



VARIANTE GENERALE AL P.R.G.

1 - RELAZIONE

prof. arch. Romeo Ballardini
prof. arch. Giuseppe Campos Venuti
prof. c. arch. Maria Cristina Costa
dott. arch. Giovanni Zani
dott. ing. Riccardo Lencini
prof. arch. Federico Oliva

dott. Mario Fainone
dott. Massimiliano Stucchi

dott. ing. Sauro Noglio

coordinatore

collaboratore
collaboratore

(Tit. IV, C. I)
(Tit. IV, C. II)

Ufficio Piano

R. Ballardini
G. Campos Venuti
M. Cristina Costa
G. Zani
R. Lencini
F. Oliva
M. Fainone
M. Stucchi
S. Noglio

NOTA BENE:

LA PRESENTE RELAZIONE E' QUELLA PRESENTATA AL CONSIGLIO COMUNALE, A CUI SONO STATE
APPORTATE TUTTE LE MODIFICHE RELATIVE AGLI AMENDAMENTI APPROVATI DAL CONSIGLIO COMUNALE
STESSO.

TALI MODIFICHE RIGUARDANO IN PARTICOLARE LE TABELLE DI CONTABILITA' DA PAG. 82 A PAG. 90,
OLTRE AGLI ELENCHI DELLE ZONE A TESSUTO OMOGENEO E DELLE AREE PROGETTO A PAG. 62 - 65.

PRESENTAZIONE DELL'ASSESSORE ALL'URBANISTICA

La Variante generale del P.R.G. della città di Ancona si configura come un vero e proprio nuovo Piano Regolatore.

Esso si inquadra a buon diritto tra i cosiddetti piani urbanistici della 3^a generazione in quanto prende le mosse della consapevolezza che l'epoca della espansione urbana - che caratterizza i piani degli anni '60-'70- è ormai terminata e che si è aperta quella della riqualificazione e del ridisegno della città. In effetti le strategie e gli obiettivi che vengono delineati nella relazione dello Schema di Piano presentata dagli urbanisti incaricati già nel marzo dell'87, partivano dal presupposto che era ormai finito il periodo delle massicce previsioni di Piano per l'espansione urbana a favore del completamento, rinnovo e riorganizzazione del tessuto urbano esistente e del territorio comunale nel suo insieme.

Si ponevano quindi: sotto il profilo insediativo e di organizzazione del territorio obiettivi di recupero e il miglior utilizzo del patrimonio edilizio esistente attraverso interventi di riqualificazione urbana a carattere interstiziale e marginale con ridotte previsioni di ampliamento dell'ordine nel 1985; sotto il profilo funzionale, il superamento della tradizionale organizzazione della città per parti estremamente specializzate in favore di una integrazione equilibrata delle funzioni attraverso la definizione ed il controllo dei possibili usi del territorio comunale.

Il tutto in un'ottica di continuità con le scelte operate dal P.R.G. del 1973 a cui il nuovo piano direttamente si riallaccia introducendo precise proposte di riassetto e risquilibrio della struttura urbana.

Di si riferisce alla rinnovata importanza assunta nell'intero assetto della città dalla cosiddetta "uscita a Nord" per la quale viene elaborata una proposta a grande scala in grado di svolgere sia il ruolo di razionalizzazione della rete viaria risolvendo il fondamentale problema del collegamento della città con il territorio per il versante a Nord, sia quello di elemento portante di un complessivo intervento di recupero e riqualificazione della fascia costiera ed in particolare dell'area della frana.

Di si riferisce al programma di riqualificazione e ridisegno delle aree produttive (v. ad esempio quella delle Palombare), ove si raccolgono gli spunti

ti fondamentali di un processo di trasformazione in atto e si considerano gli incentivi che tale programma deve richiedere.

Ci si riferisce all'obbiettivo perseguito dell'uso limitato del territorio (le aree destinate ai nuovi insediamenti residenziali e terziari non superano infatti i ha); ciò in coerenza con l'andamento demografico del Comune che negli ultimi quindici anni ha registrato una sostanziale stasi della popolazione insediata.

Ci si riferisce altresì alla possibilità, in questo quadro, di rivolgere particolare attenzione ai temi della tutela ambientale e della salvaguardia dei beni storico-culturali presenti nel territorio comunale in sintonia con gli orientamenti e gli indirizzi del nuovo P.P.A.R. (Piano Paesistico Ambientale Regionale) e con le pressanti richieste emergenti dalla società civile.

Questi alcuni dei temi contenuti nella relazione dell' '87.

La redazione grafica e normativa che è stata condotta a termine da parte degli urbanisti in questo periodo ne è la conseguenza e la conferma.

Attraverso una lettura di essa è possibile individuare gli elementi che ne garantiscono la rispondenza.

Infatti si può ritrovare l'impiego di nuove normative di controllo dei processi di trasformazione del territorio che, soprattutto per quanto riguarda l'ambiente urbano, ma anche quello extra-urbano, si articolano nella individuazione di aree cosiddette "a tessuto omogeneo" caratterizzate dalla presenza di strutture urbanistiche ed architettoniche con gradi di omogeneità storica e morfologica; si tratta di aree nelle quali vengono applicate normative rispondenti ai loro caratteri peculiari con l'obbiettivo di accentuare la qualità da una parte e la differenziazione dall'altra.

Infatti l'interesse di tali normative sta proprio nella loro capacità, attraverso l'introduzione dei cosiddetti usi consentiti e di quelli regolati (altra interessante innovazione del Piano) di controllare e riequilibrare complessi fenomeni in atto all'interno della città: si pensi ad esempio alla crescente massiccia terziarizzazione del centro storico ed in generale della I^a Ancona ponendo problemi di riequilibrio e di decentramento degli insediamenti più congestionati in direzione della II^a e soprattutto della

III^o Ancona.

Il controllo di queste complesse dinamiche di trasformazione programmata della città è comunque condizionata dalla razionalizzazione e sviluppo del sistema infrastrutturale viabilistico che è delineato dalla cosiddetta "carta della mobilità" ed è un ulteriore elemento qualificante del Piano come risulta evidenziato dalla Relazione illustrativa.

Infatti particolare importanza riveste naturalmente, nell'ambito del problema della mobilità e dei trasporti il programma presentato relativo alle linee ferroviarie per le quali pur dovendo ammettere in fase immediata la necessità di un indispensabile potenziamento della tratta verso Falconara, evidentemente nel rispetto delle esigenze ambientali della costa, si ribadisce l'esigenza del passaggio interno specie per quanto riguarda il traffico merci.

E' interessante notare sia sotto questo profilo, ma anche per quanto riguarda altri aspetti relativi alla struttura economica e produttiva della città (gli insediamenti produttivi, il Porto, la pubblica amministrazione ecc.) come il piano si organizza in una visione intercomunale del territorio: a nord con i comuni di Falconara, Agugliano e Polverigi che per molti versi costituiscono l'hinterland naturale della città, a sud con Camerano e Osimo per quanto riguarda gli insediamenti industriali e commerciali e con Sirolo e Numana specie sotto il profilo turistico.

A questo punto della presente breve introduzione si può affermare che il processo di Piano, articolato com'è noto nelle 3 fasi dell'analisi, progettazione e gestione, è giunto all'ultima fase e cioè alla gestione.

Il problema di gestire correttamente lo strumento urbanistico, problema di cui si farà carico la prossima Amministrazione, è comunque legato alla definizione, prevista dalla legge, del P.P.A. (Programma Pluriennale di Attuazione) cui spetterà l'attuazione nel tempo delle previsioni di Piano individuando le priorità, l'importanza e la quantificazione degli interventi pubblici e privati.

Ciò dovrà essere compiuto in una visione nuova della Città di Ancona considerata come area metropolitana e con la consapevolezza che avendo ormai alle spalle gli anni segnati dalla emergenza del terremoto prima e della grande frana poi, le importanti opere di trasformazione della città alle soglie

degli anni 2000 dovranno contare sulle capacità finanziarie non solo singolarmente dell'Amministrazione Comunale, ma dei privati e dello Stato in maniera sicuramente diversa dal passato e con forme nuove di organizzazione gestionale sotto forma di Aziende a compartecipazione mista. Uno degli aspetti da considerare, ma certamente non l'unico, riguarda sicuramente l'attività edilizia che fino a ieri ha registrato una produzione senza dubbio notevole con una percentuale altissima (circa il 46%) rispetto alle medie nazionali (attorno al 10%) di edilizia pubblica, sovvenzionata o assistita.

E' certo che i prossimi anni vedranno un riequilibrio tra l'edilizia pubblica e quella privata in rapporto ad un probabile minor flusso di finanziamenti pubblici ed ad una diversa programmazione a livello nazionale e regionale.

Lo scenario è quello degli interventi nelle aree metropolitane e a questa nuova fase la città deve essere preparata sia con la nuova strumentazione urbanistica che è stata predisposta, che con un diverso modo di considerare gli investimenti.

Resta infatti da evidenziare che, sia nella fase di studio preliminare concretizzato nelle Analisi urbanistiche 1973-1985 che nella fase di redazione dello Schema di Piano 1987 e nella fase ultima di presentazione da parte degli Urbanisti degli elaborati di pianificazione particolareggiata con le tavole in scala 1:2000, il Piano è stato redatto in un clima di grande partecipazione da parte delle forze sociali, economiche e produttive della città.

Tale partecipazione costituisce senz'altro un fatto nuovo anche rispetto la già complessa presentazione del Piano del 1973. In questo modo le forze politiche non si sono trovate in una situazione di distacco dai problemi della popolazione, ma hanno potuto attingere dagli spunti e dalle valutazioni tecniche notevolissimi apporti che sono stati coordinati nella complessa elaborazione del Piano.

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA

(dott. Sergio Strali)

Ancona, marzo 1988.

S O M M A R I O

PRESENTAZIONE DELL'ASSESSORE ALL'URBANISTICA

INTRODUZIONE

1. PARTE PRIMA. IL QUADRO DI RIFERIMENTO, I PROBLEMI, GLI
ORIENTAMENTI DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE.

1.1. Il ruolo dell'area anconetana nel quadro del sistema regionale.

1.1.1. Gli elementi fondamentali

1.1.2. I fattori di integrazione: il diverso ruolo del sistema
ferroviario, viario e portuale.

1.2. Il sistema residenziale.

1.2.1. Le trasformazioni demografiche, occupazionali e insedia-
tive.

1.3. Il territorio extraurbano e l'insediamento agricolo.

1.3.1. Aspetti storici del paesaggio marchigiano.

1.3.2. Trasformazioni dell'assetto e uso del territorio extra-
urbano.

1.4. La struttura economica e produttiva.

1.5. Le trasformazioni urbanistiche.

2. PARTE SECONDA. IL PROGETTO DEL NUOVO PIANO
REGOLATORE.

2.1. Le scelte urbanistiche fondamentali.

2.1.1. Le strategie del piano.

2.1.2. Il sistema dei trasporti.

2.1.3. Le tematiche morfologiche.

2.1.3.1. Strategie di intervento sull'ambiente urbano.

2.1.3.2. Le zone a tessuto omogeneo e le aree progetto.

2.1.3.3. Sintesi della crescita urbana del nucleo antico.

2.1.4. La organizzazione dei grandi servizi.

2.1.4.1. I grandi servizi urbani.

2.1.4.2. L'organizzazione del verde attrezzato urbano.

2.2. Verifica del dimensionamento del piano.

2.2.1. Verifiche delle previsioni insediative.

2.2.2. Riepilogo dei dati quantitativi.

INTRODUZIONE

La presente relazione è articolata in due parti.

La prima "Il quadro di riferimento, i problemi, gli orientamenti" riprende le valutazioni analitiche presentate nel giugno 1986 (1), e gli orientamenti presentati nel marzo 1987 nella relazione della schema preliminare di piano (2).

Tali valutazioni sono state integrate con i due recenti documenti regionali (il Piano Regionale dei Trasporti della fine del 1987 e il Piano Paesistico Ambientale Regionale dell'inizio del 1988); si è tenuto inoltre conto delle valutazioni emerse dagli incontri con le categorie sociali, economiche e politiche.

Si può affermare che in larga misura sono stati confermati gli obiettivi generali e le scelte di dimensionamento del piano contenute nel documento di cui alla nota (2).

La prima parte della relazione trova articolazione in 4 capitoli riguardanti: il ruolo dell'area anconetana nel quadro del sistema regionale, il sistema residenziale, il territorio extraurbano e l'insediamento agricolo, i settori secondario e terziario.

La seconda parte illustra dettagliatamente le proposte di piano in due successivi capitoli. Il primo illustra le scelte urbanistiche fondamentali secondo quattro principali indirizzi: le strategie del piano, il sistema della viabilità, le tematiche morfologiche, la organizzazione dei grandi servizi e la gestione del piano.

Il secondo capitolo traccia una sintesi dei dati quantitativi del piano con una verifica del dimensionamento del medesimo soprattutto per le previsioni insediative.

(1) Comune di Ancona
Variante Generale al P.R.G.
Analisi urbanistiche 1973-1985, Giugno 1986

(2) Comune di Ancona
Variante Generale al P.R.G.
Schema di piano: Relazione e allegati cartografici 11.3.1987

1. PARTE PRIMA

IL QUADRO DI RIFERIMENTO. I PROBLEMI, GLI ORIENTA-
MENTI DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE.

1.1. IL RUOLO DELL'AREA ANCONETANA NEL QUADRO DEL SISTEMA REGIONALE.

1.1.1. GLI ELEMENTI FONDAMENTALI

La città di Ancona, fondamentalmente per la presenza del porto, dovrà rafforzare il suo ruolo di capitale della Regione Marche: capitale di fatto e non solo sotto il profilo amministrativo. Questa prestigiosa affermazione trova una sua serie di difficoltà a realizzarsi per ragioni che, a nostro avviso sono da ricercarsi soprattutto nella grande difficoltà di accessibilità dell'entroterra ad Ancona e viceversa. Non è inoltre estranea la natura socio-morfologica della Regione e il suo policentrismo che, se da un lato costituiscono fatto positivo per l'innervarsi in tutto il territorio della presenza di significativi centri cittadini, dall'altro pongono Ancona in una situazione di continua competitività col proprio entroterra data la sua posizione geografica marginale.

In questo senso gli studi più recenti di carattere regionale (il Piano Regionale dei Trasporti e il recentissimo Piano Paesistico Ambientale Regionale) danno una serie di coordinate assai interessanti.

Ci pare utile, a questo proposito, citare, proprio di quest'ultimo lavoro, il quadro tracciato a proposito della dinamica socio-economica e funzioni insediative per quanto riguarda le modificazioni dell'assetto regionale.

"La storia delle modificazioni degli assetti territoriali marchigiani non è storia regionale in senso stretto ma, come è stato più volte notato (Anselmi, Fuà, Sori), è costituita da una relativamente grande quantità di piccole storie, a volte molto parcellizzate, di singoli territori, che hanno avuto vicende diverse nel breve periodo, o, se uniformità vi sono, esse risultano più frutto di concomitanze, che di movimenti sistematici.

La mancanza di un centro urbano dominante, in grado di coordinare le scelte territoriali regionali (Ancona pesa solo il 7,5% sulla popolazione totale regionale, mentre il peso complessivo dei quattro capoluoghi di provincia è del 20,9% e ogni provincia marchigia

na possiede al proprio interno almeno un centro con funzioni e ruoli paragonabili a quelli dei capoluoghi) si associa all'aver svolto le Marche una funzione di area di mediazione fra nord e sud del Paese, fra una struttura economica ancora oggi, nelle parti più interne, governata prevalentemente dai ritmi, luoghi dell'agricoltura (gli addetti nel settore crescono mano mano ci si addentra verso l'Appennino, con la sola eccezione di Fabriano e Urbino) e una struttura economica governata dai tempi brevi dell'industrializzazione.

Analogamente a quanto è avvenuto in altri territori adiacenti (si pensi all'Emilia-Romagna e alla Toscana) questo stato di cose si è risolto in una "realtà della transizione" diffusa in modo relativamente omogeneo su tutto il territorio regionale, fondata sulla compresenza di situazioni industriali-agricole, da un lato, e urbano-rurali dall'altro, in ambiti territoriali limitatissimi.

Negli anni recenti, poi, le Marche hanno assolto al ruolo di protagonista nel processo di rapido sviluppo che ha contraddistinto la fascia Adriatica, dalle terre venete alla Puglia; i ritmi di crescita regionale, pur smorzatisi nell'ultimo biennio, sono tra i più sostenuti di quelli registrati in ambito nazionale. Dal 1951 al 1961 l'occupazione industriale ha avuto un incremento di oltre il 39%, nel decennio successivo è addirittura cresciuta del 45,6%, a fronte di una media nazionale del 16,2%.

L'espansione degli occupati è poi continuata per tutti gli anni '70, registrando un incremento fra il 1971 e il 1981 di un ulteriore 30%.

Ma, com'è noto, qui il passaggio da un'economia agricola all'industria non è stato un fenomeno che abbia profondamente sconvolto equilibri sociali, sradicate tradizioni, esasperato conflitti; di conseguenza le strutture territoriali, aggredite da una miriade di piccolissime attività produttive, hanno complessivamente retto bene alla vasta trasformazione.

Qui, più che altrove, la policentricità ha aiutato, in una prima fase, la propagazione dell'innovazione e, in una seconda fase ha limitato gli effetti di disgregazione ambientale, che quasi inevitabilmente accompagnano lo avvicinarsi delle modalità di produzione prevalenti. Qui più che altrove

il modello insediativo è articolato su una struttura urbana policentrica, diffusamente distribuita su città e cittadine dimensionalmente paragonabili fra loro".

"L'assetto territoriali precedente agli anni '50 è risultato totalmente sovvertito dal trasferimento di popolazione dall'entroterra alla costa e dalle zone rurali ai centri abitati, con la conseguente congestione e carenza dei servizi, da una parte, e bassi livelli di servizi, dall'altra parte.

Dati i caratteri della storia economica regionale recente, l'analisi della serie statistica degli andamenti della popolazione nella regione, contemporaneamente permette sia di delineare un quadro dei fenomeni socioeconomici, sia di individuare le zone di maggiore aggressione ambientale.

Se si considera la regione divisa in tre subaree:

1. subarea costiera, costituita dai territori dei comuni che si affacciano sull'Adriatico;
2. subarea montana, costituita dai territori dei comuni rientrati nell'ambito delle Comunità Montane;
3. subarea collinare, costituita dai territori dei comuni non compresi fra le due precedenti subaree;

la popolazione residente ai censimenti, per valori aggregati, dà origine alla tabella seguente

- Popolazione residente ai censimenti aggregata per subaree territoriali.

SUBAREE	1951	1961	1971	1981
Costiere	363.037	426.266	507.021	537.271
Collinare	453.112	442.463	439.742	469.083
Montana	550.881	478.760	413.144	405.889
MARCHE	1.367.030	1.347.489	1.359.907	1.412.243

Da questi dati risulta evidente il totale ribaltamento che si è verificato nell'arco di 30 anni nella regione. Nel 1951 il 40,3% della popolazione risiedeva nei comuni montani, il 33,1% nei comuni collinari e il 26,6% nei comuni costieri.

Nel 1981 il 38,1% della popolazione risiedeva nei comuni costieri, il 32,2% in quelli della fascia collinare e solo il 28,7% nei comuni montani.

Nella tabella seguente sono invece indicate le variazioni in percentuale calcolate nei periodi intercensuari, sempre per comuni aggregati nelle fasce territoriali.

- Variazioni percentuali della popolazione nei periodi intercensuari aggregata per subaree territoriali.

SUBAREE	1951/61	1961/71	1971/81
Costiera	+ 17,4	+ 18,9	+ 6,0
Collinare	- 2,3	- 0,6	+ 6,7
Montana	- 13,1	- 13,7	- 1,7
MARCHE	- 4,1	+ 0,9	+ 3,8

Fonte: ISTAT - ns. elaborazione.

La lettura di questi dati chiarisce l'evoluzione dei fenomeni e rende quantitativamente leggibile il flusso che ha provocato la concentrazione di popolazione e funzioni lungo la fascia costiera.

Anche nelle Marche si è manifestata negli anni '70 l'inversione di tendenza alla crescita in determinate aree, in seguito alla crisi del comparto industriale e soprattutto all'ulteriore evoluzione del sistema economico nel suo complesso.

Il tipo di organizzazione minuta e diffusa sia del sistema abitativo che produttivo ha però determinato una flessione più contenuta rispetto ad altre realtà territoriali e la riprova è data dalla fascia costiera nel suo complesso che, con l'esclusione di pochi Comuni tra cui quello di Ancona, nel periodo 1971/81 cresce ancora di popolazione, seppure con tassi molto ridotti rispetto ai precedenti periodi. La fascia intermedia collinare,

che aveva manifestato chiari sintomi di ripresa già nel periodo 1961/71, ha avuto, nell'ultimo decennio, una decisa svolta e ha raggiunto un tasso di crescita del + 6,7% superiore, anche se di poco, a quello della fascia costiera.

Permane critica, e con non molte opportunità di sviluppo, la situazione delle aree montane, anche se questa fascia ha di molto ridotto il suo tasso di decremento, passando da - 13,7% al - 1,7% e, soprattutto, presenta al suo interno alcune realtà insediative in crescita (Fabriano, Tolentino, Urbania)".

.....
"A livello urbanistico, il risultato è stato l'accerchiamento dei nuclei antichi, attuato con un'edilizia scelta nelle forme esteriori e disavveduta nelle soluzioni tecniche. Ne è risultato affievolito o soppresso il dialogo arricchente fra l'insediamento storico e il suo ambiente circostante, quello spazio che il centro aveva definito lentamente attraverso mutazioni sempre controllate e attente, ottenute con interventi meditati, decantati sul territorio con perseverante continuità.

Pur calando vistosamente la popolazione sparsa, miglior sorte, sotto l'aspetto paesistico, non è toccata alle campagne, nelle quali il paesaggio ha subito l'aggressione diffusa di case e casette prive di sensibilità progettuale, ignoranti come sono del sito, delle tipologie locali, delle modalità costruttive e dei materiali selezionati dalla lenta innovazione delle tradizioni.

