



COMUNE DI ASCOLI PICENO

PROGRAMMA
DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
AREA "EX SGL CARBON"

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA



2012

A.1
1

I PROGETTISTI:

Prof.Arch. Pier Luigi CERVELLATI



Dott. Arch. Serafino GUAIANI



Dott. Arch. Alessandro TRAINI



IL SINDACO
Avv. Guido CASTELLI

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA
Geom. Luigi LATTANZI

IL SEGRETARIO GENERALE

IL DIRIGENTE
Dott.Ing. Cristoforo E.WELDON

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Dott.Ing. Paolo LECCESI



PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
AREA EX SGL CARBON

Relazione tecnica illustrativa

<i>Dalla città murata alla città industriale</i>	pag.	2
<i>L'accordo e il progetto di PRU</i>	pag.	4
<i>I cardini del progetto urbanistico</i>	pag.	6
<i>Conclusioni</i>	pag.	12

Dalla città murata alla città industriale

L'intricata vicenda urbanistica della zona nord compresa fra stazione, ansa del Tronto e nuova strada verso lo stadio, riflette il passaggio dall'Ascoli d'inizio novecento -dove convive la campagna con la nascente industria- fino allo stato attuale dove non ci sono più sia l'una che l'altra.

Sparisce il disegno (non solo) urbanistico della città.

All'inizio del secolo scorso ad Ascoli come in altre città inizia l'espansione edilizia mediante una maglia geometrica a nord con l'allargamento di Borgo Solestà e la predisposizione di un nuovo Borgo detto Parignano a ridosso del Convento di Sant'Antonio. A est-sud est un disegno assai più ambizioso che investe Borgo Caldaie fino a San Filippo e Giacomo viene predisposto quale vera espansione urbana *extra moenia* con le caratteristiche dell'addizione e non del semplice allargamento urbanistico. Una nuova e grande piazza è posta al centro di un impianto che segue i dettami dell'urbanistica allora in atto in quasi tutte le città europee.

Il disegno è una traccia di addizione urbana che sconta crisi economiche forti, due guerre, (la prima darà i nomi alle strade di Borgo Parignano) e un ultimo dopoguerra dove la ricostruzione si connette alla nuova edificazione con parametri edilizi diversi sia per volumetria, sia per contenuti e non per ultimo, per modo di costruire. Il cemento armato è ormai usato in tutte le costruzioni.

Il pur timido disegno otto-novecentesco si attua nel prolungamento del Corso Vittorio Emanuele II° (via dell'Indipendenza) e nell'asse Stazione /via V.E. Orlando/ Via Marconi, ma la grande diagonale quasi una "rambla" barcellonese (l'attuale Via Benedetto Croce), si arresta dove doveva esserci la grande piazza ottagonale formata dalla convergenza di diagonali e assi che l'evolversi dello sviluppo edilizio avvenuto in un tempo troppo lungo, ha in gran parte cancellato. Poi, specie per Borgo Parignano, le sostituzioni dei fabbricati di stile liberty o decò con altri -anonimi e stereotipati condomini- di maggior volumetria e di minor qualità formale, ha alterato la fisionomia di questi brani di città rispettosi di un modello che segna appunto la nascita della moderna urbanistica europea.

Il tridente alberato "rambla" (Via Marconi/ viale Croce/ via dell'Indipendenza) è un esempio indicativo -al pari delle ville prospettanti il Tronto di via Piave- della migliore urbanistica italiana dell'inizio del secolo scorso.

La zona industriale moderna prosegue le modalità insediative degli insediamenti storici delle cartiere tutte ovviamente inserite a ridosso del fiume. Oltre la stazione ferroviaria, nelle grande ansa del Tronto lo stabilimento della "Società Industriale Italiana" e la fabbrica "Carboni Elettrici", sono inseriti nell'ampio pianoro coltivato, quasi il cui confine è a strapiombo sul fiume Tronto.

Nelle foto aeree post-belliche, ancora nei primi anni sessanta, i due fra i più importanti insediamenti industriali di Ascoli sono inseriti nel verde agricolo; campi arati o coltivati a ulivo li isolano dal contesto del territorio costruito. Sono presenti ciminiere fumanti ma la loro altezza e l'ambiente agricolo che le circonda rappresenta un canone dell'urbanistica moderna esaltando i principi fondamentali di Le Corbusier: *l'usine vert*.

