

# COMUNE DI SENIGALLIA

Prov. di Ancona

## Piano Regolatore Generale

progettisti: Dott. prof. arch. P. BOTTONI  
Dott. arch. G. MORPURGO

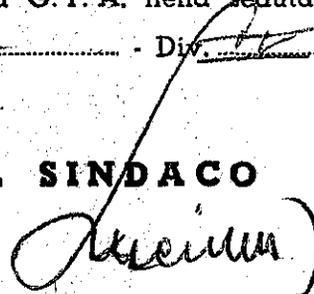
### RELAZIONE

Adottato con deliberazioni del Consiglio Comunale N. 167 in data 30 Luglio 1959  
e N. 168 in data 31 Luglio 1959. — Approvato dalla G. P. A. nella seduta  
del 7.10.59 con N. 32236 in data                      - Div.                     

Il Segretario Generale



IL SINDACO



COMUNE DI SENIGALLIA

---=oOo=---

PIANO REGOLATORE GENERALE

=====

---=oOo=---

=====

RELAZIONE

=====

---=oOo=---

INTRODUZIONE

1°) - Procedura dello studio.....Pag.	1
2°) - Caratteristiche generali del Comune..... "	6
3°) - Inquadramento territoriale..... "	7

PARTE I^

INDAGINI PRELIMINARI, ANALISI DELLO STATO ATTUALE E  
PREMESSE GENERALI ALLO STUDIO DEL PIANO REGOLATORE  
GENERALE.

Cap. I - Cenni sullo sviluppo storico ed urbanistico della Città.....Pag.	9
" II - Morfologia del territorio..... "	18
" III - Demografia ed espansione demografica "	22
" IV - Attività economiche..... "	30
" V - Caratteri dell'insediamento urbano.. "	43
" VI - Collegamenti..... "	47
" VII - Servizi..... "	50

PARTE II^

IL PIANO REGOLATORE GENERALE

Cap. I - Sintesi della situazione.....Pag.	58
" II - Criteri generali di impostazione.... "	67
" III - Collegamenti..... "	69
" IV - Azionamento..... "	80
" V - Servizi pubblici..... "	93
" VI - Frazioni..... "	97
" VII - Politica di attuazione..... "	99

1) - PROCEDURA DELLO STUDIO

L'incarico della redazione del Piano Regolatore Generale di Senigallia é stato conferito ai sottoscritti professionisti con deliberazione consiliare del 18 giugno 1955, approvata dalla Autorità Tutoria il 15 agosto 1955.

Il primo problema che si dovette affrontare al la fine del 1955 fu quello dell'approntamento della cartografia necessaria, la cui spesa doveva essere con tenuta in un limite estremamente modesto.

La sola cartografia valida disponibile al momento era rappresentata dalle mappe catastali, per di più non aggiornate, e da una carta 1:2000 del capoluogo imprecisa, ma con le indicazioni della toponomastica.

Scartata la possibilità di avvalersi dei rilievi aerofotogrammetrici, e comunque del concorso di ditte specializzate, per ovvie ragioni di spesa, si aprontò una carta 1:5000 della fascia litoranea del Comune, ricavandola per riduzione fotografica dalle mappe catastali e con l'inserzione di curve di livello ricavate, questa volta per ingrandimento fotografico e relativa interpolazione, dalle carte I.G.M. 1:25000.

Tale carta 1:5000, che per il modo in cui é stata eseguita non può purtroppo considerarsi perfetta, fu aggiornata più volte durante il corso dello studio.

Sulla base delle mappe catastali, contemporaneamente veniva preparata una nuova carta 1:2000 del capoluogo, debitamente aggiornata.

Per la carta comprendente tutto il vasto territorio Comunale (11.596 ha) si dovette ricorrere al puro e semplice ingrandimento fotografico della carta 1:25.000 dell'I.G.M.-

Contemporaneamente, nel quadro del programma di indagini preliminari sulla situazione attuale, impostate su metodi quanto più possibile aggiornati e scientifici, fu iniziato il censimento urbanistico del capoluogo e dei nuclei sparsi finitimi.

