



Porto di Ancona prima dell'industrializzazione



Veduta di Ancona



Arco di Traiano



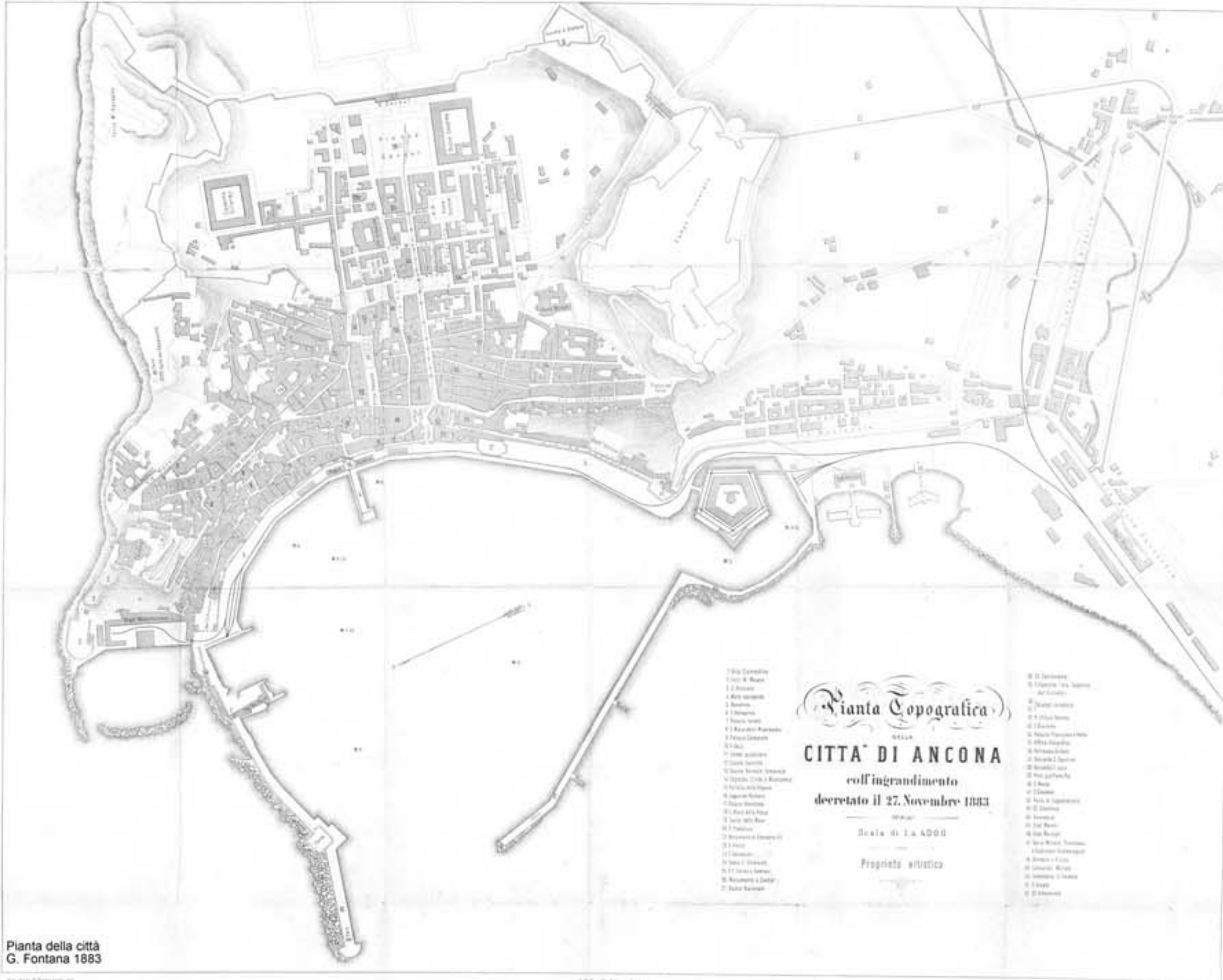
Lanterna del molo nord dopo lo scoppio della polveriera



Veduta del porto di Ancona agli inizi del 1900



Veduta dei cantieri navali agli inizi del 1900



Pianta della città G. Fontana 1883

La particolare conformazione morfologica, che fin dai tempi antichi offriva un sicuro approdo ai naviganti, favorì l'insediamento di un gruppo di coloni dorici provenienti da Siracusa sulla sommità del colle che dominava la rada. In questo luogo ebbe origine il nucleo più antico della città di Ancona. Durante il periodo romano la città si espande sulle pendici del colle Guasco verso il fondo valle. La costruzione di un nuovo molo, alcuni edifici portuali e delle terme è significativa della tendenza della città a circoscrivere con l'abitato l'intera area portuale. Tale direttrice, parallela all'ansa costiera, caratterizzerà lo sviluppo urbano e il tessuto viario della città fino alla fine del 1700. Dopo la decadenza altomedievale culminata con la pressoché totale distruzione nel IX secolo, la città assume dinuovo il perimetro dell'insediamento romano, successivamente si espande lungo l'ansa portuale, includendo nella cinta muraria la parte terminale della valle della pannocchia e le pendici dell'astagno, si costruiscono i nuovi edifici rappresentativi, il palazzo del senato e del comune, che ancora una volta si attestano sulla parte alta del Guasco; alla sommità del colle si erge il duomo di S. Ciriaco ripristinato nel luogo dell'antica acropoli. Durante il successivo ampliamento urbano che avviene nel XIV secolo gli edifici monumentali della città si spostano verso valle e si localizzano in P. S. Francesco ed in P. del Plebiscito, mentre la sommità e le pendici dell'astagno, ormai interamente comprese nella cinta muraria, si caratterizzano come area urbana destinata ad un'edilizia residenziale intensiva. Ora la città si distende lungo l'arco costiero compreso tra i due rilievi del Guasco e dell'astagno: il successivo ampliamento sarà compiuto risalendo la valle della Pannocchia.



Ricostruzione del sito originale della città

All'interno della nuova cinta muraria si costruiscono numerosi edifici monumentali, pubblici e privati saturando così le aree libere. Questi interventi unitamente al complesso delle fortificazioni militari sul colle Astagno, cittadella e campo trincerato, definiscono i lineamenti della città sino al 1800. Le uniche variazioni sono costituite dalla costruzione della Mole Vanvitelliana il Lazzaretto, dal molo sud, da porta Pia nuovo ingresso principale della città dopo la costruzione della litoranea. Ai primi dell'800 la formazione di due borghi fuori le mura, uno lungo il fondo della valle della Pannocchia, l'altro lungo la litoranea, definiscono le due direttrici fondamentali dello sviluppo della città moderna: è significativo che il primo intervento di diradamento del tessuto cinquecentesco, Piazza della Repubblica, avvenga proprio all'incrocio di queste due direzioni. Con l'annessione al Regno d'Italia vengono realizzati alcuni importanti interventi di ristrutturazione e di ampliamento urbano. Da Piazza della Repubblica parte il nuovo Corso Garibaldi che, dividendo in due la città cinquecentesca, determina la nuova direzione di sviluppo della città nel senso perpendicolare alla costa lungo la valle della Pannocchia. L'ampliamento della cinta muraria è conseguente alla costruzione del quartiere a pianta regolare progettato tra Piazza Roma e Piazza Cavour, mentre la nuova stazione ferroviaria, realizzata all'esterno della città, costituisce il primo elemento di un nuovo insediamento che si andrà a sviluppare lungo la valle del Miano.

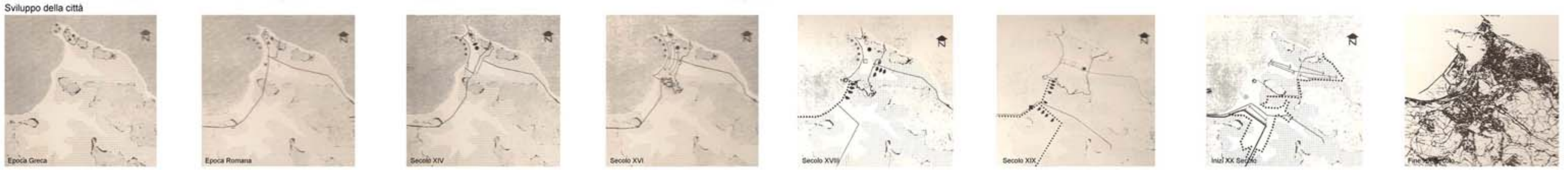


Ancona, veduta della città, olio su tela sec. XVIII

La città ai primi del 1900 ha ormai esaurito sia le aree all'interno delle mura, che lo stretto tratto di costa compreso tra Porta Pia e la stazione ferroviaria, rione Archi; si delineano già chiaramente le due direttrici future dello sviluppo urbano: da una parte la città tende a riempire la valle della Pannocchia, dall'altra si sta formando parallelamente al primo un quartiere completamente distaccato e periferico lungo la valle del Miano, Piano S. Lazzaro. Durante la Seconda Guerra Mondiale la città è soggetta a massicci bombardamenti del porto e dei relativi quartieri limitrofi da parte dell'aviazione degli alleati. Questo causa notevoli distruzioni nel centro storico della città Dorica distruggendo quell'immagine che Ancona ebbe per secoli. Le successive decisioni prese in periodo di ricostruzione portarono ad un diradamento del tessuto della città storica, che unitamente alla sempre maggiore richiesta di spazi portuali causata dalla meccanizzazione dei sistemi produttivi, dà il via ad un processo a tuttoggi ancora in corso, l'interramento dell'arco del porto storico ed il conseguente allontanamento della città dal mare che contemporaneamente urbanizza l'entroterra. Nel secondo dopoguerra si completano i due processi iniziati alla fine del 1800: le due valli parallele sono pressoché totalmente urbanizzate ed hanno dato luogo a due città completamente separate dalla dorsale dell'astagno. A ciò si aggiunge la massiccia urbanizzazione della costa verso Falconara e la recente tendenza a saldare fra loro le varie direttrici di sviluppo e le frazioni circostanti in rapida crescita; la mancanza di soluzione di continuità tra i due centri urbani è ormai definitiva e pone al centro della discussione il futuro assetto degli spazi urbani, infrastrutturali e produttivi dell'intera area metropolitana.



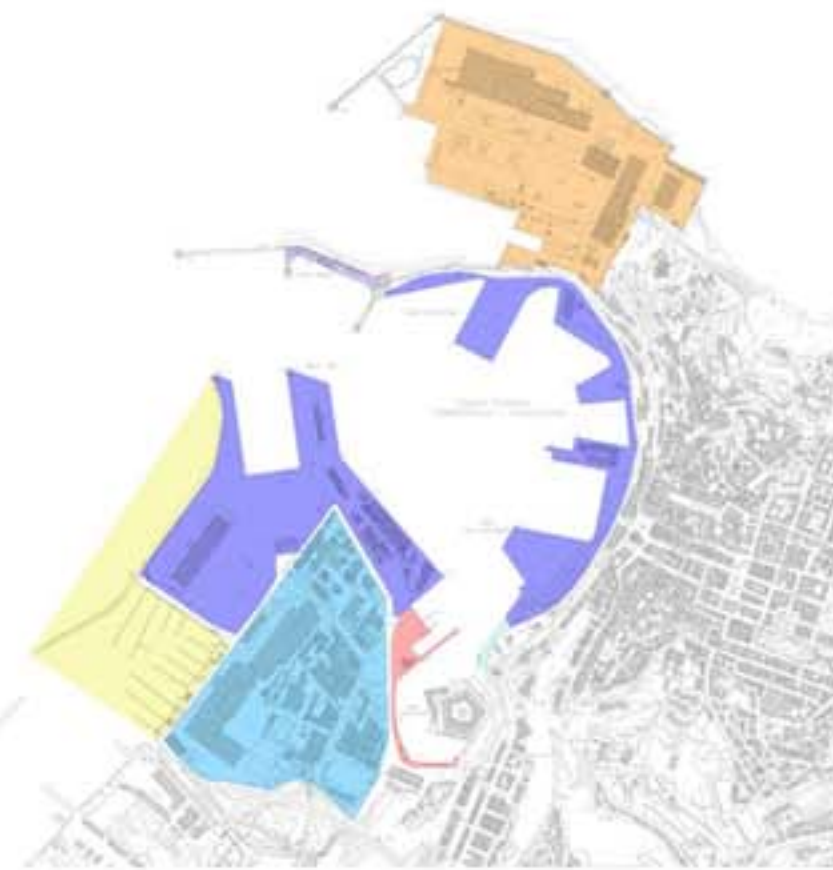
Arco di Traiano e colle Guasco





- Zona Portuale
- Zona di Riqualificazione
- Zona di Rimpimento
- Cantiere Navale
- Marina Militare
- Vigli del Fuoco
- Porto Pescherecci
- G.d.F. e C.C.

FUNZIONI PORTUALI



- Viabilità Portuale
- Viabilità Cittadina Principale

VIABILITÀ



La situazione attuale del porto vede una sovrapposizione di funzioni inserite in maniera poco organizzata all'interno di spazi ritagliati, ove possibile, al mare. Questa attuale disposizione fa sì che si rilevi un generale degrado dell'area ed una difficoltà di fruizione da parte degli operatori e di coloro che vivono questi spazi.

La viabilità portuale non potendo interferire con la vita cittadina per motivi di sicurezza porta allo spostamento della viabilità della città in vie non studiate per sostenere un tale volume di traffico, essendo strade realizzate in periodi storici in cui le autovetture non esistevano.

Inoltre la penuria di parcheggio fa sì che ogni slargo sia stato adibito alla sosta dei veicoli disturbando la vita e la vista del centro storico.

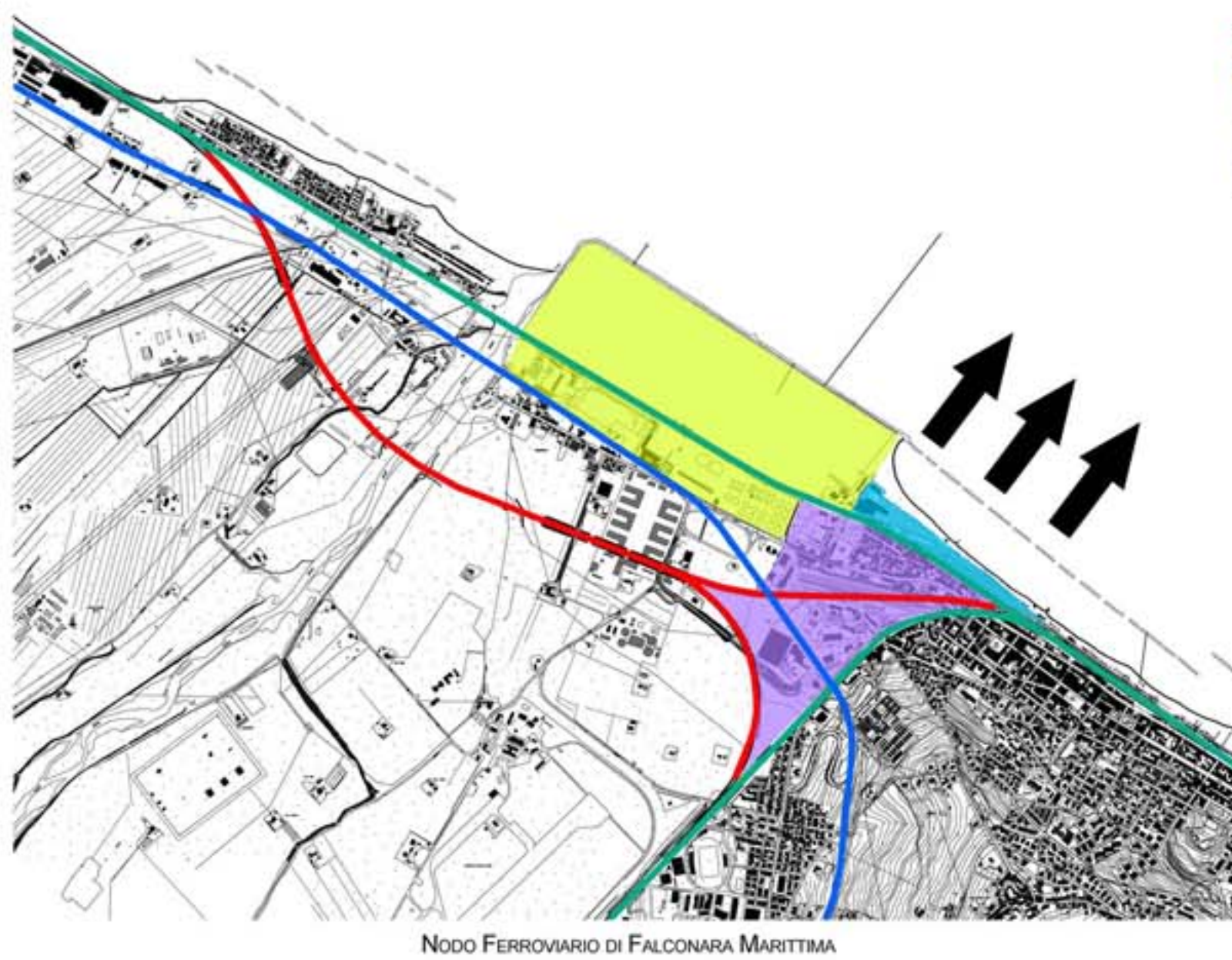
Tale ricerca di spazi per la sosta ha spinto l'amministrazione comunale a studiare progetti di parcheggi multipiano che non fanno altro che aggravare il volume di traffico in queste zone e la situazione di degrado già di per sé preoccupante.