Demolizioni, ricostruzioni e ristrutturazioni; soprattutto ampliamenti sia della vecchia sia delle nuove società di gestione, ma anche il crescere dell'edificato attorno e oltre la fabbrica, incorporando il tutto nell'addensamento del centro urbano ascolano -causa ed effetto della stessa fabbrica- hanno determinato uno scontro frontale fra chi difende il posto di lavoro e coloro che sono ostili all'inquinamento. Cose note ad Ascoli, come in altre città dove fabbriche altamente inquinanti hanno determinato "sviluppo e declino" della città stessa. Progressivamente il numero degli addetti nella SGL Carbon ascolana è diminuito fino a esaurirsi con la sua costosa chiusura.

Cessato così il dibattito, anche aspro, se ne è aperto un altro -non meno vivace- sul che fare dell'area super costruita e iper avvelenata fino alle falde del fiume. Cose note pure queste. Facile dire "Centro Tecnologico delle Marche" quale soluzione ideale per la sua riconversione; come fu facile ai progettisti del nuovo PRG -più di 50 anni fa- prevedere per quest'area un grande parco. Facile da prescrivere ma difficile anche allora da realizzare nonostante si fosse in una fase storica di grande esplosione economica e dove si ignoravano i rischi (anche mortali) causati dall'uso di materiali -poi divenuti proibiti- e da scorie

avvelenate. Il fumo delle ciminiere da orgoglio per lo sviluppo del lavoro e dell'economia di un intero territorio, diventa incubo di morte.

L'accordo e il progetto di PRU

Centro o Polo Tecnologico ha un molteplici significato, può assumere differenti connotazioni. In generale -e in particolare con le nuove tecnologie- l'espressione "Polo tecnologico" assume il senso di luogo di ricerca, di passaggio fra "terziario" e "quaternario", fra "direzionale" e "laboratorio" dove l'incrocio fra la ricerca scientifica e la sua applicazione determina nuovo lavoro, produce l'evolversi della città, il passaggio dal declino crescente a una prosperità tesa al miglioramento sociale, culturale e spirituale degli abitanti .

Per Ascoli una sfida veramente storica. Epocale. Specie dentro una crisi non tanto diversa da quelle che hanno segnato nel secolo scorso il passaggio dal disegno urbanistico allo stato di fatto attuale consolidato solo negli ultimi 30 anni del secolo XX. Uno stato di fatto che contraddice i principi della cultura urbanistica contemporanea. Per non citare i fabbricati della società che prende il nome di *Elettrocarbonium* quando negli anni 70 amplia e ristruttura gli stabilimenti, occupando tutta l'area -tranne il sagrato della chiesa- e facendo largo impiego di eternit (12 mila mq) da aggiungere alla superficie dell'area inquinata quasi corrispondente all'intero lotto.

L'accordo stabilito fra Enti Pubblici (Regione Provincia e Comune) e la società RESTART divenuta proprietaria dell'area, ripartisce l'uso in tre parti uguali di superficie con tre distinte funzioni:

- *Polo Tecnologico*, in realtà non precisamente identificato ma da intendersi quale luogo in cui la ricerca tecnica scientifica si lega all'imprenditoria e dunque al lavoro qualificato e innovativo;
- *Residenziale*, in cui sono inserite al pari di altre zone residenziali anche piccole attività commerciali, uffici, servizi e attività terziarie;
- *Verde pubblico*, ed è quest'ultima prescrizione a diventare guida progettuale ed elemento che dovrà caratterizzare i quasi 25 ettari della zona.

Non sembri una *captatio benevolentiae* questo richiamo al Verde pubblico quale stratagemma per mettere in secondo piano le altre componenti l'accordo: il Centro Tecnologico e la Residenza. Si fa riferimento al verde pubblico perché contribuisce alla realizzazione di uno dei pilastri strutturali del nuovo PRG: il Parco Fluviale.

Il nuovo Piano Regolatore Generale elaborato in base all'adeguamento della strumentazione urbanistica al Piano Paesistico Ambientale Regionale, individua infatti nel "Parco Fluviale" (formato dal fiume Tronto, dal Castellano, dal Chiaro e dai principali affluenti) la "struttura" portante del piano.

