunale. Questa scelta appare necessaria anche per non creare situazioni normative paradossali nel rapporto tra PPAR e Piano strutturale comunale nel quale gli Ambiti di paesaggio, in linea con il prevalente valore strategico e di indirizzo di tale strumento, svolgeranno una funzione a basso valore prescrittivo che mal si concilierebbe con uno conformativo e pervasivo proveniente invece dalla scala pianificatoria sovraordinata. In tal senso si determinerebbe inoltre un'utile sinergia anche con i PTCP a cui è affidato il compito di definire le componenti strutturali irrinunciabili

(dei sistemi ambientale, infrastrutturale, insediativo) che costituiranno, limitatamente ad alcuni aspetti e contenuti, un complesso di vincoli sovraordinati da recepire *tout court* nel piano strutturale comunale e negli Ambiti di paesaggio.

6. Gli Ambiti di scala comunale – la cui formazione sarà opportunamente inquadrata e regolata dal PPAR - di fatto produrranno per Ancona (ma più in generale e, auspicabilmente, per tutti Comuni), **un superamento dell'articolazione attualmente prevista per zone-tessuto del Piano Regolatore Generale**. In una fase dello sviluppo urbanistico della città che non si caratterizzerà più per la previsione di grandi espansioni ma piuttosto per la ricerca diffusa di interventi di riqualificazione, riconnessione e rifunzionalizzazione a basso consumo di suolo, l'adozione di modalità di governo di tali interventi affidata alla individuazione di contesti paesistici e progettuali costituisce uno strumento più efficace e pertinente. All'interno degli Ambiti di paesaggio infatti coesisteranno e si integreranno:
  - **una o più componenti strutturali:**
    - del *sistema ambientale* (a partire da quelle individuate nel capo IV per le zone di "Tutela paesistico-ambientale" di cui al Titolo 3 delle NTA dell'attuale PRG)
    - del *sistema storico-insediativo* (a partire dalle "Zone a tessuto omogeneo" urbano e delle frazioni di cui ai capi III, IV e V del Titolo 2, distinguendo però nettamente quelle di valore storico da quelle per le quali ammettere categorie d'intervento più modificative per accogliere incentivi e premialità connesse alla trasformazione urbana ed edilizia);
    - del *sistema infrastrutturale, delle centralità e dei servizi* (che definisce il telaio funzionale della città e delle sue parti)
  - un ricco **sistema di relazioni** ecologiche, percettive, storiche, culturali e funzionali, peculiare di ciascun Ambito, che tali componenti strutturali intessono tra loro e che ne rafforzano l'identità precisando gli interventi di conservazione ineludibili e quelli di trasformazione possibili e auspicabili assieme ai loro contenuti prestazionali irrinunciabili.
7. Per quel che riguarda la definizione dei Macroambiti e degli Ambiti di paesaggio nel territorio anconetano, occorre partire dal riconoscimento del valore

strutturante, caratterizzante e qualificante per la città e il territorio dell'**interazione tra il sistema denso e diffuso dei rilievi collinari e di alcuni fondovalle antropizzati**. In una prospettiva di individuazione dei valori identitari più forti e resistenti e di indirizzo delle future regole prioritarie di salvaguardia e valorizzazione del mosaico dei paesaggi urbani, periurbani e agricoli, la conformazione storico-morfologica disegnata dal sistema crinali/controcrinali/fondovalle deve costituire infatti una componente trainante per la individuazione degli Ambiti con riferimento ai principali profili di valutazione prima richiamati:

- da un punto del *profilo fisico*: la forte connotazione idro-geomorfologica, il trattamento agro-forestale dei versanti, la trama e il disegno degli spazi aperti e la suddivisione del suolo
- da un punto di vista del *profilo antropico e paesistico-percettivo*: la trama dei nuclei storici e la localizzazione dei capisaldi urbani e territoriali lungo i percorsi-matrice di crinale, i connotati del paesaggio agrario e delle modalità di appropriazione fisica ed economica nei secoli, le relazioni visive e le gerarchie percettive consolidate ancorate ad un processo di antropizzazione e significazione di lunga durata legato ad istanze civili e militari, il riconoscimento del valore abitativo alternativo alla città compatta .