Il piano per il porto, stilato dall'autorità portuale insieme all'ufficio urbanistico del comune di Ancona, non riesce a garantire soluzioni a lungo termine per tali problemi.

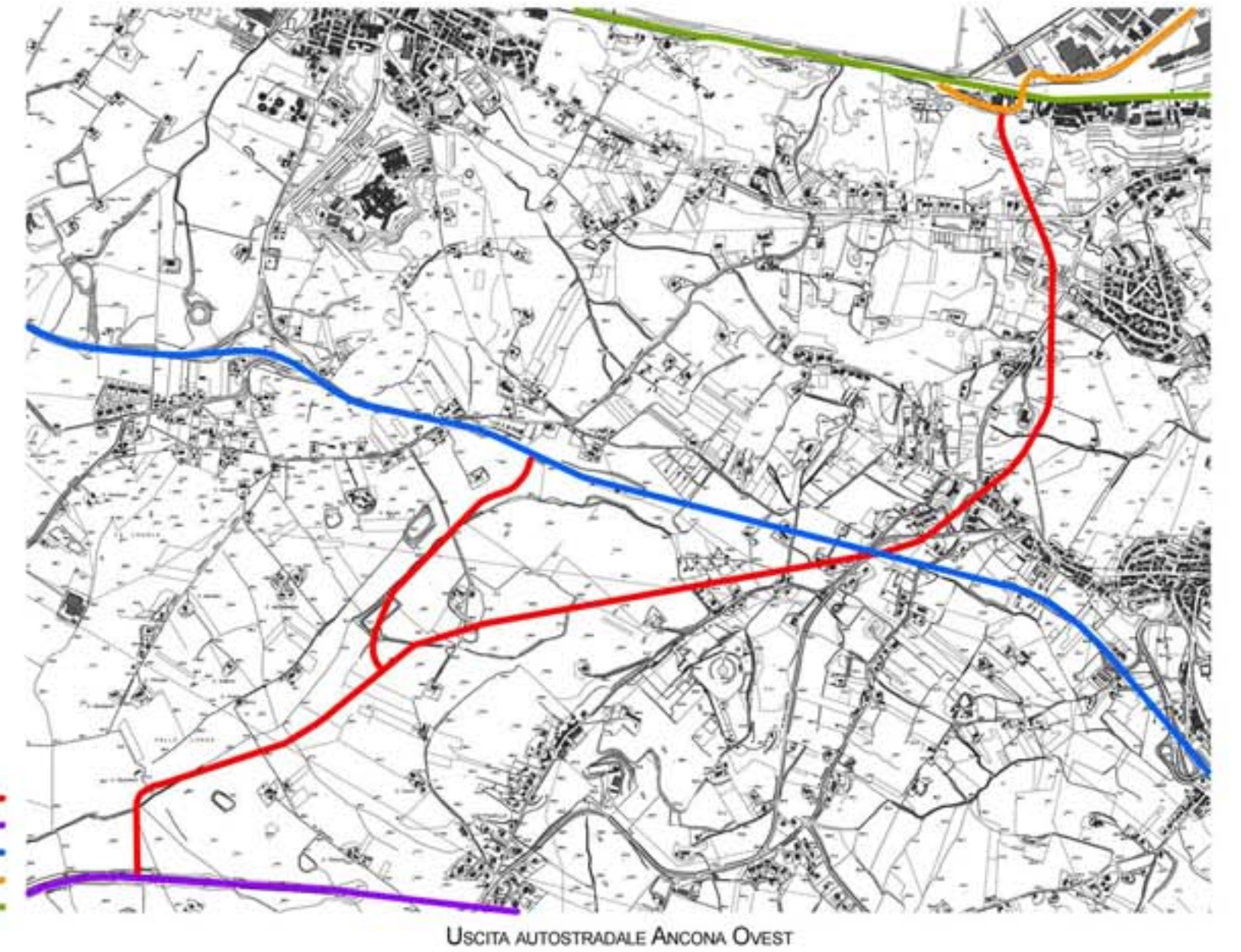
Esso prevede ulteriori interramenti dello specchio d'acqua del porto, una nuova disposizione di alcune funzioni portuali ed un aumento del numero di attracchi per le navi mercantili.

Tale previsione non fa altro che aggravare situazioni di per sé già critiche, infatti un ulteriore interrimento oltre ad allontanare ancor di più il mare dalla città toglie anche ulteriore spazio di manovra alle navi in transito, inoltre la nuova disposizione delle funzioni e l'aumento del numero di attracchi aggrava ancor di più il traffico del porto già di per sé poco sostenibile nelle condizioni attuali, anche perché non viene potenziato il collegamento ferrato con l'interporto delle Marche, situato in zona eccentrica rispetto alla principale via di comunicazione che attraversa la regione, ovvero la direttrice Adriatica, che corre lungo la costa da nord a sud e si ricollega all'altezza di Bologna con il corridoio 14.

La situazione attuale oltretutto soffoca le rilevante storiche della città che intorno al porto ha creato la propria architettura e la sua vitalità, infatti la meccanizzazione di molte attività ha fatto sì che il waterfront della città fosse coperto da una serie di strumenti senza dubbio indispensabili ad un porto contemporaneo ma con un'estetica ed una dimensione poco consona ad una città che annovera manufatti di particolare pregio artistico.

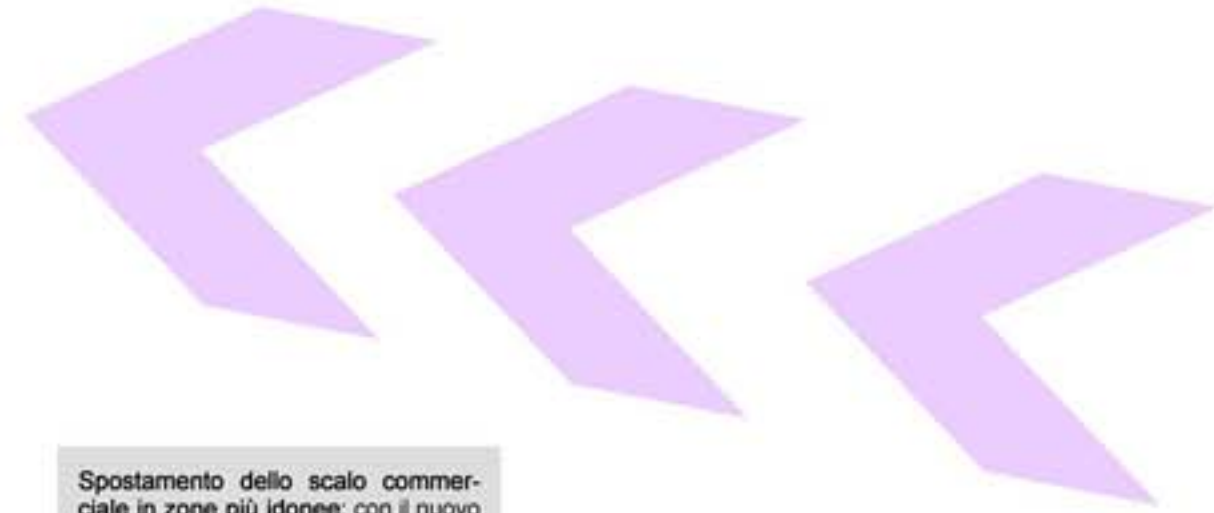


- Nuovo tracciato ferroviario di Falconara Marittima
- Attuale tracciato ferroviario di Falconara Marittima
- Strada Statale 16
- Aree in dismissione
- Aree di riqualificazione
- Refineria Api
- ➔ Direzione di sviluppo del porto



- Nuovo raccordo autostradale Ancona Ovest
- Autostrada A14
- Strada Statale 16
- Raccordo Porto-Viabilità
- Via Flaminia

Spostamento dello scalo traghetti negli spazi ora occupati dallo scalo commerciale; liberando la zona denominata ZIPA da tutte quelle funzioni attinenti lo scalo commerciale si trovano gli spazi per ospitare un nuovo terminal traghetti funzionale e ben organizzato in un'area che meglio si collegherebbe con la grande viabilità regionale anche grazie alla realizzazione dell'uscita autostradale di Ancona Ovest, direttamente collegata con lo scalo dorico, togliendo alle vie centrali della città il carico di traffico dovuto alle operazioni di imbarco-sbarco dei traghetti; inoltre, tale spostamento libererebbe le banchine realizzate a ridosso del centro storico che potrebbero essere restituite alla fruizione dei cittadini.



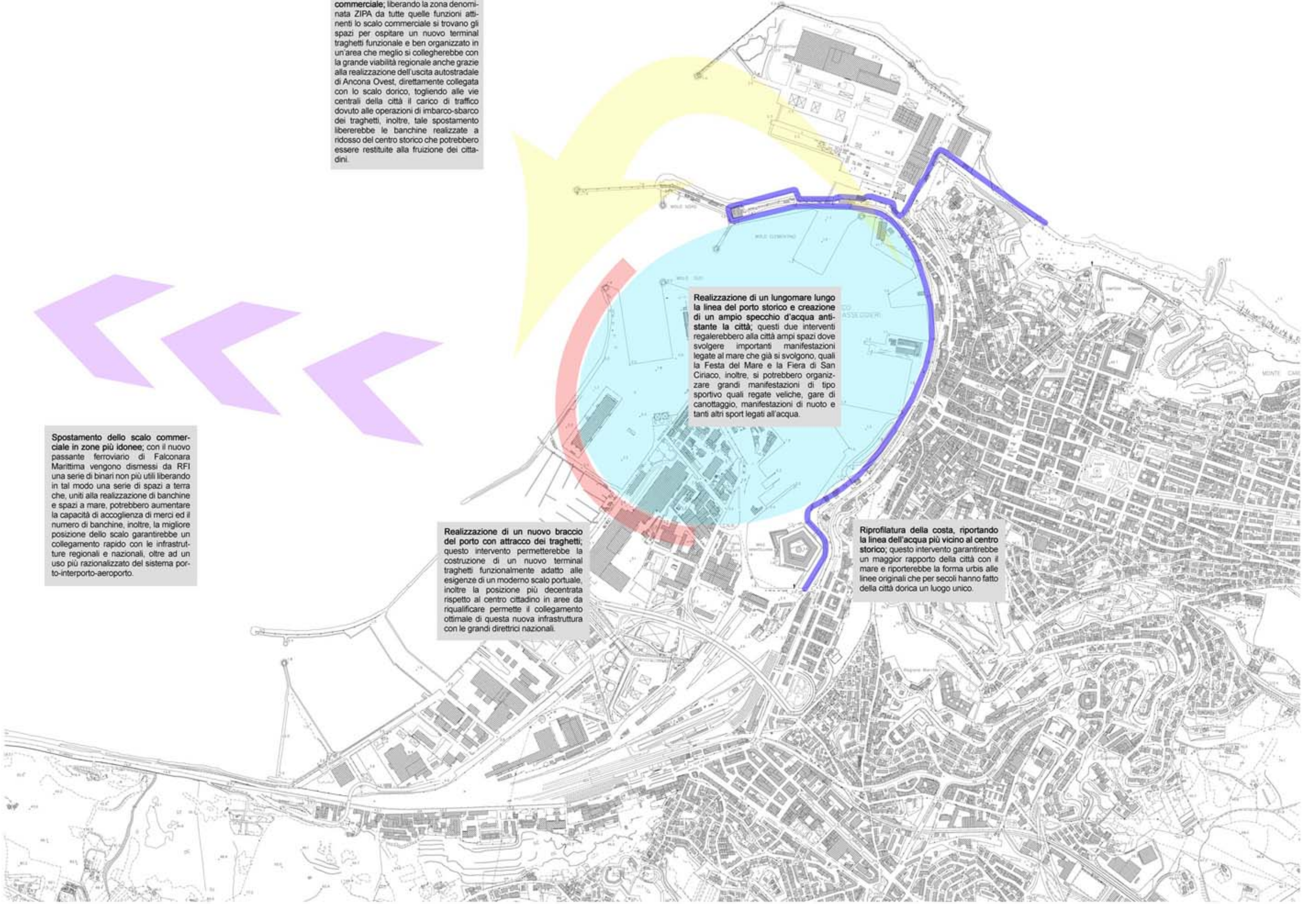
Spostamento dello scalo commerciale in zone più idonee; con il nuovo passante ferroviario di Falconara Marittima vengono dismessi da RFI una serie di binari non più utili liberando in tal modo una serie di spazi a terra che, uniti alla realizzazione di banchine e spazi a mare, potrebbero aumentare la capacità di accoglienza di merci ed il numero di banchine; inoltre, la migliore posizione dello scalo garantirebbe un collegamento rapido con le infrastrutture regionali e nazionali, oltre ad un uso più razionalizzato del sistema porto-interporto-aeroporto.



Realizzazione di un lungomare lungo la linea del porto storico e creazione di un ampio specchio d'acqua antistante la città; questi due interventi regalerebbero alla città ampi spazi dove svolgere importanti manifestazioni legate al mare che già si svolgono, quali la Festa del Mare e la Fiera di San Ciriaco; inoltre, si potrebbero organizzare grandi manifestazioni di tipo sportivo quali regate veliche, gare di canottaggio, manifestazioni di nuoto e tanti altri sport legati all'acqua.

Realizzazione di un nuovo braccio del porto con attracco dei traghetti; questo intervento permetterebbe la costruzione di un nuovo terminal traghetti funzionalmente adatto alle esigenze di un moderno scalo portuale; inoltre la posizione più decentrata rispetto al centro cittadino in aree da riqualificare permette il collegamento ottimale di questa nuova infrastruttura con le grandi direttrici nazionali.

Riprofilatura della costa, riportando la linea dell'acqua più vicino al centro storico; questo intervento garantirebbe un maggior rapporto della città con il mare e riporterebbe la forma urbis alle linee originali che per secoli hanno fatto della città dorica un luogo unico.