L'area ex SGL Carbon è situata nel promontorio che prospetta sul Tronto in uno dei punti di maggior suggestione, occupando anche parte della scarpata dell'alveo quale discarica di rifiuti e detriti (e a suo tempo anche con costruzioni come mostrano alcune foto d'epoca); essa rappresenta senz'altro uno degli epicentri del costruendo parco e può diventare mediante piste pedonali e ciclabili, uno degli accessi principali al parco stesso. Il disinquinamento di tutta la zona -e la sua messa in sicurezza- è direttamente connessa alla fattibilità del Parco Fluviale. Senza questa zona il Parco non potrebbe esistere.

Per questo l'utilizzo a Verde pubblico di oltre la metà (e non di un terzo) dell'area rappresenta un inedito approdo al Parco Fluviale. Approdo possibile solo con la bonifica dell'inquinata scarpata dell'alveo.

Questo progetto di riqualificazione urbana può diventare il motore rigeneratore della città. Senza retorica. Non si tratta solo di eliminare una zona inquinata, avvenimento raro e non solo in questi anni e non solo in Italia (in Europa sono stati realizzati con interventi economicamente sostenuti dallo Stato o da chi aveva inquinato). E neppure si tratta solo di ampliare il verde pubblico demolendo fabbricati industriali che sono dei veri e propri impianti finalizzati alla produzione di materiale altamente inquinante.

E' un progetto più ambizioso perché non si esaurisce con la realizzazione di nuove costruzioni residenziali, a compenso parziale dell'onerosa impresa di disinquinamento; quanto piuttosto di sperimentare la possibilità di suscitare lavoro. Un lavoro nuovo all'insegna della rigenerazione della città e del suo territorio. A partire dalle tecnologie del disinquinamento/bonifica alla

predisposizione di un quartiere all'insegna della compatibilità ambientale e del risparmio energetico; dalla casa seguendo e sperimentando i criteri che le ricerche non solo europee stanno approfondendo per un nuovo modo di abitare a tutte quelle parti della città già costruita da ormai più di mezzo secolo che deve essere rigenerata.