La parcellazione visuale ottenuta dalla vasta e omogenea dispersione degli interventi edilizi, nelle campagne si associa all'aggressione diffusa di modalità colturali nuove, perché fondate sulla base meccanizzazione agricola che tende ad imporre, attraverso l'omogeneità delle colture, l'uniformità dei paesaggi.

La tradizionale struttura economica della Regione, che aveva impresso al paesaggio i caratteri dominanti della policoltura diffusa imperniata sul patto mezzadrile e sull'alberata, non ha retto, ove le condizioni orografiche lo permettevano, l'urto, economicamente premiante, delle grandi distese a monocultura intensiva. Nella memoria di tutti, il tempo presente

ha introdotto nel paesaggio agrario solo uniformità monotone e massificanti, spezzando quelle variazioni sapienti sull'interpretazione dell'ambiente che la cultura locale aveva prodotto riferendosi a una matrice sostanzialmente comune.

E' nel recupero di una tradizione radicata nei fatti insediativi e culturali che hanno organizzato il paesaggio, è nella sostanziale costanza di ruoli e funzioni, che hanno retto il rapporto fra città, cittadine, borghi e campagne che trova fondamento nelle Marche la necessità di introdurre nella pianificazione locale riferimenti omogenei e correlati di progettazione ambientale.

Ed è questo l'obiettivo primario del P.P.A.R. ribadito dall'urgenza di riordinare un'immagine regionale confusa, segno certo di una gestione episodica e contraddittoria delle risorse territoriali".

Tenuto conto della interpretazione generale qui riportata, uno degli obiettivi principali che il piano deve porsi, è sicuramente quello di favorire una maggior integrazione fra Ancona e le Marche tutte, tanto più considerando il ruolo definitivamente assegnatole di capofila dell'8° zona portuale e quindi riconoscendo in questo modo, al di là del ruolo regionale un ruolo determinante nell'intero sistema portuale adriatico.

Il problema dell'accessibilità da e per Ancona diventa quindi, nella presente proposta di piano, il primo dei grandi temi affrontati proprio per la sua rilevanza extracomunale.

1.1.2 I FATTORI DI INTEGRAZIONE: IL DIVERSO RUOLO DEL SISTEMA FERROVIARIO, VARIO E PORTUALE

Il sistema ferroviario

La città di Ancona è interessata dalla linea ferroviaria BO-PE caratterizzata nella tratta marchigiana da una linea a doppio binario a trazione elettrica.

La tecnica di esercizio è, per il tratto Falconara - Ancona - Varano, del tipo "blocco elettrico automatico". Sono però in corso lavori per l'ammodernamento dell'intera linea.

La potenzialità della linea è di 128 treni/giorno nel tratto Fano - Pesaro, 88 nel tratto Falconara - Ancona, 101 nel tratto Ancona - Varano, 117 nel tratto Porto Recanati - Civitanova Marche.

Risulta evidente pertanto la strozzatura in corrispondenza di Ancona della linea attualmente sfruttata a pieno, dovuta al fatto che la velocità massima ammessa nel tratto in prossimità di Ancona è limitata a 50 Km/h a causa della frana.

La previsione di traffico per i prossimi anni è legata ai programmi su grande scala della rete nazionale, facendo parte la linea BO - PE del "Corridoio Subappenninico Adriatico". Dato l'impulso che a scala nazionale si vuole dare al sopracitato "Corridoio" non c'è dubbio che, soprattutto per il trasporto merci, sarà richiesta alla linea un'apotezzialità molto più elevata di quella attuale.

Si ricorda altresì che il potenziamento della Orte - Falconara e l'inserimento a Iesi del nodo di scambio intermodale determineranno anch'essi una richiesta di maggior traffico.

Le possibili soluzioni che si presentano e che lungamente sono state discusse in sede cittadina, Regionale e Nazionale sono due.

La prima prevede l'abbandono della linea adriatica quale linea di grande comunicazione per sostituirla con una linea a quattro corsie che transita all'interno; la seconda invece prevede il potenziamento, con la quadruplicazione dei binari, della tratta Falconara - Ancona e con la sistemazione della linea nelle zone in frana per permettere velocità di esercizio più consone alle necessità.

Il sistema viabilistico

La relazione definitiva sulla proposta di Piano Regionale dei Trasporti nella sezione relativa alla viabilità stradale e più specificatamente nella parte relativa alla analisi dei traffici, rileva che il flusso di traffico più elevato della Regione (27.000 veicoli leggeri/giorno più 3.200 veicoli pesanti/giorno) si riscontra sulla Statale SS.16 Adriatica in corrispondenza di Ancona e che in località Baraccola sempre sulla SS.16 il flusso di traffico rimane fra i più elevati della Regione (20.000 veicoli leggeri/

giorno più 2.500 veicoli pesanti/giorno).

Il fatto evidenziato mette in luce come la soluzione del problema infrastrutturale di Ancona è certamente uno dei punti prioritari delle soluzioni urbanistiche dell'intera Regione, in quanto determinerà di riflesso, un rapporto territoriale più o meno corretto della città col suo hinterland e un più agevole funzionamento dei trasporti nella città stessa.

Non è possibile fare delle previsioni esatte su quale può essere il traffico futuro sulla "Adriatica" in corrispondenza della città di Ancona, certo è però che il traffico, anche in funzione dell'auspicato potenziamento del porto e dell'entrata in funzione del nodo intermodale di Jesi, non potrà che aumentare in maniera sostanziale.

Il tema della grande viabilità nel territorio anconetano inoltre non può prescindere dall'esame della attuazione del P.R.G. di questi ultimi anni. E' indubitabile che nel periodo trascorso dall'approvazione del P.R.G. del '73, si sono concretizzate situazioni nuove e la stessa attuazione del piano si è discostata anche per scelte non marginali dalla impostazione originaria, con ovvie conseguenze sul sistema infrastrutturale.

Tali nuove situazioni, estranee e/o dipendenti dalla politica urbanistica comunale, vengono di seguito sintetizzate.

- a) Le modifiche apportate ai tracciati viari dell'asse Nord Sud e dell'asse attrezzato rispetto alle indicazioni originarie del P.R.G., sdoppiando tali tracciati a partire dal nodo di Valle Miano, "irrigidendo" il primo e allungando il percorso del secondo, con un notevole aumento dei tratti in galleria e quindi dei costi;
- b) Il dissesto della S.S.16 litoranea nel tratto Torrette Palombella, come diretta conseguenza della frana dell'81; nell'attuale situazione risulta estremamente difficoltoso persino l'assolvimento del ruolo attribuito a questo tratto di viabilità dal P.R.G. del '73, di semplice disimpegno degli insediamenti a mare (Falconara, Collemarino, Palombina, Torrette);
- c) L'introduzione, in variante rispetto al P.R.G. del '73, di un collegamento tra la viabilità portuale (in corso di attuazione secondo le indi

cazioni del relativo Piano Particolareggiato) e la S.S. 16 litoranea nella zona di Palombella (il cosiddetto "By - pass");

- d) La realizzazione, ormai entrata in fase esecutiva, di un parcheggio sotterraneo (700 posti-macchina) in piazza Stamira, sull'area dell'ex panificio militare, collegato alla futura galleria di San Martino, già prevista nel P.R.G. del '73; da considerare solo come parcheggio di attestamento per le provenienze dall'esterno;
- e) Il potenziamento degli insediamenti industriali all'interno della zona portuale (ZIPA), pari a 60ha. su 92ha. realizzati nel periodo '73 - '85, a detrimento soprattutto del P.I.P. e della zona industriale della Baraccola;
- f) La trasformazione in parte della previsione del porto interno in zona industriale "tout court"; tale trasformazione non è stata ancora sancita formalmente, ma in questo senso si muovono le varianti in corso di approvazione relative al P.I.P.;
- g) L'ipotesi di realizzazione nel "centro intermodale" (interporto) nella valle dell'Esino, ubicato nel territorio di Jesi con scalo ferroviario e stazione di appoggio nel territorio di Chiaravalle, ipotesi già concretizzata oltre che nelle specifiche decisioni regionali, nel P.R.G. (attualmente in adozione) di Jesi; come conseguenza immediata questa nuova situazione indebolisce la scelta del P.R.G. di realizzazione del porto interno nella zona industriale a Sud.

Il sistema portuale

Il sistema portuale marchigiano, nell'ultima stesura del Piano Generale dei Trasporti, viene a costituire l'ottavo sistema denominato del "Medio Adriatico" e si colloca fra quello dell'Alto e del Basso Adriatico. Ancona di questo ottavo sistema è il porto guida.

La individuazione dell'ottavo sistema portuale rappresenta un grosso successo per le Regioni del Centro Adriatico, per la Regione Marche e per Ancona in particolare; certamente il fatto di costituire il porto guida di un sistema impone al Porto di Ancona oneri di funzionalità che certamente devono influire su tutto il sistema della mobilità della zona.

Si ritiene che il Porto di Ancona sia in grado di movimentare 3.000.000 di tonnellate di merci l'anno e che si possa auspicare un aumento che, anche in funzione del mercato, potrebbe orientativamente aggirarsi sul 20%.

1.2. IL SISTEMA RESIDENZIALE

1.2.1. LE TRASFORMAZIONI DEMOGRAFICHE, OCCUPAZIONALI E INSEDIATIVE

Dall'adozione del piano nel 1973 ad oggi si sono manifestate nel Comune d'Ancona trasformazioni non certo dirompenti, ma sicuramente tali da rappresentare il sintomo di una tendenza a cambiamenti più radicali. Si tratta in generale di trasformazioni in linea con quelle che si stanno manifestando nel Paese, che acquistano caratteristiche peculiari in funzione degli avvenimenti locali (ad esempio, gli esiti del terremoto e della frana) e dei comportamenti specifici della società anconetana. In questa sede saranno appunto evidenziati i fenomeni che, senza essere eccezionali, presentano interesse per la loro più o meno forte diversità da quelli nazionali.

Ad esempio, per quanto riguarda la popolazione, il processo di relativo invecchiamento che si manifesta anche ad Ancona, non costituisce certo una deroga alla regola più generale. Dovrà essere considerato in qualche modo per le scelte relative al nuovo piano urbanistico, ma non richiede atteggiamenti diversi da quelli necessari in altre città italiane.

Fra il 1971 ed il 1985, la popolazione comunale di Ancona è complessivamente in leggero calo e anche questo corrisponde ad un fenomeno più generale. In questo caso però non si tratta soltanto dei riflessi anconetani di un trend nazionale: infatti l'espulsione provocata forzatamente dal terremoto, non ancora del tutto recuperata, potrebbe rovesciarsi nel prossimo futuro. A riprova di ciò, il confronto dei dati '81 - '85 dimostra un modesto recupero, che magari aumenterà quando saranno riutilizzabili tutte le abitazioni danneggiate dal terremoto.

C'è piuttosto da rilevare il differente comportamento delle diverse zone della città, per quanto riguarda la consistenza demografica.

La Prima Ancona perde circa 10.000 residenti (un quarto del totale) fra i due censimenti e non recupera nel 1985. La cifra complessiva nasconde il crollo intercensuario dei quartieri storici colpiti dal

sima (Guasco, S. Pietro e Capodimonte), che però tendono, sia pur lentamente, a recuperare popolazione negli ultimi anni. Invece nei quartieri più recenti della Prima Ancona (Adriatico e Rodi) la popolazione cala più lentamente, ma senza recuperi al 1985: evidentemente più che gli effetti del terremoto, qui si registra la terziarizzazione accelerata della zona. Mentre a Pietralacroce la popolazione è in costante, continua crescita in tutto il periodo.

Nella Seconda Ancona il calo demografico è più lento, ma anche qui continuo: effetto probabile di un modesto incremento terziario, della tendenza a standard abitativi più confortevoli e in particolare della frana nel quartiere di Posatora. Come era ovvio il calo delle aree consolidate è compensato dalla crescita demografica della Terza Ancona, che prosegue costante fra i due censimenti fino ad oggi. L'incremento è fornito dai quartieri di nuovo insediamento, ma anche dal meno recente quartiere di Tavernelle. Per la zona di Ancona nord c'è, infine, da ricordare il diverso comportamento di Torrette, che continua a crescere, e di Collemarino, che invece cala, sia pure di pochissimo.

Altro dato sintomatico è quello dell'incremento demografico della zona extra-urbana, percentualmente equivalente nelle due aree, pur considerando che quella ovest ha una popolazione assai superiore a quella est. Resta il fatto che la popolazione insediata fuori della città - Nuclei Frazionali e Case Sparse - aumenta in assoluto e in percentuale rispetto a quella dell'insediamento urbano vero e proprio, rappresentando ormai un decimo di tutta la popolazione comunale.

Del tutto omogeneo al dato nazionale è invece il fenomeno del forte incremento dei nuclei familiari, che crescono del 10% mentre cala la popolazione, e del corrispondente calo dei componenti la famiglia media: questa fra il '71 e l'81 scende da 3,2 a 2,8 membri e tutto fa pensare che continuerà a calare nel prossimo futuro.

L'esame delle trasformazioni occupazionali e produttive del comune è reso meno agevole dalla mancanza di dati 1971 disaggregati per aree territoriali, nonché dalla nota carenza di informazioni relative alla pubblica amministrazione e ad alcuni servizi privati nel censimento nazionale del 1971. I dati dell'ultimo censimento sono stati invece disaggregati per quartieri e frazioni

e - come è noto - sono completi anche per quanto riguarda il settore terziario.

Nei settori fondamentali secondario e terziario, il confronto fra il '71 e l'81 va dunque fatto prescindendo dalla pubblica amministrazione e dai servizi privati, settore che (calcolando anche l'istruzione, non riportato nei dati censuari ufficiali) conta oggi ad Ancona quasi 15.000 addetti e rappresenta un terzo dell'intera offerta di lavoro. Pur con questa limitazione, è facile affermare che i posti di lavoro sono fortemente cresciuti nel decennio intercensuario: si tratta di un incremento intorno al 20%, che certamente aumenterebbe se potessero calcolarsi anche gli incrementi di tutto il settore terziario.

All'interno di questa crescita complessiva le trasformazioni occupazionali sono però consistenti. La più significativa è costituita dalla leggera riduzione di posti di lavoro nel settore industriale, che in termini percentuali si traduce però in una riduzione assai pesante.

La crescita è naturalmente tutta concentrata nel settore terziario: all'interno del quale - essendo impossibile il confronto per la pubblica amministrazione e i servizi privati - il massimo incremento si trova nel settore creditizio e assicurativo.

C'è inoltre da ricordare che su oltre 47.000 posti di lavoro, la popolazione attiva residente ad Ancona supera di poco le 39.000 unità: e che su questi lavoratori una certa aliquota è occupata fuori del Comune. I pendolari sia dall'esterno che dall'interno rappresentano, dunque, una discreta percentuale dei lavoratori anconetani.

Il confronto fra la popolazione attiva residente e i posti di lavoro occupati nel Comune è indubbiamente significativo. Ad esempio i posti di lavoro del Settore Industriale superano di circa 2.000 unità i cittadini anconetani occupati nell'industria: posti evidentemente coperti da lavoratori residenti fuori comune. In tutti i Settori del terziario i posti di lavoro superano del 10-20% i residenti occupati: perfino fra gli addetti al credito e alle assicurazioni, che costituiscono una categoria mediamente pri-

vilegiata. Ciò dimostra che la residenza fuori del Comune capoluogo non rappresenta del tutto un condizionamento economico obbligato, ma è solo in parte una libera scelta di vita, più probabilmente una conseguenza del terremoto.

La distribuzione dei posti di lavoro nel territorio comunale rappresenta forse il dato produttivo di maggiore rilevanza ai fini urbanistici. Per quanto riguarda l'industria e l'artigianato, insieme alla ovviamente bassa presenza nell'area della Prima Ancona, c'è da rimarcare l'ancor forte prevalenza di posti di lavoro nella Seconda Ancona, nella quale opera la metà degli addetti del settore; mentre nella Terza Ancona i posti di lavoro del secondario sono cresciuti meno del previsto. Singolare-anche se dovuta a localizzazioni puramente emblematiche, presso le sedi societarie - il fatto che i lavoratori delle costruzioni sono attribuiti per il 60% all'area della Prima Ancona: ciò indica naturalmente soltanto dove si trovano, gli uffici delle imprese e conferma la forte terziarizzazione della zona.

Che la Prima Ancona sia eccezionalmente terziarizzata lo dimostrano tutti i possibili indicatori statistici.

Qui c'è la massima concentrazione di addetti e di unità locali per il settore del commercio: in particolare il rapporto fra popolazione e rete distributiva nella prima Ancona è di un negozio ogni 28 abitanti, mentre nei quartieri periferici della Terza Ancona o a Torrette e Collemarino il rapporto sale rispettivamente ad un negozio ogni 42 e 53 abitanti serviti. Ancora più forte la terziarizzazione della Prima Ancona nei Settori del Credito, Assicurazione e Finanza, nella pubblica amministrazione e nei servizi privati. Qui lavorano infatti i 2/3 di tutti gli addetti del Comune per questi settori considerati complessivamente e addirittura i 3/4 degli addetti all'intermediazione finanziaria; mentre gli stessi settori sono rappresentati nella Seconda e nella Terza Ancona appena da 1/5 e da 1/8 degli addetti. Lo squilibrio è evidente e si commenta da solo. Più che normale, invece, la prevalenza degli addetti ai trasporti nella Seconda Ancona, nella quale vengono censiti i lavoratori del porto e delle ferrovie statali. I dati relativi al patrimonio abitativo presentano ad Ancona

qualche difficoltà di lettura per le discrepanze introdotte nel quadro statistico dal terremoto e in misura minore dalla frana. Non esiste infatti un censimento edilizio inoppugnabile degli alloggi e delle stanze inagibili in seguito al sisma: all'accertamento dei dati si deve procedere risalendo alle unità edilizie già recuperate e ancora da recuperare. D'altra parte i dati Istat non coincidono esattamente con quelli comunali, che per altro vanno considerati come più attendibili. Comunque, pur nell'assenza di informazioni indiscutibili, quelle a disposizione consentono una valutazione dei fenomeni edilizi sufficientemente prossima alla realtà. Tanto per cominciare, i dati indicano senza alcun dubbio che le situazioni catastrofiche hanno sì apportato seri danni al patrimonio edilizio, ma che questi danni sono stati riparati ad usura: e che, dunque, la condizione abitativa anconetana è oggi ancor migliore di quella già valida del 1971. Con leggere discrepanze fra i dati Istat e quelli comunali, sappiamo che il terremoto ha sottratto al patrimonio edilizio di Ancona, circa 2.000 alloggi e 9.000 stanze.

Per un quadro più completo occorre ricordare che altri 1700 alloggi hanno subito danni più o meno lievi dal terremoto; tuttavia per la natura dei danni subiti essi non vengono inseriti nei conteggi e nelle valutazioni successive. Invece 700 alloggi e oltre 3.000 stanze si sono perse per la frana; in tale dato non è compreso il patrimonio edilizio di Palombella, oggetto di un piano di recupero già approvato dal Consiglio Comunale. Complessivamente circa 2.700 alloggi e 12.000 stanze perdute, oltre l'8% dell'intero stock anconetano al 1971. C'è da dire che al 1971 la situazione abitativa si presentava abbastanza buona: oltre 137.500 stanze per meno di 110.000 abitanti, mentre le famiglie superavano di poche decine gli alloggi (33.851 contro 33.636). Indicando una larga disponibilità di stanze per abitante e una quasi inesistente percentuale di coabitazioni forzate. Con il censimento del 1981 il quadro si presenta indubbiamente migliore, avendo quindi già neutralizzato gli effetti del sisma: quasi 164.000 stanze per poco più di 106.000 abitanti, mentre le famiglie eccedono rispetto agli alloggi ancor meno che dieci anni prima (37.355 contro 37.209).

L'analisi della produzione edilizia è appunto quella che denuncia la differenza fra i dati comunali e dati Istat. Facendo riferimento alle stanze e partendo dalle 137.500 stanze del 1971, l'Istat rileva 164.000 stanze nel 1981 con una produzione di circa 26.500 stanze nel decennio, mentre secondo i dati comunali la produzione di nuove costruzioni non arriva a 24.000 stanze. Ma sulle 9.000 stanze rese inagibili dal terremoto dai calcoli comunali circa 6.500 risultano quelle recuperate ed ecco che grosso modo le 2.500-3.000 stanze di differenza potrebbero essere il frutto di questo divario. Se così fosse però la produzione edilizia non risulterebbe diminuita come appare a prima vista, confrontando i dati Istat con quelli comunali, ma piuttosto accresciuta dalla somma dei recuperi e delle nuove costruzioni.

Sono inoltre disponibili dati comunali sul quinquennio incompleto dal 1982 ad oggi: secondo i quali dopo l'ultimo circa censimento risultano costruite ad Ancona altre 7.000 nuove stanze. Cosicché, anche adottando le stime più prudenti nel Comune, dal '71 ad oggi risultano realizzate in meno di 15 anni circa 31.000 nuove stanze e 6.500 stanze recuperate negli edifici colpiti dal sisma: complessivamente 37.500 stanze, pari ad oltre 2.500 stanze all'anno. Una produzione senza dubbio ragguardevole, un aumento pari al 27% dello stock edilizio originario.

Un contributo eccezionale a tale produzione è stato fornito dall'edilizia pubblica, sovvenzionata o assistita: nel periodo '72-'86 la mano pubblica ha realizzato il 43,85% dell'intera produzione abitativa comunale, che sale al 47,50% per quanto riguarda le realizzazioni nell'area urbana. Una percentuale molto alta rispetto a quella nazionale che non ha superato il 10% del totale.

La produzione di edilizia pubblica ha già rallentato, se il suo ritmo del periodo '72-'81 è per ora all'incirca doppio di quello degli ultimi anni: anche se potrebbe accelerare di nuovo con le previsioni dei quartieri finanziari a Monte d'Ago. La Terza Ancona-cioè la zona di espansione principale-ha assorbito una forte aliquota degli investimenti pubblici (77%), ma non la totalità: essendo distribuito il rimanente su tutte le altre ripartizioni territoriali, non esclusa l'area extra-urbana.

