

Comune di Falconara Marittima (AN)

La riapertura della città al mare: il Progetto Bohigas

L'area individuata dal Prg99 come Apu2 è caratterizzata da una situazione urbanistica estremamente complessa per i molteplici fattori di criticità, tale da richiedere, per la sua ridefinizione, un approccio progettuale sistematico ed unitario.

L'Amministrazione comunale, considerando l'area strategica ai fini della riqualificazione e dello sviluppo dell'intero territorio, ha ritenuto opportuno avvalersi di una figura professionale altamente rappresentativa nel panorama internazionale. È stato quindi affidato l'incarico per un "ragguaglio urbanistico" allo studio Mbm Arquitectes di Barcellona, in particolare all'architetto Oriol Bohigas coadiuvato dall'arch. Albert Puigdomenech; contestualmente è stata nominata una commissione tecnico-consulativa multidisciplinare.

Il Ragguaglio, consegnato nel marzo del 2002, è articolato nei seguenti campi: raffineria; aeroporto; sistema viario e ferroviario; fronte marittimo; porto turistico; crescita urbana e suo controllo; riqualificazione della città consolidata; area dell'ex-Montedison; ex-caserma Saracini; parco fluviale dell'Esino; polo fieristico.

Dal documento appare evidente sia la necessità di un approccio efficace e flessibile rispetto agli obiettivi del Prg (all'interno di una politica urbanistica generale per la città), sia come l'impulso decisivo alla riqualificazione del territorio possa avvenire solo dalla realizzazione di una nuova centralità urbana e dalla apertura della città al mare; inoltre, è condizione essenziale il riordino delle infrastrutture ferroviarie e della grande viabilità. Si è quindi individuata l'opportunità di gestire al meglio il passaggio tra la situazione attuale ed il modello di sviluppo prefigurato dal Prg99, avviando fin da subito azioni innovative di trasformazione urbana. In tal senso l'affidamento dell'incarico per la redazione di un Progetto urbano per Falconara all'arch. Bohigas rappresenta una vera sfida: la possibilità di avviare la riqualificazione della città senza attendere che tutti i pezzi del complesso mosaico siano collocati al loro posto.

Il tema del recupero del fronte marittimo e della sua integrazione nel tessuto urbano viene affrontato a partire da alcune decisive opportunità:

- la proposta Rfi di rivedere il tracciato dei binari, evitando il passaggio all'interno dell'Api;
- la possibilità di adibire ad usi urbani le due aree occupate dagli scali merci;
- la possibilità di costruire un porto turistico in sinergia con quello di Ancona;
- l'opportunità di realizzare un polo di centralità urbana tra il futuro porto ed il quartiere di Villanova.

L'accessibilità al fronte marittimo e al nuovo nucleo turistico - residenziale diviene il presupposto essenziale per impostare la complessiva azione di trasformazione urbana.

Dagli elaborati di progetto presentati dallo studio Mbm Arquitectes si possono individuare le seguenti linee guida:

- revisione dell'ipotesi progettuale di Rfi, così da stabilire un nuovo triangolo ferroviario all'estremità nord dell'ae-

- roporto dotato di una nuova stazione a servizio delle due linee ferroviarie (Milano - Lecce e Ancona - Roma);
- realizzazione di nuovi tracciati stradali di accesso alla città per ottenere una razionalizzazione dei flussi di traffico in ingresso e in uscita;
 - costruzione di una piazza circolare, la nuova “porta della città”, da cui sia possibile accedere alternativa-mente alla nuova stazione, alla variante alla ss16 o innestarsi sulla strada da tracciare sull’attuale area degli scali merci, arrivando direttamente in città;
 - modifica delle destinazioni d’uso delle due aree degli scali merci: quella più interna dovrà essere occupa-



Inquadramento territoriale del progetto di trasformazione dell'area Nord di Falconara M.ma con sovrapposizione dello stato attuale e dello stato futuro. Prog. Preliminare Urbano Arch. O.Bohigas.

