

Relazione tecnica

La SGL Carbon ad Ascoli Piceno e la sua dimensione territoriale.

La vorticoso espansione del costruito lungo la valle del Tronto, ha inglobato al suo interno i frequenti luoghi di produzione un tempo al centro delle dinamiche insediative, che si localizzavano nelle zone periferiche, staccate dai quartieri residenziali e collegate ai sistemi infrastrutturali principali. Luoghi autoreferenziali non relazionati al contesto e caratterizzati da regole interne precise: misure funzionali, strutturali, rapporti dimensionali variabili tra spazi interni ed esterni, recinzioni; enclave invalicabili poste a margine dell'espansione urbana coeva. Oggi l'"enclave" da area emarginata diviene "centro" compresso tra le spinte implosive di una città che avendo esaurito le "scorte territoriali" torna a guardarsi all'interno.

E' questo il caso della SGL Carbon e di alcune altre aree disposte a monte e a valle del capoluogo piceno lungo la valle del Tronto, (da Acquasanta Terme alla costa) dove negli ultimi decenni le modalità insediative hanno assunto i caratteri della diffusione, della atopia, della indifferenza, e in cui ogni elemento ha perso identità.

La valle del Tronto, in particolare, costruita negli ultimi venticinque anni lungo una autostrada trasversale alla A14 verso Ascoli Piceno, è caratterizzata dalle criticità che hanno interessato il dibattito sul paesaggio degli ultimi anni: lo sfruttamento illimitato della risorsa territoriale, l'assenza di relazione tra le parti, gli scarti dimensionali, la riconversione dei capannoni industriali in dismissione, la qualità degli spazi di relazione, la necessità di realizzare reti ecologiche, la qualità del sistema infrastrutturale.

La SGL Carbon, con una superficie di oltre 25 ettari confrontabile per dimensione all'intero centro storico di Ascoli, si colloca dove il Tronto, liberandosi dalla morsa dell'Appennino e dal groviglio urbano, si proietta ininterrotto per 25 Km verso il mare: l'ambito di pertinenza fluviale la perimetra con esattezza e cinge l'intero suo margine settentrionale, costituendo una grande risorsa per questa area in cui troviamo, cosa rarissima per la tipologia dell'argine urbano, una delle poche zone in cui sono presenti lungo il fiume terrazzamenti facilmente accessibili e percorribili. L'ampio contatto tra elemento naturale e costruito fa sì che questa area non solo costituisca una parte significativa del sistema fluviale, ma ne possa diventare una sua specifica conclusione, che intercetta altre aree a vocazione pubblica interne alla città ma aperte alla vallata.

La SGL Carbon ad Ascoli Piceno e la sua dimensione urbana.

In un territorio scritto da segni fisici sovrapposti, un palinsesto di infrastrutture, emergenze, densità variabili, che raccontano la storia, le dinamiche, i flussi, gli "spazi persi" di una città, i "vuoti" sono carichi di una valenza positiva, sono "pieni" potenziali in un assetto contemporaneo della città che poco alla volta ha saturato gli spazi a disposizione e consumato il territorio con dinamiche incontrollate e insostenibili.

Il primo insediamento della SGL Carbon era stata costruito nel 1887 su di un ampio terreno agricolo e non urbanizzato, le cui tracce ancora si possono individuare in alcune direttrici e in alcune ville e strutture rurali, in un contesto periferico rispetto all'abitato, a ridosso delle mura storiche della città di Ascoli Piceno. La fabbrica vede il momento più significativo della sua storia negli anni 60, quando ad uno sviluppo delle strutture e degli impianti si è contrapposta una contemporanea e significativa espansione urbana, a causa dell'abbandono progressivo del centro storico, motivato anche dal terremoto del '72. La fabbrica venne inglobata e racchiusa dalle successive espansioni urbane, caratterizzandosi come enclave produttiva nel cuore delle dinamiche urbane, una "città nella città".

Fisicamente chiusa dalla grossa ansa del fiume Tronto e dalla linea ferroviaria, l'area Carbon, pur costituendo la principale struttura produttiva della provincia e pur essendo immersa nel tessuto abitato del capoluogo, non è mai riuscita a creare relazioni compiute. Con la cattiva coscienza di produrre materiali inquinanti e pericolosi (elettrodi di grafite), è rimasta impermeabile, invisibile dietro ai suoi muri perimetrali, svelata solo dalle sue ciminiere e dal suono delle sirene.