PLANIMETRIA



PORTA PIA



VISTA DAI CANTIERI NAVALI DEL CNR



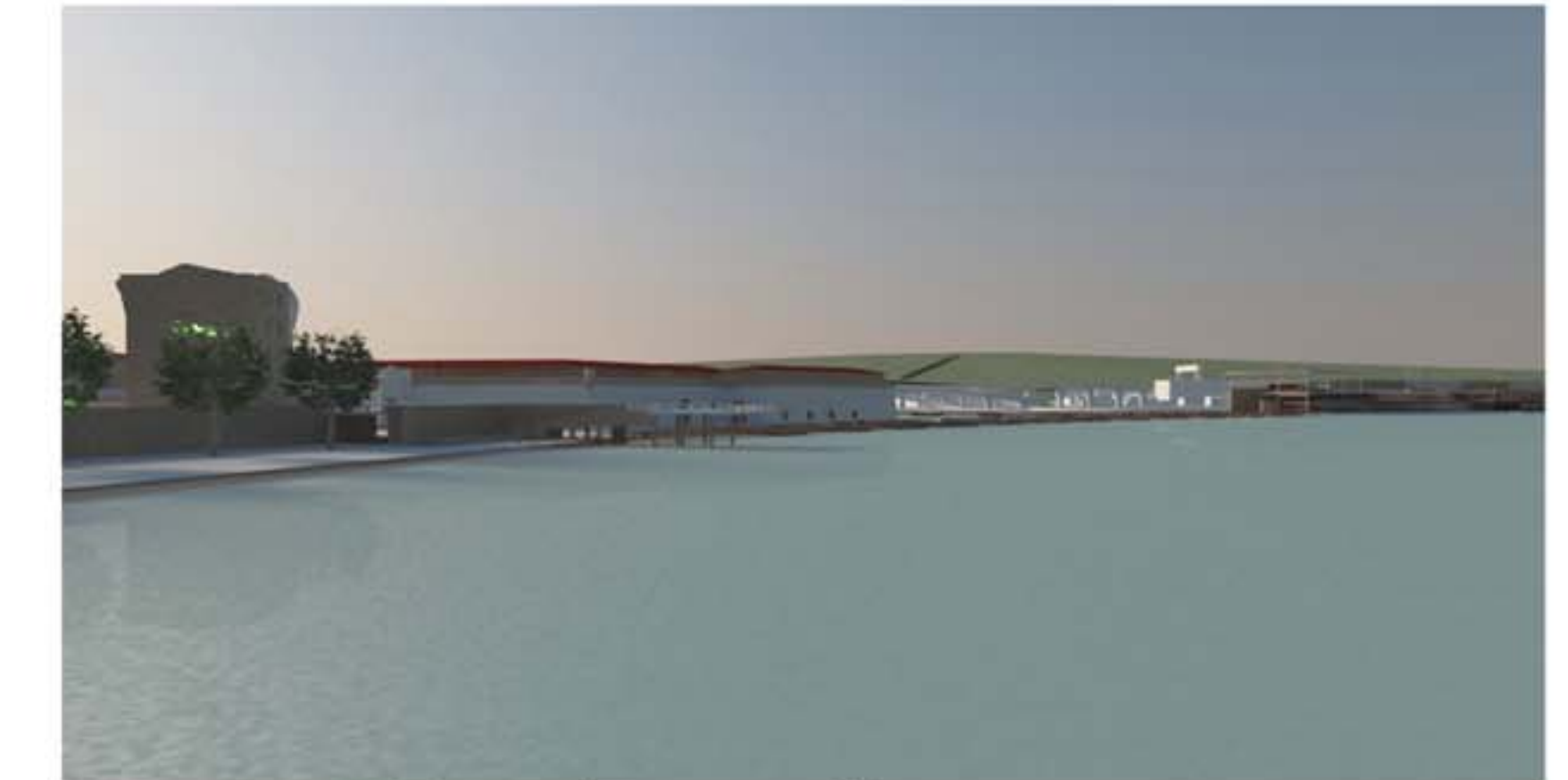
LUNGOMARE



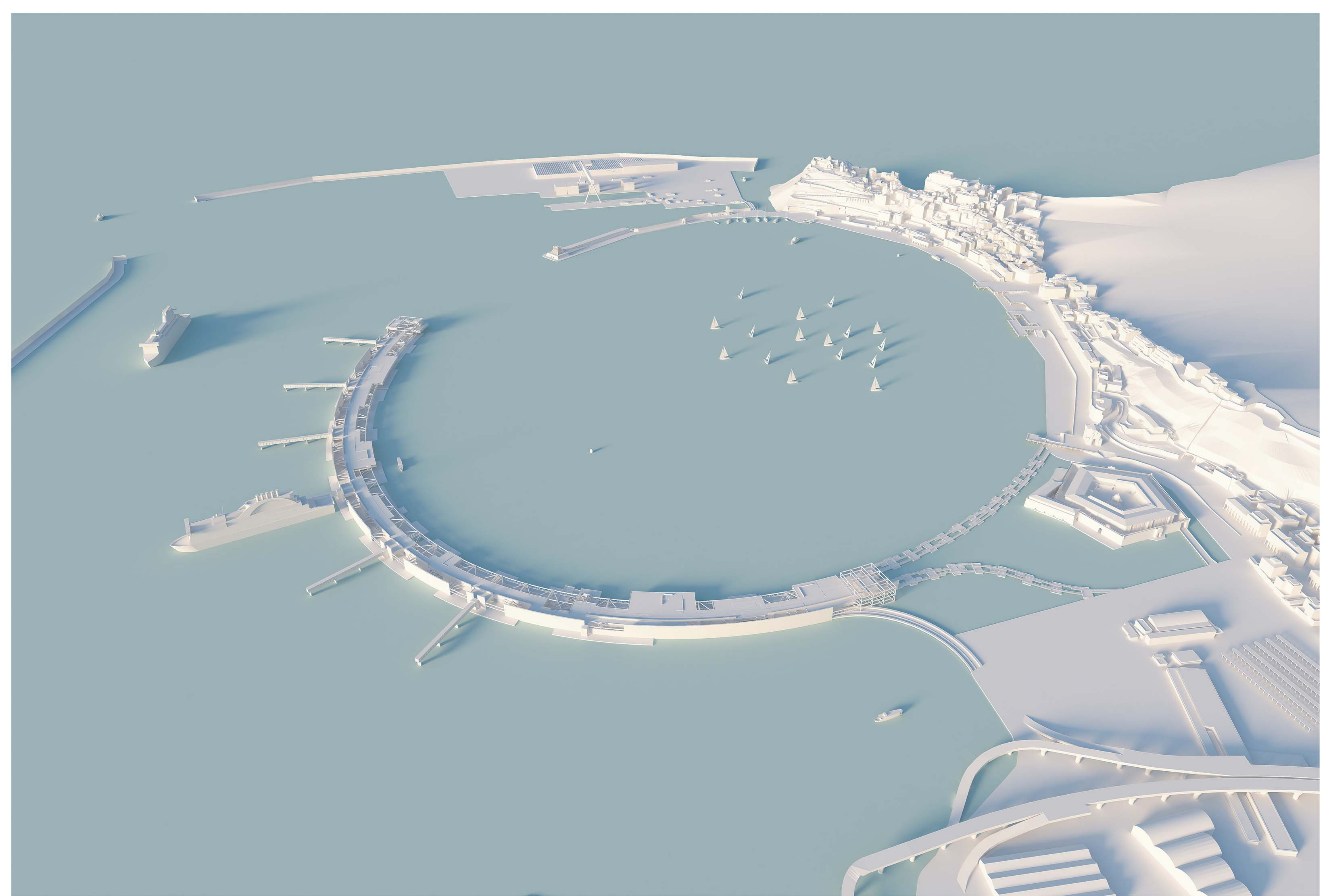
TERMINAL CROCIERE E TERMINAL TRAGHETTI



PASSEGGIATA A MARE DEL TERMINAL TRAGHETTI



LAZZARETTO E PIAZZA CADUTI SUL MARE



FUNZIONI URBANE

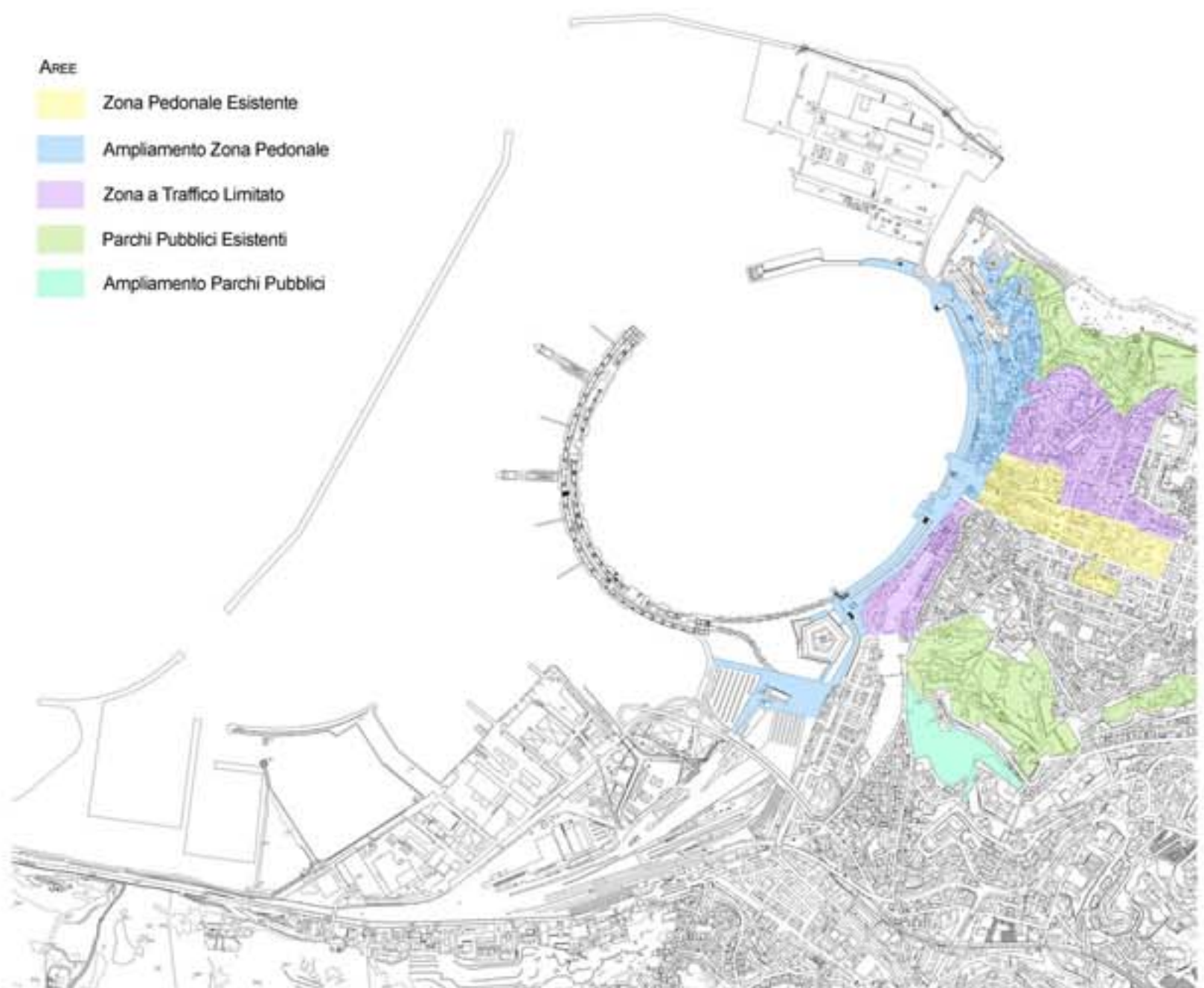
FLUSSI DI TRAFFICO

- Parcheggi Scambiatori
- Traffico Extraurbano
- Traffico Urbano
- Collegamenti Marittimi
- Collegamenti Ferroviari
- Terminal R.F.I.



AREE

- Zona Pedonale Esistente
- Ampliamento Zona Pedonale
- Zona a Traffico Limitato
- Parchi Pubblici Esistenti
- Ampliamento Parchi Pubblici



FUNZIONI PORTUALI



Servizi Portuali



Terminal Crociera



Terminal Traghetto



Cantieri Navali



Porto Turistico

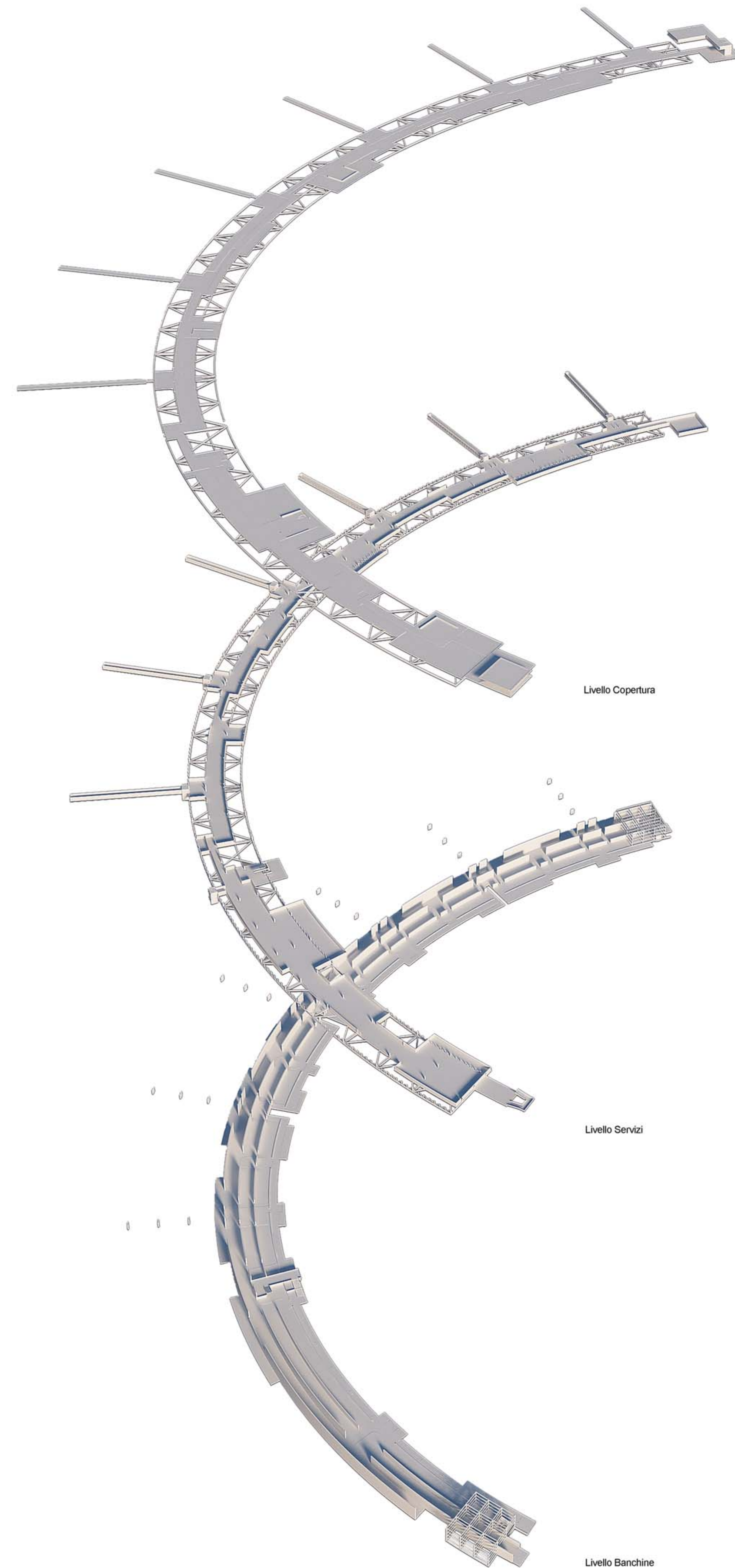
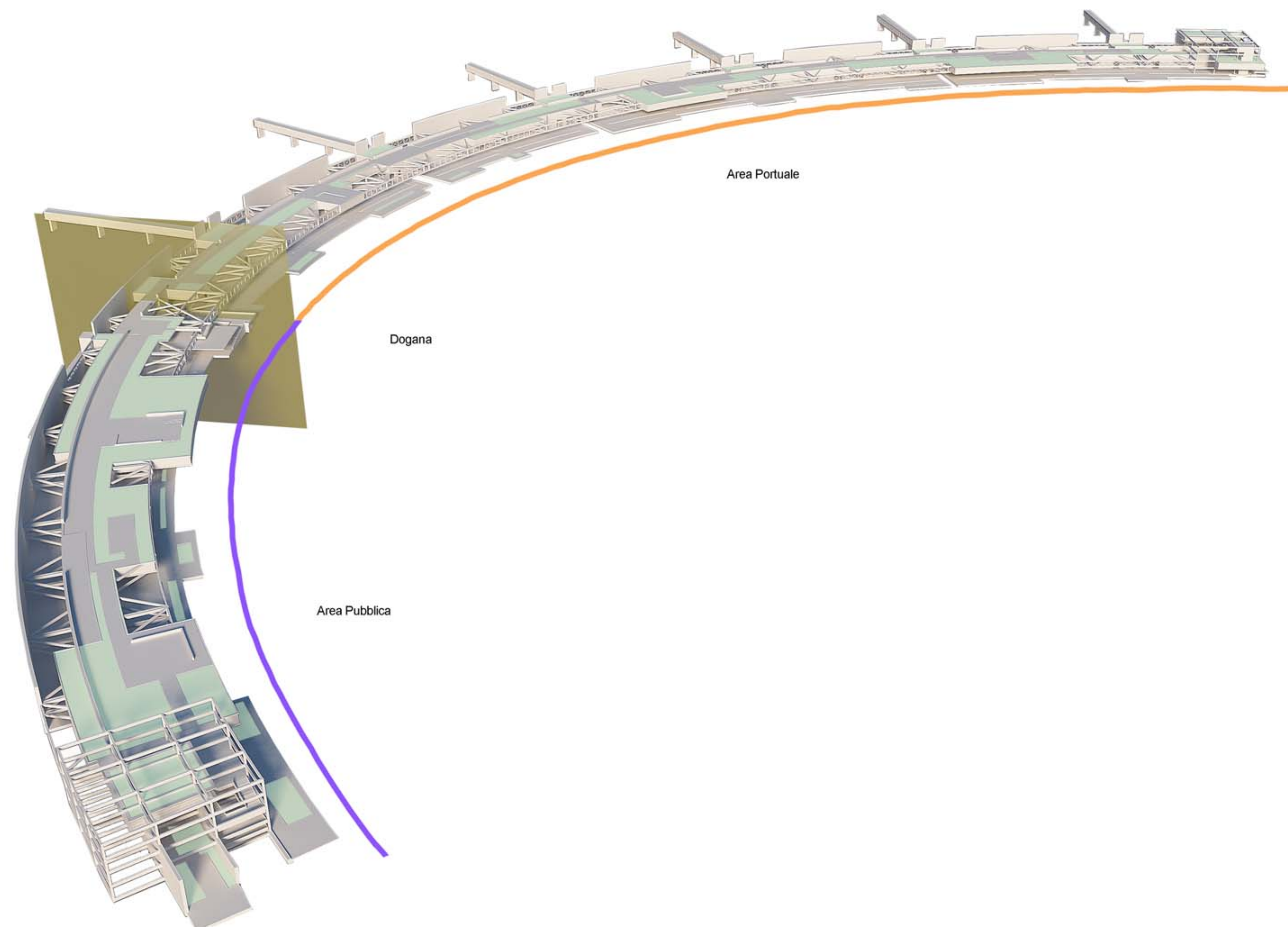
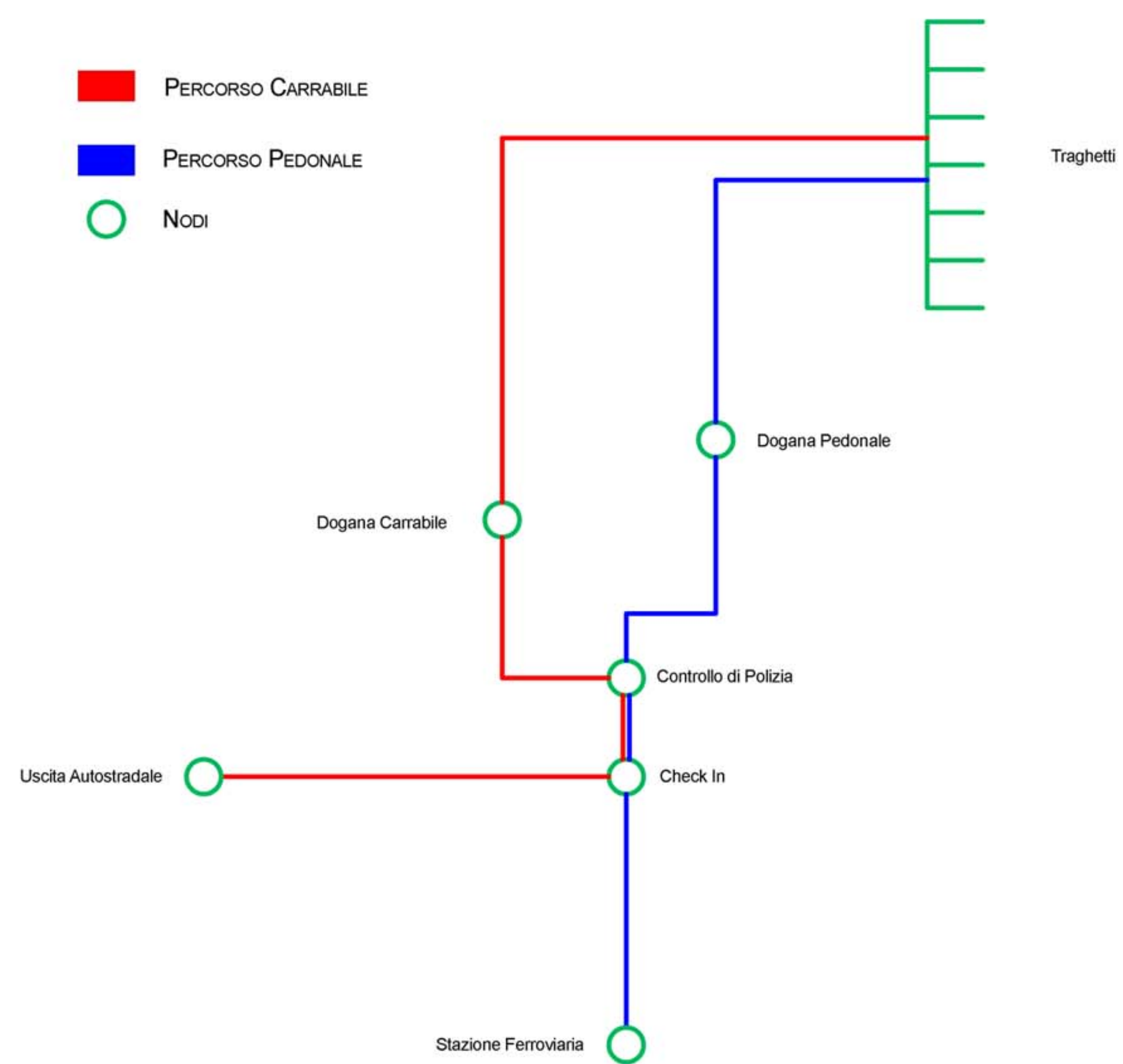