Sistema della viabilità

-  Viabilità principale
-  Viabilità secondaria
-  Viabilità di collegamento
-  Linea ferroviaria
-  Parcheggi

Schema del verde

-  Verde pubblico
-  Verde di protezione
-  Percorso ciclabile
-  Percorso pedonale

Schema degli usi

-  Terziario/ polo direzionale
-  Residenziale
-  Nuova Stazione FF.SS
-  Scuola
-  Hotel

ta dal sistema viario descritto precedentemente e da una nuova area di riqualificazione urbana prossima al quartiere di Villanova; quella più vicina al mare dovrà lasciare spazio al nuovo lungomare e alla creazione di un polo di grande centralità urbana a vocazione turistico - residenziale;

- costruzione di un porto turistico, con annessi servizi;
- prolungamento del percorso di lungomare del nuovo polo residenziale - turistico verso sud, tra ferrovia e spiaggia, a supporto di tutta l’attività balneare locale. Tale percorso potrebbe trovare un raccordo con la ss 16 che collega Falconara ad Ancona nel passaggio sotterraneo di recente costruzione; non è da escludere la sua prosecuzione sino al porto turistico del capoluogo, dando una nuova configurazione al fronte mare di tutta la baia. Il lungomare disporrebbe di una fascia larga 30-35 metri per la mobilità;

Un riassetto urbano di questa portata e complessità esige un metodo di lavoro che permetta di avanzare nella definizione progettuale di ogni singola area con una certa autonomia, senza tuttavia perdere di vista la coerenza d’insieme. Per questa ragione si è ritenuto opportuno svolgere in due fasi distinte il progetto urbano: una fase preliminare, necessaria per analizzare tutti gli elementi che compongono il sistema infrastrutturale e per proporre soluzioni ai problemi emersi; una seconda fase per la progettazione definitiva del nuovo porto e della ristrutturazione e del riutilizzo del fronte marittimo.

Il progetto urbano presentato in occasione della V RUN, di seguito descritto per punti, fa riferimento alla fase

preliminare e agli obiettivi del contratto in corso.

1. il sistema ferroviario

L'obiettivo di Rfi era quello di costruire una bretella per i treni merci che collegasse la linea adriatica a quella per Roma da nord. Nel corso dei successivi incontri con l'Amministrazione comunale si è valutata la possibilità di spostare verso l'interno i binari che oggi attraversano la raffineria Api, collocando la stazione nel triangolo ferroviario creato ed utilizzando per nuove funzioni urbane lo spazio attualmente occupato dagli scali merci da dismettere.

La nuova stazione avrà un duplice fronte: uno sulla linea adriatica e l'altro su quella romana, collegati da un edificio-corridoio per attività commerciali e utilizzerà tapis-roulant per lo spostamento delle persone. La stazione si affaccerà sulla nuova piazza di accesso alla città, integrandosi così nella struttura urbana ed acquisendo l'immagine di una centralità attiva e significativa. La disponibilità di terreno nelle vicinanze della nuova stazione permette, inoltre, di ipotizzare la creazione di un'area direzionale o produttiva, già prevista dal Prg99.

2. la raffineria Api

La ristrutturazione urbanistica in oggetto, benché non influisca in modo diretto sulle attività e sui terreni



Veduta da Est dell'area oggetto di intervento: il quartiere di Villanova attualmente al centro del triangolo costituito dai due scali ferroviari e dalla raffineria API.

dello stabilimento Api, non può prescindere dai vincoli per la sicurezza dell'area. Il trasferimento all'esterno del nuovo tracciato ferroviario della linea adriatica, costituisce un miglioramento in tal senso. Si sono inoltre individuate ampie aree di rispetto tali da garantire un adeguato filtro tra raffineria e città: aree da destinare ad usi non urbani, quali un parco od un bosco, che possano reinterpretare il paesaggio naturale autoctono.