Più regolare la produzione di edilizia privata, che nell'ultimo periodo non ha subito rallentamenti. Questa non trascura la Terza Ancona, dove ha realizzato il 42% della sua produzione nel Comune e il 41% delle stanze costruite nella zona: il che è indubbiamente positivo, perchè garantisce una certa integrazione sociale nell'area di espansione. C'è poi da notare che, fra le altre ripartizioni territoriali, la produzione privata è più alta nell'area extra-urbana che nella Prima e nella Seconda Ancona e nei quartieri della costa nord-adriatica. Il gradimento per l'area extra-urbana è confermato sommando la produzione privata e quella pubblica e si mantiene costante sia nel primo che nel secondo periodo considerato, con una larga preferenza per la zona ovest rispetto a quella est.

L'area extra-urbana sembra dunque assorbire una domanda che si mantiene forte nei confronti degli insediamenti più recenti della Prima Ancona, quella cioè di una residenza con particolari caratteristiche sociali: domanda che ha sfruttato le ultime possibilità di aree libere nel periodo '72-'81 e che dall'82 all'86 è infatti caduta per mancanza di spazi edificabili. Non va inoltre dimenticato che, fra i quartieri moderni della Prima Ancona, solo Pietralacroce ha visto aumentare la popolazione negli ultimi quattordici anni, mentre Rodi e Adriatico perdevano quasi 1/5 degli abitanti.

1.3 IL TERRITORIO EXTRAURBANO E L'INSEDIAMENTO AGRICOLO

1.3.1. ASPETTI STORICI DEL PAESAGGIO MARCHIGIANO

Prima di entrare nel merito specifico del territorio comunale anconetano ci pare opportuno, anche in questa occasione, richiamare l'analisi storica del paesaggio marchigiano così come tratteggiata dal Piano paesistico ambientale regionale.

"Esiste una immagine delle Marche che è consolidata in Italia e altrove. E' quella delle colline intensamente lavorate, ricche di alberi, alberate, case coloniche, vigne e terre da cereali. Essa si è formata nella realtà attraverso la mediazione urbana: ogni città, cittadina, paese ha costituito già nel basso medioevo un proprio territorio, colonizzandolo nei secoli attraverso il progressivo disboscamento e la messa a coltura dei suoli, mai turbando l'equilibrio natura-coltura e sfruttando intensamente ogni angolo coltivabile.

La creazione dei poderi - oltre 106.000 con dimensione superiore al mezzo ettaro alla vigilia del secondo conflitto mondiale - è stata opera dei mezzadri, ai quali la città ha chiesto l'intenso lavoro di coltivazione e presidio degli spazi interurbani fino ai limiti del coltivabile nelle aree subappenniniche. La crescita demografica dei secoli XVII-XX ha prodotto due effetti: la progressiva erosione dell'alberato per far spazio ai grani; la progressiva erosione del prato naturale, sempre per far spazio ai cereali, con trasformazione dell'allevamento prima e crollo (dopo il 1945) del parco bestiame bovino. Quello ovino erà già da tempo in costante calo.

Popolazione delle Marche

1340 circa	450.000 circa
1400 circa	300.000 circa
1550 circa	460.000 circa
1600 circa	540.000 circa
1656 circa	497.000 circa
1701 circa	514.000 circa
1769 circa	601.000 circa

1802 circa	710.000 circa
1861 circa	908.500 circa
1901 circa	1.089.000 circa
1951 circa	1.364.000 circa
1981 circa	1.412.000 circa

Le Marche, con una superficie totale che corrisponde al 3,2% del territorio nazionale, producono oggi intorno al 9% del grano italiano, utilizzando una fragile base geologica collinare, dovendosi ormai quasi del tutto escludere le scarse strisce vallive, altrimenti impiegate.

L'elemento dominante del paesaggio marchigiano è, dunque, quello dell'agricoltura, che per molti aspetti conserva i tratti di quello di 50 anni fa, anche se le nuove tecniche di coltivazione hanno distrutto molte peculiarità (i soprassuoli stabili, soprattutto) che lo contraddistinguevano.

Il gran mare dei poderi marchigiani, ben leggibile nella ortofotocarta al 10.000 della regione, è segnato dalle 106.000 case coloniche ancora esistenti e da un migliaio di "centri urbani" che punteggiano il territorio: i 246 comuni e i circa 750 agglomerati abitativi (frazioni, borgate, insediamenti pluriabitativi recenti di costa e valle, ecc.). In essi si situa storicamente il reticolo delle 100 "città, terre e castelli" che dal XIV secolo caratterizza "le" Marche di Ancona, Fermo, Camerino e il ducato di Urbino.

Queste "città", a volte micrometropoli (come Loretello, AN), ripetono in quasi tutti i casi maggiori i centri dell'insediamento romano, anche se modeste sono le tracce visibili dell'antichità. Più presente il recupero medioevale. Si può dire che le città e i castelli marchigiani presentino questa più o meno diffusa presenza tipologico-monumentale in ordine crescente:

età romana

secoli XIII-XV

secolo XVI

Settecento - Primo Novecento

La continuità paesistico-urbana prevalente è quella che possiamo individuare tra 1750 e 1945, che ha un suo preciso punto di riferimento nello stile neoclassico, esasperato nelle sue ultime formulazioni tardo ottocentesche e del primo Novecento.

Il mattone di argilla cotta, proveniente dalle fornaci locali, è tuttora ben visibile nei monumenti cittadini e nelle case coloniche, anche se ad esso, nell'ultima età pontificia, si è spesso affiancato il muro a scialbo dei colori rosso pompeiano e dorato, analogamente a quanto accaduto a Roma e a Bologna. Nelle aree più interne, al mattone si è affiancata la pietra e persino il ciottolame dei corsi d'acqua.

La città marchigiana è altresì caratterizzata dalla cintura urbana con porte, secondo un modello intramoenia che vede al centro i grandi edifici pubblici (civili e religiosi), i palazzi del ceto abbiente, piazze, "corso", strade, fontane, botteghe, ecc. con diminuzione dei volumi abitativi a mano a mano che si va verso le mura, a ridosso delle quali - parte interna - sono i piccoli impianti produttivi e le abitazioni dei meno abbienti.

All'esterno, lungo le strade di accesso alle porte, si allungano i borghi, che tra Ottocento e Novecento (e in qualche caso prima) danno luogo agli allineamenti delle case a schiera.

Questa "facies" è diffusa e può essere assunta quale base di ogni discorso sulle cittadine marchigiane: da Macerata a Urbino, da Ostra a Corinaldo a Urbania, da Recanati a Ripatransone, da Senigallia a Offida, da Osimo a Fabriano, e così via fino a Tolentino, Sarnano, Fermo, Camerino, Ascoli Piceno, Treia, ecc. Essa, che è l'espressione visibile della rendita agricola dei secoli XVIII e XIX, si presenta con qualche variabile lungo la costa (Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Numana, ecc. fino a San Benedetto del Tronto) e nelle valli maggiori (Esino) per due ragioni: l'espansione lineare, che già si profila, dei centri costieri, che si espandono a semicerchio a mezzaluna, piuttosto che a lunapiena dopo l'attivazione immediatamente successiva all'unità della ferrovia litoranea; l'espansione industriale "fuori delle mura" di città importanti come Jesi e Fabriano, per altro servite dalla ferrovia Falconara-Roma, anch'essa postunitaria; il primo affermarsi del turismo balneare (Fano, Senigallia); lo sviluppo "a valle e lungo costa" di Ancona, nella quale si combina il mix scatenante porto-ferrovia, Falconara, Fermo, Torre di Palme, Cupramarittima, Grottammare, via via più attratte dal trinomio parallelo strada statale - strada ferrata-residuo piccolo cabotaggio.

Il terzo elemento del paesaggio marchigiano è costituito dalla contrapposizione mare-monte, o costa-Appennino, con escursione da quota zero a oltre 2000 metri sulla distanza media di 40-50 Km che, tenuto conto dei confini sud-est (Abruzzo) e nord-ovest (Romagna), dà luogo ad un quasi rettangolo che è, appunto, la forma della regione. Esso è tagliato da una ventina di corsi d'acqua tra fiumi, torrenti, fossi di maggiore portata, che si susseguono mediamente ogni 8-9 Km, segnando il territorio di valli e vallicole, sia perpendicolari ai monti, sia laterali a questi. Vista sui cartogrammi fotografici dei satelliti, la regione appare completamente "montuosa": quasi non si avvertono le poche strisce vallive. Una "montuosità" collinare prevalente su ogni altro segno tranne il gomito di Ancona.

Che poi le colline marchigiane non siano monti, pur nel pre-Appennino, ma "giardini" - come già nel Cinquecento scrivevano gli Ambasciatori Veneti e Michel de Montaigne - non fa meraviglia, conoscendosi la storia agricola della regione, anche se la costa ha sempre meravigliato i viaggiatori nei secoli seguenti, che conoscevano delle Marche alcune peculiarità stereotipe: il porto di Ancona "anticamera del Levante", la Santa Casa di Loreto, il Ducato di Urbino (granaio di Venezia e luogo di arruolamento mercenari), la fiera franca di Senigallia e, specialmente, la "rozzezza" dei Marchigiani, così come era emersa dalla letteratura toscana del '300.

L'immagine delle Marche, tra fine Cinquecento e Novecento inoltrato, è restata fissa sul bel paesaggio riassuntivo dei caratteri italiani nella integrazione "città murata - podere - strade bianche con alberate dolci - Adriatico azzurro segnato a terra da spiagge bianche e soffici".

Un'immagine stucchevole e retorica, se si vuole, ma non priva di autenticità. Da Montaigne a Rowlands a Addison, Carrol, Montesquieu, De Brosses, Cochin, Lalande, Goethe senior, Lazzari, Grosley, "Das Heutige Italien", Buschinh, Fonvizin, Morgan, Collier, De Stael, Stendhal, Pasquin (Valery), Seume, Andersen, fino alla Bonacci Brunamonti, a Gilde, a Moravia, a Piovene, ecc., per non dire delle tre edizioni di Attraverso l'Italia del TCI, rispettivamente prefate da Molaioli, Volponi e Anselmi, e della pubblicità promozionale fatta dagli Enti Provinciali del Turismo e dell'Assessorato al Turismo della regione Marche, il tema ricorrente è quello del paesaggio

fissato sul tema della organicità urbano-rurale.

Non si può quindi prescindere, qualsiasi discorso sia da farsi, dall'immagine della Regione che è capitale non riproducibile, ove sia assunto nel suo valore culturale intrinseco e in quello di valore economico fruibile al meglio della resa - così come si è consolidata ed appare ancora, nonostante lesioni a volte gravissime che le sono state inferte (costa iperaffollata e urbanoide, cave, agricoltura "di rapina", depauperamento del patrimonio arboreo, non reimpiego abitativo delle case coloniche, strade appenniniche asfaltate oltre il ragionevole, cementificazione di corsi d'acqua e di tratti di spiaggia, ipersfruttamento di aree monumentali e ad alta suggestione paesaggistica - come Portonovo, Avellana, sub-area Sibillina, ecc. -, distribuzione irrazionale di impianti industriali in ogni striscia di valle e vallicola, ecc.).

Queste sono le Marche dei 246 comuni e dei 750 aggregati urbani che la cultura storica ha consegnato al nostro tempo. Esse sono un "insieme di unità di paesaggio", o, se si vuole, un "complesso di paesaggi" estremamente delicati, perchè non c'è, nella Regione, nè il naturale integro, nè l'urbanizzato saturo, ma predomina il diverso graduarsi (da mare a monte) del rapporto città-campagna, monumento-agricoltura, abbazia-bosco, villa-vigneto, rocca-roccia, parco-rudere, ecc., che non può essere offeso o turbato da insediamenti che, pur salvando il "monumento" o il boschetto o la villa o la pieve, ne intacchino l'atmosfera circostante che deve essere conservata se si vuole che il "monumento" viva suggestivamente. Una torre medioevale, o un ponte romano, o i ruderi di Urbis Salvia e Feleria, ove fossero salvaguardati in sè, ma chiusi da cerchi di capannoni, distributori di benzina, grandi insegne pubblicitarie, tralicci dell'energia elettrica, silos di mangimi, parcheggi e discoteche non avrebbero più alcun senso.

Il paesaggio marchigiano, dunque va salvaguardato per "unità uomo-agricoltura-natura". Questo non significa impedire la modificazione dell'ambiente in vista di un migliore reddito dei Marchigiani, ma dice che in un territorio così densamente costellato di "città", case sparse, poderi e monumenti (nella Regione che ha avuto il coraggio di vincolare alcune essenze vegetali

di alta monumentalità, e conoscendosi la fragilità della sua base geologica) gli interventi debbono avere il carattere dell'estrema cautela, tanto più che: 1. le proiezioni sull'andamento demografico danno esiti negativi; 2. il patrimonio edilizio esistente è sovrabbondante (basterebbe incentivare l'acquisto e il restauro delle 106.000 case coloniche disabitate e degli appartamenti vuoti dei centri storici minori); 3. l'industria si sta orientando sulle microimprese ad alta sofisticazione, sconfinanti nel terziario ("ind.+ arid."); 4. la domanda turistica si muove verso una più alta qualificazione ed in più corretto rapporto con l'ambiente.

Il peso della cultura storico-economica ed artistica del paesaggio marchigiano, intelligentemente vissuto e utilizzato, costituisce davvero il più prezioso dei beni posseduti dalla Regione."

1.3.2. TRASFORMAZIONI DELL'ASSETTO E USO DEL TERRITORIO EXTRAURBANO.

La tematica morfologica delle aree a tessuto omogeneo affrontate per la città, viene estesa al territorio extraurbano comunale con analoga direzione logica, ma con proprio e specifico indirizzo metodologico. Si è interessati a definire gli ambiti territoriali omogenei per determinare gli obiettivi progettuali e normativi che regolino - in modo articolato e correlato alle specificità di ciascuno di essi - la loro costituzione nella Variante Generale al P.R.G. L'interesse per una definizione progettuale del territorio extraurbano è suscitato dalle particolarità morfologiche-ambientali-funzionali che lo caratterizzano e più precisamente in ordine al suo "valore" storico e paesaggistico, al rapporto tra gli insediamenti ed il paesaggio (in particolare quello relativo alla città), alle problematiche geomorfologiche nonché alle caratteristiche funzionali e più specificamente alle attività agricole.

Le relazioni tra ambiente naturale e ambiente antropico hanno coinvolgimenti che investono un'area d'intorno molto vasta, delineata dalla topografia che comprende la sinclinale costiera del M. Conero, i rilievi collinari occidentali e le pianure alluvionali dei Fiumi

Esino e Aspigo.

La "regione" è riconoscibile - sotto il profilo storico morfologico - come un ambito unitario: la città, i castelli rurali, gli insediamenti poderali sub-urbani che hanno dato forma all'ambiente antropico dell'area, costituiscono e costituiscono ancora oggi - pur mutati nel tempo - un ambito strettamente connesso alla grande scala territoriale. Vi fanno parte, oltre ai territori frazionali di Ancona, quelli dei Comuni limitrofi di Numana, Sirolo, Camerano, Offagna, Polverigi, Agugliano, Camerata Picena, Falconara. Tuttavia all'interno di questa "regione" sono riconoscibili due unità fisiografiche dominanti, che possono ragionevolmente assumere la definizione di ambiti paesistici principali: quello orientale formato dal M. Conero e dalle colline disposte nel suo fianco occidentale nonché dalla dorsale costiera che comprende - nella sua parte terminale - la città; l'altro - occidentale - costituito dalle pieghe collinari del settore ovest. Fra i due ambiti si inserisce, ormai come cerniera fortemente antropizzata, il sistema del Piano della Baraccola e delle colline urbanizzate di Ancona.

Ecco così che nell'area vasta si distinguono insiemi paesistici dominanti le cui peculiari qualità e caratteristiche li delineano in sottosistemi o "ambiti paesistici", ai quali è ragionevole ricondurre l'analisi dei principali contenuti ambientali e la formulazione di indirizzi pianificatori per le parti di territorio ricadenti nel territorio comunale di Ancona.

Precisati i sotto sistemi tematici che possono definire i valori intrinseci del territorio extraurbano quali il geomorfologico - il vegetazionale - lo storico culturale, e a seguito di operazioni di tipo grafico - valutativo sono stati individuati i sottosistemi territoriali che dal punto di vista fisiografico costituiscono gli ambiti dominanti, l'ambiente paesaggistico del territorio extraurbano di Ancona.

L'insieme del M. Conero è incluso nell'omonimo Piano Territoriale Paesistico che regola il territorio orientale del Comune di Ancona dall'orlatura costiera sino al piede delle colline di Montacuto e Varano. Questo insieme ambientale è articolato con 4 specifici ambiti fisiografici, quali:

- 1) ambito fisio-grafico promontorio del M. Conero);
- 2) ambito fisio-grafico costiero nord);
- 3) ambito collinare del Monte Conero);
- 4) ambito collinare esterno del M. Conero.

Il raccordo operato tra Piano Paesistico del M. Conero e il nuovo P.R.G. consente di unificare gli indirizzi della variante stessa con quelli del P.T.P.; ciò significa che l'articolazione delle aree a tessuto omogeneo ambientali comprese nei relativi ambiti coincidono nei due strumenti. Il sistema delle colline occidentali suddivisibile in cinque ambiti fisiografici più quello costiero nord-occidentale.

1) L'ambito di Candia è costituito dalla collina compresa tra la Baraccola e il fondo valle "delle Piantate Lunghe", il cui spartiacque coincide con la storica strada "comunale di Castro".

I due versanti hanno differenti caratteristiche morfologiche: quello orientale è formato da pendii dolci con sistemi frontali poco movimentati, l'occidentale ha pendenze elevate con sistemi frontali a forte accentuazione sinusoidale. Non vi sono componenti vegetali naturali di rilievo. L'insediamento di case sparse è diffuso e si accentua con recenti costruzioni nella zona del Taglio di Candia. Il crinale si configura come "un'area problema" per il numero di nuclei insediativi a tipologia unifamiliare disposti nei dorsali. Per tale area, alterata nelle sue qualità originarie, sarà necessario produrre una proposta progettuale di recupero ambientale delle zone maggiormente alterate.

Nel suo insieme il sottosistema può essere definito un'area di interesse paesistico estensivo; ciò per l'estensione e l'omogeneità dei caratteri ambientali ed il suo rapporto visuale con il resto del territorio e la città.

In questo ambito il piano, verificate le diverse situazioni insediative esistenti tra il nucleo storico di Candia ed i nuclei estensivi ad esso esterni, propone una ricucitura dei due tipi di insediamento con una struttura continua ed omogenea comprendente i preesistenti ed i nuovi insediamenti.

2) L'ambito di Sappanico comprende i territori delle frazioni di Gallignano Montesicuro - Sappanico. Sistema morfologicamente complesso è da considerarsi un solo ambito fisiografico in quanto unito dai crinali che si dispongono in serie nelle tre e su richiamate frazioni.

I dorsali sono in rapporto visuale con gran parte del resto del territorio e costituiscono il riferimento paesaggistico principale del sistema occidentale. I versanti sono caratterizzati da linee di massimo pendio e da un accentuato frazionamento morfologico dei declivi, marcati da incisioni e rilievi di particolare valore estetico. Qui la presenza del vegetale assume connotazioni di particolare interesse per le stesse formazioni boschive naturali e le numerose aree incolte ben predisposte alla ricostituzione di forme boschive naturali. La continuità dell'ambiente vegetale naturale è alterato talvolta dai rimboschimenti di conifere, spesso fatti per ornamento degli insediamenti. Le attività agricole sono qui rese più complesse dalle pendenze e la natura dei terreni. Ambiente di notevole interesse paesistico, l'area è tuttavia alterata nelle zone di cresta dai numerosi nuclei insediativi a tipologia unifamiliare, disposti lungo la strada provinciale Montesicuro-Ancona. Complessivamente è riconoscibile un ambito di rilevante interesse paesistico e naturalistico da recuperare.

L'indirizzo delle previsioni è anche qui quello da escludere ulteriori insediamenti estensivi e di recuperare le diverse situazioni ivi presenti entro più organiche e complesse strutture insediative dei nuclei abitati di Gallignano - Montesicuro - Sappanico.

3) L'ambito delle colline di Paterno è - dal punto di vista morfologico - identico al settore di Gallignano. E' quasi assente la componente vegetale e l'insediamento si limita ai nuclei frazionali di Paterno e Casette di Paterno, e alla diffusa presenza di case sparse di antica formazione.

Può essere considerata un'area di interesse ambientale specifico limitatamente a Paterno. Non emergono tuttavia elementi di rilievo tali da sottoporre la zona a particolari indicazioni progettuali, se non quello di tutelare il rilievo collinare di Paterno e di dare forza alla struttura insediativa delle due frazioni.

4) L'ambito collinare occidentale del Barcaglione compreso tra il crinale e il fosso del Barcaglione è un'area prevalentemente agricola con terreni a pendii dolci, senza particolari valenze vegetali e morfologiche. Per questa zona le indicazioni sono rivolte a regolare il predominante valore agricolo dell'area.

- 5) L'ambito della collina della Montagnola è investito dai noti problemi geologici. Gli interventi prevedibili in questo territorio sono determinati dall'interesse geomorfologico nonché paesaggistico del sistema. L'area partecipa quindi alla costituzione del cosiddetto "Parco della Frana" nel quale verranno intrapresi in modo rilevante ed estensivo interventi rivolti al sostegno della stabilità dei terreni con specifici indirizzi nel settore botanico ed agricolo. L'infrastrutturazione del Parco come "Verde attrezzato" sarà pertanto limitato alla realizzazione di percorsi pedonali e minime attrezzature di servizio realizzate con opere provvisorie. Nell'ambito è altresì presente il nucleo abitato di Ghettarello dove al piccolo preesistente insediamento storico sono aggiunte nuove e limitate aree residenziali.
- 6) L'ambito costiero-collinare nord coincide nella parte marginale a mare con gli insediamenti di Ancona Nord e si conclude nella parte culminale con il crinale del Barcaglione. Il sistema si configura, soprattutto nei declivi, come un'area di interesse ambientale estensivo; ciò per la morfologia e l'esteticità dei versanti e per il rapporto visuale-paesaggistico che essi hanno con il resto del territorio dalla città di Ancona a Falconara. L'indirizzo delle previsioni è quello di contenere gli ulteriori insediamenti confermando solo zone già insediate e di mantenere la prevalente, attuale utilizzazione agricola dei suoli.