Il censimento é stato svolto da un incaricato a mezzo di schede appositamente preparate contenenti i principali dati che si ritenevano utili o necessari allo studio del piano. I risultati della complessa indagine sono stati riportati sulle mappe catastali 1:1000 per il vecchio nucleo urbano e 1:2000 per il resto del centro abitato, dando una indicazione immediata e precisa dell'attuale situazione urbanistica della città.

Nell'affrontare il problema del P.R.G. l'Amministrazione Comunale ha voluto che il lavoro si svolgesse attraverso una stretta e proficua collaborazione tra studiosi, specialisti ed Amministratori.

Per tale ragione un orientamento sulle direttive della pianificazione ebbe luogo attraverso la consulenza di una "Consulta di P.R." appositamente insediata, articolata in commissioni di studio, per l'esame e l'impostazione dei diversi problemi da risolvere nell'interesse di una efficiente soluzione urbanistica per la città.

Nella fase finale dello studio del P.R.G. fu costituita una speciale Commissione Consiliare con lo scopo di affiancare i lavori dei progettisti e di integrare le possibilità di esame, di giudizio e di direzione dell'Amministrazione Comunale durante l'elaborazione conclusiva del Piano stesso.

Per i problemi riguardanti il turismo in generale i progettisti si valsero infine della preziosa consulenza dei dirigenti dell'Azienda Autonoma di Soggiorno.

Durante l'anno 1956 fu elaborata una prima ste sura del progetto del P.R.G., che servì da base di di scussione per la conferenza preliminare dei servizi indetta dal Provveditorato OO.PP. e tenutasi nella se de Comunale il 21 marzo 1957, con la partecipazione dei rappresentanti locali delle varie Amministrazioni interessate. Dalla riunione emerse la necessità di una seconda conferenza dei servizi presso le autorità centrali, e la conferenza stessa ebbe luogo a Roma presso il Ministero LL.PP., Direzione Generale Urbanistica, il 7 febbraio 1958, con la partecipazione delle autorità centrali e locali delle Amministrazioni interessate.

I risultati fondamentali della riunione furono i seguenti:

a) - Strada Statale n° 16

- 1) approvazione del tracciato di massima della variante della S.S. n° 16 a monte dell'abitato, con particolare riguardo al passaggio del tracciato a monte dell'Ospedale;
- 2) mantenimento dell'attuale tracciato della S.S. n° 16 nell'abitato di Marzocca;

b) - Linea ferroviaria

- 1) mantenimento dell'attuale quota del piano del ferro della linea ferroviaria;
- 2) mantenimento del solo sottopassaggio di sinistra del Ponte Rosso, senza previsioni di apertura del preesistente sottopassaggio di destra;
- 3) possibilità di incrementare la permeabilità della linea ferroviaria per mezzo di opportune opere d'arte e precisamente:

- sopravia pedonale in Marzocca;
- sottovia carrabile in corrispondenza di Via Ani  
ta Garibaldi;
- sottovia carrabile in piazza della Libertà - Via  
IV Novembre;
- sottovia pedonale dal piazzale antistante la Roc  
ca Roveresca ai Giardini Pubblici in corrispon  
denza della Stazione FF.SS.;
- eventuale ampliamento e sistemazione della sotto  
via di destra del Misa;
- sottovia carrabile in corrispondenza di via Fo  
scolo;

Da parte dell'Amministrazione Comunale fu posta inoltre energicamente in questa occasione l'esigenza che il nuovo ponte sul Misa fosse concepito in modo da non impedire la visuale e da non deturpare la zona, e che non venisse in ogni caso ulteriormente ridotta l'altezza della attuale sottovia di destra del Misa;

c) - aree litoranee

- riconoscimento della necessità di un accordo con le Amministrazioni interessate (Demanio Marittimo e Patrimonio dello Stato) onde ottenere cha l'uti  
lizzazione civile di dette aree avvenga nell'ambi  
to del P.R.G.;

d) - ex piazza d'armi

- possibilità di appropriazione da parte dell'Ammi  
nistrazione Comunale dell'area suddetta di perti  
nenza del Demanio Militare, mediante permuta del  
l'area stessa con altra da stabilirsi in accordo  
tra Comune e Amministrazione Militare.