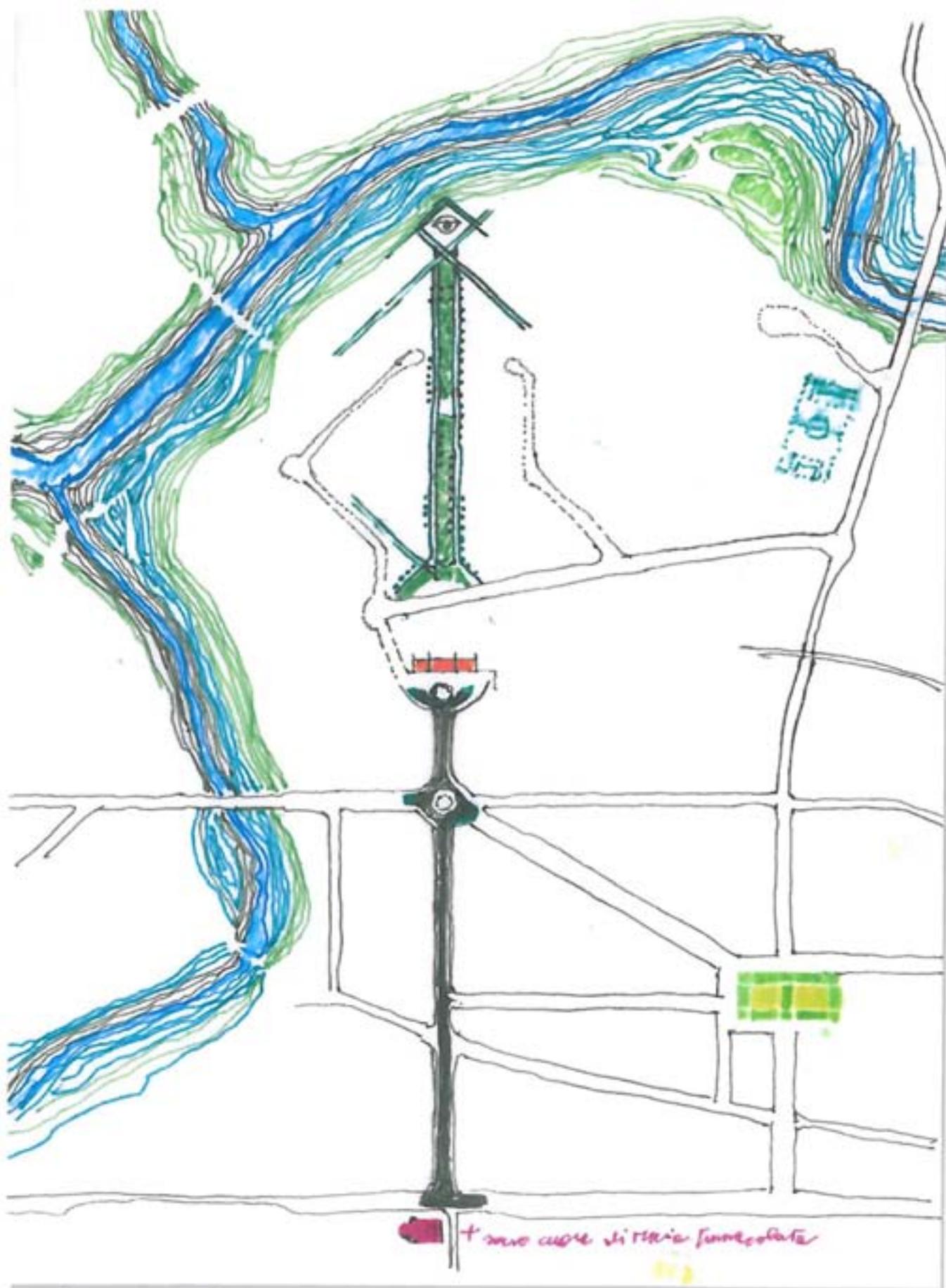
I Cardini del progetto urbanistico

1°. *Il nuovo cardine quale prolungamento dell'asse disegnato nel primo piano urbanistico d'inizio secolo oltre la stazione.*

Se si osserva la città dall'alto si nota come l'impianto della prima espansione *extra moenia* sia formato dal prolungamento verso est del decumano /corso (via dell'Indipendenza) e da un cardine o cardo nord-sud (l'asse principale della centuriazione e dell'urbanistica romana che s'incrociava ad angolo retto, appunto con il decumano, l'asse est-ovest) qui rappresentato da viale Marconi che termina a sud con la chiesa del Sacro Cuore di Maria Immacolata e a nord nel semirotondo piazzale della stazione tramite viale Luciani (questo asse coincideva -oltre i binari- con il recinto esterno del primo impianto della fabbrica "carboni elettrici" a sua volta tangente alla deviazione della linea ferroviaria e del fabbricato/tettoia terminale del carico e scarico merci).

Il prolungamento di questo asse, che ricalca un segno storico, costituisce il nuovo perno dell'assetto urbano da conferire all'area bonificata. Prolungamento che termina dove inizia lo strapiombo dell'alveo del Tronto; qui si prevede un belvedere quadrangolare con gli angoli in direzione nord-sud / est-ovest. Non è un viale ma un doppio percorso alberato (solo) ciclo pedonale -intervallato da una larga fascia verde- di lunghezza di poco superiore ai 350 metri (grosso modo la distanza che separa piazza Arringo dal Campo della Quintana). Asse che diventa perno dell'insediamento residenziale inteso anche quale ingresso al Parco Fluviale e al nuovo belvedere da cui osservare un inedito panorama della città e del fiume. Gli alberi ipotizzati sono gli stessi di via G. Marconi o di via B. Croce.

La Stazione diventa un edificio storico in cui le nuove attrezzature commerciali e ricreative sono inserite in una spazialità funzionale a una linea metropolitana di trasporto passeggeri. Di fronte è prevista una *bike sharing* e una *bike repair*.