L'importanza del **sistema di rilievi collinari** assume un valore centrale

- **sia nell'area centrale storica**, nella quale il processo di formazione della città nei secoli fino al '900 è profondamente intrecciato alle modalità di urbanizzazione dei due sistemi collinari di Capodimonte/Astagno e di Guasco/Cappuccini/Cardeto a cui si affianca, con una straordinaria e autonoma rilevanza geomorfologica e percettiva, la lunga e scoscesa striscia di falesia sul versante orientale affacciato a mare;
- **sia nelle aree periurbane**, laddove il sistema dei forti ottocenteschi ha consolidato il processo di colonizzazione urbana dei crinali e dei rilievi isolati che ancora oggi costituiscono importanti capisaldi del disegno urbano moderno in una prospettiva di riqualificazione del sistema del verde e dei parchi (si pensi in particolare alla direttrice dei Monti Pulito, Galeazzi, Moroni, Pelago, Pietralacroce);
- **sia soprattutto nelle aree agricole**, nelle quali costituisce un fattore di grande caratterizzazione storico-paesaggistica lo stretto e inscindibile rapporto esistente tra l'urbanizzazione dei nuclei di più antico impianto e il

sistema dei crinali (da Paterno alla triangolazione Gallignano/Madonna delle Grazie/Montesicuro/Sappanico/Ghettarello, dalla direttrice Aspicio/Candia a quella Angeli/Varano/Monteacuto e Poggio/Massignano).

**I fondovalle e il litorale** giocano un ruolo ugualmente importante nella formazione del paesaggio:

- sia nella loro stretta interazione fisica e paesistica con il sistema dei crinali nelle parti tuttora caratterizzate dalla prevalenza di paesaggi agrari e naturalistici (fluviali, marini e boschivi)
- sia nella rilevanza assunta nelle parti investite dai processi urbanizzativi storici, moderni e contemporanei :dai tessuti di connessione medievale tra i due colli di Guasco e Capodimonte all'urbanizzazione per nuclei di litorale di Torrette e Palombina, dall'espansione est-ovest della spina dei tre corsi a quella novecentesca fuori porta Cavour e lungo l'attuale viale della Vittoria, fino all'espansione contemporanea e post-bellica del porto e della "terza Ancona", lungo la direttrice nord-sud di connessione con l'autostrada che tende a conformare trasversalmente i sistemi di fondovalle paralleli alla linea di costa.

8. In sintesi si individuano due grandi situazioni:

- **I paesaggi collinari delle aree agricole** (Paterno, Gallignano / Madonna delle Grazie / Montesicuro / Sappanico / Ghettarello, Aspicio / Candia, Angeli / Varano / Monteacuto, Poggio / Massignano) e **periurbane** (punteggiate dal sistema dei forti ottocenteschi lungo le direttrici dei Monti Pulito, Galeazzi, Moroni, Pelago, Pietralacroce, che si incuneano nella città consolidata) di cui rafforzare il ruolo di grandi spazi aperti complessi in cui coesistono le grandi risorse naturali e agrarie e l'urbanizzazione puntiforme della "città diffusa". Sono paesaggi caratterizzati da una specifica identità fisica, economica e funzionale (residenza e attività economiche legate alla filiera agro-turistica) che di fatto li configura **sia come "campagna urbana" da coltivare e fruire sia come parco agricolo reticolare di valore territoriale e sovracomunale;**
- **I paesaggi urbani collinari, di fondovalle e litorale**, coincidenti cioè col sistema insediativo della città compatta, fortemente connotati dal consumo di suolo, dall'elevato grado di infrastrutturazione e dalla dominanza

funzionale degli usi residenziali, produttivi e terziari (per Ancona coincidenti con la prima, la seconda e la terza Ancona).

In una prospettiva progettuale, una delle questioni centrali delle dinamiche evolutive del paesaggio anconetano riguarda **il governo dell'interazione tra queste due grandi famiglie**: la riqualificazione dei paesaggi urbani, il consolidamento della loro struttura insediativa e la qualificazione degli spazi aperti e delle centralità, entrano infatti in tensione con la tutela di quelli collinari contigui delle aree agricole. La previsione di **aree di sovrapposizione e transizione** tra di esse può essere l'occasione di individuare regole e indirizzi prestazionali capaci di guidare gli interventi di ridisegno dei margini insediativi e infrastrutturali di contatto con i paesaggi agrari, consolidando quindi la forma urbana della città costruita in una prospettiva di forte integrazione paesaggistica.