Porto Pescherecci

PERCORSO CARRABILE

PERCORSO PEDONALE

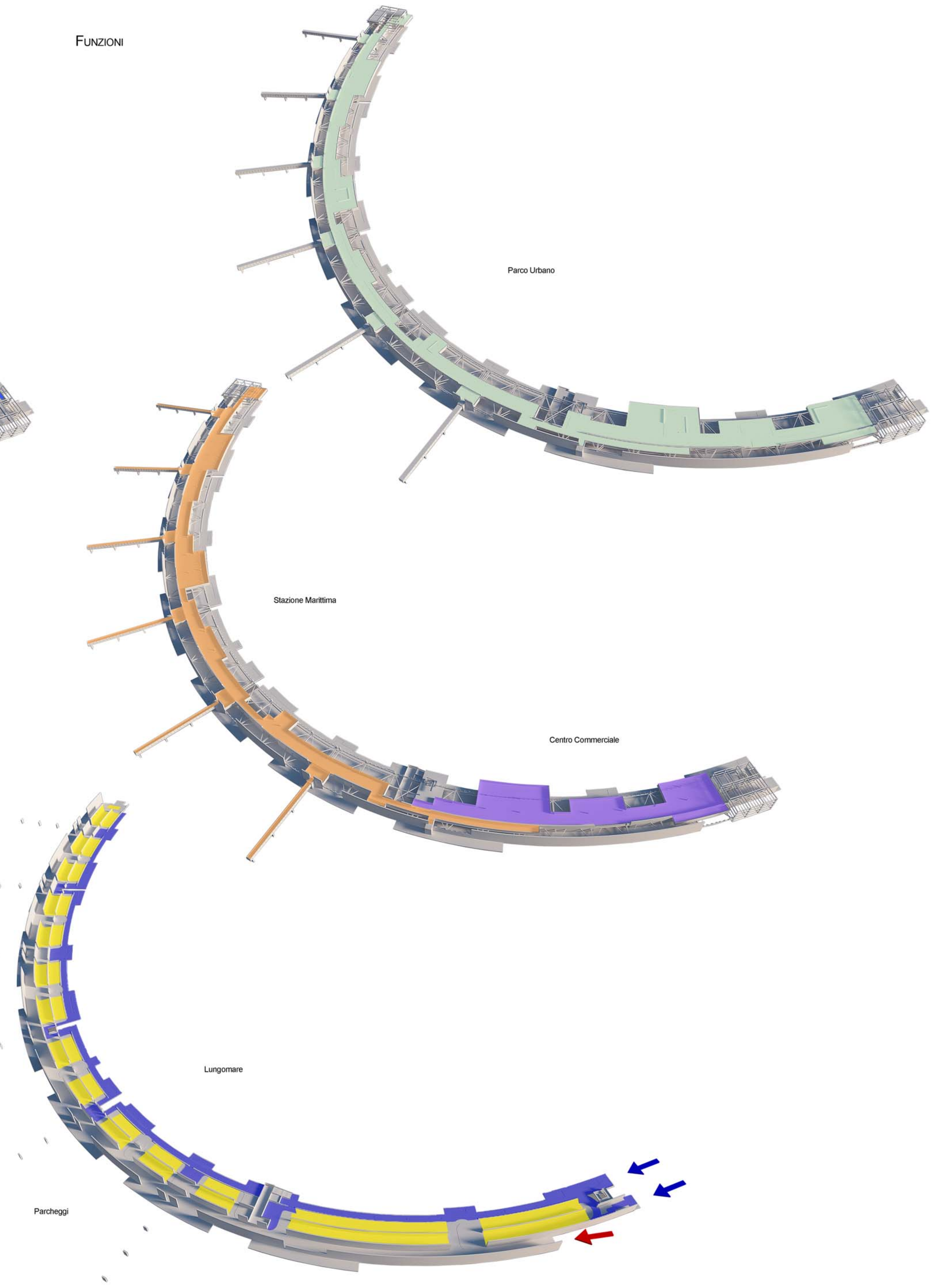
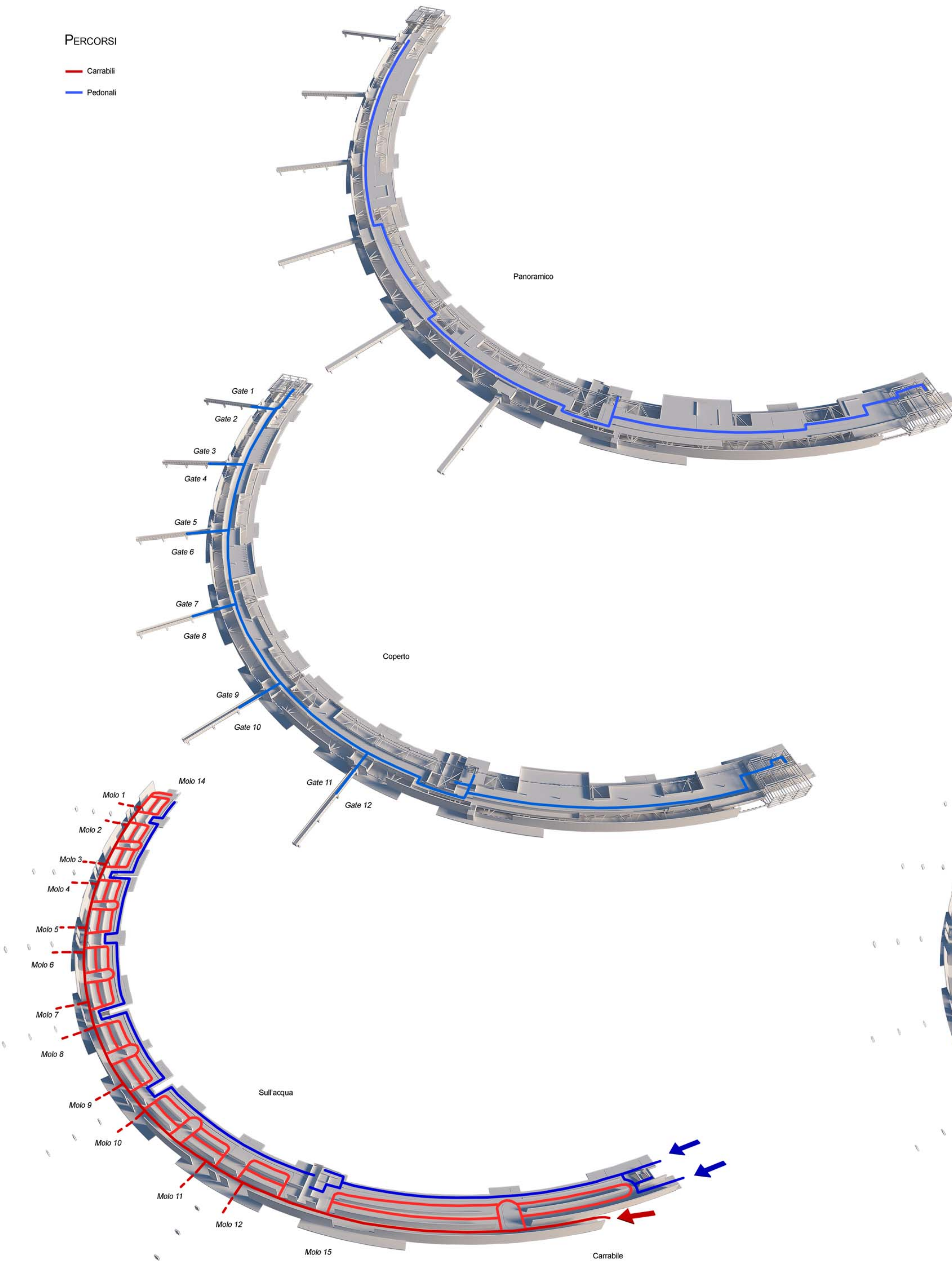
Nodi