+ nuovo cuore di piazza [unclear]

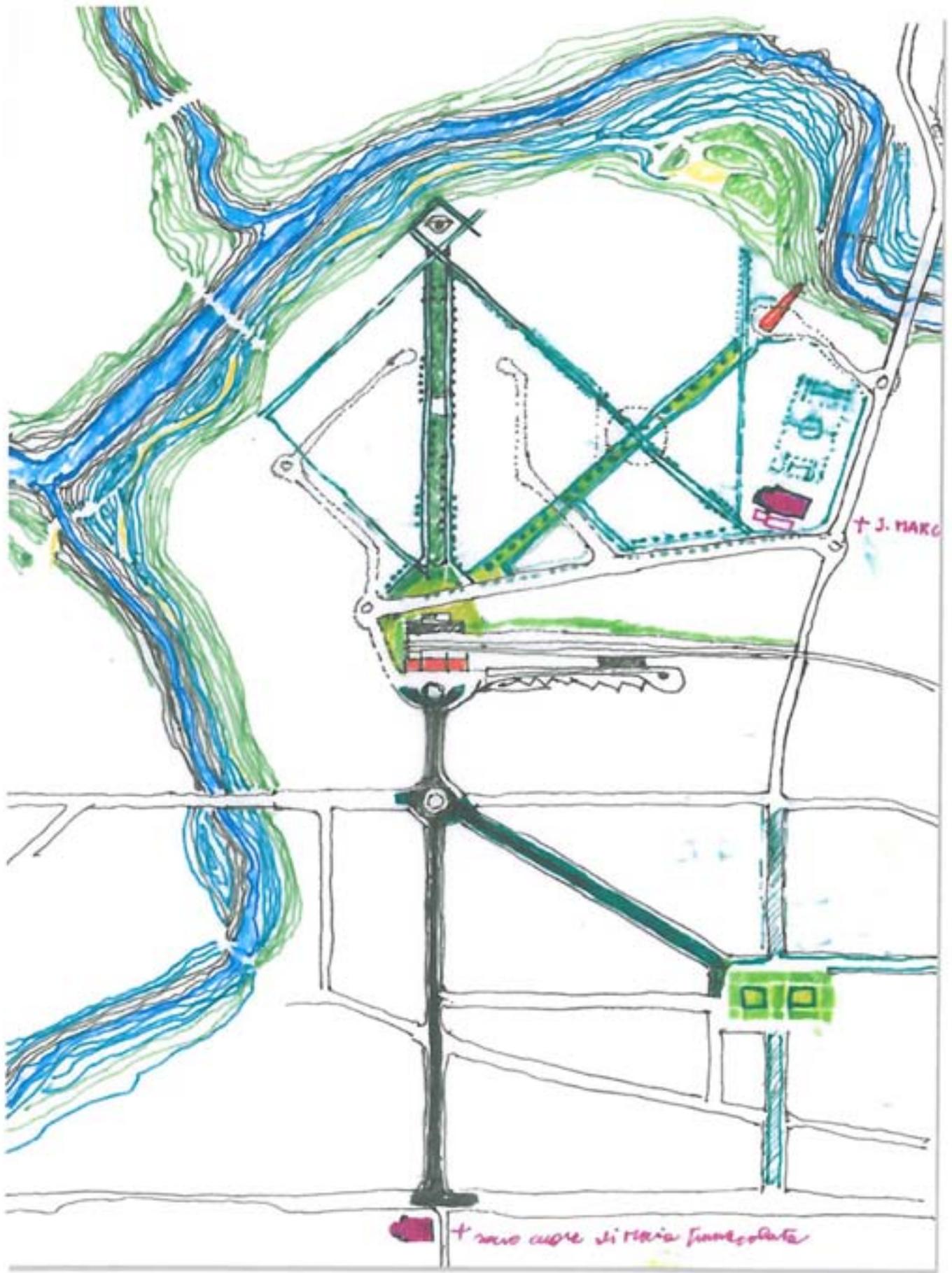
2°. Il percorso che traguarda il futuro : verso il Polo Tecnologico

Un altro percorso verso nord-est sempre pedonale porta alla ciminiera, forse il più simbolico segno della storia della fabbrica; è il percorso-galleria che attraversa i manufatti che costituiscono il "Polo Tecnologico", separato dal nucleo residenziale attraverso il sistema del verde pubblico che si incunea ed unisce le varie funzioni stabilite dall'accordo del 2009.