9. Dentro queste due famiglie, il Comune di Ancona con il nuovo Piano individuerà **un mosaico denso ma non parcellizzato di Ambiti di Paesaggio**, da quelli di prevalente conservazione/riqualificazione (sia nei Macropaesaggi collinari agricoli sia in quelli urbani) a quelli di trasformazione/densificazione fisica e funzionale (tessuti obsoleti, comparti fortemente degradati, aree industriali dismesse, margini urbani, ecc.) che costituiranno **la grana fina del Piano strutturale e del ridisegno paesaggistico della città**.

## La RETE ECOLOGICA E PAESISTICA come telaio qualificante della città e del territorio



Individua un sistema di componenti di intrinseco interesse ambientale (i siti della Rete Natura 2000 Sic e Zps, l'area protetta del Parco del Conero, le aree storicamente e potenzialmente portatrici di alti livelli di biodiversità) e insediativo (centri, nuclei e tessuti storici e capisaldi architettonici della città esistente). Tali componenti sono o vanno connesse attraverso "corridoi storico-ecologici" e "matrici di paesaggio" – naturalistico, agrario-forestale e urbano, intesi come fasce articolate e continue di spazi aperti, con vegetazione naturale, agricola od ornamentale, integrate con i tessuti urbani, la rete infrastrutturale e le loro relazioni culturali e funzionali, materiali e immateriali, con l'obiettivo di salvaguardare, potenziare o creare ex novo quelle componenti, contrastare il consumo di suolo, rilanciare e valorizzare le risorse storico-insediative, paesaggistiche e agricolo-forestali, dare impulso alla difesa del suolo.

Obiettivi primari della rete ecologica e paesistica nel nuovo piano – come del resto già sottolineato nel precedente capitolo 4 (ANCONA CITTA' ECOLOGICA) – saranno quindi innanzitutto **il contrasto della frammentazione degli ambienti naturali per cause antropiche, la tutela della biodiversità e dell'ecosostenibilità dei sistemi colturali e delle qualità paesistiche determinati dalle secolari tradizioni agricole, con una ricaduta non solo ambientale ma anche**

**economica in ragione della vocazione turistica di cui il paesaggio agrario è una componente essenziale.** In questo senso la rete ecologica e paesistica punta ad aumentare la stabilità, la ricchezza e la varietà degli ecosistemi naturali e, in particolare, le possibilità di migrazione e dispersione delle specie vegetali e animali, evitando la formazione di barriere o soluzioni di continuità tra gli habitat interessati.

Allo stesso tempo però - per l'esplicito riconoscimento di una forte valenza antropica e culturale nella costruzione dei paesaggi esistenti, legata soprattutto alle modalità di urbanizzazione concentrata e diffusa in rapporto alla forma del territorio, al disegno del suolo urbano e agricolo e alla stratificazione di valori e significati determinatasi nel corso dei secoli - la rete ecologica e paesistica esprime anche, come già detto, **un esplicito indirizzo di valorizzazione delle relazioni fisiche, funzionali e simboliche, esistenti e di progetto, tra le risorse del territorio storico.**

In questo senso essa costituisce un avanzamento del concetto tradizionale di "rete ecologica" coinvolgendo, nella definizione del telaio delle relazioni strutturanti della città e del territorio, oltre che le principali componenti del sistema ambientale, anche alcune componenti del sistema storico-insediativo e del sistema infrastrutturale, delle centralità e dei servizi, con un obiettivo di natura "intersistemica".