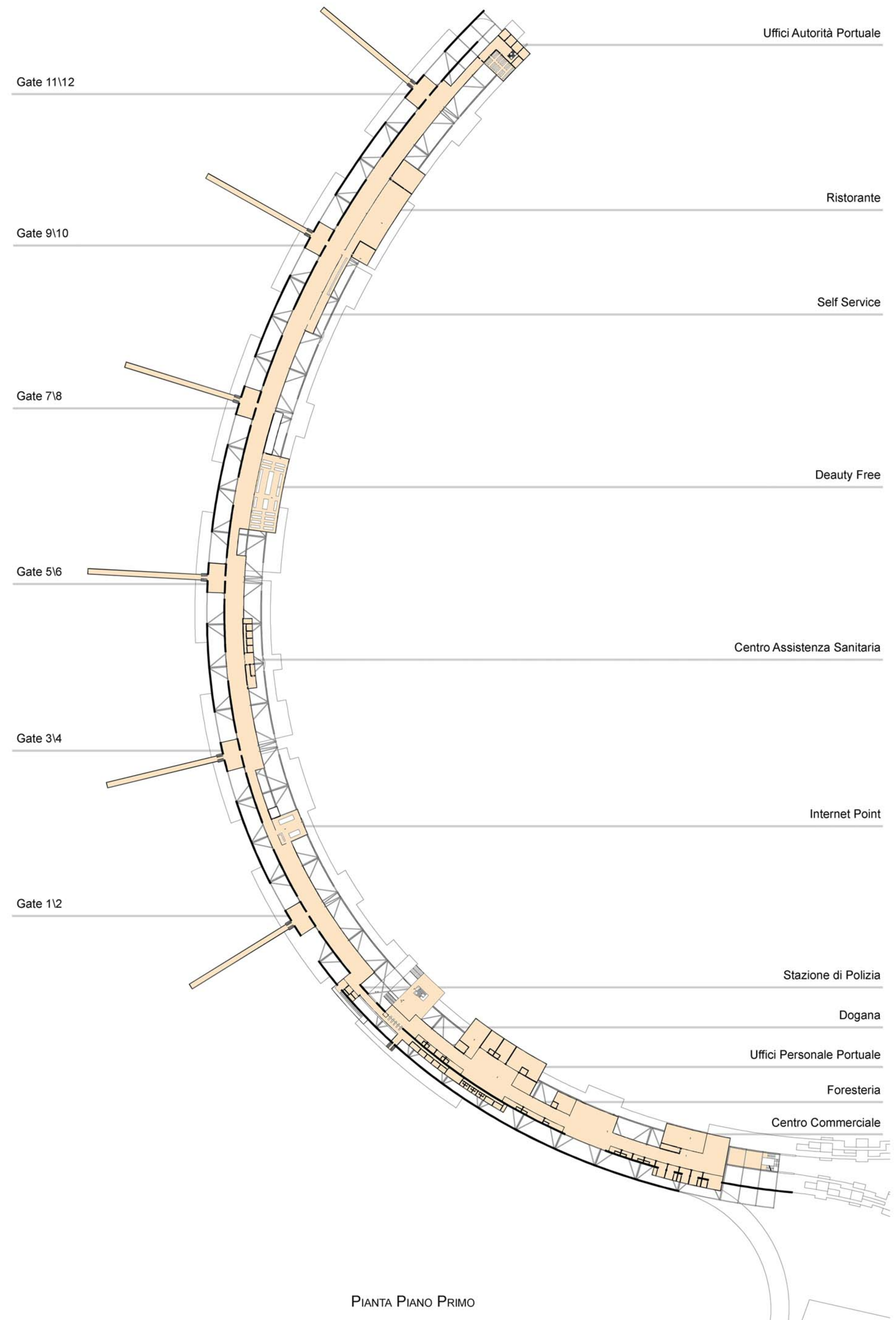
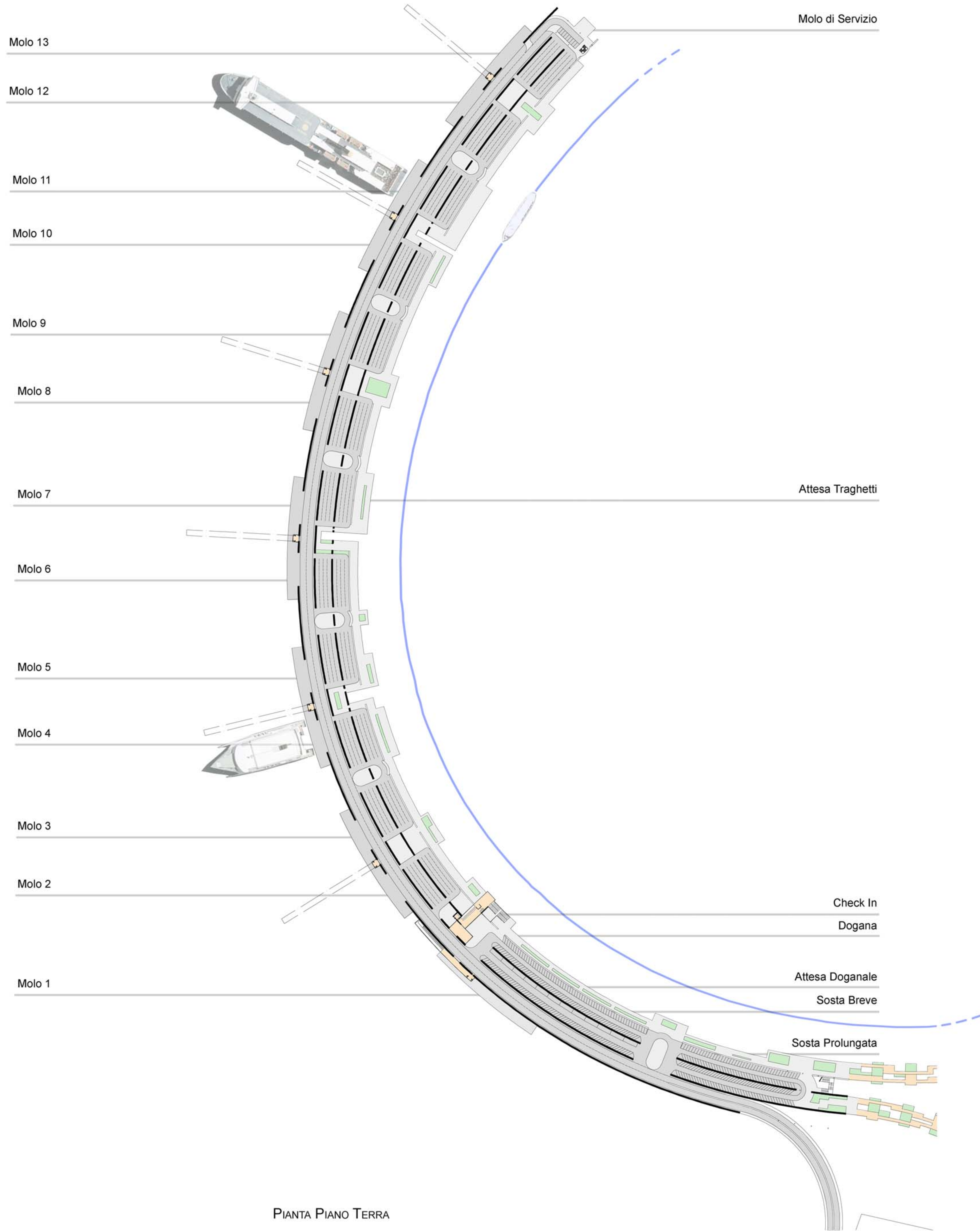


PERCORSI

- Carrabili
- Pedonali

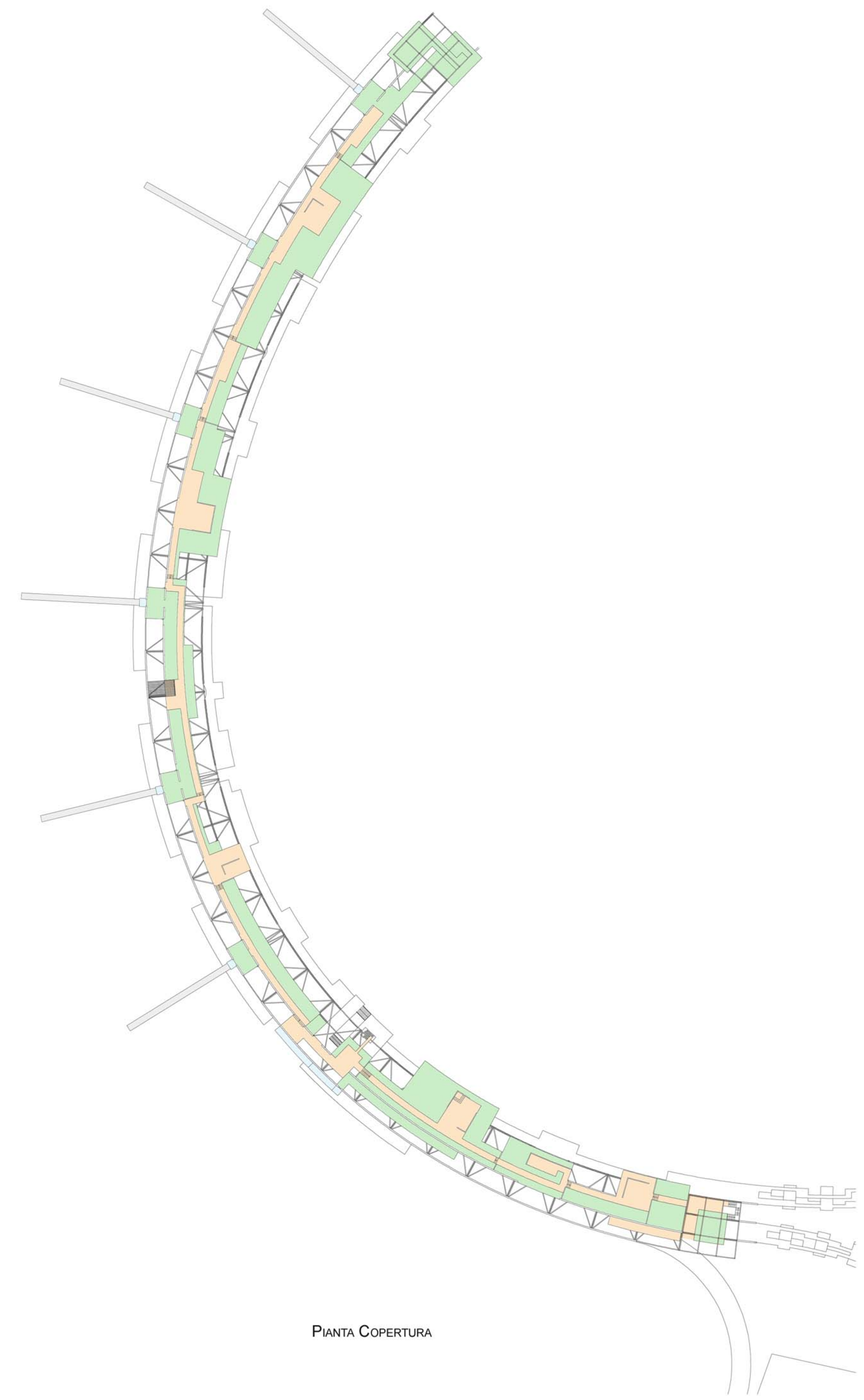
FUNZIONI







PIANTA PIANO SECONDO



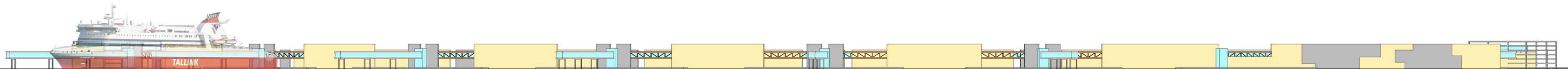
PIANTA COPERTURA



VISTA DAL PARCO DEL CARDETO



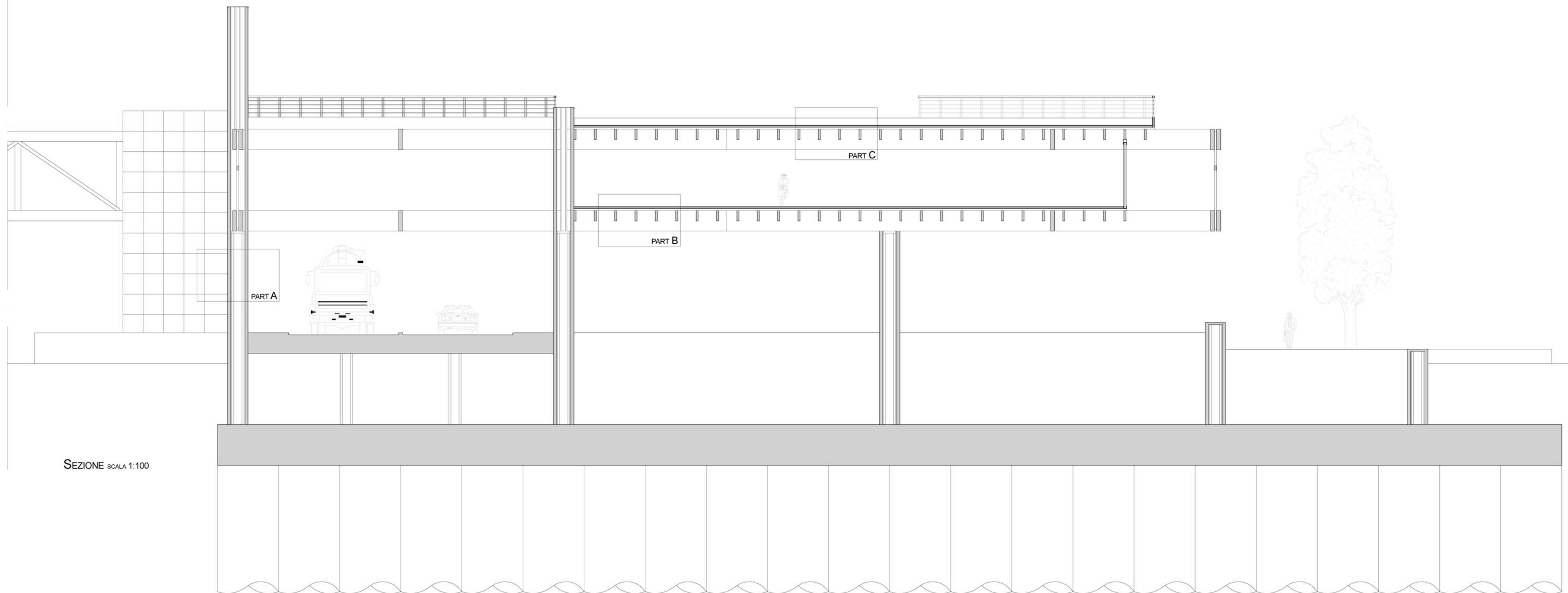
PROSPETTO EST



PROSPETTO SUD



VISTA DAL PARCO DEL BELVEDERE



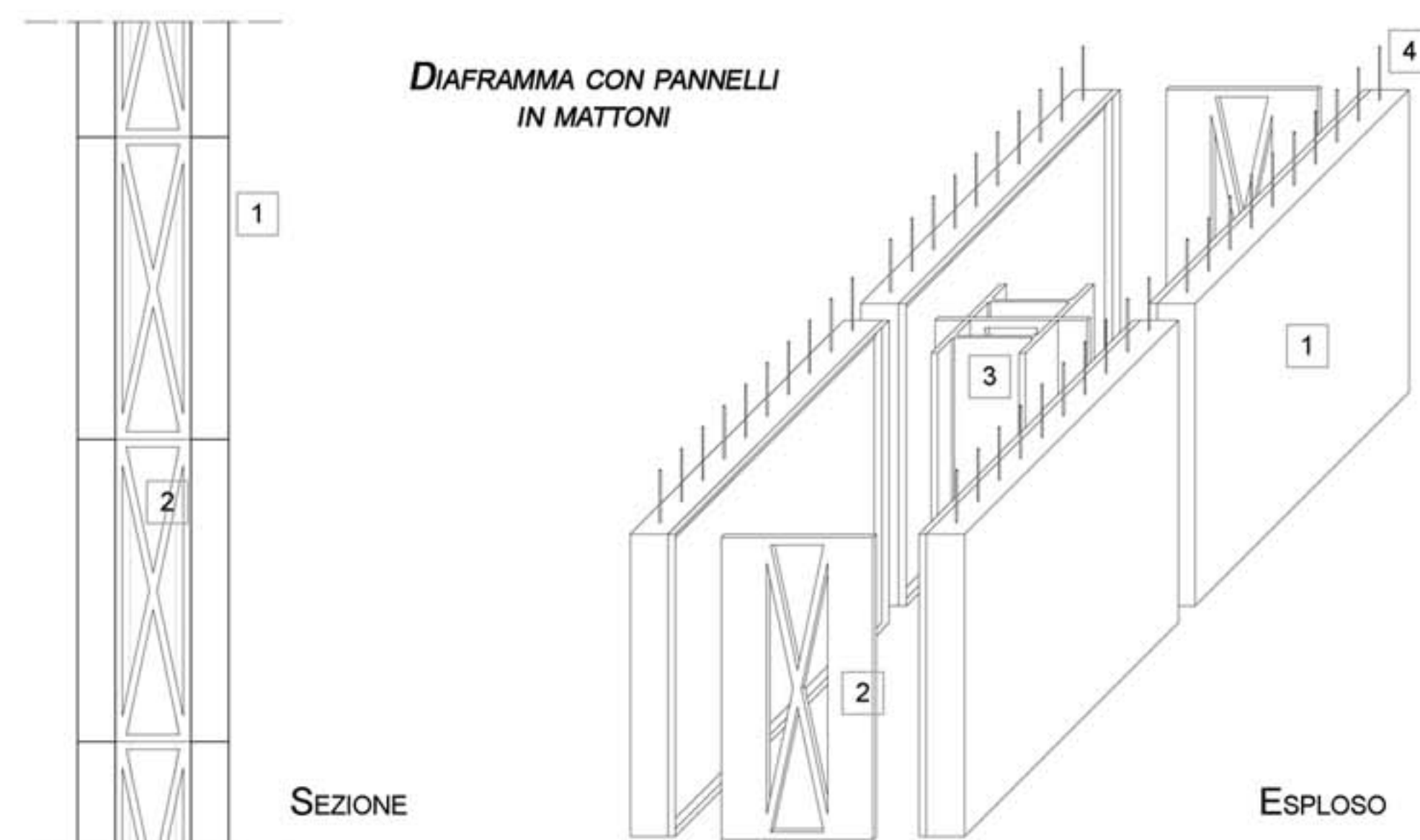
SEZIONE SCALA 1:100

PARTICOLARE A SCALA 1:50

I diaframmi sono realizzati con pannelli opachi e trasparenti uniti tramite un pannello in acciaio a formare un setto cavo al suo interno adatto ad ospitare la struttura principale e gli impianti tecnologici.