La ciminiera-traguardo diventa (può diventare) un punto di riferimento non solo visivo, ma di ritrovo, e magari raggiungendo la cima, un altro e alto belvedere.... Simboleggia un'astratta scultura e dopo l'alternativo significato di vita e di morte che ha avuto nel secolo scorso, oggi può assumere il senso di speranza nella rigenerazione dell'area e quindi di tutta la città.

La stazione è un edificio simbolico che assume un altro significato con la parallela stazione delle autolinee. L'area -in certi tratti coincidente con via Piemonte-secondo il Piano dovrà essere trasformata facendo terminare i soli binari necessari per consentire l'accesso diretto sia alla metropolitana che ai mezzi motorizzati per nuovo insediamento e l'accesso ai relativi percorsi ciclo pedonali, con la formazione di un viale laterale verso ovest. Con questo semplice -elementare-disegno si predispone l'abbandono di strade carrabili, recuperando razionalità di traffico e spazi per verde e parcheggi.

Il nuovo assetto della stazione diventa premessa per riqualificare anche le zone circostanti attribuendo alla stazione degli autobus un suo più razionale inserimento.



3°. *L'asse di raccordo con il belvedere di Sant'Antonio*

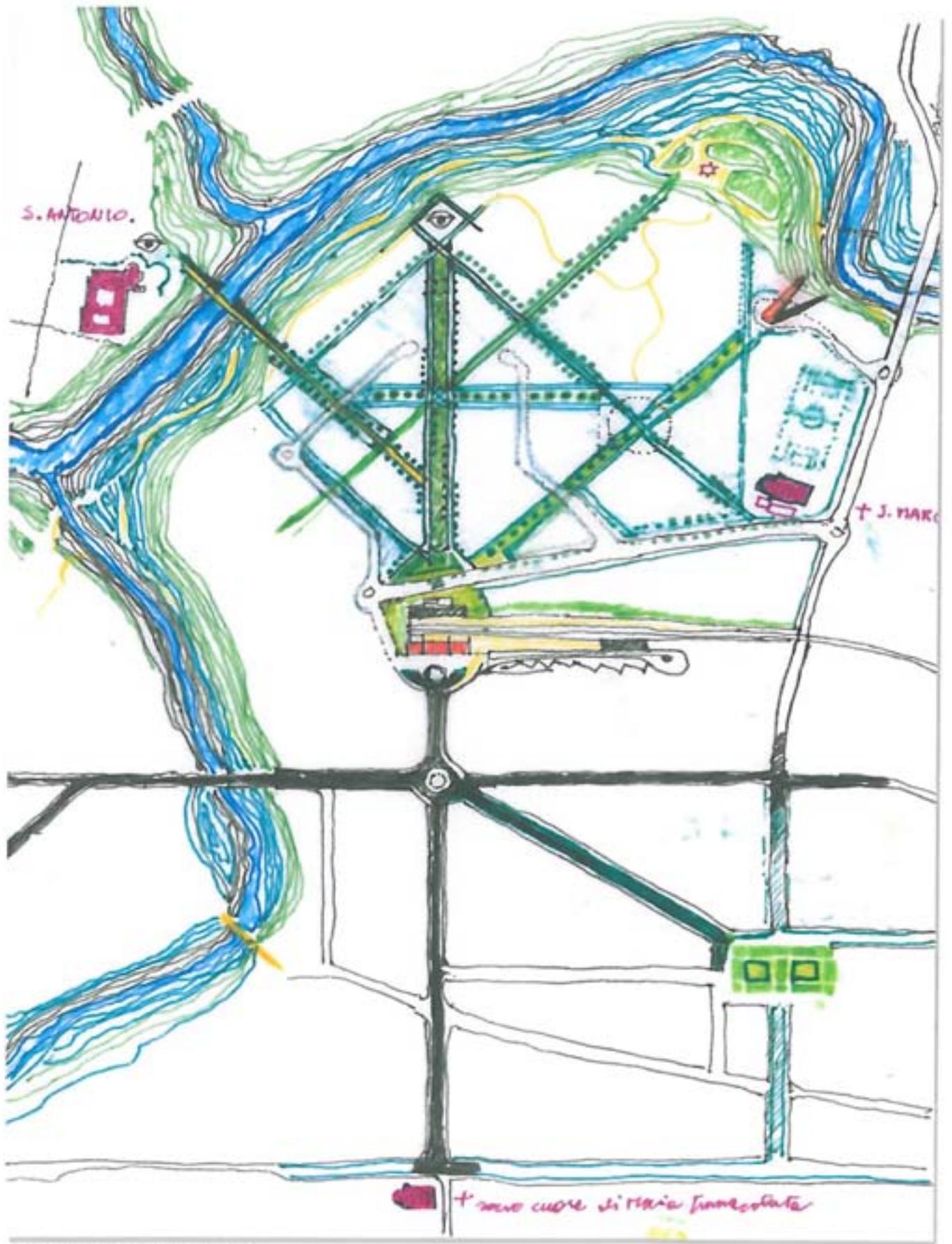
Dal perno centrale s'innesta un altro percorso in direzione nord-ovest che punta di là del fiume verso un altro promontorio -ricco di memoria storica e di grande bellezza paesistica nonostante la sua abbastanza recente emarginazione- dove c'è il monumentale Convento di Sant'Antonio Abate. L'asse attraversa il Tronto, sempre a piedi o in bici, con un ponte ligneo a forma gobba di cammello e raggiunge in quota un altro traguardo meritevole a sua volta di ritornare a essere belvedere.