1.4. LA STRUTTURA ECONOMICA E PRODUTTIVA

Le scelte del P.R.G. del '73 relative alla struttura economica e produttiva della città appaiono sostanzialmente valide e quindi vanno confermate, naturalmente con alcune correzioni/integrazioni conseguenti ai mutamenti nel frattempo intervenuti.

E' già stata sottolineata, tra i caratteri delle trasformazioni socio-economiche, la crescita dei posti di lavoro nella città nel periodo compreso tra il censimento del '71 e quello dell'81 una crescita interamente concentrata nel settore terziario.

La città spicca in campo nazionale per l'elevata concentrazione di posti di lavoro nel settore terziario rispetto alla popolazione insediata (333 occupati per 1.000 abitanti occupati), così come assume un ruolo di assoluta preminenza in campo regionale e provinciale come centro di produzione di servizi.

In particolare Ancona registra tassi di occupazione molto elevati nella pubblica amministrazione, nel commercio all'ingrosso, nei trasporti, nelle comunicazioni, nel credito e nelle assicurazioni. Questi settori possono quindi essere considerati le specializzazioni della città, specializzazioni che qualificano Ancona come "capoluogo regionale", indipendentemente dalla quantità di popolazione insediata rispetto a quella regionale.

Per sostenere e sviluppare queste specializzazioni e per attivarne altre, la Variante Generale deve contenere le scelte di seguito sintetizzate.

a) Insediamenti Industriali.

Le politiche di piano relative agli insediamenti industriali devono garantire i seguenti tre obiettivi fondamentali:

- la conservazione, in generale, degli insediamenti produttivi esistenti, garantendo ad essi, per quanto possibile, interventi di ristrutturazione e ampliamento nelle attuali sedi;
- la razionalizzazione, la riqualificazione e adeguamento tecnologico del sistema produttivo, per stimolare e incentivare lo sviluppo per

settori di terziario avanzato ad esso collegati;

- incentivazione del processo di integrazione funzionale tra gli insediamenti produttivi, quelli terziari (direzionali e commerciali) e quelli residenziali salvaguardate le compatibilità ambientali, si tratta di creare o conservare anche nelle zone produttive quel mix funzionale generalmente perseguito dalla migliore pianificazione attuale.

Si tratta di politiche codificate sia negli elaborati progettuali urbanistici, sia nelle disposizioni normative.

Le scelte urbanistiche per gli insediamenti industriali devono comunque essere sostenute da un adeguato sistema infrastrutturale che assicuri i collegamenti con le varie parti della città e del territorio e in particolare con il porto, vale a dire in particolare l'asse attrezzato (vedi parte relativa alla mobilità); proprio la mancata realizzazione dell'asse attrezzato è una delle probabili cause, certamente non la meno rilevante, del mancato sviluppo del sistema produttivo registrato ad Ancona negli ultimi anni.

Per quanto riguarda le scelte urbanistiche per i nuovi insediamenti, si propone la conferma delle previsioni relative al PIP della Baraccola, tenendo conto delle modifiche al P.R.G. già varate, relativamente ai rapporti quantitativi tra attività produttive, attrezzature commerciali e attrezzature portuali.

Si rendono comunque necessarie una serie di modifiche di carattere normativo finalizzate al conseguimento di quel mix funzionale prima annoverato tra gli obiettivi fondamentali delle politiche di piano per gli insediamenti industriali.

b) Porto.

Il Piano Regolatore vigente garantisce in maniera soddisfacente lo sviluppo delle principali funzioni portuali rilevanti dal punto di vista economico (commerciale, passeggeri, industriale, peschereccia, turistica); si può anzi realisticamente affermare che il completamento delle previsioni di tale piano determinerà, al limite, un ampio dimensionamento dell'area portuale, da attuare tenendo conto dei problemi ambientali. Particolare

attenzione deve comunque essere dedicata dalla Variante Generale alla localizzazione e alla realizzazione del porto turistico, anche per i riflessi generali che una tale infrastruttura assume potenzialmente nei confronti dell'economia cittadina. Questo aspetto specifico può quindi portare a valutare la proposta di revisione parziale del Piano Regolatore del porto relativamente all'area del Mandracchio e a quella di Palombella, con la eventuale rilocalizzazione della Fiera di Ancona in una nuova area, con una contestuale possibilità di ulteriore sviluppo per questa iniziativa e di rivitalizzazione dei tessuti urbani circostanti. Tutto questo naturalmente in un quadro di convenienze economiche e immobiliari sia per la Fiera di Ancona che per il porto turistico.

L'attività portuale è peraltro fondamentale per consentire lo sviluppo dei settori terziari ad essa collegati, afferenti principalmente al settore delle comunicazioni; si tratta di settori di terziario avanzato attualmente poco sviluppati (o che incontrano difficoltà), che rappresentano tuttavia una delle potenzialità di sviluppo economico particolarmente rilevante per la città, una delle specializzazioni fondamentali da sostenere e incentivare.

Come per gli insediamenti industriali, condizione necessaria per il funzionamento e lo sviluppo del porto è la realizzazione dei collegamenti infrastrutturali con la città, con l'area produttiva della Baraccola - PIP e in generale con il territorio. In questo caso il ritardo della realizzazione della infrastruttura fondamentale del sistema della grande viabilità e la mancata realizzazione della stessa in lotti funzionali che garantissero il soddisfacimento almeno delle comunicazioni portuali, ha inciso ancor più pesantemente che per quanto riguarda gli insediamenti industriali nella crisi che ha investito il porto di Ancona.

c) Insediamenti terziari.

Le nuove scelte urbanistiche relative al settore terziario confermano nella sostanza quelle del P.R.G. del '73, che tuttavia non si sono sempre tradotte, nella gestione urbanistica, in insediamenti congruenti alle specializzazioni che garantiscono un effettivo sviluppo dell'economia cittadina.

Vi è stato effettivamente un grande sviluppo delle attività terziarie con un conseguente aumento dei posti di lavoro, ma tutto concentrato nei settori della pubblica amministrazione, del commercio, della grande distribuzione, del credito e delle assicurazioni, tutti settori, tranne l'ultimo, che non possono garantire una effettiva crescita economica della città e del territorio circostante:

Si pone quindi con rilevanza, e le scelte urbanistiche devono tenerne conto con attenzione, l'obiettivo del sostegno e dello sviluppo di settori di terziario avanzato, assai poco presente attualmente nell'economia cittadina, relativi alle comunicazioni (e quindi alle attività portuali) e alla ricerca scientifica (e quindi alla Università e al sistema produttivo).

La Variante Generale deve quindi arrestare il massimo processo di terziarizzazione in atto nella Prima Ancona nonostante le indicazioni del PRG del '73, imponendo inoltre, dove, possibile il decentramenti degli insediamenti più congestionati e più pericolosi per il mantenimento di una consistente presenza residenziale.

Deve inoltre controllare e incentivare lo sviluppo di funzioni terziarie non congestionanti nella Seconda Ancona, finalizzate alle strategie di riqualificazione programmate per quella parte della Città; si tratterà quindi prevalentemente di insediamenti di "micro-terziario" (uffici, studi professionali ecc.).

Deve infine garantire un effettivo decentramento degli insediamenti terziari nella Terza Ancona, integrati agli insediamenti residenziali dei nuovi quartieri ("micro-terziario"), a quelli universitari e a quelli produttivi nell'area della Baraccola, in grado quindi di rendere possibile lo sviluppo dei settori avanzati cui si faceva prima riferimento. Anche in questo caso, vale la pena di ricordarlo, la realizzazione del sistema infrastrutturale viabilistico e per la mobilità appare come una condizione assolutamente indispensabile.

1.5. LE TRASFORMAZIONI URBANISTICHE

Fra il 1973 e il 1985 (dati sempre relativi al primo trimestre) la superficie urbanizzata del Comune di Ancona è cresciuta di quasi il 23%, utilizzando aree per circa 488 ettari, solo in piccola parte già comprese nel perimetro urbanizzato, ma comunque inedificate. Le nuove aree urbanizzate sono state usate per realizzare "insediamenti" nella misura del 62% e "servizi" nella misura del 38%. Sono classificate insediamenti tutte le costruzioni residenziali, industriali, portuali, commerciali, terziarie, direzionali; e come servizi tutte le attrezzature urbane e di quartiere, tutto il verde e tutte le infrastrutture viarie e ferroviarie.

C'è subito da considerare che nell'area urbana il 57% dei nuovi insediamenti è stato realizzato nella Terza Ancona (la zona di espansione per autonomasia) e praticamente la stessa percentuale vale per ciò che riguarda i nuovi servizi. Nella Seconda e nella Prima Ancona, invece, gli insediamenti prevalgono sui servizi, contrariamente a quanto c'era da aspettarsi.

Nella zona extra-urbana è stato invece realizzato circa 1/4 degli insediamenti.

Il dato che solo 1/10 dei servizi siano stati invece realizzati nell'area extra-urbana, è dovuto al fatto che le infrastrutture maggiori, le maggiori attrezzature e specialmente il verde, qui compaiono, comprensibilmente, in misura molto ridotta.

Passando all'esame per destinazione emerge, ovviamente, la forte consistenza di aree utilizzate per residenze: si tratta complessivamente di 216 ha, il 44% di tutta la nuova superficie urbanizzata. C'è da notare l'entità della superficie usata per fini residenziali nell'area extra-urbana, pari addirittura ad 1/3 del totale, anche se naturalmente le nuove stanze di abitazione costruite fuori della città ammontano a non più di 1/8 del totale.

Con il risultato che la densità residenziale media delle abitazioni realizzate in città arriva a circa 192 stanze per ha, mentre quella

della zona extra-urbana arriva a 52 stanze per ha.: densità abbastanza elevate in entrambe i casi.

La Terza Ancona con i suoi 1000 ha. di area residenziale utilizzata, non arriva ancora alla metà del totale: bisogna però considerare che con la realizzazione dei nuovi programmi in corso a Monte d'Ago, la zona d'espansione della città è destinata a crescere ancora in modo considerevole.

C'è piuttosto da aggiungere che anche nella Terza Ancona la densità territoriale delle abitazioni realizzate è molto elevata, arrivando a 177 stanze per ha. Il che, senza dubbio, non ha influito positivamente sulla quantità dei quartieri. Comunque nella Terza Ancona non sorgono soltanto nuovi quartieri: infatti a Tavernelle e specialmente a Pinocchio si trova quasi 1/4 della nuova superficie residenziale urbanizzata nella zona.

La rimanente urbanizzazione residenziale è distribuita omogeneamente con due eccezioni oltre 11 ha. a Pietralacroce, con una edilizia di qualità in zona panoramica e quasi 9 ha. a Torrette, stimolata sia dall'Ospedale che dal raccordo con la nuova strada statale n.16. Mentre le abitazioni della zona extra-urbana sono state realizzate per circa 1/3 nella zona est e per 2/3 nella zona ovest, confermando una consolidata preferenza insediativa. Le costruzioni residenziali hanno, dunque, rispettato le indicazioni del piano per lo sviluppo della Terza Ancona, anche se per ora in misura inferiore al previsto.

Più difficile ripetere la stessa affermazione per quanto riguarda le aree industriali, per le quali l'indicazione del piano che puntava sull'urbanizzazione della valle dell'Aspio è stata posticipata a favore delle aree della Baraccola, ma specialmente a favore della zona industriale del porto. Infatti, a fronte di 92 ha. di nuove aree industriali utilizzate nel periodo '73-'85, ben 60 ha., riguardano il settore Porto-Zipa, 10 ha. quello della Baraccola e appena 12 ha. la zona industriale dell'Aspio. Non deve invece meravigliare l'alto consumo di aree industriali realizzato, perchè ciò è servito a portare gli spazi per addetto a livelli moderni, ma non certo eccessivi, essendo appena di poco inferiori ai 40 addetti per ettaro. Nel periodo considerato 57 ha. di aree sono state, dunque, realizzate arti-

ficialmente nel porto, ma - contrariamente alle indicazioni del piano - invece d'essere adibite a funzioni portuali, sono state utilizzate per usi industriali. Per queste ultime si sono così sopportati costi dieci volte superiori a quelli di una normale urbanizzazione industriale. D'altra parte le stesse aree portuali interne indicate dal piano nella zona dell'Aspio, non hanno trovato attuazione: complessivamente, dunque, nelle nuove urbanizzazioni del periodo considerato non figurano quelle di aree portuali che, anzi compaiono in negativo, per l'utilizzazione industriale di aree già usate con funzioni portuali.

Anche le zone direzionali non compaiono fra quelle realizzate fra il '73 e l'85: e anche in questo caso l'indicazione del piano era esplicitamente rivolta a creare un polo direzionale decentrato nella Terza Ancona, sia per costruire una alternativa alla congestione terziaria della Prima Ancona, sia per garantire all'insediamento periferico gli indispensabili caratteri urbani, sottraendolo alla condizione marginale di quartiere dormitorio. Una piccola parte delle previsioni direzionali a Monte d'Ago è stata in effetti realizzata con i nuovi impianti della Facoltà di Ingegneria, già previsti dal piano. L'area relativa è stata però riclassificata ad attrezzatura urbana, insieme a tutti i terreni circostanti. In tal modo viene impedito quel mix funzionale che il piano nel 1973 già prevedeva per gli insediamenti direzionali e che oggi viene considerato da tutti una caratteristica urbanistica indispensabile.

Escludendo le aree utilizzate per le infrastrutture, i nuovi servizi sono stati realizzati su oltre 98 ha. di superficie, suddivisi in 56 ha. per le diverse attrezzature e 42 per il verde. E' interessante verificare che si tratta complessivamente d'un incremento del 40%, che disaggregato dà un incremento del 33% per le attrezzature e del 52% per il verde.

Sempre escludendo le infrastrutture, le aree utilizzate per i servizi si trovano per l'82% nell'area urbana e per il 18% in quella extra-urbana; la elevata quota di servizi attribuiti all'area extraurbana, è dovuta in effetti in larga misura ai due complessi carcerari, giudiziario e minorile. Bisogna comunque tener presente che le piccolissime dimensioni degli insedia-

menti esterni non consentono oggi la realizzazione di servizi pubblici autonomi per queste zone che gravitano di conseguenza sul servizio più vicino dei quartieri urbani periferici. A maggior ragione ciò è valido per le aree di verde pubblico assai poco necessario in campagna, che invece nella zona urbana rappresenta esattamente la metà della superficie di servizi esistenti (40 ha.).

La realizzazione delle nuove attrezzature urbane e di quartiere (scolastiche, sociali, culturali, amministrative ecc.) è distribuita con equilibrio nelle diverse zone della città: c'è forse da ricordare che, oltre alle abitazioni, il terremoto ha reso inagibili numerose attrezzature nei quartieri storici. In 12 anni sono stati così realizzati servizi per oltre 9 metri quadrati a persona, più di 5 metri quadrati per le attrezzature e quasi 4 metri quadrati di verde.

Per quanto riguarda in particolare i servizi di quartiere, oltre all'incremento '73 - '85 compreso nei dati già esaminati, può essere utile verificare lo stato di fatto complessivo, dato quest'ultimo non fornito con l'esame statistico delle trasformazioni insediative.

Complessivamente lo standard dei servizi di quartiere (o residenziali) esistenti sul territorio comunale d'Ancona, ammonta a 11,67 metri quadrati per abitante. Per inciso è noto come l'analisi delle dotazioni sociali sia sostanzialmente incompleta se non viene comparata con la qualità dei servizi resi, che in questa sede non è però il caso di affrontare: anche perchè il dato puramente superficiale è già un indicatore significativo della qualità urbana.

I dati disaggregati per area urbana ed extra-urbana (rispettivamente 12,37 e 5,23 metri quadrati ad abitante) sono scarsamente indicativi, per quanto si è chiarito in precedenza. Un confronto con la situazione di altri comuni sottoposti ad analoghi processi analitici, fornisce invece risultati contrastanti: a Padova - ma la ricerca è vecchia di qualche anno - lo standard supera di poco gli 8 metri quadrati a persona, mentre a Firenze (dati '85) non arriva a 7 metri quadri per abitante; a Bologna tocca i 20 metri quadri e a Modena addirittura i 26 metri quadri per abitante. In complesso, quindi,

risultato buono, anche se non eccezionale.

Al di là del confronto con altri comuni, è invece indispensabile differenziare l'analisi per le diverse zone della città. I dati sono assai disuguali nei vari quartieri ed è quindi più significativo utilizzare anche in questo caso le grandi ripartizione urbane e territoriali. Considerando insieme tutti i servizi residenziali, la Prima Ancona (15,24 mq./ab.) supera largamente la Seconda e Terza Ancona (rispettivamente 9,98 e 9,28 mq/ab.), ma soltanto grazie alla maggior dotazione di verde. Sottraendo il verde, la Prima Ancona (3,44 mq/ab.) è in leggero deficit rispetto alle altre due ripartizioni (5,15 e 4,17 mq./ab.).

Complessivamente la città presenta i seguenti standards: per l'istruzione 2,69 mq./ab.; per le attrezzature comuni 1,11 mq./ab.; per i parcheggi 0,79 mq./ab.; e per il verde 7,77 mq./ab. La già citata dotazione totale della città (12,37 mq./ab.), di poco superiore a quella comunale rappresenta dunque i 2/3 delle previsioni indicate per legge nel 1968, pari a 18 metri quadrati di servizi di quartiere per abitante. Per quanto riguarda le infrastrutture l'analisi quantitativa delle aree utilizzate per ogni quartiere è meno significativa, trattandosi di servizi a rete. Emerge comunque che l'unica nuova area utilizzata per le ferrovie riguarda il quartiere Porto e che - aparte una modesta superficie a Pietralacroce - il grosso delle nuove aree per usi stradali si trova nei quartieri di Monte d'Ago.

Purtroppo però non si è riusciti ancora a completare l'asse nord-sud, cioè quello di sostegno agli insediamenti nuovi e vecchi della Terza Ancona, che è stato completamente separato dall'asse attrezzato, cioè dalla viabilità destinata al trasporto portuale, commerciale e industriale; modificando così la concezione viaria del piano '73. La realizzazione dell'opera non essendo stata prevista per stralci funzionali, ancora non offre neppure parzialmente i suoi benefici effetti: la galleria del Risorgimento non è ancora collegata con Grazie, nè i nuovi insediamenti di Monte d'Ago (i cosiddetti Q1 e Q2) sono collegati con Tavernelle.

Anzi il servizio pubblico di trasporto collega questi quartieri periferici al centro urbano scendendo alla Baraccola, risalendo fino al Pinocchio e

scendendo di nuovo verso la città. Nel frattempo è stato però realizzato il nuovo snodo attrezzato del Pinocchio, capace di rendere più agevole l'accesso ad Ancona lungo il tracciato della vecchia statale n.16.

Infatti era logico pensare che la realizzazione degli assi avanzasse partendo dalle origini (la Prima Ancona e il Porto) e non dalla destinazione (la espansione di Monte d'Ago), come invece è successo. Inoltre il piano '73 considerava insufficiente come supporto del quartiere Tavernelle il percorso Via Grazie- Via Tavernelle e proponeva di raddoppiarlo con la prosecuzione di via Torresi sulla quale si affacciavano la maggior parte dei nuovi edifici previsti. Questi ultimi sono stati realizzati, ma senza tutta la strada che li collega a causa della instabilità del terreno interessato. Invece la realizzazione in corso dell'asse nord-sud con una geometria quasi autostradale - a parte il negativo impatto ambientale - ha obbligato a realizzare una strada, parallela alla precedente, di servizio ai quartieri meridionali di Monte d'Ago, ma non prevista dal piano '73; il quale invece sceglieva di raccordare i nuovi insediamenti con esigui percorsi a fondo cieco, spesso ricavati utilizzando tracciati agricoli esistenti.

Alle difficoltà di traffico nella zona sud si è aggiunta la frana, che ha completato l'opera aumentando le difficoltà dell'accesso alla città da nord. Bisogna quindi concludere che nel periodo considerato '73-'85, mentre la città aumentava di oltre un terzo la sua consistenza dimensionale, la sua accessibilità è rimasta sostanzialmente inalterata.

C'è però da aggiungere che la realizzazione completa dell'asse nord-sud è abbastanza avanzata. Entro il 1986 dovrebbe ultimarsi il tronco che allaccia i due quartieri Vallemiano e Tavernelle, scavalcando la ferrovia e collegando la Prima Ancona alla parte più antica della Terza.

Dai numerosi elementi forniti si evidenzia la modifica consistente subita con l'attuazione dal sistema della Terza Ancona, rispetto alla concezione originario di piano. Il decentramento terziario che doveva evitare alla zona i caratteri di marginalità periferica non è quasi riuscito; la stessa università riduce i benefici effetti della sua presenza, chiusa nel suo recinto, invece di mescolarsi con altre funzioni terziarie e residenziali.

La viabilità che avrebbe dovuto nascere contemporaneamente agli insediamenti, li rincorre a fatica. Per altro, mentre l'asse principale della Terza Ancona è diventato più rigido e con quasi mezzo chilometro non previsto di gallerie, la viabilità minore di supporto al quartiere Tavernelle non riesce ad essere completata; ma viene aggiunta una viabilità secondaria, non prevista, per allacciare i nuovi quartieri meridionali che vengono invece isolati completamente dalla viabilità principale.