Le occasioni di intervento, ancora prima di lavorare sul grande tema del recupero delle strutture produttive e sugli spazi connettivi interni, possono e devono occuparsi degli spazi persi ai margini, territori sconnessi e introiettati, "bolle" cuscinetto tra le due realtà. Così quest'area può diventare un caso paradigmatico di una trasformazione urbana che non voglia proporsi come nuova forma definita e conclusa, ma come progetto sensibile, occasione per rispondere a parti marginali e non risolte della città.

Infatti al suo intorno le stesse regole della città costruita come prima periferia urbana secondo tracciati di impianto ottocentesco (assi ortogonali e piazze) si scardinano entrando in relazione con i suoi confini: il tessuto organizzato e consolidato si frantuma e si sconnette; non vi sono margini lineari, costanti, che si relazionano in maniera univoca, ma "attriti" formati nel tempo tra l'area produttiva e l'espansione urbana che hanno creato degli strappi, dei vuoti, dei salti di scala improvvisi, con ispessimenti e strozzature. Ad una densità omogenea si oppone un tessuto frammentario, a piccole strutture diffuse, grandi costruzioni, lo stadio, i centri commerciali, il quartiere direzionale. Lungo il suo perimetro quattro sono le aree che possono essere individuate come altrettanti temi di recupero.

A nord si apre l'ampia ansa del fiume, bordo naturale, lineare, continuo che con il suo forte salto orografico costituisce di per se una cesura rispetto alla città storica ma che può proiettare l'area in quella dimensione territoriale che gli è propria come possibile connettivo rispetto alle varie realtà naturali della vallata.

Sul fronte sud la Ferrovia, che, da un lato si configura come un nodo significativo di relazione con la sua stazione di testata e dall'altro come una barriera con il tracciato dei binari a quota urbana. Qui al tessuto compatto e regolare del quartiere novecentesco si sostituisce un tessuto residenziale schiacciato dal sedime dei binari, una porzione di città sconnessa, caratterizzata da ampi spazi e volumetrie minute ma introiettata quasi a costituire un "borgo" autonomo, un'area inaccessibile.

Ad ovest restano i frammenti di un'altra parte del nucleo storico di formazione degli Stabilimenti Carbon, il Centro Ex-Carbuoro, dove una serie di strutture industriali

dismesse sono state già riadattate con funzione commerciale, palestre e uffici; ma è un intervento senza qualità e privo di relazioni. Eppure quest'area presenta potenzialità peculiari rispetto ad un suo possibile utilizzo: da un lato è l'unica in connessione diretta con la parte storica, dall'altro si relaziona con gli spazi d'ingresso della "Grande Fabbrica", il piazzale dove ha inizio e fine la filiera produttiva, con i silos e gli ampi spazi di stoccaggio del materiale di base e quelli di manovra e carico dei materiali finiti.

Infine sul fronte est si distende il viale Costantino Rozzi, che costituisce il limite rispetto ad una parte di città che si è sviluppata con funzioni e scale diverse; è un grande asse urbano, un elemento di connessione che ha la sua testata urbana nel centro direzionale al di qua della ferrovia e che relaziona una serie di elementi a grande scala: un centro commerciale, una chiesa, un nucleo residenziale e terziario, gli impianti sportivi ed infine ha la sua conclusione nello stadio della città.

Ipotesi generali di riassetto della viabilità

Per quanto detto, e per le dimensioni e la complessità dell'intervento di recupero, in via prioritaria si ritengono necessari alcuni interventi di ridefinizione delle infrastrutture della mobilità che si attestano sul fronte urbano a sud: in particolare la testata della ferrovia Ascoli-Mare con le relative aree di sedime ferroviario e la strada di accesso all'area industriale.