3. il nuovo rapporto fra la città ed il mare

Al fine di ritrovare il rapporto tra Falconara ed il mare, è necessario ripensare l'accesso carrabile da nord, oggi poco funzionale e di bassissima rappresentatività.

Ciò è possibile attraverso il disegno di un nuovo itinerario stradale che a partire dalla nuova rotonda, porta della città, porti l'automobilista ad immettersi sul grande viale alberato che conduce al mare, dopo aver raggiunto la piazza della nuova stazione. Il viale è definito dalla continuità dei suoi fronti urbani: da una parte il quartiere di Villanova e dall'altra la quinta degli edifici di nuova costruzione, previsti dal progetto.

Al termine del viale, in corrispondenza dell'area dei servizi e delle infrastrutture, l'itinerario si dirama in due vie, entrambe a senso unico, che scorrendo parallelamente al mare articolano il nuovo quartiere di costa. Le due vie permettono di accedere al porto turistico e confluiscono in uno spazio pubblico da cui parte il lungomare che scorre in direzione sud, costeggiando le nuove aree destinate alle attività balneari.

Il collegamento tra la città vecchia e la città nuova sarà garantito dalla realizzazione di un grande viale pedonale carrabile in sottopasso, caratterizzato da spazi per attività commerciali, facile accessibilità, qualità dei materiali e delle tecniche costruttive, ampi spazi pedonali a verde. La promozione del fronte

mare, tuttavia, impone ulteriori rafforzamenti dei legami tra la spiaggia e la città esistente. Pertanto, oltre al sottopasso il progetto urbano prevede:

- un sottopassaggio carrabile all'altezza di via Colombo
- un sottopassaggio pedonale all'altezza della nuova stazione ferroviaria, la cui architettura, fortemente rappresentativa, potrà divenire atrio d'accesso alla zona di balneazione oltre ad accogliere una serie di servizi ausiliari.
- due sovrappassi pedonali situati fra la stazione attuale ed il nuovo sottopassaggio carrabile, di cui almeno uno accessibile ai disabili.

Lo spazio disponibile fra la ferrovia e il quartiere di Villanova verrà destinato al nuovo parco urbano e conterrà una pista ciclabile che metterà in relazione il lungomare, il bosco attorno all'Api ed il Fiume Esino.

4. le nuove aree edificabili

Fra il porto turistico ed il quartiere di Villanova è prevista la creazione di un nuovo quartiere residenziale, che potrà



Arch.O.Bohigas - Le azioni-progetto: il porto turistico, il nuovo quartiere residenziale, la nuova stazione ed il percorso ferroviario, il polo terziario, connessione città vecchia e città nuova.

ospitare ai piani terreni anche negozi, uffici e laboratori. E' previsto inoltre l'inserimento di una struttura alberghiera dotata di ampi spazi a verde. Dal lato opposto del quartiere verrà edificata la nuova scuola del quartiere. Villanova ha quindi le possibilità per divenire un nuovo cuore della città, attraverso un intervento che è al contempo un'azione di innovazione e di rafforzamento della vocazione marittima della città di Falconara. Tutti gli edifici sono rivolti al mare ed al nuovo porto e si articolano visivamente e funzionalmente lungo l'asse del grande viale ai bordi del porto. La passeggiata è arricchita da ristoranti e da strutture destinate allo svago.

5. il recupero del borgo storico

Il quartiere storico di Villanova verrà riqualificato conservandone i caratteri originali, allargandone i margini mediante la soppressione delle barriere ferroviarie e la riappropriazione di spazi perimetrali. Anche l'accessibilità al mare ed alla spiaggia di Villanova migliorerà attraverso la realizzazione di strade ampie e rappresentative.

6. l'ex-caserma Saracini

La ex-caserma, collocata a margine del quartiere di Fiumesino, potrebbe svolgere un ruolo complementare a quello del porto se in essa venissero insediate attività di cantieristiche navali.