L'impianto morfologico dell'insediamento si è così modificato. La strada, che doveva legare il quartiere si separa dalle case; i tracciati agricoli esistenti non vengono recuperati e riattivati; l'edificato occupa la campagna, accentuando il suo ruolo antinomico, senza tentare l'incontro fra le costruzioni dell'espansione urbana e l'ambiente extra-urbano che la circonda.

La nuova struttura produttiva prevista nella piana dell'Aspio non è ancora decollata. Nello scopo originario doveva essere insieme porto interno e luogo di integrazione di questo con le attività industriali della zona; ma il ruolo portuale e quello della produzione sono oggi da riconsiderare.

2. PARTE SECONDA

IL PROGETTO DEL NUOVO PIANO REGOLATORE

2.1. LE SCELTE URBANISTICHE FONDAMENTALI

2.1.1. LE STRATEGIE DEL PIANO

Iniziando a trattare la questione delle strategie sembra opportuno premettere che il Piano, pur restando ancorato istituzionalmente alle problematiche comunali, è stato considerato per quanto possibile in un'ottica comprensoriale. Certamente la carenza di uno strumento che affronti esplicitamente i problemi del territorio a scala intercomunale si sta facendo sentire negativamente ad Ancona, come nelle principali aree del Paese. In sua assenza si può fare ricorso unicamente al coordinamento volontario e ad una concezione non isolazionista dei piani per i comuni centrali delle aree comprensoriali.

In tal senso, ad esempio, si stanno affrontando le problematiche ambientali, che pongono le zone extra-urbane del comune di Ancona in stretta simbiosi con quelle dei comuni contermini. Altrettanto può dirsi per quanto riguarda il sistema di viabilità e mobilità che, nelle sue grandi linee per la viabilità e la direttrice ferroviaria, è stato logicamente pensato a scala regionale comprensoriale. Bisogna invece riconoscere che l'assenza di un organico coordinamento non ha permesso di uniformare le politiche di dimensionamento insediativo: il quale, comunque, per quanto riguarda il piano di Ancona, non è affrontato in termini espansionistici, evitando così di produrre scompensi territoriali nell'area. E c'è da sperare che analogamente si comportino gli altri comuni.

Quanto alla strategia generale del piano comunale va ricordato in primo luogo che questa nasce dalla nuova condizione urbanistica ormai propria a tutte le grandi e medie città italiane: e cioè dal passaggio del periodo dell'espansione urbana, terminato con gli anni '70, al periodo della trasformazione urbana. Il piano parte da questa consapevolezza e si sforza di governare dal punto di vista disciplinare la nuova condizione: è ancora legato agli obiettivi di riequilibrio territoriale propri del periodo precedente e ad essi sovrappone i nuovi obiettivi di integrazione e qualificazione funzionale e morfologica, caratteristici della trasformazione in

in corso.

Per il sistema insediativo la strategia assunta dal piano riconferma, dunque, i propositi di decentramento terziario dalla Prima verso la Seconda e terza Ancona, ma propone anche l'arresto della massiccia espansione periferica e ad essa preferisce obiettivi di completamento e riorganizzazione e rinnovo urbano. In particolare per tutta la zona della Prima Ancona, alla decongestione funzionale deve accompagnarsi la valorizzazione residenziale, culturale, rappresentativa e delle attività specialistiche a cominciare dai servizi del turismo.

In questo quadro la salvaguardia architettonica degli ambienti storici, da confermarsi ed approfondirsi, si accompagna con un maggiore interesse per una lettura degli ambienti urbani strategici e per la morfologia urbanistica nei quartieri dell'Ottocento e primo Novecento.

Nelle altre zone della Città il decentramento terziario di importanti attrezzature pubbliche e private, ma anche del terziario minuto professionale e dei servizi alle imprese, deve manifestarsi il più possibile integrato alle residenze esistenti o da insediare.

Con un obiettivo di generale riorganizzazione e qualificazione dei tessuti urbani, attraverso interventi interstiziali e marginali, che nella Terza Ancona avranno anche l'obiettivo di limitarsi a completare gli insediamenti qui iniziati. In tutte queste aree l'integrazione funzionale è accompagnata da un impegno carente in passato per la definizione e riorganizzazione della morfologia urbana; nonché da una nuova attenzione per la definizione dei margini edificati a contatto con l'ambiente agricolo e naturale extraurbano.

In tutta la città viene confermato l'obiettivo di diffusione dei servizi sociali e del verde di quartiere già proposto con il P.R.G/ del 1973 e in parte realizzato: sottolineando la carenza di parcheggi e garages ad uso delle residenze, che si ripercuote negativamente sulla viabilità cittadina a cui sottrae spazio con la permanente occupazione di sedi viarie per la sosta dei veicoli.

Ai propositi di rivalutazione turistica nella zona della Prima Ancona, fa riscontro l'impegno alla riqualificazione turistica e ambientale della fa

scia costiera settentrionale. A questo impegno dovrebbero essere condizionati tanto la soluzione della duplice funzione infrastrutturale-rafforzamento della direttrice adriatica stradale e ferroviario e fluidificazione della viabilità costiera, quanto le determinazioni relative all'area di frana di Posatora e la stessa trasformazione e riutilizzazione delle aree produttive esistenti lungo la costa.

Le trasformazioni del sistema produttivo anconetano, per quanto possono essere condizionate dalla disciplina urbanistica, sono legate alla qualificazione delle relazioni fra l'attività portuale, l'industria ed il terziario. A parte il ruolo essenziale delle infrastrutture - che sarà affrontato di seguito - il piano regolatore ripropone il ruolo delle aree portuali da qualificare sul mare e nell'interno a servizio del trasporto; e in generale non favorisce il progetto di deindustrializzazione indiscriminata in corso in molte città, proponendo stimoli alla qualificazione produttiva, valorizzando in particolare la zona della Baraccola per il settore secondario e terziario.

Si è pocanzi accennato al ruolo fondamentale delle infrastrutture per quanto riguarda il settore produttivo. Ma il sistema della viabilità riveste una importanza confermata e crescente per tutto lo sviluppo della Comunità anconetana. Il P.R.G. del 1973 aveva infatti proposto una strategia urbanistica per la città, basata su un sistema infrastrutturale che collegasse il porto e la Seconda Ancona cresciuta alle spalle della stazione ferroviaria, con il retroterra residenziale e produttivo della Terza Ancona da sviluppare fra Monte d'Ago e la Baraccola, con la nuova statale adriatica e l'autostrada: raccordando questo nuovo sistema insediativo a quelle preesistente della prima Ancona.

La crescita del sistema residenziale e industriale della Terza Ancona, avvenuta senza il contemporaneo sostegno del principale asse infrastrutturale, ha però certamente indebolito la qualità dei nuovi insediamenti, ha ridotto la loro capacità di attrarre attrezzature qualificate, ha mancato di stimolare il decentramento terziario dalla Prima Ancona.

Il nuovo piano dunque, prevede un sistema di viabilità e mobilità che tenendo conto delle infrastrutture portanti del P.R.G. del '73 le assuma

all'interno di un disegno generale più articolato.

La conferma della maggiore infrastruttura fra il porto e l'autostrada può naturalmente conciliarsi con una definizione di dettagli che precisi e affronti i problemi non ancora risolti.

Tale riconferma non può essere disgiunta tuttavia da un quadro generale di viabilità determinato anche dalle vicende dell'ultimo decennio.

In tale quadro il completamento della nuova statale adriatica - asta di supporto per il traffico di scorrimento - da realizzare a mezza costa tutta con quattro corsie, conferma l'importanza dell'asse attrezzato e consente anche di innestarlo solidamente su un sistema a pettine, che dovrà aumentare le sue penetrazioni verso il collegamento litoraneo, aggiungendo a quella di Torrette anche la penetrazione di Collemarino.

Si precisa in tal modo l'auspicabile soluzione per il collegamento Nord costiero adriatico.

Gli inconvenienti emersi con la frana hanno contribuito a definire la zona costiera di Ancona, come un'area da non sovraccaricare di insediamenti, ma piuttosto da sfruttare per i suoi connotati ambientali, turistici e ricreativi.

Un'arteria, dunque, capace di fluidificare e di smaltire il traffico costiero, dalla quale risalire per i medi e lunghi percorsi alla nuova statale all'autostrada, che risolva il suo tracciato all'interno di una sistemazione a verde, compatibilmente con il rafforzamento della direttrice ferroviaria.

Anche per quanto riguarda il sistema paesaggistico - naturale il nuovo piano propone uno sviluppo qualitativo degli obiettivi che nel 1973 erano posti ancora in maniera generale: e che oggi potranno ricavare ulteriore forza dalla parallela elaborazione del piano paesaggistico previsto dalla Legge n.431/85.

Certamente in questo quadro la funzione del Parco del Conero conferma la sua eccezionalità: ma il nuovo piano tenta anche di risolvere le soluzioni di continuità con il restante territorio di valore ambientale.

Di particolare significato saranno allora i territori a parco urbano che penetrano nei grandi varchi costituiti dall'attuale articolazione della città: questi cunei di verde valorizzeranno insieme i contenuti paesag-

gisti e quelli funzionali, sportivi e ricreativi, da potenziare negli spazi aperti.

Il recupero della priorità ambientale e naturale della fascia costiera ha comunque l'obiettivo di risolvere contemporaneamente il complesso problema dell'elevata accessibilità funzionale dell'area ai fini turistico-ricreativi e quello di costituire la giacitura del corridoio infrastrutturale ferroviario e stradale. Oltre a ricostituire gli elementi necessari all'equilibrio geologico della zona in frana, approfittando della sistemazione naturalistica della zona stessa.

In conclusione si può dire che le strategie informatrici del nuovo piano tendono a confermare quelle ancora valide del P.R.G. del 1973 aggiornandole con soluzioni che inseriscano nella fase attuale nuovi indirizzi ed esigenze.

In particolare il nuovo piano coglie dalla cultura e dalla prassi degli anni in corso gli elementi utili per accompagnare e stimolare la trasformazione della città e del territorio anconetano. Una trasformazione ormai centrata assai più sulla qualità che sulla quantità, sulla modifica dei tessuti interni più che sulla crescita di frammenti esterni, sull'integrazione delle funzioni emergenti con quelle tradizionali più che sulla specializzazione delle parti, sulla convivenza dell'abitato urbano con quello naturale più che sulla loro separatezza.

Se il piano del 1973 applicava la strategia dell'espansione urbana caratterizzandola con precisi indirizzi, la strategia del nuovo piano è, dunque, chiaramente identificata come quella della riforma e della riquilibrificazione urbana.

2.1.2. IL SISTEMA DEI TRASPORTI

a) Sistema del trasporto ferroviario

La problematica emersa in sede di analisi se la soluzione ottimale per l'adeguamento della linea BO-FE dovesse essere quella dello spostamento della linea all'interno in corrispondenza della città di Ancona o se invece si dovesse potenziare attraverso il miglioramento geometrico ed il quadruplicamento dei binari la linea attuale, ha certamente

suscitato un vivo dibattito in città. Ed era naturale in quanto nessuna delle due soluzioni racchiudeva tutti i pregi o era esente da controindicazioni.

La prima soluzione ha certamente il vantaggio di liberare in maniera definitiva la costa dall'"impedimento" ferroviario ma declassando in maniera irreversibile la ferrovia a metropolitana rischia di emarginare la città di Ancona, che per posizione geografica ne ha già la tendenza, dal contesto regionale e nazionale in maniera grave. E' inoltre la soluzione più dispendiosa e come tale fortemente avversata dall'Ente Ferrovie anche perchè i suoi tempi di realizzazione sarebbero estremamente lunghi.

La seconda soluzione invece anche se potrà creare temporanei disagi alla popolazione residente (soprattutto a quella di Collemarino e Palombina) oltre a garantire un valido collegamento ferroviario al porto, assicurare la possibilità di realizzazione di una metropolitana di superficie che colleghi tutta l'area Anconetana da Falconara a Osimo con il centro città, facilitare alla Città di Ancona il suo ruolo guida della Regione in quanto assai più facilmente raggiungibile, concentrando forti finanziamenti in parte già garantiti e in parte ottenibili in tempo brevi, consentirà di riqualificare tutta la zona costiera a Nord di Ancona, migliorando non solo la sua accessibilità ferroviaria ma anche quella stradale e la interconnessione con il porto sia turistico che passeggeri e merci.

Si è quindi scelta non senza difficoltà questa seconda soluzione che, sia pur con qualche temporaneo sacrificio, garantirà una grande serie di vantaggi futuri anche perchè permetterà attraverso soluzioni architettoniche consone che "mimetizzino la ferrovia" di garantire la continuità visiva della costa verso il mare.

b) Il nuovo sistema della grande viabilità

L'insieme degli elementi prima sintetizzati e lo stato di attuazione del P.R.G. del '73, consentono di delineare una prima ipotesi relativa ad un nuovo sistema della viabilità, integrando ed evolvendo in rapporto alle situazioni prima riportate quello già previsto dal piano.

Di seguito si descrivono gli elementi essenziali di tale sistema.

- 1) Ridefinizione del sistema rappresentato dall'asse Nord Sud, dall'asse attrezzato e dal collegamento tra questi ed il porto; tale ridefinizione dovrà interessare proprio quest'ultimo tratto individuandone la migliore soluzione economica e ambientale. Inoltre dovrà essere rivisto il tracciato dell'asse attrezzato nella parte a sud di Vallemiano proponendo una soluzione assai meno costosa di quella prevista nella variante attualmente vigente al P.R.G. del '73, che utilizza in parte l'asse Nord - Sud e che sfocia nella "Cameranense" dopo aver sottopassato la via del Castellano e costeggiato il cimitero. In generale dovranno essere rivisti inoltre i nodi di connessione con la Città, per individuare soluzioni fattibili e compatibili con l'ambiente.
- 2) Potenziamento dell'asta di supporto fondamentale per il traffico di scorrimento, rappresentata dalla variante della S.S.16 il cui potenziamento dovrà portare al dimensionamento di questa infrastruttura a quattro corsie, due per ogni senso di marcia, dalla diramazione a Nord con la S.S. 75 "dell'Esino" (già di questa sezione), fino alla zona industriale a Sud della città, dove la nuova infrastruttura riprende il vecchio tracciato.
- 3) Collegamento diretto di tutta l'area costiera (Falconara compresa), con l'asta di supporto fondamentale costituita dalla Variante alla S.S. 16, mediante quattro penetrazioni tendenti a sgravare il più possibile il carico di traffico lungo la vecchia litoranea; tali penetrazioni (i denti di un sistema a "pettine") sono:
 - il sistema fondamentale composto dagli assi Nord - Sud e attrezzato, ridefinito come specificato dal precedente paragrafo a);
 - il collegamento con Torrette e quindi con la litoranea attualmente a tre corsie da rendere congruente con la sezione della Variante alla S.S.16;
 - un nuovo collegamento Collemarino - Palembina, con l'allacciamento alla Variante della S.S. 16 in prossimità di un viadotto già esistente;

- 4) Riorganizzazione del collegamento litoraneo a Nord con un percorso a 4 corsie sviluppato a partire dall'arrivo nell'area portuale dell'asse attrezzato sino a Torrette, con il possibile ampliamento sino a Palombina-Collemarino e quindi a Falconara per ritrovare il sistema viario a grande scala territoriale già indicato precedentemente.

Il forte condizionamento della frana e le consistenti implicazioni ambientali di una strada che scorre lungo il mare, devono indurre a ricercare una soluzione molto qualificata dal punto di vista paesistico e ambientale, che svolga un doppio ruolo di razionalizzazione della rete viaria e di elemento trainante di un complessivo intervento di recupero e di riqualificazione ambientale e di uso sociale di tutta l'area in frana e della fascia litoranea:

Dovrà quindi essere individuata la soluzione migliore dal punto di vista tecnico attraverso un piano dell'intera area che comprenda l'interramento e la zona in frana.

La soluzione da adottare vede proponibile preferibilmente l'intervento a mare della ferrovia poichè consente la definizione di una soluzione paesistica ed ambientale rispondente alle esigenze, e può essere parte di una complessa struttura parco territoriale che si rapporta a monte con la zona della frana da riqualificare e recuperare, e a valle con le nuove strutture turistiche e del tempo libero ristabilendo con ciò il rapporto del territorio con il mare.

Con questa soluzione l'attuale adriatica, minimamente riordinata, verrebbe ad assumere il carattere di strada di collegamento degli insediamenti attuali che si affacciano su di essa.

In questo contesto la decisione di realizzare il by-pass da parte della Amministrazione Comunale, può avere la funzione di svincolo per collegare la nuova strada a mare, il collegamento litoraneo a nord, con la seconda Ancona.

Per raggiungere questa finalità è necessario che lo studio esecutivo del by-pass tenga conto che le direzioni da privilegiare debbono essere Torrette-Seconda Ancona e viceversa.

Funzione secondaria del by-pass, in attesa della realizzazione di tutto

lo schema della grande viabilità, consiste nell'offerta dello sdoppiamento del traffico per il Porto rispetto a quello urbano di ingresso alla Città da nord. Quindi le funzioni immediate e più ancora quelle future del by-pass sono esclusivamente viabilistiche, con ciò escludendo nella maniera più tassativa le previsioni, all'interno degli svincoli previsti, di insediamenti edilizi ed in particolare di insediamenti terziari.

- 5) Oltre alle infrastrutture citate nei precedenti punti 1), 2), 3) e 4) sono stati previsti gli indispensabili adeguamenti e integrazioni viabilistiche soprattutto all'interno della Seconda e della Terza Ancona (nella Prima Ancona è già stata ricordata la galleria di San Martino, connessa al nuovo parcheggio di Piazza Stamira).

Il potenziamento del collegamento tra l'area progetto dell'ex mattatoio e i parcheggi terminali del centro cittadino, potrà essere realizzato solo dopo la presentazione e la valutazione positiva di uno studio di fattibilità relativo anche alla verifica della viabilità e della circolazione nelle zone interessate dai due estremi delle infrastrutture di cui trattasi.

Tra tali adeguamenti e integrazioni si possono citare:

- la ridefinizione dei collegamenti vari tra l'Asse Nord Sud e l'espansione residenziale della Terza Ancona (Q1, Q2 e Q3), uno studio quindi di dettaglio, finalizzato ad un organico recupero urbanistico e ambientale della nuova espansione;
- la ridefinizione e verifica del collegamento fra i quartieri di Posatora e del Pinocchio (strada interquartiere) e del collegamento fra Vallemiano e il quartiere di Pietralacroce.

Si è così ricucita la viabilità prevista (e in parte realizzata) dal P.R.G. del '73, con l'asse fondamentale realizzato.

- 6) I problemi attuativi del collegamento fra Vallemiano-Porto.

Il collegamento Vallemiano-Porto presenta indubbiamente oggettive difficoltà di attuazione; non ultima quella relativa agli aspetti ambientali. D'altra parte è irrinunciabile, allo stato attuale dello sviluppo della città, la realizzazione dell'unico tratto di collegamento mancante rispetto al nuovo schema della grande viabilità proposto.

Dovrà quindi essere trovata in sede esecutiva una soluzione che si confronti con lo stato di fatto, anche tenendo conto dei vincoli esistenti nel soprassuolo, salvaguardando i collegamenti con la viabilità urbana in superficie nei nodi viari principali di smistamento rispetto la Città. Le previsioni relative al tracciato dell'area attrezzata nella zona portuale all'interno dell'area perimetrale sono da considerarsi puramente indicative, poichè nella soluzione esecutiva va privilegiato il collegamento diretto dell'asse attrezzato con la nuova viabilità verso Nord.

c) Priorità dell'attuazione

Definito compiutamente nel suo insieme il sistema della viabilità e dopo che sono state verificate le condizioni ambientali, geologiche e di costo per la realizzazione delle opere, resta da definire la successione attuativa.

pertanto si individuano le seguenti priorità urbanistiche:

- Completamento dell'asse Nord Sud con il tratto Porto-Vallemiano; si tratta della priorità più importante, da attuarsi con la migliore delle soluzioni dal punto di vista ambientale e dei costi;
- Potenziamento (quattro corsie) della Variante della S.S. 16, asta fondamentale per il traffico di scorrimento;
- Riorganizzazione del collegamento litoraneo a Nord (quattro corsie), con l'adeguamento del collegamento tra Torrette e la Variante della S.S. 16;
- Realizzazione del collegamento di Collemarino con la Variante della S.S.16 ed eventuale adeguamento di quello di Falconara;
- Realizzazione dell'asse attrezzato con eventuali modifiche del tracciato, fino a tale realizzazione il traffico pesante dal Porto all'area industriale a Sud, utilizzerà l'asse Nord Sud che dovrà quindi essere reso compatibile per tale funzione (corsie preferenziali, schermi antirumore, verde di qualificazione ambientale, ecc.);
- Realizzazione degli adeguamenti e delle integrazioni nella Seconda e nella Terza Ancona, ovviamente tali interventi essendo finalizzati alla soluzione di problemi specifici, potranno essere realizzati anche precedentemente, contestualmente ad altri interventi fondamentali.

d) Il Porto

Il P.R.G. ha recepito nella sua stesura definitiva il Piano Particolareggiato per il Porto che l'Amministrazione Comunale ha recentemente approvato.

Per quanto concerne invece il collegamento sia ferroviario che viabilistico, condizione indispensabile per il buon funzionamento del porto stesso e del suo auspicato potenziamento, si è già detto nei paragrafi precedenti; anche quando non è stato esplicitamente menzionato, il problema nazionale del collegamento del porto con le reti di trasporto nazionale è sempre stato tenuto ben presente.

2.1.3. LE TEMATICHE MORFOLOGICHE

2.1.3.1 STRATEGIE D'INTERVENTO SULL'AMBIENTE URBANO

Gli indirizzi generali trovano riscontro e specificazione nel grande tema dell'ambiente urbano della città di Ancona.

Il punto di fondo è il seguente. Esso riguarda due obiettivi centrali reciprocamente connessi:

a) il riordinamento della crescita urbana avvenuto per parti e con complesse modificazioni.