In prima approssimazione, la rete ecologica e paesistica farà riferimento alle seguenti componenti:

**Capisaldi e nodi di eccellenza:**

- Ambiti naturali e seminaturali di valore sovracomunale e locale (prevalentemente riconducibili alle aree del Parco Regionale del Conero e alle aree della rete Natura SIC e ZPS)
- Ambiti agricoli a basso o nullo grado di urbanizzazione
- Emergenze naturalistiche e macchie arboree
- Nuclei storici-capisaldi del paesaggio agrario
- Capisaldi architettonici e funzionali di rilievo urbano e territoriale

**Fasce di bordo e transizione**

- Tra ambiti naturali e seminaturali
- Tra ambiti naturali, seminaturali e agricoli
- Tra ambiti agricoli e urbanizzati

**Corridoi e connettività** (di scala territoriale e locale, di livello primario e secondario)

- Connessioni naturalistiche legate ai corpi della rete idrografica e alle fasce di vegetazione ripariale
- Connessioni agrarie tra i capisaldi attraverso sistemi prevalentemente continui di aree agricole esterne, marginali o intercluse nei tessuti urbani e periurbani;
- Fasce di qualificazione ecologica e paesistica pertinenti a grandi strade di scorrimento e linee ferroviarie;
- Relazioni paesistiche strutturate sulla salvaguardia, il recupero e la qualificazione dei valori morfologici e percettivi connessi alla trama minuta dei tracciati storici di scala territoriale, ai percorsi agrari di crinale, controcinale, e fondovalle, ai tracciati di elevato valore paesistico, alle visuali panoramiche dai tracciati e dai riferimenti visivi, agli itinerari che connettono centri, nuclei e tessuti storici a beni culturali ed archeologici o ad aree di paesaggio agrario
- Relazioni culturali e funzionali collegate al potenziamento e alla realizzazione delle connessioni interne alla rete infrastrutturale e tra questa e la rete di centralità e servizi di livello urbano e locali e di elevato valore identitario per la città e le comunità locali.

**Mosaici e matrici**

- a. Matrici dei paesaggi agrari, corrispondenti a vasti territori, a basso grado di urbanizzazione, nei quali le connessioni si sviluppano entro sistemi articolati ed estesi di aree agricole fortemente caratterizzate nel disegno, nella struttura e nella disposizione dei materiali costitutivi;
- b. Matrici dei paesaggi agrari urbanizzati, corrispondenti alle parti dei territori di margine dell'urbanizzato nei quali i caratteri puntiformi ed estensivi dell'urbanizzazione garantiscono gradi elevati di permeabilità e una suscettività alla riemersione dei caratteri strutturanti dei paesaggi agrari originari.
- c. Pattern degli impianti insediativi di centri, nuclei e tessuti storici da salvaguardare

L'identificazione di questa rete costituisce, assieme ai progetti prioritari di cui al precedente capitolo 5, un riferimento essenziale delle politiche attuative perché identifica i luoghi e le azioni da perseguire per:

- garantire la salvaguardia e l'irrobustimento del telaio delle relazioni che costituisce l'armatura urbana primaria
- indirizzare prioritariamente le risorse pubbliche e quelle private prodotte dagli interventi di trasformazione urbana e finalizzate anche alle "compensazioni ecologiche e urbane" successivamente illustrate.

## La procedura del PROGETTO URBANO per gestire le operazioni di trasformazione urbana più rilevanti

La procedura del *Progetto urbano* è finalizzata alla definizione progettuale delle previsioni di Piano nelle parti della città interessate direttamente o indirettamente da interventi di particolare rilevanza urbana, ricadenti nei progetti prioritari individuati nel successivo capitolo 4 e nelle aree strettamente connesse ad essi.

Questa procedura non configura un'altra tipologia di strumento urbanistico esecutivo ma piuttosto **uno strumento di coordinamento di interventi indiretti e diretti, pubblici e privati, che consente, anche confrontando soluzioni e scenari alternativi, un'accurata verifica della sostenibilità urbanistica, ambientale, economica e sociale delle iniziative proposte**, con riferimento anche ai livelli di qualità urbana ed ambientale e di partecipazione democratica richiesti.

La procedura del *Progetto urbano* può essere avviata mediante la predisposizione di uno "Schema di assetto preliminare", di iniziativa pubblica o privata, che includa aree sottoposte a differenti strumenti o modalità d'intervento, in ragione della opportunità di coordinamento progettuale, finanziario e attuativo.

Ai fini della formazione dello "Schema di assetto preliminare", il soggetto titolare dell'iniziativa dovrà procedere ad una consultazione preventiva dei proprietari, delle Circoscrizioni, dei soggetti rappresentativi della comunità locale, dei soggetti imprenditoriali interessati all'investimento, degli Enti e delle amministrazioni a vario titolo competenti, mediante conferenze istruttorie e secondo le modalità di partecipazione stabilite da specifici protocolli o regolamenti comunali.