7. il porto turistico

Il punto cardine della proposta progettuale è rappresentato dal nuovo porto turistico. Il porto dovrà integrarsi con il sistema portuale di Ancona, di cui potrà contenere attività complementari.

La forma e la posizione del porto, proposte dal progetto urbano, sono il risultato del confronto con una serie di fattori condizionanti, quali le restrizioni alla navigazione per la presenza dei moli dell'Api, la batimetria con possibilità di miglioramento in punti particolari, la compatibilità con le dinamiche meteomarine, l'integrazione con il nuovo quartiere residenziale, una buona accessibilità e l'occupazione di 17 ha di

specchio d'acqua.

8. le spiagge e il lungomare

La costruzione del nuovo porto turistico consente di frammentare l'uniformità che caratterizza questo tratto del litorale adriatico creando due spiagge con caratteri assai diversi: a nord una spiaggia a forma di conchiglia con attrezzature sportive e di svago; a sud una spiaggia di maggiore ampiezza rispetto a quella attuale, destinata ad un utilizzo più di massa.

9. relazione con il Prg e sintesi quantitativa

Le proposte contenute nel presente progetto urbano possono considerarsi coerenti con il Prg99, anche se necessiteranno di una variante specifica.

Il Prg prevede la possibilità di inserire attorno ai quartieri di Villanova e Fiumesino 360.000 mc per utilizzi non abitativi. A parità di cubatura prevista, il progetto prevede che vengano trasformati ad uso abitativo circa 100.000 dei 360.000 mc totali previsti.

Il trasferimento da uso terziario a uso abitativo è giustificato dalle necessità urbane imposte dalla riqualificazione del territorio dinanzi al mare e dalla necessità di sostituire gli edifici che dovranno essere demoliti in corso d'opera. Va inoltre previsto un aumento del numero di abitanti tale da assicurare al quartiere una dimensione consona alla sua posizione ed alle sue potenzialità.

tab 1 sintesi delle attività proposte dal progetto:

Residenziale

		Superficie	Volume
1/3 Pianta PT Edilizia Residenziale	21.311 mq x 1/3 p	7.103 mq x 3 m	21.309 mc
4 Piani Edilizia Residenziale	21.311 mq x 4 p	85.244 mq x 3 m	255.732 mc
Totale edificabilità residenziale		92.347 mq	277.041 mc

Non Residenziale

		Superficie	Volume
2/3 Pianta PT Edilizia Non Residenziale	21.311 mq x 2/3 p	14.206 mq x 4 m	42.618 mc
Edifici terziari PT+4	3.252 mq x 5 p	16.260 mq x 3,5 m	56.910 mc
Albergo PT + 6	2.304 mq x 7 p	16.128 mq x 3,5 m	56.448 mc
Commerciale PT	5.174 mq	5.174 mq x 7 m	36.218 mc
Polo Direzionale PT	40.450 mq	40.450 mq x 7 m	283.150 mc
Totale Edificabilità Non Residenziale		92.218 mq	475.344 mc

Dotazione al servizio del quartiere (non computa come edificabilità)

Scuola PT+2	850 mq x 3 p	2.550 mq x 4 m	10.200 mc
-------------	--------------	----------------	-----------

Volumetria che si prevede demolire

(Secondo i dati apportati dall'Ufficio Tecnico Comunale)

Volumetria residenziale a demolire	176.500 mc
Volumetria non residenziale a demolire	220.000 mc

Incremento del volume secondo il progetto

Residenziale	277.041 mc – 176.500 mc =	100.541 mc
Non residenziale	475.344 mc – 220.000 mc =	255.344 mc

Totale incremento volumetria secondo il progetto	355.885 mc
---	-------------------

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Comune di Falconara Marittima

IL CASO

La riapertura della città al mare: il Progetto Bohigas

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Aree urbanizzate
Aree dismesse / Ambiente naturale / Rete infrastrutturale / Area litoranea

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Programmi e progetti urbani

RIFERIMENTI

Urbanistica dossier n.57