Con la denominazione attribuita nel piano del '73 di Prima, Seconda a Terza Ancona e Ancona Nord, si era già individuato un lungo processo di trasformazione urbana della Città, sì ricco di varietà, ma complessivamente molto eterogeneo. Così si presentava allora e rimarca ancor più oggi la esigenza di un riordinamento generale e particolare.

b) La confiurazione della Città e delle sue parti.

Dopo l'ampliamento e l'uscita della Città dalla Valle della Pennocchiara con i propri insediamenti, non si sono più trovate le forme e i modi di radicamento all'ambiente urbano e di costituzione della forma della Città, così come magistralmente era avvenuto in precedenza per la Città antica e ottocentesca. L'ampliamento ottocentesco della Città con lo sviluppo longitudinale lungo la Valle della Pannocchiara costituisce esempio di grande rilievo di trasformazione della Città mediante sistemi urbani correlati ed intrecciati fra di loro.

Infatti la rotazione degli assi urbani ottocenteschi, di 90° rispetto gli assi di organizzazione della Città antica, attuata con gli sventramenti per la formazione del Corso Garibaldi e del Corso Stamira, rappresenta un evento urbanistico di considerevole qualità ed ancora non messo nel dovuto risalto nel dibattito culturale e negli studi di storia urbana.

Già l'opera di ridisegno generale era stata avviata con il piano del '73 con programmi urbanistici indirizzati ad attuare la

consecuzione e collegamento fra la Prima, la Seconda e la Terza Ancona. Ora occorre porre il problema più in generale. A ciò si può pervenire facendo il punto sull'attuale fase di trasformazione, studiando iniziative basate sull'attuale maggiore possibilità di controllo delle scelte urbanistiche, e tenendo conto del tema della qualità degli insediamenti che nel recente dibattito ha assunto definitiva pregnanza in ragione del coagularsi di una serie di aspetti e di problematiche giunte ad un punto di grande sincronismo fra di loro.

Per giungere a questo fine occorre che sia individuabile il quadro generale delle condizioni dell'offerta.

Esso si può così sintetizzare:

- la esistenza di una variata permeabilità di spazi liberi interni agli insediamenti urbani (considerati coevi e omogenei dal punto di vista morfologico e funzionale);
- la esistenza di un'ampia permeabilità di spazi liberi estesi fra gli insediamenti suddetti denominati successivamente aree a tessuto omogeneo;
- la possibilità ancora parzialmente esistente di stabilire connessioni fra gli spazi liberi precedenti a livello urbano e gli spazi aperti dell'ambiente extra-urbano;
- la possibilità di disporre di una congrua dotazione di nuovi vani così come risulta nel capitolo seguente del dimensionamento residenziale del Piano;
- la possibilità infine di assumere e di reinterpretare i modelli urbani di aggregazione e di trasformazione della Città antica e ottocentesca fortemente radicati nella storia della Città e per molti versi ancora attuali.

Queste condizioni consentono di apprestare concettualmente e, soprattutto operativamente, una strategia capace di aprirsi a ventaglio su tre direzioni.

- La prima è quella del recupero dell'edilizia di valore storico-architettonico e, si aggiunge, anche di quella più recente avente valore consolidato e di rispondenza rispetto le caratteristiche tipologiche dominanti del tessuto edilizio omogeneo individuato.

Essa comprende inoltre interventi di architettura volti al riordinamento morfologico-ambientale da attuare attraverso trasformazioni ed eventuali integrazioni volumetriche.

Questa prima direzione, per quanto attiene al recupero del patrimonio storico-architettonico ha costituito per Ancona dal 1976 un esempio originale sia per la grande dimensione dell'intervento, che per il significato di scelta di sviluppo per tutta la città. È pertanto va confermato, ampliato e portato sino alla definizione dell'arredo, dei collegamenti e della sua organizzazione funzionale.

Mentre per quanto attiene agli indirizzi di riordinamento morfologico-ambientale va definita una procedura capace per un verso, di ridurre con apposite normative la casualità e la estemporaneità delle soluzioni edilizi ricorrenti, e per l'altro, di collegare i modi di concessione a costruire con la realizzazione di situazioni di arredo, di finitura urbana degli insediamenti all'interno e, soprattutto, all'esterno dei lotti edilizi con progetti complessivi, al rinvio delle parti urbane non caratterizzate.

- La seconda è quella della utilizzazione delle aree libere interne già destinate nel P.R.G. del '73 a servizi residenziali per attuare invece funzioni urbanistiche diverse.

Una prima valutazione consente di ritenere disponibile a questo fine una congrua estensione di area.

Il vaglio in sede di primo grado è stato particolarmente rigoroso, mantenendo lo standard-obiettivo del P.R.G. '73 di 24 mq/abitante e valutando il grado di presenza e di significato ambientale che queste aree libere possiedono.

Superato questo vaglio le aree così selezionate concorrono all'opera di riordinamento e di riconfigurazione delle parti di Città partecipando alla strategia degli "assi e luoghi privilegiati" di cui si dirà successivamente, o diventando sede di interventi architettonici con funzioni di significativo completamento dell'area tessute omogenea nel suo insieme.

- La terza è quella riguardante le "aree di bordo" degli insediamenti.

Qui deve trovare sede più che in ogni altro l'esplicarsi dell'obiettivo della configurazione e riconfigurazione della nuova città assunto nella

strategia di piano.

Si è già detto della eterogeneità delle parti della città.

Qui si aggiunge della loro indeterminazione, dell'avanzamento casuale dell'edilizia nel territorio aperto ed, in breve, della mancanza di un disegno della Città capace di essere appreso e assunto mentalmente, co si come fortemente si registra per la città antica e ottocentesca.

Si pone quindi il problema di una specificazione architettonica delle "aree di bordo, con nuovi interventi edilizi, ma, si badi bene, non solo di quelli. Il tema progettuale ha un fronte esterno verso i grandi spazi aperti, spesso dotati di affacciamenti sui versanti contrapposti, ma ha anche un interno in quanto sede dei punti di arrivo e di luogo dei percorsi di connessione e di riordinamento delle parti edificate individuate come aree a tessuto omogeneo.

Per riassumere si è quindi delineata una strategia generale con tre direzioni di iniziativa.

Complementare a questa si pone una strategia differenziata per ogni singola area omogenea.

Questa seconda strategia potrà essere individuata con tre distinte operazioni:

- La prima è di tipo normativo. Si tratta di definire una normativa che nasce dalla conoscenza specifica della situazione urbana ed edilizia (ricavata nell'analisi urbanistica e nell'analisi storico-morfologica) e perviene ad un vero e proprio progetto normativo rispondente ad un progetto di stabilizzazione finale della conformazione urbanistico edilizia, da cui ricavare i modi e le offerte per garantire la sua attuazione attraverso tecniche normative specifiche.
- La seconda riguarda la individuazione di "assi e luoghi privilegiati" di tipo funzionale e formale assunti come momenti di riorganizzazione che possono interessare anche più di un'area a tessuto omogeneo.
- La terza riguarda il rapporto delle aree a tessuto omogeneo con gli ambiti specifici di loro pertinenza.

Il rapporto da istituire è molto importante per i gradi di correlazione con le aree a tessuto omogeneo ma, soprattutto, è importante per la co

struzione delle motivazioni che stanno alla base del progetto dell'ambito specifico.

Come è noto una questione che presenta spesso forti elementi e gradi di indeterminazione è quella relativa alla definizione delle nuove funzioni da attribuire, in una prospettiva temporale non breve, agli spazi ed ai volumi edilizi esistenti della città.

Con l'approntamento delle schede per ogni zona tessuto si possono più attendibilmente stabilire le condizioni per un avvicinamento alla definizione di questo problema.

Anche sulla base di questa prospettiva sono state redatte le schede per le zone a tessuto omogeneo di seguito presentate.

2.1.3.2. LE ZONE A TESSUTO OMOGENEO E LE AREE PROGETTO

La proposta di Piano Regolatore Generale relativa all'area urbana che viene qui presentata, è stata costruita, come già accennato, secondo una metodologia progettuale urbanistica innovativa, al centro del dibattito disciplinare di questi ultimi anni, che è opportuno riassumere sia pur brevemente.

La nuova metodologia tende a superare la tradizionale zonizzazione urbanistica, di cui vengono tuttavia mantenuti i fondamentali aspetti positivi quali, ad esempio, l'organizzazione dei servizi pubblici o la difesa del sistema produttivo, con la finalità principale di favorire un generale processo di riqualificazione della città, disciplinando i processi di trasformazione in atto ed evitando nuove inutili espansioni. Ciò è del tutto evidente nella proposta presentata: la nuova definizione delle zone urbane si muove, per così dire, all'interno dei perimetri del P.R.G. del '73, arrestando la massiccia espansione periferica e proponendo nuovi obiettivi di completamento e di riorganizzazione dei tessuti urbani, di definizione morfologica dei margini della città, di rinnovo urbano, di riuso e recupero urbanistico ed edilizio.

L'organizzazione del piano si basa quindi sulla definizione di due nuove tipologie urbanistiche: le Zone a Tessuto Omogeneo (ZT) e le Aree di progettazione unitaria, o Aree Progetto (AP).

Per Zone a Tessuto Omogeneo si intende la fondamentale tipologia urbanistica che sprime sia le condizioni strutturali degli insediamenti, vale a dire quelle immobiliari, socio-economiche e funzionali, sia quelle sovrastrutturali, vale a dire l'espressione formale delle prime.

Esse sono state quindi individuate e definite sulla base delle consuete analisi urbanistiche (vedi il documento "Analisi urbanistiche 1973-1985" pubblicato nel giugno 1986) e sulla base della nuova analisi morfologica, la cui metodologia è presentata nel documento preliminare prima citato (vedi punto 5.4) e che in sintesi, si basa su tre elaborazioni condotte alla scala 1:5.000 (Datazione degli edifici, con 7 soglie storiche dal 1815 al 1984; Sistemi insediativi; Individuazione dei tessuti urbani per periodo storico di formazione) e su una elaborazione condotta alla scala 1:1.000 (Analisi puntuale) relativa alla qualità formale dei manufatti edilizi e al grado di trasformazione, rispetto all'impianto e alla funzione originari, che essi hanno subito.

Le Zone a Tessuto Omogeneo si suddividono in due categorie fondamentali: prevalentemente residenziali e prevalentemente artigianali-industriali; per entrambe il piano contempla il mantenimento di caratteristiche funzionali complesse, evitando fenomeni di specializzazione e di selezione funzionale.

Ogni Zona a Tessuto Omogeneo si differenzia quindi dalle altre per specifici caratteri di formazione storica, di sistemi insediativi (definiti dal rapporto tra tipi edilizi e struttura urbana), morfologici e funzionali: di queste specifiche differenze tiene conto la normativa, che disciplinando la nuova condizione urbana della trasformazione ne sollecita alcuni proponendone la salvaguardia o addirittura l'accentuazione, mentre ne limita altri, ritenuti dannosi al progetto di generale riqualificazione urbana sottesa dal piano.

Le Zone a Tessuto Omogeneo e la loro normativa sono quindi finalizzate al controllo e alla guida delle trasformazioni urbanistiche diffuse per quanto riguarda la destinazioni d'uso, sia per quanto riguarda gli interventi progettuali, pubblici e privati, sugli edifici o sui lotti liberi.

Il controllo delle destinazioni d'uso è affidato alla nuova metodologia degli "Usi del territorio" (ne vengono individuati 42, raggruppati in 5 classi fondamentali: Uso residenziale, Uso primario, Uso secondario, Uso servizi, Uso alberghiero) e alle norme di cui all'art.6 della L.R. 13/86.

Gli interventi progettuali sugli edifici e sui lotti liberi sono disciplinati da indicazioni vincolanti di carattere urbanistico ed edilizio denominati "Caratteri di intervento". Tali indicazioni, che comprendono le categorie principali di intervento degli isolati urbani, le categorie principali di intervento delle aree scoperte, i tipi di intervento relativi agli isolati urbani ed i tipi di intervento relativi agli spazi pubblici, si sovrappongono alle destinazioni urbanistiche rappresentate a colori nelle tavole urbanistiche.

Per Aree Progetto si intendono specifici ambiti urbani sia prevalentemente liberi da edifici (APL), sia prevalentemente interessati da edifici esistenti (APC), destinati alle rilevanti trasformazioni urbanistiche relative a nuovi insediamenti residenziali, a nuovi servizi, a nuovi insediamenti produttivi.

Alle Aree Progetto il piano affida quindi le trasformazioni urbanistiche specifiche, gli interventi puntuali all'interno del disegno urbanistico generale individuato dal piano stesso.

Esse sono quindi disciplinate da disposizioni normative specifiche per quanto attiene la destinazione d'uso prevalente (anche per le Aree Progetto il piano si preoccupa di assicurare la necessaria complessità funzionale) gli indici urbanistici ed edilizi, le modalità di attuazione quasi sempre regolate dall'intervento edilizio diretto (senza quindi ricorrere a strumenti urbanistici attuativi, salvo indispensabili ecce

zioni derivanti dalla normativa urbanistica nazionale vigente). I caratteri progettuali della trasformazione sono invece disciplinati al pari della Zona a Tessuto Omogeneo, da indicazioni vincolanti, denominate "tipi d'intervento", relative soprattutto alle nuove costruzioni.

Oltre a tali indicazioni, all'interno delle Aree Progetto si applicano anche alcuni "Caratteri di intervento" delle Zone a Tessuto Omogeneo. La legenda delle tavole urbanistiche riassume con chiarezza la metodologia progettuale adottata.

Nella prima colonna vengono indicate le tre categorie fondamentali delle ZT (prevalentemente residenziale del centro urbano, prevalentemente industriali artigianale e residenziale delle frazioni): i tessuti omogenei a cui si applicherà la specifica normativa regolatrice delle trasformazioni diffuse; le funzioni esistenti specificatamente individuata all'interno dei tessuti omogenei (in quanto rapportabili) che si intendono conservare con apposita normativa; le zone pubbliche e di interesse generale (sempre individuate) cui si applica altra specifica normativa.

Sempre nella prima colonna vengono indicate le destinazioni prevalenti delle Aree Progetto.

Nella colonna successiva viene riportata la simbologia relativa ai "Caratteri dell'intervento" nelle Zone a Tessuto Omogeneo e ai "Tipi d'intervento" nelle Aree Progetto.

Oltre alle previsioni delle Aree Progetto, nel piano è compresa anche la previsione relativa alla realizzazione del nuovo quartiere Q2A come da atto deliberativo n. 661 del 28.3.88. Trattandosi di un insediamento rilevante (87594 mc. residenziali) e di una previsione legata più al completamento delle nuove zone residenziali di espansione del vigente P.R.G. che alla filosofia generale del nuovo piano, la previsione stessa è stata riportata con la perimetrazione nell'ambito del relativo Piano Particolareggiato, e con una normativa specifica, che riprende tutte le indicazioni di tale Piano Particolareggiato.

Le Zone a Tessuto Omogeneo

Le Zone a Tessuto Omogeneo individuate per l'area urbana sono 31 e vengono di seguito elencate.

- ZT1 - "Storica del Guasco"
- ZT2 - "Storica di Capodimonte"
- ZT3 - "Storica di impianto ottocentesco con isolati chiusi"
- ZT4 - "Storica di inizio secolo con isolati chiusi"
- ZT5 - "Viale della Vittoria"
- ZT6 - "Marginale alle zone storiche (6a vie Trieste/Isonzo; 6b Vie Toti/Chiesa)"
- ZT7 - "Moderna con impianto urbanistico regolare (7a Via Panoramica: 7b Rodi)"
- ZT8 - "Archi"
- ZT9 - "Montirozzo"
- ZT10 - "Moderna ad alta densità rapportata con l'impianto viario esistente"
- ZT11 - "Corso Carlo Alberto - piazza Ugo Bassi"
- ZT12 - "Moderna ad alta densità, non sempre rapportata all'impianto viario"
- ZT13 - "Panoramica di Pietralacroce"
- ZT14 - "Panoramica di Posatora (14a) e Panoramica di Pinocchio (14b)"
- ZT15 - "Moderna ad alta densità del periodo della ricostruzione (15a Grazie; 15b Scrima)"
- ZT16 - "Moderna ad alta densità indifferente rispetto all'impianto stradale (16a Tavernelle; 16b Q1 e Q2)"
- ZT17 - "Insediamenti residenziali unitari (Q3)"
- ZT18 - "Baraccola"
- ZT19 - "Palombella"
- ZT20 - "Palombare"
- ZT21 - "Produttiva di nuovo impianto"
- ZT22 - "Torrette"

Z723 - "Industriale di Collemarino"

ZT24 - "Collemarino"

ZT25 - "Palombina Nuova"

ZT26 - "Porto"

Le tavole relative all'area urbana sono 18; per motivi pratici infatti, alcune Zone a Tessuto Omogeneo sono state raggruppate nella stessa tavola, senza che questo rappresenti alcuna indicazione urbanistica. La scala della progettazione urbanistica è 1:2.000, una scala assai dettagliata ma necessaria per garantire gli obbiettivi generali posti dal piano.

Le Zone a Tessuto Omogeneo indicate con la stessa numerazione ma con lettere differenti (es. 16a e 16b) rappresentano parti omogenee della città, ma distinte come localizzazione: ad esse si applica comunque la stessa normativa.

Le tavole relative alle frazioni sono 6; che comprendono le 5 frazioni della Zona Ew e le 11 della Zona Ovest. Anche in questo caso la scala della progettazione è 1:2.000. Tutte le frazioni sono classificate nelle ZT27.

Le Aree Progetto

Di seguito viene presentato l'elenco delle Aree Progetto e la destinazione prevalente, nonché il riferimento alla Zona a Tessuto Omogeneo di appartenenza. Si tratta di 50 Aree Progetto di cui 27 prevalentemente libere (APL) e 23 prevalentemente costruite (APC).

La destinazione prevalente è sintetizzata dalle seguenti sigle:

- R = prevalentemente residenziale
- D = prevalentemente direzionale
- AI = prevalentemente artigianale/industriale
- SQ = prevalentemente servizi di quartiere
- SU = prevalentemente servizi urbani

Aree Progetto prevalentemente libere

APL	1	(ZT9)	- PEEP via G. Rossini (Montirozzo)	R
APL	2	(ZT10)	- P.zza D'Armi	D
APL	3	(ZT12)	- Montemarino	R
APL	4	(ZT13)	- Margine urbano Forte Altavilla	R
APL	5	(ZT13)	- Via Della Ferrovia	
APL	6	(ZT14b)	- Villa Igea Nord	R
APL	7	(ZT14b)	- Villa Igea Sud	R
APL	8	(ZT14b)	- Via della Madonnetta	R
APL	9	(ZT14b)	- Via M.S. Vicino	R
APL	10	(ZT15b)	- Via A. Piceno	R
APL	11	(ZT15b)	- Nuova sede Ospedale INRCA	SU
APL	12	(ZT16a)	- Centro Civico Via Sassoferrato	SQ
APL	13	(ZT16b)	- Completamento Q2 Ovest	R
APL	14	(ZT16b)	- Completamento Q2 Est	R
APL	15	(ZT16b)	- P.zza della 3 ^a Ancona	R
APL	16	(ZT16b)	- Nuovo Stadio	SU
APL	17	(ZT17)	- Completamento Q3	R
APL	18	(ZT17)	- Spina dei servizi del Q3	R

APL	19 (ZT18)	- Margine urbano sud	R
APL	20 (ZT21)	- Adiacenze case Carradori	AI
APL	21 (ZT22)	- Centro Civico di Torrette	SQ
APL	22 (ZT22)	- Via Conca	R
APL	23 (ZT22)	- Via della Lodola (nuova sede universitaria)	SU
APL	24 (ZT22)	- Via della Lodola margine nord	D
APL	25 (ZT22)	- Via della Lodola margine sud	D
APL	26 (ZT22)	- Via della Lodola margine nord	R
APL	27 (ZT22)	- Via della Lodola - margine sud	R
APL	28 (ZT24)	- Margine urbano sud-est	R
APL	29 (ZT24)	- Margine urbano sud ovest	R
APL	30 (ZT26)	- Porto Turistico	SU

Aree Progetto prevalentemente costruite

APC	1 (ZT1)	- Ex convento di S.Francesco	SQ
APC	2 (ZT3)	- Ospedale Umberto I°	R
APC	3 (ZT3)	- Ex Caserma Villarey	SU
APC	4 (ZT5)	- Parcheggio del Viale della Vittoria	SQ
APC	5 (ZT8)	- Parcheggio ex Gas	SU
APC	6 (ZT10)	- Area ex Mattatoio	SU
APC	7 (ZT11)	- Area Fiat di C.so C.Alberto	D
APC	8 (ZT11)	- Ex autorimessa di Via Rossi	SU
APC	9 (ZT11)	- P.zza Rosselli	SU
APC	10 (ZT11)	- Via Loreto	R
APC	11 (ZT15a)	- Via Bornaccini	R
APC	12 (ZT15a)	- Via Anfossi	D
APC	13 (ZT15b)	- Ex Ospedale Psichiatrico	SU
APC	14 (ZT20)	- Via Dell'Industria - Via Barilatti	R
APC	15 (ZT20)	- Via Dell'Industria - Via Dell'Artigianato Sud	R
APC	16 (ZT20)	- Via Dell'Industria - Via Dell'Artigianato Nord	R
APC	17 (Z720)	- Via Dell'Artigianato - Via Del Commercio	R
APC	18 (ZT20)	- Via Del Commercio	R

APC	19 (ZT20)	- Via Dell'Industria	D
APC	20 (ZT20)	- Via Della Montagnola	D
APC	21 (ZT25)	- Villa Almagià	SQ
APC	22 (ZT23)	- Ex Sidercomit	D
APC	23 (ZT23)	- Area ex Fiat	D
APC	24 (ZT26)	- Area Mole Vanvitelliana	SU

Le specifiche destinazioni d'uso e le indicazioni progettuali non indicate nelle tavole urbanistiche saranno precisate dalle Norme di Attuazione. Le previsioni APL relative ai margini urbani sono state sottoposte ad una verifica geologica i cui risultati non sono ancora definitivi; esse sono quindi subordinate ai risultati di tale verifica.