Già in passato, negli anni '60 del secolo scorso, fu previsto un ponte che collegava questo luogo *extra moenia* con la città ormai consolidata come centro urbano. Nel disegno urbanistico del nuovo PRG e quindi in questo PRU il ponte diventa una passerella lignea ciclo-pedonale a quota dei due promontori.

Dal belvedere terminale del perno centrale si raggiunge il ponte ligneo mediante una diagonale nord-ovest che delimita l'abitato residenziale, mentre in direzione est la simmetrica diagonale mette in collegamento questo belvedere con il centro del Polo Tecnologico. Centro raggiungibile anche dalla piazza che si forma con l'intersezione del perno/cardine centrale dal decumano est-ovest

Da questa piazza centrale la diagonale nord-est / sud-ovest connette due poli importanti:

- le attrezzature del luogo determinato dalla bonifica a cavallo fra il greto del fiume e il piano, che sono in funzione sia del Parco Fluviale che del suo prolungamento -il verde pubblico del nuovo insediamento;
- la parte terminale dell'intera area (la ex "Carburo") zona che necessita di una profonda rigenerazione di cui questo impianto urbanistico rappresenta la premessa.



L'impianto così definito -che nasce dal prolungamento di un asse urbano e dalla dislocazione dei traguardi- diventa sinopia di un disegno urbanistico che riecheggia sì l'impianto del cosiddetto "Piano Raddi-Anelli", ma lo rende contemporaneo per la peculiarità del luogo.

Il disinquinamento dell'area fa riscoprire e risaltare la presenza del fiume e del parco a esso connesso che si allarga -diventando parte integrante- con specifiche attrezzature e punti caratterizzanti gli oltre 13 ettari di verde pubblico che così si formano in stretto rapporto con il Parco Fluviale.

Preme sottolineare la base ippodamea. Con i percorsi orizzontali e verticali si determina una rete pedonale ciclabile quasi del tutto indipendente dalla viabilità motorizzata.

L'aggancio formale al vecchio "Piano Raddi-Anelli" con le sue geometrie e simmetrie è servito quale guida a un disegno urbano dell'abitato che fosse l'ideale proiezione del piano stesso. Conformazione che forse avrebbe assunto questa zona non ci fosse stata la presenza di industrie in espansione.

Qualsiasi altra soluzione delle tante ipotizzate avrebbe dato il segno di un'alterità periferica non dissimile da tante altre che sembrano isolarsi dal contesto urbano.

Non è certo la forma a conferire significato al PRU, il cui valore non si esaurisce nel trasformare un'area inquinata, bensì nel saper innestare un processo di rigenerazione di alcune zone limitrofe degradate. Come appunto l'area adiacente detta ex Carburo, ovvero rigenerare il prestigio storico e sacrale dei luoghi, come il complesso monumentale di Sant'Antonio. L'obiettivo tuttavia è anche quello di avviare la "costruzione" del Parco Fluviale che si inserisce anch'essa nella sfida posta con il nuovo PRG di rigenerare la città.