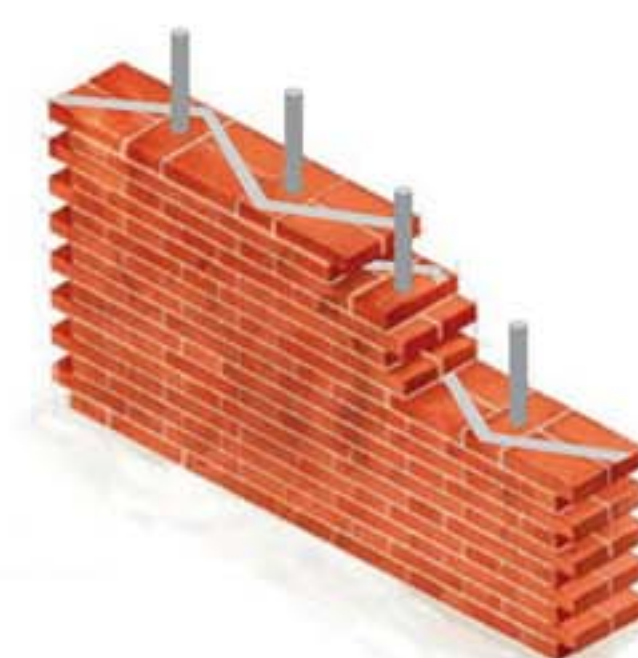
I pannelli opachi sono realizzati con muratura portante armata formata da mattoni pieni attraversato verticalmente da tondini in acciaio ed orizzontalmente da piattini a zig zag lungo i giunti, essi vengono leggermente pre-compressi in fabbrica rendendoli resistenti alle spinte laterali, mentre quelli trasparenti vengono realizzati con lamiere in acciaio forate utili come frangisole ma che lasciano passare la luce.

Strutturalmente il montaggio dei pannelli resi solidali con la struttura che porta l'edificio sovrastante, rendono l'intero complesso un tutt'uno stabilizzandolo grazie alla particolare forma ad arco di ellisse e delle due torri laterali.

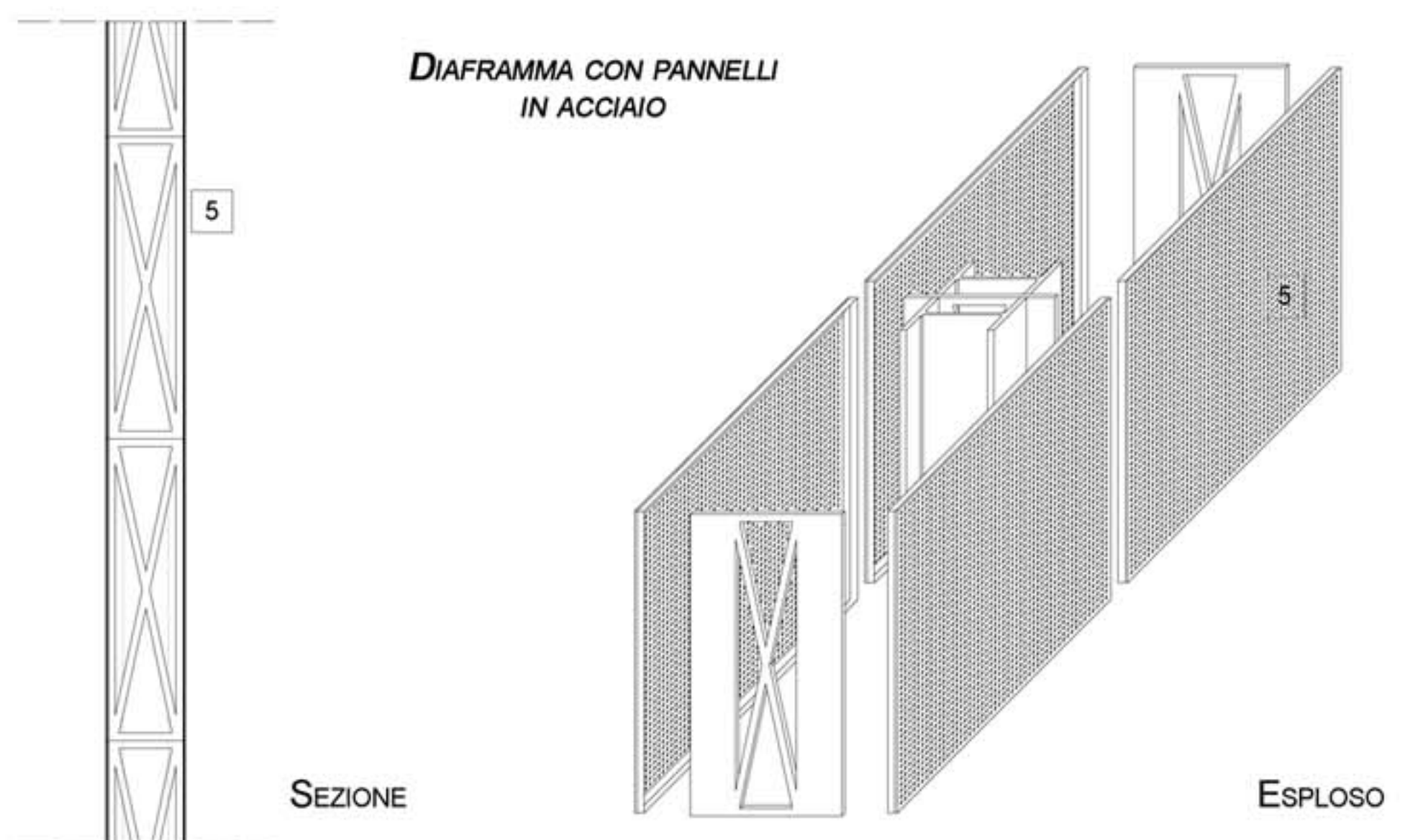


DIAFRAMMA CON PANNELLI IN MATTONI

- 1 Pannello precompresso in mattoni
- 2 Pannello di raccordo in acciaio
- 3 Pilastro HE600M
- 4 Tondini di acciaio
- 5 Pannello in acciaio forato



ORDITURA DEL PANNELLO IN MATTONI

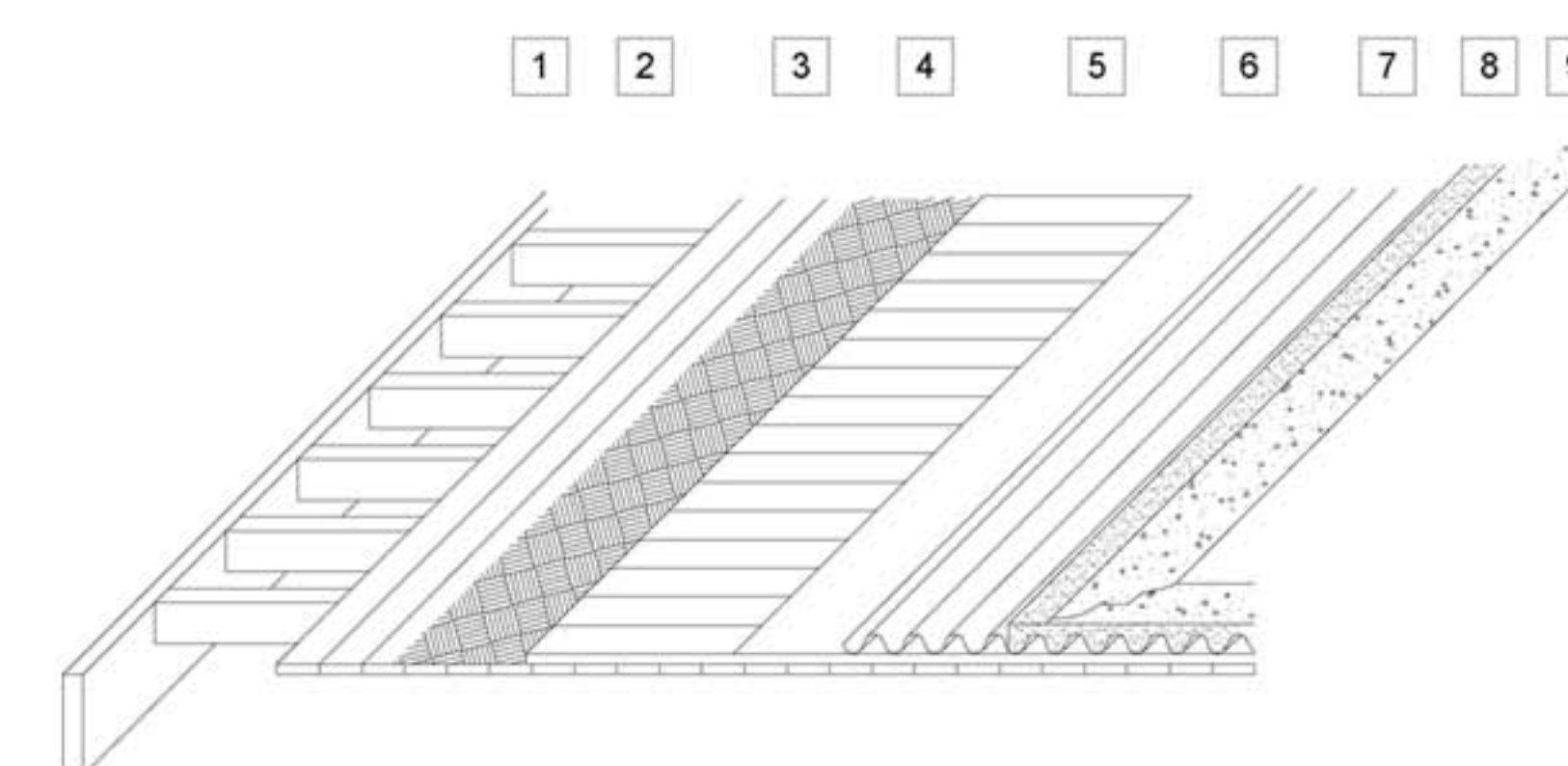


DIAFRAMMA CON PANNELLI IN ACCIAIO



PANNELLO DI ACCIAIO FORATO

- 1 Trave in legno lamellare
- 2 Travetti in legno lamellare
- 3 Tavolato in legno
- 4 Tessuto in fibre di canapa
- 5 Tavolato in legno
- 6 Guaina in carta Kraft resinata
- 7 Lamiera ondulata
- 8 Terreno alleggerito
- 9 Terreno vegetale



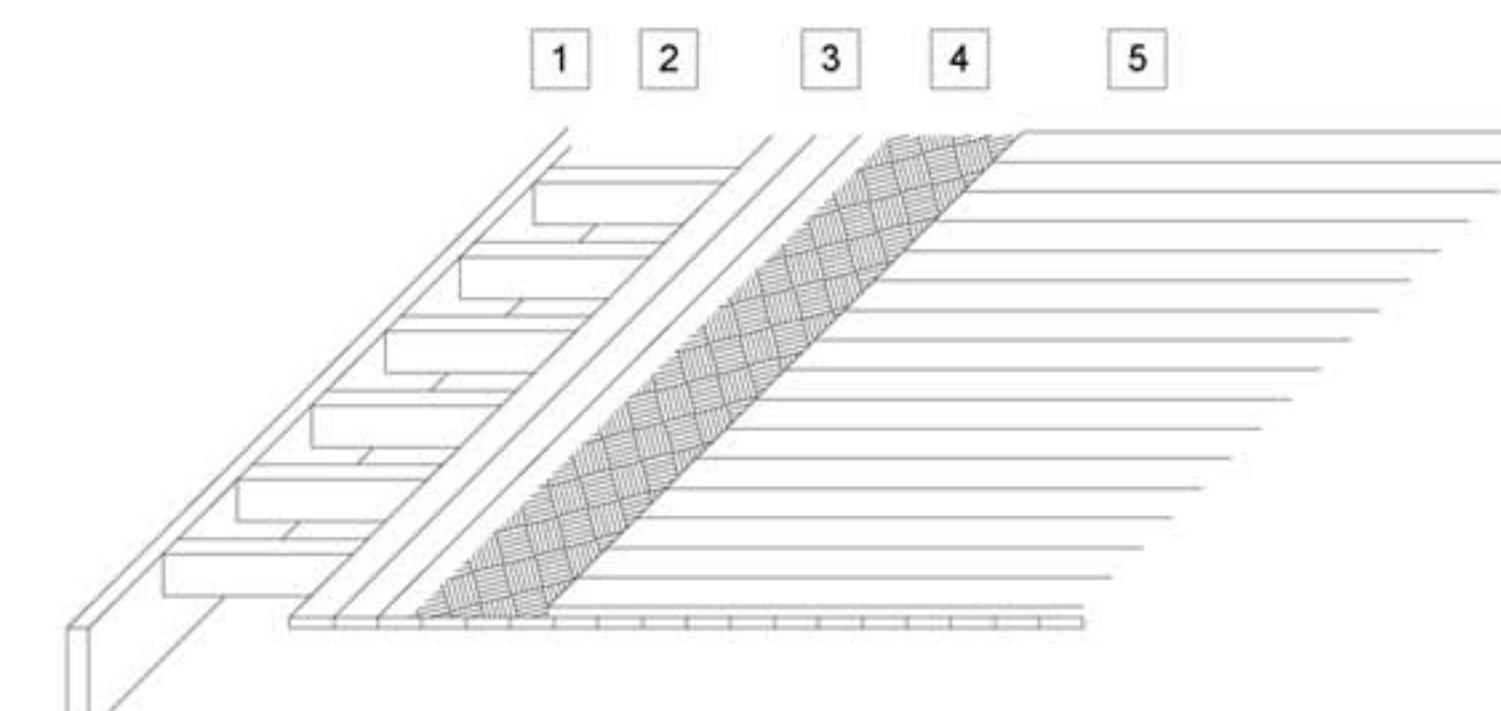
PARTICOLARE B SCALA 1:50

L'intero edificio è realizzato con tecniche ecosostenibili.

La struttura sospesa è realizzata in legno lamellare con chiusure orizzontali fatte con materiali ecocompatibili mentre le tamponature sono in vetro.

Questa particolare tecnica di realizzazione permette il montaggio e smontaggio dell'intero edificio ed il riciclo dei suoi materiali.

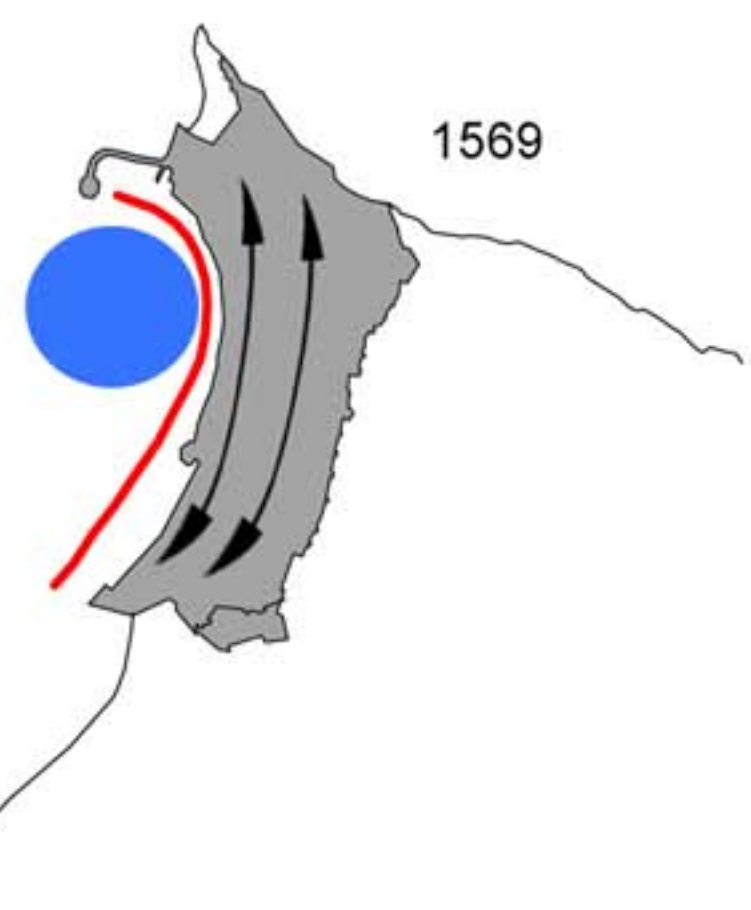
- 1 Trave in legno lamellare
- 2 Travetti in legno lamellare
- 3 Tavolato in legno
- 4 Tessuto in fibre di canapa
- 5 Tavolato in legno