2.1.3.3 SINTESI DELLA CRESCITA URBANA DEL NUCLEO ANTICO PER FASI STORICHE SINO AL 1815.

La metodologia assunta per giungere all'individuazione di aree a tessuto omogeneo sulle quali successivamente applicare norme rispondenti alle caratteristiche proprie delle differenti aree, ha implicato uno studio particolareggiato di tutto il tessuto urbano partendo dalle zone più antiche - notoriamente identificabili sul Guasco - fino a coprire tutta la città storica, la città - tout court - e infine l'intero territorio comunale.

Il tipo di lettura, delineato in questa parte della relazione, che risponde alle esigenze dell'attuale dibattito sul tema conoscenza storica e trasformazione della Città, si è rilevato estremamente complesso perchè - soprattutto nelle aree di formazione storica (nel presente studio si fa riferimento al periodo dalla antichità al 1815) la città si è stratificata attraverso processi complessi e con profonde mutazioni nel tempo tanto che l'unico carattere veramente generalizzabile oggi nella città antica è il costituirsi essa stessa come autentico palinsesto architettonico-urbanistico.

Inoltre gli eventi di calamità naturali ricorrenti nei secoli antichi co

si come in tempi recenti, nonché i tragici eventi bellici dei bombardamenti nell'ultimo conflitto mondiale hanno lasciato segni profondissimi nella città.

Ciò è tanto più vero se si pensa che fino al 1943, Ancona era giunta, per la sua parte più antica e ricca di memorie, pressochè intatta fino a noi, perdendo invece in quel fatidico bombardamento non solo la maggior parte delle testimonianze medioevali e rinascimentali ma altresì subendo la perdita dei due terzi delle abitazioni urbane soprattutto nella zona romano-medioevale (quartiere Porto e S.Pietro).

Va inoltre sottolineato che fino alla metà del secolo XVIII Ancona rimane racchiusa all'interno della cinta muraria che era stata definita compiutamente nel XVI secolo con la costruzione della cittadella.

Questi dati, così sommari, ci dicono tuttavia che mentre, come vedremo, la parte antica della città è cresciuta lentamente attraverso un intero millennio sempre con una logica di città chiusa a guardia di un porto per lei fondamentale, di colpo, prima con la grande espansione ottocentesca, poi con la ricostruzione post-bellica, infine con l'ultimo piano regolatore e i nuovi eventi calamitosi (frana e terremoto) che l'hanno colpita, Ancona ha avuto un accrescimento così veloce da mutarne profondamente la morfologia e lo stesso carattere dell'intero insediamento.

L'ultima considerazione che va fatta è che in fondo Ancona vive una certa qual contraddittorietà: sorta infatti fuori dalle grandi vie di comunicazione fino dall'epoca delle grandi consolari - pedaggio che ancora oggi la città paga - essa trova il suo originale motivo di esistere non per i suoi rapporti con l'entroterra ma per i suoi rapporti marittimi e quindi col suo porto e come roccaforte.

Quando il porto, per ragioni storiche di traffici mediterranei era importante, la posizione "anomala" della città diveniva il suo punto di forza (come ponte verso l'oriente), quando viceversa i destini della città erano legati all'entroterra con la quale tra l'altro Ancona ha sempre avuto rapporti difficili (vedasi Osimo e Jesi) la sua posizione diveniva, per la sua lontananza dalle grandi vie consolari, il suo pun-

to debole.

Forse lo studio attuale su Ancona deve cercare l'equilibrio fra queste due realtà - il mare e quindi il porto da una parte - e l'entroterra e quindi il ruolo di capitale della regione dall'altra.

Poichè questo Piano Regolatore si è posto come obiettivo primario la riqualificazione della città, è necessario finalmente, cosa mai fino ad oggi fatta all'interno degli studi urbanistici generali (del resto assai numerosi che questa città ha affrontato senza peraltro portarli tutti a conclusione), affrontare sia pure per sintesi la lettura storica della città ossia il suo sviluppo urbano dai tempi antichissimi fino ad oggi. La città antica è geograficamente posta sui due colli del Guasco e dell'Astagno e sulle loro pendici.

E' qui interessante (per meglio comprendere le problematiche attuali del tessuto storico) riassumere brevemente - da un punto di vista urbanistico - le principali vicende che hanno portato alla situazione attuale. Il nucleo originale di Ancona (quello greco-siracusano) sorto a sua volta presso quello Piceno dei monti Cardeto e Capuccini, trova la sua primitiva sede sulla cima del colle del Guasco la cui posizione geografica e costiera offriva possibilità residenziali e difensive di estremo interesse, per le popolazioni del tempo che giungevano dal mare. Sulla cima del Guasco dunque si attesta il potere civile e religioso del periodo greco, mentre è interessante notare come la sottostante vallata della Penocchiara sia già scelta per le sue caratteristiche pianeggianti, quale collegamento con l'entroterra. Del resto lungo tale vallata presso lo stadio qualche decennio fa è stata trovata la necropoli ellenistica romana a testimoniare un percorso viario esistente.

La dominazione romana conferma la cima del Guasco come Forum: va anzi detto che il "cuore della città romana rimase sempre entro il perimetro della città greca" a confermare la sede del potere civile e religioso (tempio-basilica, anfiteatro: il maggiore dei nove anfiteatri del Piceno, quest'ultimo sorto forse come trasformazione in epoca Antonina di un precedente teatro greco la cui esistenza sarebbe supportata dalla presenza

di mura greche nella prossimità) mentre sceglie le pendici del Colle e la Valle Pennocchiara per l'espandersi delle Ville. Anzi, proprio allo sbocco di quest'ultima Valle, ai piedi dell'Astagno si vanno a localizzare secondo le testimonianze archeologiche, gli edifici termali, il "baeneum" come la toponomastica ancora ricorderebbe in via del Bagno. Sempre in epoca romana si ha un ampliamento delle mura anche se è discusso il secondo tratto del percorso a partire dall'abside di S. Maria della Piazza in modo da comprendere o meno, nella sua conclusione il colle dei Capuccini.

Il periodo romano che ha lasciato comunque la testimonianza più significativa è sicuramente il periodo dell'imperatore Traiano di cui molte sono le opere di rafforzamento delle pendici occidentali del Guasco verso l'approdo primitivo ma il cui nome è indissolubile legato alla creazione dell'arco medesimo e soprattutto al molo che ha di fatto realizzato compiutamente il porto e il prospetto della città sul mare.

Il primo medioevo vede la conferma dello schema urbano precedente nonché dell'importanza dell'immagine della città verso il mare (il corridore) con lo schema fortificato a torri di origine longobarda. (Vedasi iconografie).

In questi secoli (X-XI-XII) si hanno tuttavia le prime costruzioni "extra moenia" che vanno a localizzarsi sulle pendici del colle Astagno che diviene in tal modo il primo polo "direzionato" dall'espandersi della città. L'ampliamento della cinta muraria del XIII e del XIV secolo conferma questa tendenza inglobando le pendici dell'Astagno. La riconferma del fronte a mare quale asse viario principale di attraversamento della città e dei traffici (mercato) non impedisce il sorgere di un polo assiale lungo la vallata della Pennocchiara verso l'entroterra. L'elemento "polo" di tale tendenza è data dalla creazione sull'antica Tagliata (Vallo) della piazza Grande. Rappresenta questo un momento di particolare significatività.

Tale spostamento è infatti accompagnato dall'abbandono delle istituzioni civili del Colle del Guasco - sul quale rimane S. Ciriaco - e dalla

loro "discesa" nella vallata (zona piazza Grande).

E' da notarsi poichè queste note si riferiscono al solo sviluppo urbano che fino all'inizio del XIII secolo Ancona rimase racchiusa entro le mura traiane.

E' proprio nella prima metà del XIII secolo che si ha il primo grande allargamento fin sul colle dell'Astagno.

La cinta muraria viene conclusa poi nel 1530 dalla costruzione della cittadella ad opera di Antonio da Sangallo che la posiziona proprio sulla cima dell'Astagno; corredandosi poi della "Tanaglia" formata col campo fortificato di Colle S.Stefano (con consistenti demolizioni di un tessuto residenziale che si era andato formando). La cittadella domina così il porto e l'accesso principale alla città.⁽¹⁾

In tal modo veniva completamente definita l'immagine della città.

Da un lato il Guasco (l'insediamento più antico) con l'emergenza del S.Ciriaco, dall'altro l'Astagno con le fortificazioni; tra i due colli il tessuto residenziale e al centro il polo civile: è una zona soggetta a continue trasformazioni edilizie.

I collegamenti con il territorio circostante rimangono verso Sud la vallata della Pennocchiata e verso Nord la strada di Capodimonte che entrava in città sotto la Cittadella come abbiamo già descritto.

La rappresentazione di Ancona nel passaggio fra rinascimento e barocco e precisamente intorno al 1590 ci è data da tre documenti importantissimi anche per i riflessi operativi, magari a lungo raggio, che essi han-

(1) " Fino a quando non fu ultimata la litoranea (fine del XVIII, inizio del XIX secolo) la grande via di accesso per Ancona, proveniente da Senigallia, passava sul crinale delle colline costiere per Torrette Vecchie, Grotte, Posatora; discendeva nella Valle di Miano, risaliva l'erta di S.Giovanni decollato, raggiungeva la porta di Capo di Monte, scendeva per la ripida Via Cialdini, giungendo in piano a piazza S.Agostino".
M.SALINARI, Ancona: ricerca di geografia urbana, 1955.

no avuto sullo sviluppo della città.

Tutti e tre i documenti sono dovuti a un anconetano illustre Giacomo Fontana cartografo, architetto e ingegnere: la profonda conoscenza della sua città e la statura di grande livello gli hanno consentito di tracciare la pianta di Ancona che è divenuta l'archetipo di tutte le piante del periodo barocco: la forma della città ne emerge chiarissima nella sua forma trapezoidale la cui base, che coincide col lato maggiore, "poggia" sulla linea del mare o meglio del litorale portuale, mentre i due vertici poggiano sul Guasco con S.Ciriaco e sull'Astagno con la Cittadella.

Il secondo documento è una relazione inviata a Sisto V in cui si "denuncia" lo stato di decadimento in cui la città sta cadendo, per il fatto di essere vista dallo stato pontificio più come una fortificazione che come una città portuale vocata ai commerci con tutto l'oriente. Il porto pertanto è caduto in uno stato pressochè di abbandono, senza spazi, con frane che lo interrano (!) senza strade d'accesso realmente efficienti per vincere la particolare posizione della città difficilmente accessibile da terra.

Il Fontana suggerisce rimedi, la costruzione di una litoranea (l'uscita a nord ante-litteran!) la erezione di una piattaforma artificiale che consenta al porto comodi spazi a terra, ed infine un maggior collegamento con la Valle Pannocchiera mediante la creazione di una grande arteria di penetrazione verso oriente fino alle mura e oltre, sulla giacitura dell'attuale Corso Garibaldi.

Il terzo documento, anch'esso straordinario è la planimetria o meglio le planimetrie di due proposte progettuali vere e proprie in cui il Fontana dà corpo a quanto esposto nella relazione.

L'elemento caratterizzante la prima proposta progettuale è lo studio della forma della città che il Fontana realizza con un complesso di richiami prospettici tutti comunque incentrati su quella parte di mare che, racchiuso dall'ampliamento previsto (quello che secoli dopo sarebbe invece stato informalmente il Mandracchio) viene a costituire all'interno dei moli previsti il Porto, quasi a sottolineare anche

graficamente l'indicazione concettuale.

Abbiamo esaminate da vicino queste proposte poichè, con secoli di ritardo e con minor lucidità, sono state le soluzioni adottate da Ancona nei secoli XVIII e XIX, e sull'adeguamento delle quali ancora oggi si discute.

La decadenza del '600 ad Ancona venne affrontata dalla gestione papale di Clemente XIII nel '700 con l'affrancamento del porto e l'affidamento al Vanvitelli della riqualificazione urbana del litorale portuale.

Il lungomare, persa in parte la funzione di asse viario principale, demolite o incamerate in edifici le antiche torri (il corridore) aspettava - come oggi - un nuovo volto.

L'opera del Vanvitelli che da un lato sistema l'antico molo traiano (sul quale si eleva l'Arco Clementino) e dall'altro erige il nuovo Lazzaretto, nonchè la risistemazione di banchine e attracchi, riqualifica per gli anni a venire l'immagine della città dal mare. Il secolo vede sotto il profilo dello sviluppo la conferma dell'espansione in direzione perpendicolare al mare superando la barriera delle mura e il corso diviene la strada residenziale e commerciale per antonomasia.

L'altro grande momento urbanistico di Ancona è rappresentato dalla espansione ottocentesca.

Viene, previo abbattimenti, costruita l'attuale piazza della Repubblica, l'arsenale (dove ora sorgono i Cantieri Navali) e la città si espande sia verso il litorale a nord sia verso la Piana degli Orti, nella zona oltre le mura, intorno a Piazza Cavour e oltre risalendo la Valle Pannocchia. Siamo già alla soglia del 1815 che ci eravamo posta come limite di questo breve excursus storico.

Stante l'importanza ed il valore della città storica prima descritta, tra gli obiettivi prioritari del nuovo piano è quindi compreso il recupero dei reperti archeologici nella zona del Cardeto e del Guasco. Le caratteristiche di Ancona come città storica e d'arte verrà perseguita con una capagna di monitoraggio del patrimonio archeologico, monumentale ed artistico, al fine di proporre, d'intesa con la soprintendenza, un complessivo piano di recupero di tale patrimonio.

2.1.4 L'ORGANIZZAZIONE DEI GRANDI SERVIZI

2.1.4.1.1 GRANDI SERVIZI URBANI

Anche il tema dei grandi servizi deve tenere conto della lettura della città così come essa oggi si è venuta configurando.

E' pertanto indispensabile assumere, come dato di fatto, la profonda differenza tra il tessuto urbano della parte antica e quello ottocentesco così come l'analisi dei tessuti urbani e omogenei dimostra.

Va inoltre preso atto che, all'interno della Città antica, esistono grandi manufatti o presenza monumentali di differente origine, dalle quali non è possibile prescindere nell'organizzazione della città.

Tuttavia in una visione di riorganizzazione della città deve essere sottolineato che non può essere accettato l'automatismo: problemi dell'utilizzo dei contenitori e assorbimento delle funzioni privilegiate; dovrà quindi essere messa in atto una strategia generale di selezione delle funzioni che porti alla valorizzazione di tutta la città.

E' inoltre necessario individuare quelle parti urbane nella Prima, Seconda, Terza Ancona Nord chiamate ad assolvere ad importanti ruoli di terziario superiore.

A puro titolo di esempio si richiama per la Prima Ancona la caserma Villarey; la zona dell'asse Piazza Rosselli, Corso C. Alberto, Piazza d'Armi per la Seconda Ancona; la zona dell'Università di Monte d'Ago per la Terza Ancona e la zona ospedaliera ed annesse strutture universitarie per Ancona Nord.

Per i parchi e le grandi attrezzature sportive che costituiscono la parte qualificante delle nuove zone urbane o delle zone a cavaliere tra città antica e città nuova, per le quali costituiscono una importante cerniera, si veda l'apposito capitolo del verde, che consente una valutazione globale sull'indirizzo che impronta questo importantissimo settore.

Per quanto invece concerne i grandi contenitori, inseriti nel tessuto antico si ritiene che essi concorrono con un ruolo strategico

alla riorganizzazione della città.

Da quanto fin qui detto emerge che la crescita della città per fasi storiche e per scelte pressanti per il superamento di eventi calamitosi, ha determinato alcuni fenomeni di separatezza delle diverse parti della città stessa che oggi è necessario affrontare con un processo che sia contemporaneamente unitario - com'è proprio del P.R.G. - e specifico; questo metodo deve essere applicato sia per le aree storiche sia per i complessi denominati contenitori.

Elencheremo qui di seguito i temi per aree omogenee o comunque da studiarci all'interno di una visione coordinata della città, ma con una specificità che deriva dalla peculiarità del sito del manufatto.

Talune di esse verranno riprese anche in altre parti della relazione generale per esempio, quella inerente al verde urbano - poichè sono viste qui sotto il profilo morfologico e colà sotto il profilo della dotazione del verde: il parco del Cardeto ed il Monte dei Capuccini, lo sperone del Gua-sco, il fronte nord del porto, il lungomare Vanvitelli, il Mandracchio, la Cittadella, la piazza della Repubblica, la zona dell'Ospedale Umberto I°.

All'interno di queste aree problematiche, esistono una serie di elementi puntuali di grande rilevanza che necessitano di una definizione oggi ipotizzabile.

Sono i cosiddetti contenitori culturali la cui destinazione è legata sia all'adattabilità del manufatto alla funzione da assegnarsi, sia all'ubicazione del manufatto stesso in relazione all'accessibilità e al ruolo ch'esso può rivestire nel contesto urbano.

Si presenta qui un elenco di complessi edificati e monumentali aree problematiche e di grandi contenitori nonchè delle possibili funzioni da assegnarsi ai medesimi:

Caserma Villarey: per questo importante contenitore è avvenuta l'acquisizione da parte dell'Università che ne farà la propria Sede per la facoltà di Economia e Commercio e Sede del Rettorato.

MOLE VANVITELLIANA E PORTA PIA:

Si tratta di complessi monumentali facenti parte di un'area progetto da studiarsi unitariamente, considerando problemi del traffico soprattutto nella zona sottostante Porta Pia.

Come precisano le norme, sono annesse una serie di attività culturali polivalenti.

Per quanto riguarda la Mole Vanvitelliana, se da una parte appare opportuna la promozione d'iniziative che facciano emergere pienamente la potenzialità di questo eccezionale manufatto, dall'altra va tenuta presente la necessità che esso non venga visto come punto isolato e decontestalizzato a cui fa riscontro solo Porta Pia, ma come elemento conclusivo di un fronte - quello della città sul porto - che, ben capito dal Vanvitelli, è stato riproposto insieme ad altri, anche negli studi che hanno trovato illustrazione alla triennale di Milano.

Occorre quindi vedere la mole Vanvitelliana come "apice" di un intorno e altresì luogo deputato a fornire alla città quelle occasioni di terziario pubblico superiore o avanzato che le competono quale città capoluogo di Regione.

L'altro aspetto che si deve sottolineare relativo al recupero del fronte a mare della città - un tempo così suggestivo - e oggi estremamente appesantito e congestionato da ferrovie, scali, linee di servizio ferroviario per i cantieri, stazione marittima da riqualificare, innesto dei Corsi sul fronte del porto etc. è che così come ogni altra zona artigianale o industriale, l'area del Mandracchio e della ZIPA in special modo; tutti questi elementi debbono oggi essere riconsiderati, oltre che dal punto di vista funzionale, anche dal punto di vista paesaggistico.

Inoltre non si può ignorare l'area del Mandracchio che, circonda la Mole e della quale soprattutto la parte orientale appare utilizzata in maniera sicuramente non oculata.

La pregiatissima area artigianale della ZIPA appare di fatto a volte sottoutilizzata e a volte utilizzata in maniera estremamente pericolosa sotto il profilo ambientale.

Ci riferiamo a una serie di piccoli insediamenti che nulla hanno a che fare nè col porto nè con attività marittime e che in migliore modo, per l'intera città, potrebbero trovare collocazione nelle previste zone artigianali; ci riferiamo inoltre alla presenza dei silos e dell'industria chimica e degli annessi silos ubicati sul molo Sud i cui miasmi venefici contribuiscono in misura determinante al cronocizzarsi di una forma d'asma che colpisce soprattutto gli abitanti della città storica.

E' difficile auspicare il ritorno al centro storico e contemporaneamente non creare delle condizioni di salubrità o comunque di garanzia per la salute dei cittadini.

Subito a ridossi della prima fascia di edificazione sul mare vi è la piazza della Repubblica sulla quale si affaccia il teatro delle Muse.

I problemi di questa zona sono svariati: il teatro, per il quale si propone un uso di tutto l'isolato esclusivamente riservato alle attività teatrali vere e proprie e a quelle attività, tipo scuole di ballo, etc., che al teatro sono annesse, necessita di tutto lo spazio disponibile per potersi effettivamente qualificare al livello che gli compete, con tutti i servizi di pertinenza.

Occorre inoltre riqualificare la piazza della Repubblica oggi ridotta a pericoloso spartitraffico.

CITTADELLA:

Il tema sulla Cittadella è assai complesso: questo importante manufatto del Sangallo il Giovane, cessate le sue funzioni primarie di difesa, non ha mai trovato una destinazione propria, non ostante il ruolo d'immagine veramente significativo ch'essa, sul Colle dell'Astagno, in funzione di antipolo, poteva giocare con S.Ciriaco sul Guasco.

Nell'area esistono una serie di edifici popolari e soprattutto due edifici incombenti sia come immagine, sia per i gravi problemi di traffico che essi comportano.

Si tratta, della sede del Credito Marchigiano e della Sede Regionale che però attualmente necessita di un ampliamento funzionale.

La proposta dei progettisti del piano, prevedeva l'ampliamento in altri siti proiettati verso l'entroterra per il servizio territoriale che la sede di uffici a servizio regionale avrebbe dovuto esercitare.

Una precisa richiesta della Giunta Municipale, ha determinato lo spostamento della previsione sotto la Cittadella sia pure con l'impegno del recupero della stessa, vista come polo di rappresentanza per tutta una serie di manifestazioni di interesse regionale attraverso il restauro dell'esistente e la valorizzazione del verde. Mentre questa seconda parte degli interventi di restauro e valorizzazione della Cittadella trova l'adesione dei progettisti, essi si rammaricano della occasione perduta per la città di Ancona per la perdita dell'ultima porzione di verde, nonostante le mura della Cittadella e pertanto mantengono la riserva sulla nuova ubicazione della Regione, anche per l'aggravamento dei problemi del traffico e dell'accessibilità, peraltro già esistenti.

Altri contenitori culturali quali l'ex Buon Pastore, la Chieda del Gesù e l'ex Convento S. Francesco sono oggetto da parte della Curia di una serie di iniziative culturali.