La stazione ferroviaria di Ascoli è tipologicamente "in linea", ma funzionalmente "di testa". Ciò è dovuto ad una ipotesi - ormai di difficile attuazione - che prevedeva la prosecuzione della linea ferroviaria verso Rieti e Roma. La proposta di riassetto prevede quindi un leggero arretramento dei treni con la costruzione di una nuova piccola stazione di testa. In questo modo si libera il vecchio edificio della stazione che potrà essere riutilizzato ad altro uso pubblico. L'area di sedime dell'attuale attestamento ferroviario potrà essere riconvertita a parcheggio. Via Luciani, che attualmente porta al piazzale della stazione, potrà essere prolungata sino a costituire il principale accesso stradale alla nuova area, correndo in direzione nord-sud, parallelamente al forte segno del vecchio binario che entrava nell'area dello stabilimento per consentire lo scarico del carbone, e che potrà invece diventare un significativo attraversamento pedonale del nuovo comprensorio. Parallelamente ai binari, ma sul fronte urbano immediatamente a sud potrà essere collocato il nuovo terminal dei pullman di linea, per costituire un vero e proprio nodo di scambio della mobilità pubblica ferro-gomma.

Il nuovo asse stradale di accesso all'area, arrivato in testa alla fossa fluviale, perderà il suo allineamento nord-sud per trasformarsi in "strada parco", ovvero per adattarsi alle curve di livello sfiorando il verde fluviale sino a ricongiungersi con il viale dello stadio. Per una completa rifunzionalizzazione della viabilità in questa area urbana sarà infine necessario rivedere la grande rotatoria che circonda lo stadio Del Duca sollevandola da terra con un viadotto ellittico che renda compatibile lo svolgimento delle manifestazioni sportive con la mobilità ordinaria della città.

Ambiti urbanistici a destinazione prevalente

Come prima indicazione di trasformazione urbana si ritiene opportuno indicare una zonizzazione di "ambiti urbanistici" che presuppongono diverse misure di intervento. Innanzi tutto sono state individuate le aree esterne all'area SGL Carbon, ma da riconsiderare in sede di previsione urbanistica: l'area dello stadio Del Duca a nord-est; l'area del complesso ex Carburo a sud-ovest, oggi utilizzata per attrezzature commerciali; l'area della stazione e relativo sedime ferroviario di cui si è parlato sopra; infine gli isolati residenziali ad ovest ed est di via Lucani e a nord di via Indipendenza.

Quindi, all'interno del perimetro di proprietà della SGL Carbon, sono state individuate le nuove destinazioni d'uso ai fini della riconversione e recupero dell'area: il "cuore" centrale, occupato dai capannoni e dai manufatti di processo della fabbrica (pari a circa mq. 115.000) sarà destinato alla realizzazione del Polo Scientifico e Tecnologico avanzato, comprensivo di verde pubblico e nuove attrezzature per lo sport e lo svago, viabilità interna, parcheggi e servizi vari; l'area immediatamente ad Ovest sarà destinata all'insediamento di "tipologie abitative innovative" con basso impatto ambientale e relativi servizi sociali e culturali (pari a mq.45.500); infine l'area ad est che costeggia il viale dello stadio (pari a mq. 24.500 circa) sarà destinata a volumetrie residenziali e attrezzature commerciali.

Gli attuali impianti sportivi saranno potenziati e ricollocati nelle aree a verde attrezzato del polo scientifico e tecnologico.

Particolare attenzione sarà dedicata alla riqualificazione degli spazi di pertinenza della chiesa di S. Marcello.

A completamento di questa prima ipotesi generale di destinazione d'uso, va considerato il recupero a parco dei circa 59.000 mq di verde naturale fluviale che opportunamente riconnesso al verde del nuovo Polo Scientifico tecnologico potrà costituire un grande polmone di verde pubblico per la città.

Calcolo delle superfici relative alla ipotesi di zonizzazione area Carbon

Sup. edificabile Ovest (N.2)	mq. 45.500
Sup. edificabile Est (N.3)	<u>mq. 24.500</u>
Sommano Sup. edificabili	mq. 70.000

Sup. Parco Naturale fluviale (N.4)	mq. 59.000
Sup. Polo Scientifico e tecnologico + Sup. Verde Attrezzato	<u>mq. 115.000</u>
Sommano	mq. 174.000

Totale sup. escluse strade	mq. 244.000
----------------------------	--------------------

Percentuale aree edificabili su Totale	28,70%
----------------------------------------	--------

Percentuale Polo scientifico e Tecnologico + verde attrezzato su Totale	47,10%
-------------------------------------------------------------------------	--------

Percentuale Polo scientifico e Tecnologico + verde + parco naturale su Totale	71,30%
-------------------------------------------------------------------------------	--------