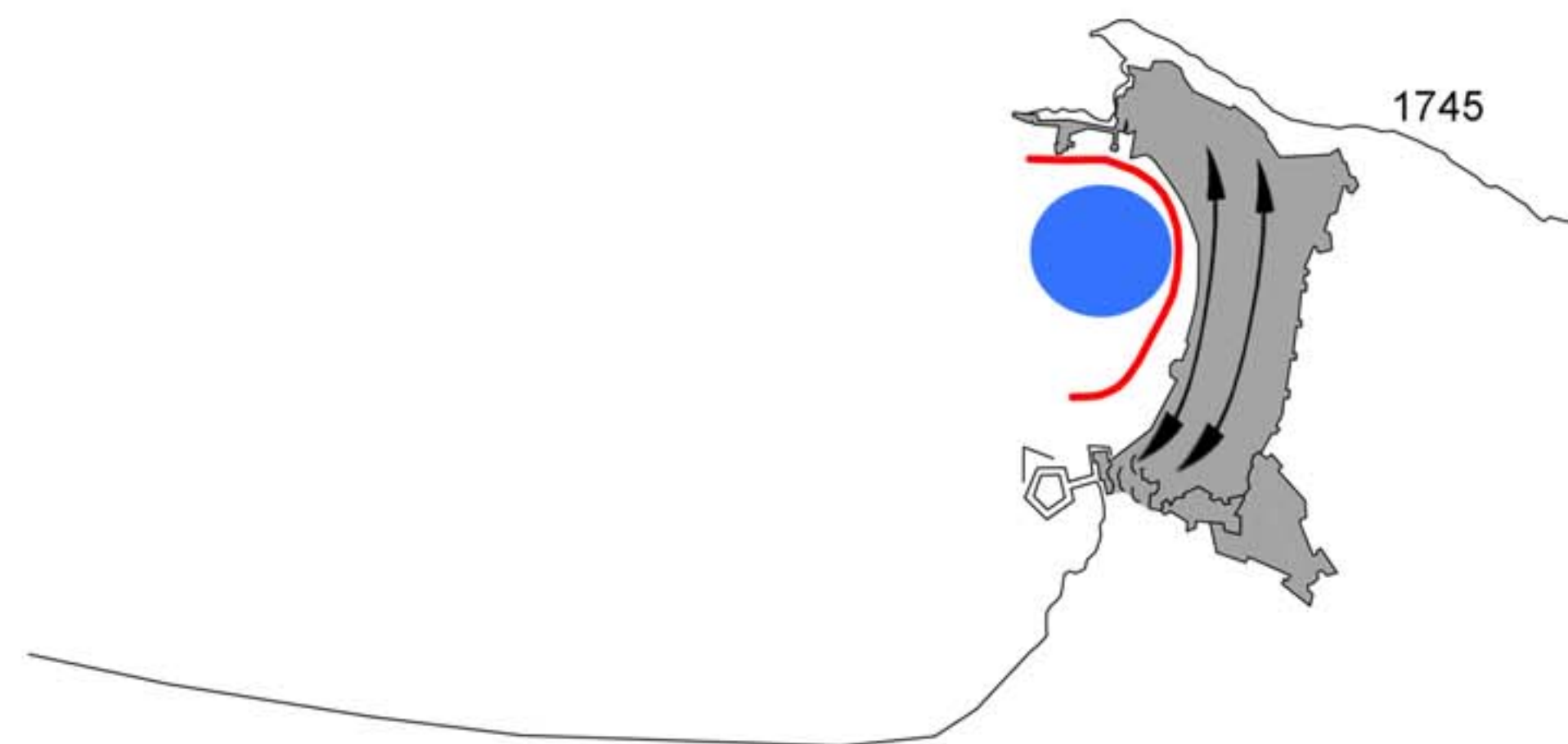
PARTICOLARE C SCALA 1:50

EVOLUZIONE DEL PORTO

- Aree Portuali
- Città
- Direzioni di Espansione
- Linea di Frattura



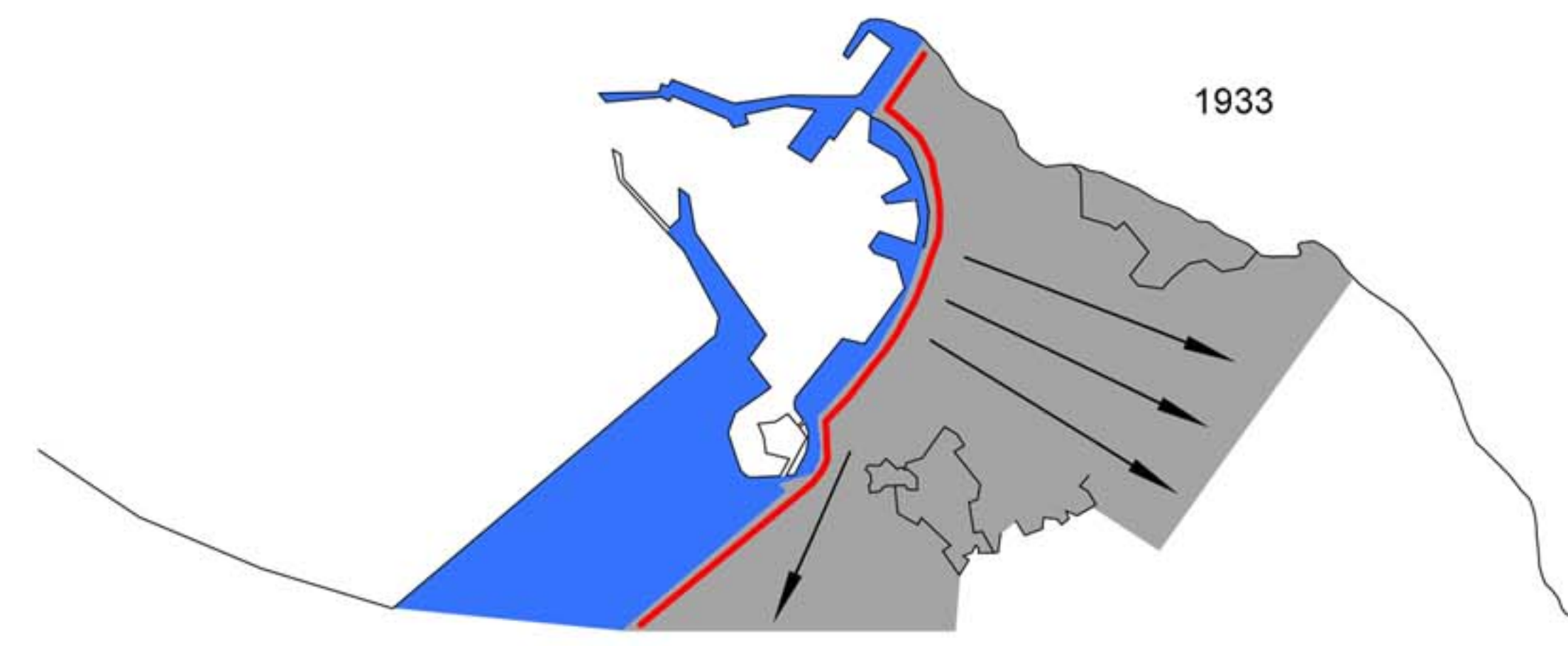
1569



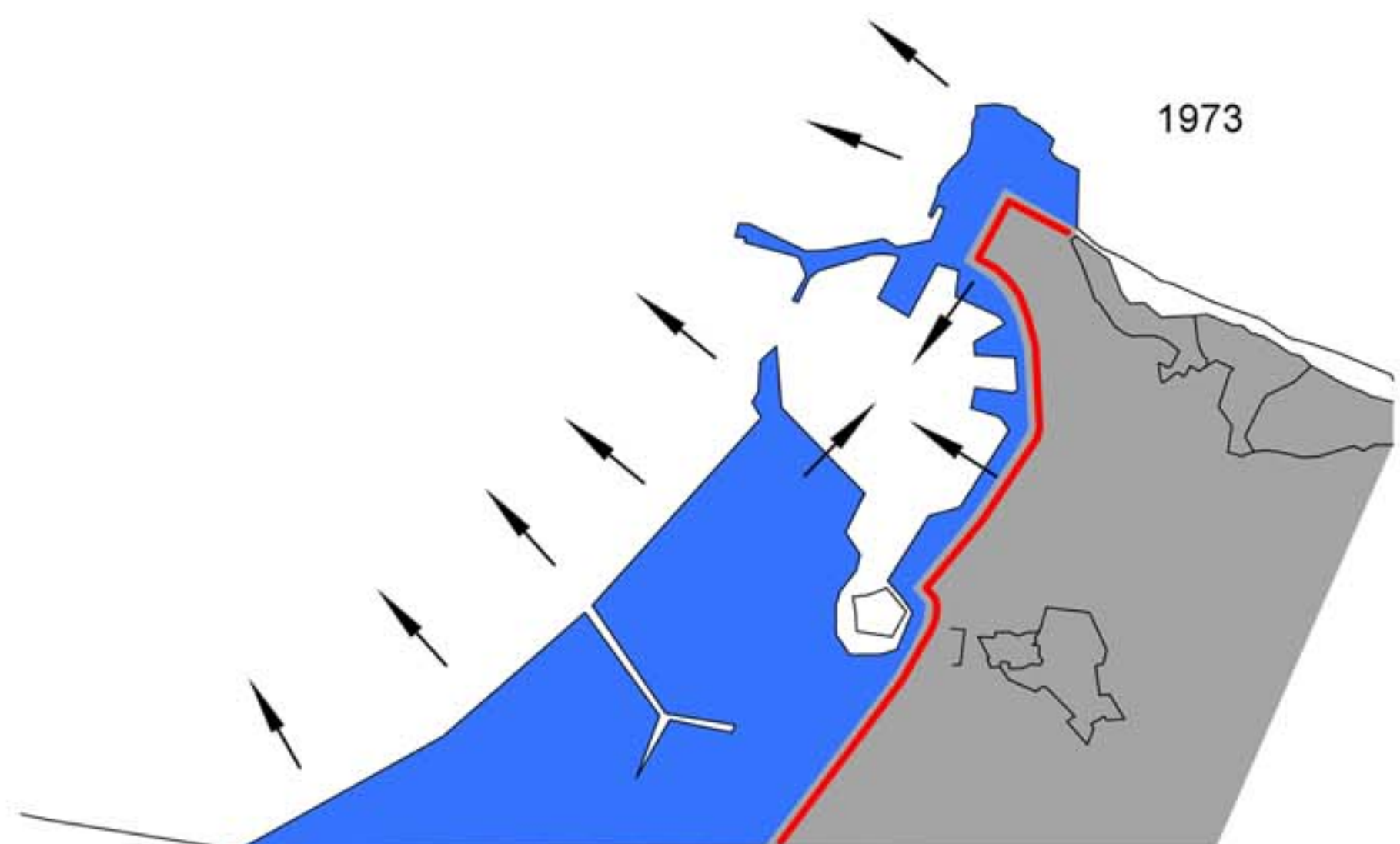
1745



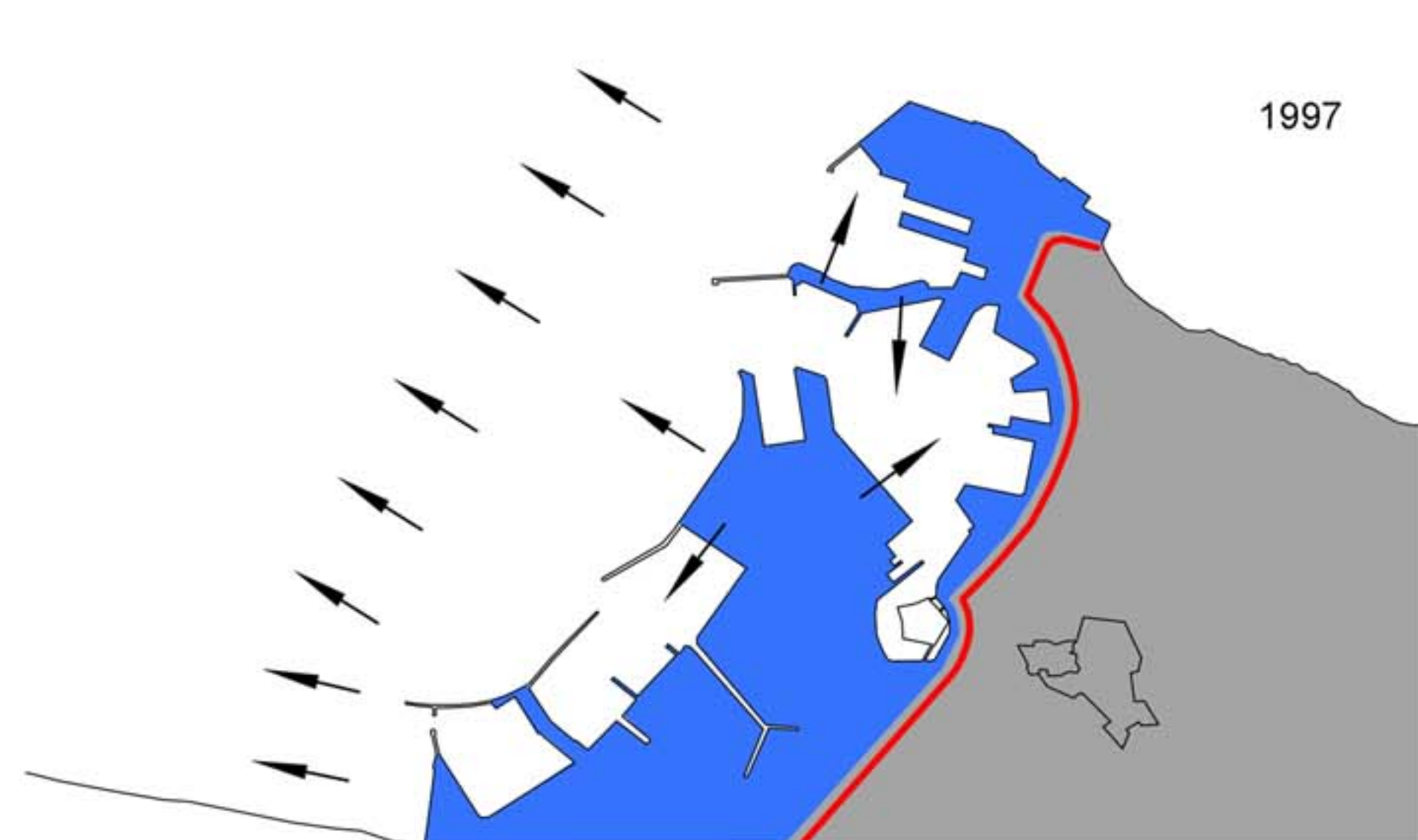
1862



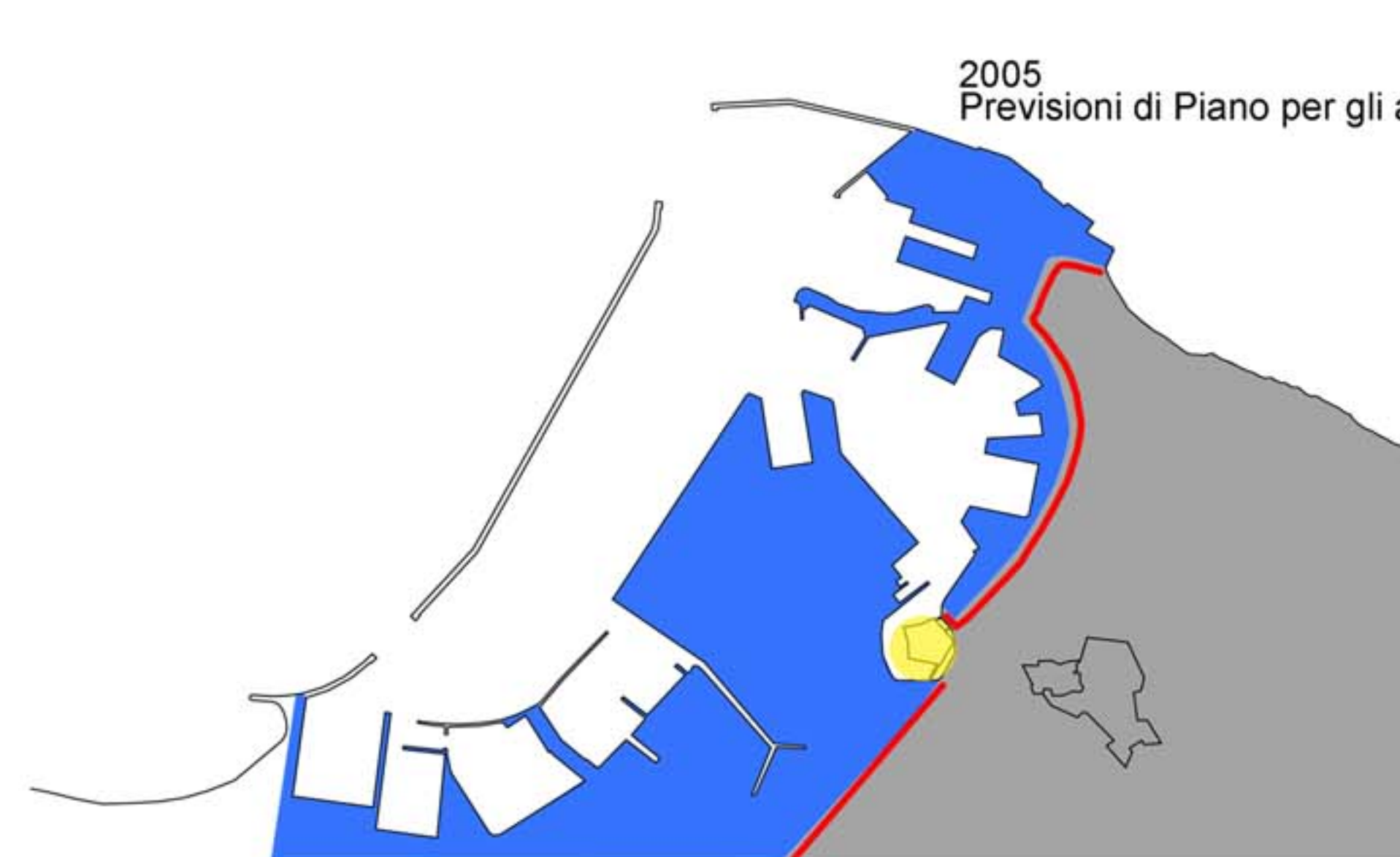
1933



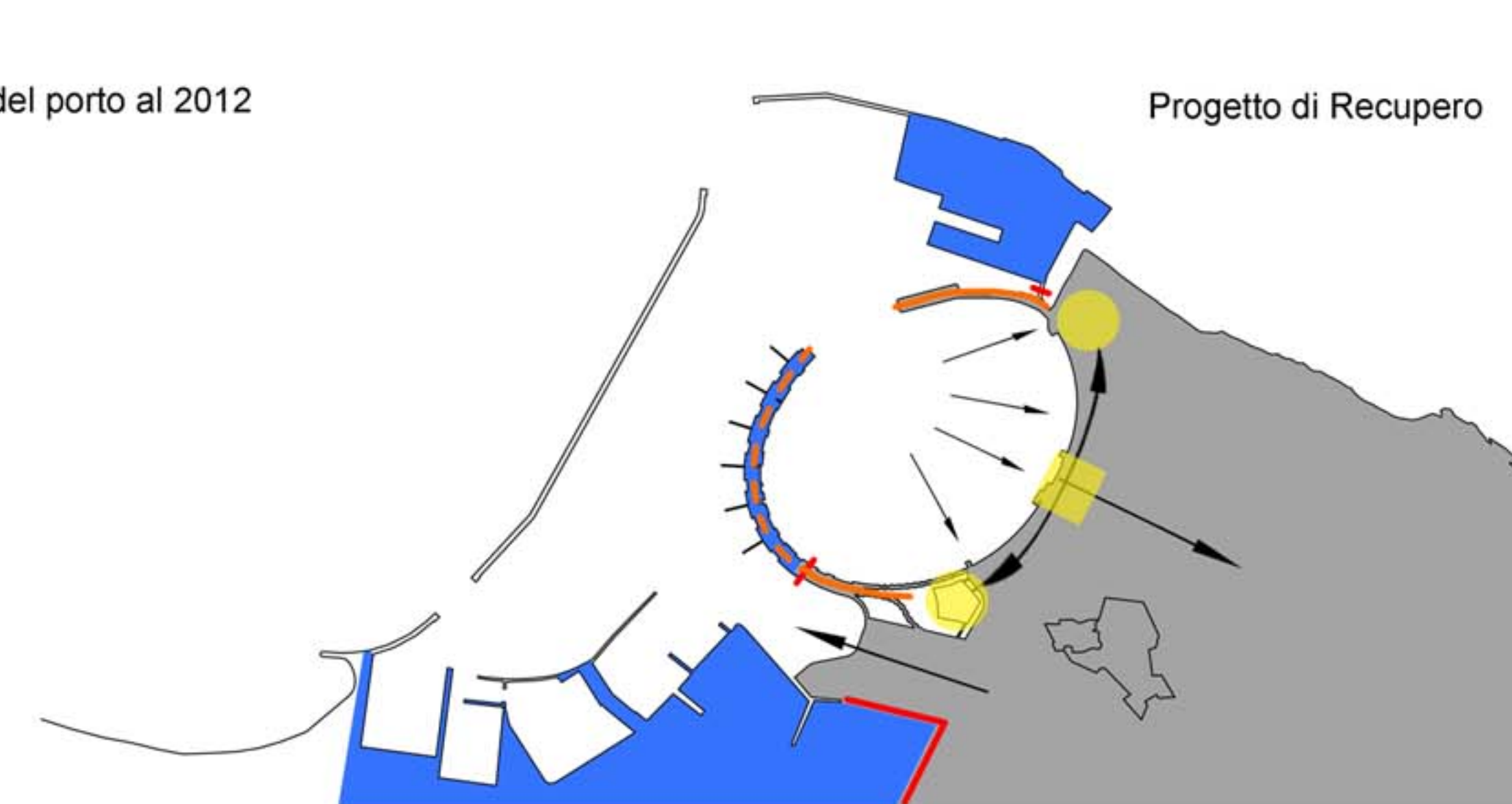
1973



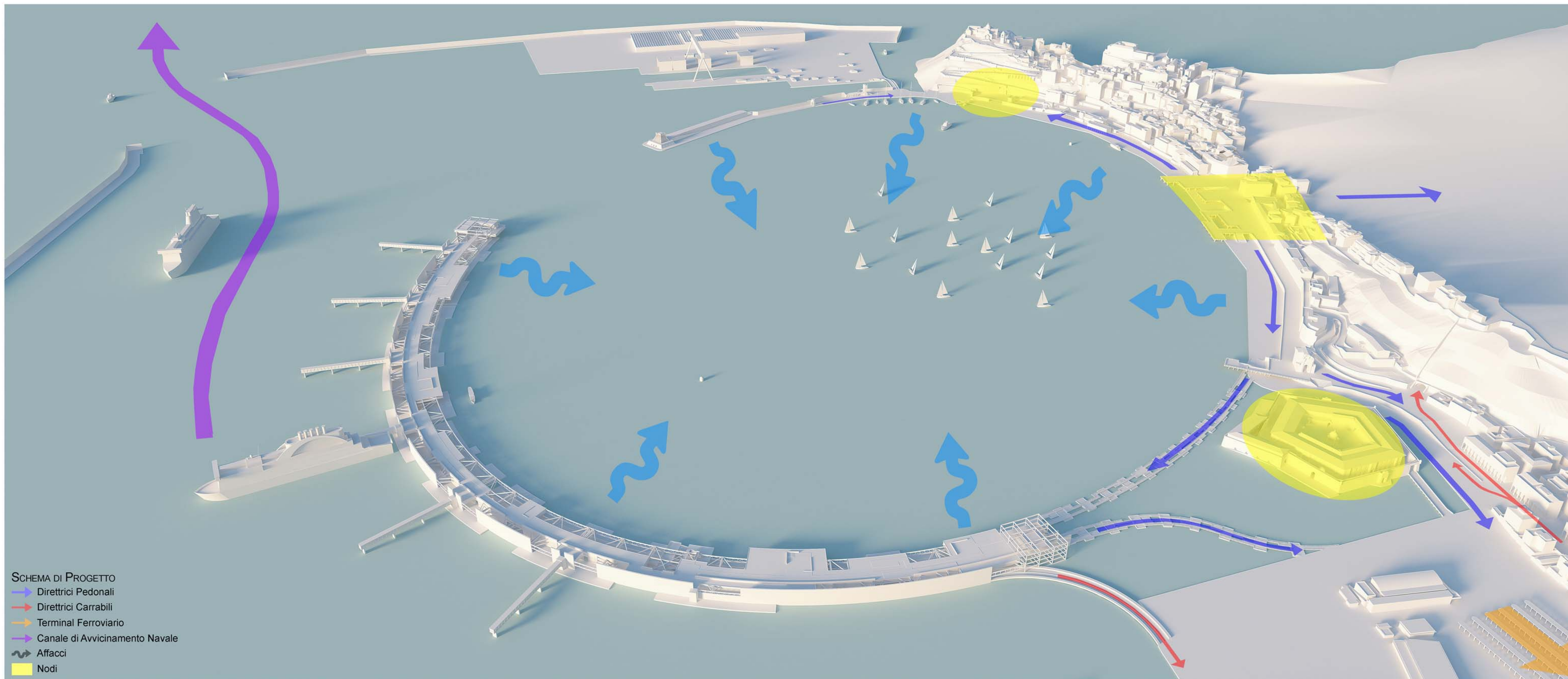
1997



2005
Previsioni di Piano per gli assetti del porto al 2012



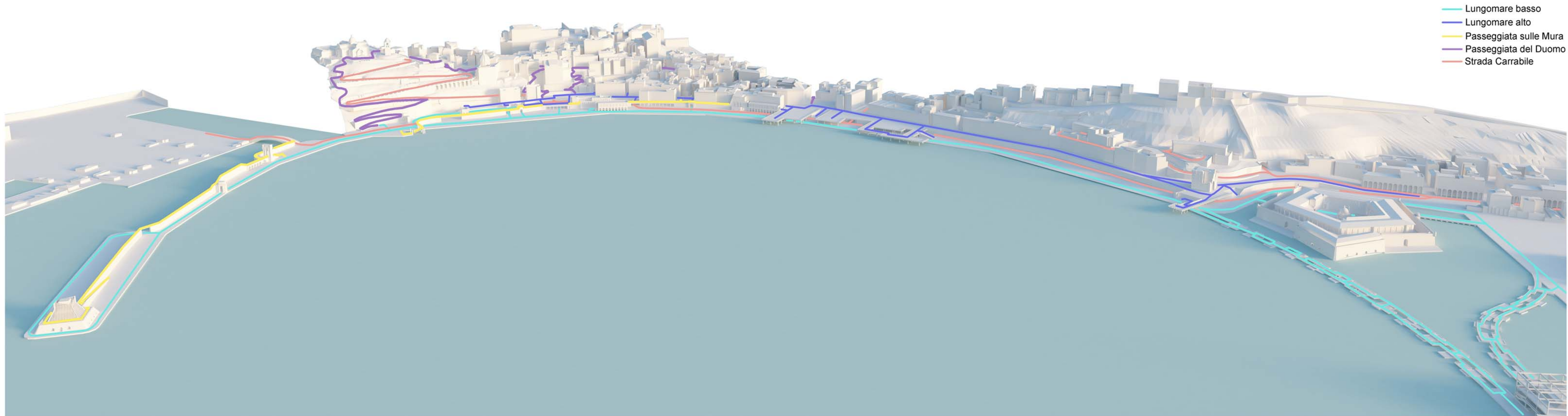
Progetto di Recupero



SCHEMA DI PROGETTO

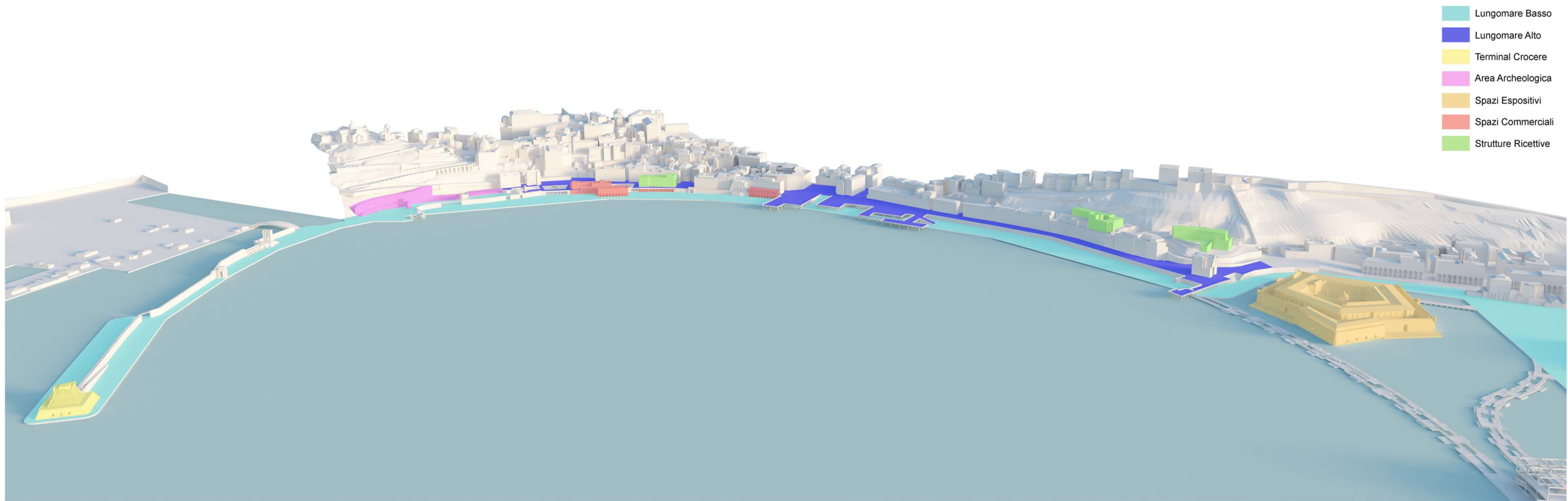
- Diretrici Pedonali
- Diretrici Carrabili
- Terminal Ferroviario
- Canale di Avvicinamento Navale
- ~ Affacci
- Nodi





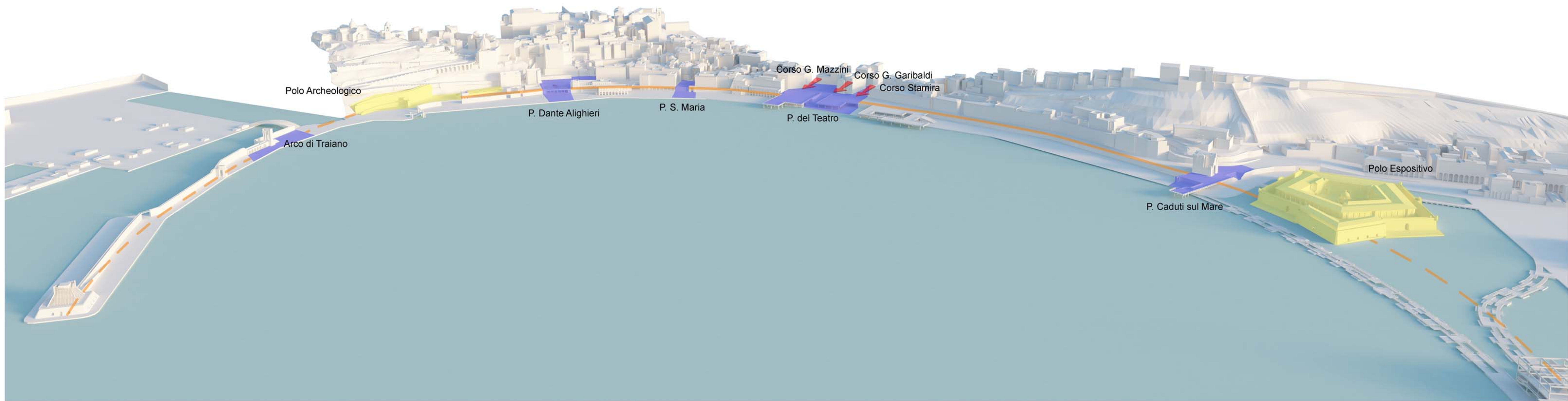
- Lungomare basso
- Lungomare alto
- Passeggiata sulle Mura
- Passeggiata del Duomo
- Strada Carrabile

PERCORSI



- Lungomare Basso
- Lungomare Alto
- Terminal Crocere
- Area Archeologica
- Spazi Espositivi
- Spazi Commerciali
- Strutture Ricettive

FUNZIONI



SCHEMA COMPOSITIVO

- 1-Base della
- 2-Mura molo nord
- 3-Arco Clementino
- 4-Arco di Traiano
- 5-Magazzini Medievali
- 6-Cattedrale di S. Ciriaco
- 7-Volto Medievale
- 8-Mura del Porto
- 9-Casa del Capitano del Porto
- 10-Portella Torrighioni

- 11-Palazzo Ferretti
- 12-Palazzo degli Anziani
- 13-Chiesa del Gesù
- 14-Magazzini Ottocenteschi
- 15-Portella Palunci
- 16-Chiesa di S. Francesco alle scale
- 17-Portella della Dogana
- 18-Chiesa di S. Maria della piazza
- 19-Loggia dei Mercanti
- 20-Teatro delle Muse

- 21-Chiesa del Ss. Sacramento
- 22-Porta Pia
- 23-Mura della città
- 24-Lazzaretto



RILEVANZE STORICHE