Il sistema dei Forti: Altavilla, Caribaldi, Scrima, entrano a far parte del sistema dei parchi.

Dalle analisi urbanistiche emerge, con chiarezza il problema dell'uso parziale e terziarizzato del Centro Storico ed altrettanto la necessità di riqualificazione dei nuovi quartieri di cui la creazione di "servizi di quartiere", il disegno e la distribuzione del verde sono una parte essenziale.

D'altra parte per la città antica, l'utilizzo dei grandi contenitori per i servizi di livello superiore è vitale ma deve fare i conti con un nodo non eludibile cioè quello dell'accessibilità e dei parcheggi.

Senza entrare nel dettaglio dell'organizzazione e distribuzione del traffico, si possono tuttavia fare alcune considerazioni: è necessario riservare al traffico statico (parcheggi) - fin d'ora - la maggior superficie possibile ancora disponibile anche in vista della conferma di alcune

realità relative al "direzionale" esistente intorno a piazza Cavour, il Comune, la Camera di Commercio, il palazzo delle Ferrovie, l'INPS, le Poste, Uffici tutti dal forte richiamo di traffico.

Si ritiene pertanto che il parcheggio di Piazza Stamira non sia sufficiente nonostante il nuovo parcheggio per residenti inserito sotto il Viale e che l'area dell'Ospedale Umberto I^o debba prevedere un parcheggio di grande capienza sia pure temperando questa esigenza fondamentale (anche per la prossimità col futuro parco del Cardeto) con altre esigenze quali un pronto soccorso (un poliambulatorio) quote di residenza per categorie protette (anziani, giovani, ecc.) che potrebbero utilizzare, mediante un recupero, le strutture esistenti che realizzano, nel loro insieme, un quartiere notevole per edilizia e per la presenza di abbondante verde di pregio.

Il ruolo di quest'area per la città è fondamentale anche perché, attraverso di essa è possibile realizzare un collegamento non solo col parco urbano del Cardeto ma altresì con la Caserma Villarey di cui si è già detto.

Per rimanere sul tema dei contenitori che insistono nella parte antica, la prossima liberazione del Palazzo degli Anziani potrebbe consentire di portarvi la sede di rappresentanza del Comune e la sala del Consiglio che avrebbe colà una degna sede storico-architettonica e non indurrebbe un accesso di traffico.

Vi sono inoltre una serie di altri contenitori e dei complessi immobiliari esterni alla città antica per i quali altrettanto vanno individuate destinazioni d'uso capaci di concorrere alla riorganizzazione e riqualificazione delle altre parti della città. Tra questi si possono citare a titolo esemplificativo:

Nella Seconda Ancona:

- il complesso FIAT di Via G. Bruno per il quale si prevede una ristrutturazione;
- l'area del Mattatoio per la quale si prevede una soluzione multipiano di parcheggio con la creazione di una piazza sovrastante nella quale trovi posto oltre che del verde anche il centro civico.

Nella Terza Ancona:

- il complesso universitario di M.d'Ago di cui si prevede il potenziamento;
- i servizi in scala urbana sulla direttrice Nord-Sud;
- Villa Favorita per la quale si prevede il recupero.

Ad Ancona Nord:

- Villa Almagià già destinata a servizi sociali;
- il complesso FIAT per il quale si danno precise soluzioni planimetriche.

Le destinazioni d'uso di tutti i contenitori e complessi immobiliari della Seconda, Terza Ancona ed Ancona Nord dovranno essere previste all'interno di un piano di settore con un obiettivo primario di una equa distribuzione delle funzioni su tutto il territorio urbano.

2.1.4.2. L'ORGANIZZAZIONE DEL VERDE ATTREZZATO URBANO

Le aree destinate a parco sono disposte nelle zone del territorio che per posizione a distanza dagli insediamenti, per i loro valori estetici e paesaggistici, per dimensioni e forma dei terreni e presenze vegetali particolari - possiedono i requisiti necessari alla formazione dei parchi urbani.

Le zone individuate sono strettamente correlate ai quattro principali settori urbani, precisamente:

- 1° - il "Parco del Cardeto" - disposto sulla direttrice culminale del M.Cardeto dell'Area Archeologica, al M.Capuccini, al M.Cardeto sino al Passetto - e il "Parco di M.Pulito" - entrambi inclusi nella Prima Ancona;
- 2° - il "Parco di Vallemiano" situato nel fondovalle del Fosso Vallemiano dalla città sino alla zona della "Vedova" disposto tra la Prima e la Seconda Ancona;
- 3° - il "Parco di Monte d'Ago" comprendente il crinale dell'omonima collina e i due versanti opposti situato a cavallo tra la Seconda e Terza Ancona;

4° - il sistema a parco comprendente la parte culminale della Montagnola e il relativo versante che degrada verso la costa e contenente la "zona della Frana di Posatora". Questo sistema comprende altresì il proposto parco costiero e pertanto è collocato nell'ambito del settore Nord della città.

2.2. VERIFICA DEL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO

A completamento della presente relazione illustrativa vengono qui di seguito presentati i prospetti sintetici delle quantità urbanistiche relative alle previsioni del nuovo P.R.G., che evidenziano l'equilibrio del progetto di P.R.G. dal punto di vista del dimensionamento e degli standards urbanistici.

Complessivamente, la superficie urbanizzata dal Comune, che è attualmente di 2309 ha circa, passa a 3380 ha*, con un incremento di 1071 ha. Rispetto al totale territoriale di 12329 ha, l'urbanizzato rappresenta il 18,7 l'urbanizzabile l'8,7%.

Questo dato globale dimostra che le previsioni di P.R.G. sono contenute, dal punto di vista dell'estensione territoriale, entro limiti molto rispettivi delle esigenze di salvaguardia ambientale e delle risorse fisiche.

Le aree complessivamente a destinazione pubblica esistenti e di progetto, ammontano a 2268 ha circa e cioè a circa il 18,4% del totale.

Quelle destinate ai soli servizi di quartiere (standards urbanistici) esistenti e di progetto ammontano a 350, e rappresentano quindi circa il 2,8% del totale.

A queste si aggiungano 312 ha destinate ai servizi di carattere urbano.

Ai dati precedenti vanno inoltre aggiunti quelli relativi al nuovo quartiere Q2A, inserito nelle previsioni urbanistiche con delibera n. 661 del 28.3.88. Tali previsioni comportano un aumento della superficie urbanizzabile di 45 ha (e quindi la relativa percentuale sul totale della superficie comunale risulta del 9,05%). Per effetto di tale previsione aumentano anche le aree a destinazione pubblica di 35 ha (con un totale di 2303 ha, pari al 10,6%); in particolare le aree per standard urbanistici aumentano di 4,8 ha con un totale di 355 ha.

Le zone produttive misurano in tutto 297 ha, cioè il 2,4% del totale.

A queste si aggiungono circa 33 ha di aree specificatamente destinate alla attività terziaria e 68 ha alle attività portuali commerciali.

*Nel totale delle zone urbanizzate è stato computato l'ipotizzato interrimento marino, per la formazione del "parco marino" e della relativa strada parco. Tale interrimento compreso quello della zona portuale ammonta a circa 96 ha, che portano la superficie del territorio comunale dagli attuali 12233 ha a 12329 ha.

2.2.1. VERIFICA DELLE PREVISIONI INSEDIATIVE

Di seguito si sintetizza la nuova capacità insediativa dell'area urbana, distinguendo i vari interventi, i quali sono contraddistinti dalle seguenti sigle:

- RR interventi di recupero
- RC interventi di completamento nelle ZT
- RS interventi di sostituzione di edifici esistenti nelle ZT
- APL nuovi interventi residenziali su aree libere
- APC nuovi interventi residenziali su aree costruite
- PPQ2A nuovo quartiere Q2A (del. 661 del 28.3.88)

Le nuove stanze sono state calcolate assegnando ad ogni stanza il valore di 80 mc.

ZONA TESSUTO	AREE DI DESTINAZIONE	SUPERFICIE	CUBATURA	STANZE
Z.T. 1 - 2	RR	-	-	450
Z.T. 3	APC 2	41.180	98.919	309
Z.T. 4	-	-	-	-
Z.T. 5	-	-	-	-
Z.T. 6a - 6b	-	-	-	-
Z.T. 7a	RC	2.400	5.760	72
Z.T. 7b	-	-	-	-
Z.T. 13	RC	36.096	75.802	948
ZT 13	APL 5	2.600	7.020	87
TOTALE I° ANCONA		108.116	234.013	2447

ZONA TESSUTO	AREE DI DESTINAZIONE	SUPERFICIE	CUBATURA	STANZE
Z.T. 8	-	-	-	-
Z.T. 9	APL 1	11.250	21.243	165
Z.T. 10	-	-	-	-
Z.T. 11	APC 10	7.160	19.332	242
Z.T. 12	APL 4	39.800	95.520	1.194
Z.T. 14 a	-	-	-	-
Z.T. 15 a	APC 11	9.600	21.060	81
Z.T. 15 b	APL 10	9.200	22.080	276
Z.T. 19	-	-	-	450
Z.T. 20	APC 14	11.400	25.740	97
Z.T. 20	APC 15	20.400	45.900	172
Z.T. 20	APC 16	28.160	63.360	238
Z.T. 20	APC 17	16.640	37.440	141
Z.T. 20	APC 18	9.200	20.700	85
Z.T. 26	-	-	-	-
TOTALE II° ANCONA		162.850	372.375	3141
Z.T. 14 b	RC	19.560	41.076	513
Z.T. 14 b	APL 6	8.040	19.296	241
Z.T. 14 b	APL 7	16.000	38.400	480
Z.T. 14 b	APL 8	10.720	19.296	241
Z.T. 14 b	APL 9	7.320	13.176	165
Z.T. 16 a	RC	8.272	22.334	279
Z.T. 16 b	RC	5.832	15.746	197
Z.T. 16 b	APL 13	15.040	-	522
Z.T. 16 b	APL 14	21.120	-	733
Z.T. 16 b	APL 15	46.600	83.380	419
Z.T. 16b	PPQ2A	452.418	87.595	1094
Z.T. 17	APL 17	55.620	83.430	1.043
Z.T. 18	APL 19	35.200	42.240	528
Z.T. 21	-	-	-	-
TOTALE III° ANCONA		701.742	466.468	6.455

ZONA TESSUTO	AREE DI DESTINAZIONE	SUPERFICIE	CUBATURA	STANZE	
Z.T. 22	RC	18.600	44.640	558	
Z.T. 22	APL 22	47.000	70.500	882	
Z.T. 22	APL 26	7.480	9.976	112	
Z.T. 22	APL 27	16.880	20.256	253	
Z.T. 22	RS	7.882	18.773	235	
Z.T. 23	RC	2.200	5.280	56	
Z.T. 23	APL 22	27.200	61.200	229	
Z.T. 24	APL 28	34.840	52.260	654	
Z.T. 24	APL 29	24.480	36.720	459	
Z.T. 25	-	-	-	-	
TOTALE ANCONA NORD		159.302	257.405	3448	
TOTALE INSEDIAMENTI URBANI		1.132.010	1.328.261	15.491	
FRAZIONI ZONA EST	RC	29.940	31.437	397	
" " "	APL	131.720	59.274	741	
TOTALE FRAZIONI ZONA EST		161.660	90.711	1.134	
FRAZIONI ZONA OVEST		RC	184.335	193.552	2.419
" " "	APL	127.000	57.150	714	
TOTALE FRAZIONI ZONA OVEST		311.335	250.702	3.133	
TOTALE FRAZIONI		472.995	341.413	4.267	
TOTALE GENERALE		1.605.005	1.669.674	19.758	

Tenuto conto che il patrimonio edilizio attuale delle zone urbane ammonta a 156.318 stanze (155.068 censite nel 1986 + 625 in costruzione nel Q3) le nuove previsioni ne rappresentano il 9,2 % quantità che risulta conforme alle indicazioni contenute al punto 6 del documento preliminare più volte citato, se si esclude il quartiere Q2A, inserito con specifico atto deliberativo nelle previsioni urbanistiche.

Se si considera anche il quartiere Q2A, le nuove previsioni ammontano invece a 15491 stanze, pari al 9,9%.

2.2.2. RIEPILOGO DEI DATI QUANTITATIVI

<u>Aree Progetto prevalentemente costruite</u>	Tipo di intervento	U_f/U_t	Altezza Max	Superficie mc	Volume mc	Stanze n°	
APC 1 (ZT1) - Ex convento di S. Francesco	I.E.D.	---	---	5.000	---	---	
APC 2 (ZT3) - Ospedale Umberto I°	I.E.D.	S.U.E.	H.E.	41.180	98.919	---	26% del volume
APC 3 (ZT3) - Ex Caserma Villarey	I.E.D.	S.U.E.	H.E.	7.798	---	---	
APC 4 (ZT5) - Parcheggio del Viale della Vittoria	I.E.D.	---	---	19.440	---	---	
APC 5 (ZT8) - Parcheggio ex Gas	I.E.D.	---	---	5.560	---	---	
APC 6 (ZT10) - Area ex Mattatoio	I.E.D.	1.00	10.60	24.140	---	---	
APC 7 (ZT11) - Area Fiat di C.so C. Alberto	I.E.D.	1.00	15.00	9.600	---	---	
APC 8 (ZT11) - Ex autorimessa di Via Rossi	I.E.D.	1.00	15.00	2.600	---	---	
APC 9 (ZT11) - P.zza Rosselli	I.E.D.	---	---	14.400	---	---	
APC10 (ZT11) - Via Loreto	I.E.D.	0,90	17.00	7.160	19.332	242	
APC11 (ZT15a)- Via Bornaccini	I.U.P.	7.600	14.00	9.600	21.600	81	60% del volum x 1/2
APC12 (ZT15a)- Via Anfossi	I.U.P.	7.500	14.00	13.280	---	---	
APC13 (ZT15b)- Ex Ospedale Psichiatrico	I.E.D.	S.U.E.	H.E.	82.400	---	---	
APC14 (ZT20) - Via Dell'Industria-Via Barilatti	I.U.P.	7.500	10.50	11.440	25.740	97	60% del volum x 1/2
APC15 (ZT20) - Via Dell'Industria-Via Dell'Artigianato Sud	I.U.P.	7.500	10.50	20.400	45.900	172	60% del volum x 1/2
APC16 (ZT20) - Via Dell'Industria-Via Dell'Artigianato Nord	I.U.P.	7.500	10.50	28.160	63.360	238	60% del volum x 1/2

APC 17 (ZT20) - Via Bell'Artigianato - Via del Commercio	I.U.P.	7.500	10.50	16.640	37.440	141	60% del vc x 1/2
APC 18 (ZT20) - Via Del Commercio	I.U.P.	7.500	10.50	9.200	20.700	85	60% del vc x 1/2
APC 19 (ZT20) - Via Dell'Industria	I.U.P.	7.500	10.50	13.120	---	---	
APC 20 (ZT20) - Via Della Montagnola	I.U.P.	7.500	10.50	21.620	---	---	
APC 21 (ZT25) - Villa Almagià	I.E.D.	S.U.E.	H.E.	23.560	---	---	
ArC 22 (ZT23) - Ex Sidercomit	I.U.P.	7.500	10.60	27.200	61.200	229	60% del vc x 1/2
APC 23 (ZT23) - Area ex Fiat	I.E.D.	S.U.E.	14.00	29.520	---	---	
ArC 24 (ZT26) - Area Mole Vanvitelliana	I.E.D.	S.U.E.	H.E.	---	---	---	

<u>Area Progetto prevalentemente libera</u>	Tipo di intervento	U_f/U_t	Altezza Max	Superficie mq.	Volume mc.	Stanze n°	
APL 1 (ZT9) - PEEP via G. Rossini (Montirozzo)	I.U.P.	vedi PEEP	---	11.280	21.243	165	
APL 2 (ZT10) - P.zza D'Armi	I.U.P.	vedi PEEP	---	26.000	---	---	
APL 3 (ZT12) - Montemari- no	I.E.D.	0.80	14.00	39.800	95.520	1.194	
APL 4 (ZT13) - Margine urbano For- te Altavil- la	I.E.D.	0.60	10.60	25.840	46.912	581	
APL 5 (ZT13) - Via della Ferrovia	I.E.D.	0,90	14.00	2600	7020	87	
APL 6 (ZT14b) - Villa Igea Nord	I.E.D.	0.80	14.00	8.040	19.296	241	
APL 7 (ZT14b) - Villa Igea Sud	I.E.D.	0.80	14.00	16.000	38.400	480	
APL 8 (ZT14b) - Via della Madonnet- ta	I.E.D.	0.60	10.60	10.720	19.296	241	
APL 9 (ZT14b) - Via M.S. Vicino	I.E.D.	0.60	10.50	7.320	13.176	165	
APL 10 (ZT15b) - Via A. Piceno	I.E.D.	0.80	10.50	9.200	22.080	276	
APL 11 (ZT15b) - Nuova se- de Ospeda- le INRCA	I.E.D.	0.60	14.00	78.800	---	---	
APL 12 (ZT16a) - Centro Civico Via Sassofer- rato	I.E.D.	0.60	10.50	8.720	---	---	
APL 13 (ZT16b) - Completa- mento Q2 Ovest	I.E.D.	vedi PPE	---	15.040	---	522	
APL 14 (ZT16b) - Completa- mento Q2 Est	I.E.D.	vedi PPE	---	21.120	---	733	
APL 15 (ZT16b) - P.zza della 3° Ancona	I.U.P.	6.000	10.50	46.600	83.880	419	40% del vol
ArL 16 (ZT16b) - Nuovo Stadio	I.E.D.	---	---	295.040	---	---	
APL 17 (ZT17) - Completa- mento Q3	I.U.P.	5.000	10.60	55.620	83.430	1043	
APL 18 (ZT17) - Spina dei servizi del Q3	I.U.P.	PPE	---	38.280	---	---	

APL 19 (ZT18) - Margine urbano sud	I.U.P.	4.000	7.00	35.200	42.240	528
APL 20 (ZT21) - Adiacenze case Carradori	I.U.P.	4.000	7.50	36.480	---	---
APL 21 (ZT22) - Centro Civico di Torrette	I.E.D.	0.60	10.60	9.800	---	---
APL 22 (ZT22) - Via Conca	I.U.P.	5.000	10.60	47.000	70.600	882
APL 23 (ZT22) - Via della Lodo la (nuova sede universitaria)	I.E.D.	0.60	7.00	36.000	---	---
APL 24 (ZT22) - Via della Lodo la margine nord	I.U.P.	4.000	7.00	12.620	---	---
APL 25 (ZT22) - Via della Lodo la margine sud	I.U.P.	4.000	7.00	13.400	---	---
APL 26 (ZT22) - Via della Lodo la margine nord	I.U.P.	4.000	7.00	7.480	8.976	112
APL 27 (ZT22) - Via della Lodo la margine sud	I.U.P.	4.000	7.00	16.880	20.256	253
APL 28 (ZT24) - Margine urbano sud-est	I.U.P.	5.000	10.60	34.840	52.260	654
APL 29 (ZT24) - Margine urbano sud ovest	I.U.P.	5.000	10.50	24.480	36.720	459
APL 30 (ZT26) - Porto Turistico	I.U.P.	---	---	---	---	---
P.P. Q2A (ZT 16b)	I.U.P.			452.418	87.574	1094

STANDARDIS URBANISTICI

	ABITANTI PREVISTI ab. esier. + nuove stanze	ISTRUZIONE		ATTREZZATURE DI INT. COMUNE				VERDE				PARCHIEGGI		TOTALE					
		CIVILI		RELIGIOSE		TOTALE		VERDE ATTREZZ.		VERDE SPORT.		TOTALE		TOTALE					
		mq.	mq/ab	mq.	mq/ab	mq.	mq/ab	mq.	mq/ab	mq.	mq/ab	mq.	mq/ab	mq.	mq/ab	mq.	mq/ab		
1° ANCONA	31.316	79.300	2,53	18.429	0,58	28.242	0,83	44.670	1,42	109.306	3,30	38.440	1,23	141.806	4,53	62.215	1,99	327.990	10,47
2° ANCONA	41.548	75.944	1,83	31.818	0,76	43.790	1,05	75.278	1,81	338.472	8,15	112.908	2,72	451.380	10,86	81.334	1,95	663.936	16,46
3° ANCONA (1)	20.737	112.788	5,44	127.040	6,13	24.828	1,19	151.868	7,32	809.798	39,05	193.500	9,33	1.003.358	49,25	147.820	7,13	1.415.874	68,27
ANCONA MOND	15.271	59.710	3,91	44.000	2,88	8.800	0,58	52.800	3,46	371.120	24,30	125.000	8,24	497.000	32,54	88.146	5,77	637.656	45,09
TOTALE URB.	108.872	327.742	3,01	221.026	2,03	109.630	0,95	324.656	2,98	1.622.755	14,90	470.788	4,32	2.093.543	19,23	379.515	3,28	3.125.456	28,70
FRAZ. EST	4.089	9.168	2,01	9.242	2,27	1.550	0,39	10.792	2,65	68.804	16,99	8.428	1,88	71.930	17,69	8.902	1,70	97.792	24,03
FRAZ. OVEST	8.924	16.270	1,82	28.305	3,17	9.278	1,04	37.583	4,21	189.294	20,84	77080	8,63	269.374	29,17	21.624	2,42	335.851	37,43
TOTALE EXTR.	12.993	24.438	1,88	37.547	2,89	10.828	0,83	48.375	3,72	248.788	19,18	83.506	6,42	332.304	25,57	28.528	2,19	433.643	33,37
TOTALE GENERALE	121.865	352.180	2,92	258.573	2,14	114.458	0,93	373.031	3,09	1.871.553	15,35	554.294	4,55	2.425.847	19,90	408.041	3,35	3.511.099	28,81

* NEL CALCOLO DEI P. SONO COMPRESI I PARCHIEGGI SOTTERRANEI/MULTIPLANI

(1) NEL NUMERO DEGLI ABITANTI DELLA 3° ANCONA NON COMPAIAMO QUELLI INSERITI NEGLI ULTI TRE ANNI