Lo "Schema di assetto preliminare" del *Progetto urbano* è costituito da elaborati grafici, normativi e descrittivi che consentano le valutazioni di sostenibilità e gli scenari alternativi di cui sopra con particolare attenzione:

- agli obiettivi specifici da perseguire nella parte di città interessata e loro relazione con gli obiettivi generali di piano;
- all'inserimento e agli effetti nel contesto insediativo, ambientale, infrastrutturale, sociale ed economico;
- alla definizione del mix funzionale, con riguardo alle funzioni di rango urbano e alle particolari motivazioni, anche sostenute da indagini sulla domanda privata e pubblica o da pre-accordi con i gestori di tali funzioni;
- alla qualificazione del sistema degli spazi pubblici o d'uso pubblico;
- alla rete di trasporto collettivo e alla mobilità veicolare, ciclabile e pedonale;
- alla corrispondenza tra lo "Schema di assetto preliminare" e la disciplina urbanistica in vigore.

Lo "Schema di assetto preliminare" verrà predisposto o, se di iniziativa privata, istruito dall'Amministrazione comunale e sarà approvato dalla Giunta Comunale per consentire poi, sulla base dei contributi partecipativi, delle adesioni dei soggetti privati, di eventuali osservazioni e prescrizioni poste in sede di conferenza di servizi, la redazione del *Progetto urbano* nel suo assetto definitivo, da approvare con deliberazione del Consiglio Comunale.

Il *Progetto urbano* approvato individua, mediante elaborati grafici, normativi e descrittivi: gli interventi diretti, gli interventi indiretti per i quali ha valore di strumento urbanistico esecutivo, e, all'interno di questi, le eventuali aree da assoggettare a successiva definizione planovolumetrica particolareggiata.

Qualora il *Progetto urbano* richieda la partecipazione coordinata di più soggetti pubblici, il Sindaco potrà promuovere per la sua approvazione e attuazione, anche per parti, la conclusione di uno o più Accordi di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.L. n. 267/2000.

Al fine di assicurare adeguati livelli di qualità urbanistica, ambientale e architettonica, il Comune avrà inoltre facoltà di far ricorso, per tutte le fasi di definizione progettuale degli interventi diretti e indiretti del *Progetto urbano*, a concorsi di idee o di

progettazione. Potrà inoltre, ai fini dell'attuazione del Progetto urbano e in caso di iniziativa pubblica diretta, costituire una *Società di trasformazione urbana* ai sensi dell'art. 120 del D.L. n. 267/2000.

In sostanza quindi, si tratta di **una procedura che consente di attuare, nel tempo e con il necessario coordinamento progettuale e attuativo, progetti di natura e titolarità anche molto diverse tra loro, garantendo così quella efficacia, coerenza e integrazione spesso mancanti nella tradizionale prassi d'intervento pur mantenendo la necessaria flessibilità operativa dei diversi soggetti proponenti.**

## **Lo strumento degli AVVISI PUBBLICI per sollecitare la domanda di trasformazione, orientare l'offerta e garantire la fattibilità degli interventi**

Lo strumento degli avvisi pubblici per sollecitare una manifestazione d'interesse da parte dei proprietari e degli operatori e/o avviare direttamente la individuazione degli ambiti di attuazione di specifiche tipologie d'intervento trasformativo, costituisce una prassi oramai consolidata nella nuova pianificazione comunale inaugurando una procedura che consente all'Amministrazione Comunale di **scegliere, tra diverse offerte concorrenziali, quelle più convenienti, sia sul piano dell'offerta pubblica che della qualità degli interventi.**

In particolare, nel passaggio dal Piano Strutturale al Piano Operativo, lo strumento degli avvisi pubblici risulta indispensabile per **sollecitare le proposte progettuali più idonee a soddisfare gli obiettivi definiti dal Piano Strutturale per alcune zone e quindi selezionare le aree e gli immobili sui quali realizzare gli interventi previsti nell'arco temporale pluriennale del Piano Operativo**, con il collegato riconoscimento dei diritti edificatori secondo principi di equità e perequazione.

In questo senso si opera una ricognizione delle concrete propensioni all'investimento per la realizzazione di tali interventi, si avvia un processo attuativo sostenuto da una reale fattibilità e si consente una programmazione dimensionata alle esigenze

individuate dal Piano Strutturale. Anche gli avvisi pubblici per la manifestazione d'interesse sono quindi di norma propedeutici ad **un concorso pubblico concorrenziale che sia in grado di definire un parco-progetti certo, capace di dare gambe alle previsioni urbanistiche generali.**

La procedura degli avvisi pubblici riveste un ruolo, quantunque meno organico e strutturato, anche in presenza di strumenti di piano tradizionali e laddove il riconoscimento di diritti edificatori è finalizzato a dare risposta a specifiche esigenze che non richiedono quadri di coerenza derogatori degli obiettivi posti a base dello strumento urbanistico, ma è anzi teso a rafforzarli partendo dall'esigenza, ad esempio, di incentivare il recupero e la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente.

Il recente avviso pubblico del Comune di Ancona del gennaio 2009 ("Invito a presentare proposte, per la realizzazione di alloggi sociali da locare a canone stabilito, localizzate in lotti con immobili produttivi esistenti dismessi") si muove nella direzione di verificare quali siano le aspettative e le prospettive concrete di rinnovo funzionale di tale patrimonio in relazione alle nuove domande abitative di soggetti non rientranti nelle categorie ERP ma ricompresi nella cosiddetta "fascia grigia" (lavoratori atipici, nuclei familiari monoreddito, giovani coppie, anziani, studenti). Sollecita infatti proposte d'intervento su edifici esistenti di nessuna qualità, pubblici o privati, dismessi, con destinazione d'uso contrastante con gli usi previsti dal Piano Regolatore Generale vigente o di cui il Piano prevede la demolizione, da convertire ad uso abitativo. In questo senso, la procedura è coerente con gli obiettivi di riqualificazione urbana già individuati nel vigente Piano Regolatore Generale e, allo stesso tempo, con gli indirizzi strategici attraverso cui l'Amministrazione Comunale ha avviato il processo di redazione del nuovo Piano, muovendosi all'interno di un obiettivo di più razionale utilizzo delle risorse esistenti, di contenimento del consumo di suolo e di limitazione dell'incidenza della rendita fondiaria finalizzata alla riduzione del costo degli alloggi. Essa consente di:

- aggiornare il patrimonio di informazioni pubbliche su specifiche domande ai fini di una programmazione adeguata alle esigenze reali
- acquisire informazioni circa la qualità e la consistenza delle propensioni all'investimento in particolari categorie di opere e attività

- acquisire la disponibilità di aree e immobili per soddisfare i diversi segmenti della domanda
- definire graduatorie e priorità all'interno di un quadro programmatico certo

La richiesta di idonee caratteristiche dimensionali, di quote minime di destinazioni prevalentemente abitative e di alloggi in affitto a canone stabilito, di controllo degli usi non residenziali sulle quote residue entro *range* predefiniti, di garanzie sulla sostenibilità ambientale degli interventi con particolare attenzione i principi della bioarchitettura; consente inoltre di definire in modo stringente le contropartite richieste e di garantire una maggiore efficacia dell'operazione in un quadro della necessaria fattibilità economico-finanziaria.

Analogamente, in attesa di un quadro organico della domanda e di un'altrettanto organica strategia di offerta, potrà essere praticata la strada per far emergere la disponibilità di aree produttive sotto o non utilizzate, a partire da quelle che già il Piano vigente destina a tali usi, per tamponare le domande pressanti di ampliamento e delocalizzazione di aziende già esistenti nel territorio anconetano. Anche in questo caso, l'emanazione di avvisi pubblici e la sollecitazione di proposte concorrenziali consente di inaugurare una nuova stagione per questa tipologia di zone e di usi, evitando condizioni di monofunzionalità, prevedendo quote minime e massime da destinare ad attività commerciali e ad altre attività compatibili (come quelle ricettive e residenziali a rotazione per gli addetti), indirizzando verso la realizzazione delle attrezzature non limitate solo ai parcheggi e al verde ma anche ai servizi di livello urbano, rispettando alcuni requisiti di qualità edilizia, urbanistica e ambientale sulla falsariga di altre esperienze italiane ed europee.