Sulla scorta delle risultanze della conferenza dei servizi, nel corso del 1958 veniva elaborata una nuova stesura del P.R.G., ad un ulteriore più precisa to livello di impostazione. Si ritenne opportuno a

questo punto, anche in relazione ai suggerimenti dati dal Provveditorato OO.PP. in occasione della conferenza preliminare dei servizi del 21/3/1957, predisporre un nuovo regolamento edilizio con allegato programma di fabbricazione ai sensi dell'art. 34 della Legge Urbanistica.

Tali elaborati sono stati predisposti in primo luogo per l'inadeguatezza della regolamentazione vigente rispetto alle norme della citata Legge Urbanistica, e in secondo luogo per l'assoluta impossibilità di affrontare con il vecchio regolamento edilizio la grave situazione edificatoria esistente.

Inoltre la pubblicazione del nuovo regolamento edilizio, con l'allegato programma di fabbricazione, elaborato sulla base di un progetto preliminare del P.R.G. in fase già avanzata, e contenente quindi alcuni elementi fondamentali di impostazione del progetto stesso, rappresentava un esperimento "in vivo" del processo di pianificazione in atto.

Infatti furono indette, in merito allo studio del nuovo regolamento, numerosissime riunioni, sia nell'ambito della Amministrazione Comunale e del suo Ufficio Tecnico, sia con l'Ufficiale Sanitario, sia con la Commissione Edilizia, con l'Azienda di soggiorno, con i tecnici operanti nel Comune, appositamente convocati; tutto questo processo di elaborazione collettiva, le stesse quattro sedute dedicate dal Consiglio Comunale alla discussione del regolamento, nonché le ripercussioni che ne seguirono nell'opinione pubblica, hanno indubbiamente rappresentato un validissimo contributo per l'Amministrazione Comunale ed i progettisti, al fine di controllare la validità o meno di alcune soluzioni e previsioni del progetto e, comunque, per ampliare le possibilità di apporto di esperienze e indicazioni per la stesura definitiva del P.R.G.-



Dopo l'Approvazione del nuovo Regolamento Edilizio con allegato programma di fabbricazione da parte del Consiglio Comunale, avvenuta il 6 dicembre 1958, lo studio del P.R.G. entra nella fase conclusiva: gli elaborati definitivi vengono consegnati all'Amministrazione Comunale il 22 giugno 1959.

Il progetto definitivo che si sottopone all'esame del Consiglio Comunale é quindi la risultante di un lungo studio svolto dai progettisti in stretto contatto con l'Amministrazione Comunale e col suo Ufficio Tecnico, e del contributo essenziale dato dal Consiglio Comunale, dalla Commissione Consiliare per il P.R., dalla Commissione della Consulta di P.R., dall'Azienda di Soggiorno, dalla Commissione Edilizia, dai Tecnici operanti nel Comune, e dall'opinione pubblica, attraverso la stampa e numerose segnalazioni private.

## 2) - CARATTERISTICHE GENERALI DEL COMUNE

Il Comune di Senigallia ha un'estensione di 11.569 ha. con una popolazione residente di 32.545 ab. (1951) ed una densità di 2,81/ha.-

Il territorio si estende lungo la fascia costiera Adriatica, tra il fiume Cesano ed il limite dell'abitato di Marzocca, per una lunghezza totale di circa 13 Km., ed all'interno, a cavallo del fiume Misa, alla cui foce é situato il capoluogo, fino ad un'estensione massima dal litorale di circa 10 + 12 Km.-

Il territorio del Comune é prevalentemente collinoso, ad un'altezza media di 80 + 120 m.l.s. e punte massime inferiori ai 200 m.l.s., con fasce abbastanza limitate di pianura lungo il litorale adriatico e la valle del Misa. La popolazione é in incremento, e così pure la popolazione accentrata rispetto a quella sparsa.

L'economia del Comune é prevalentemente agricola, con la metà circa della popolazione addetta all'agricoltura. Il resto della popolazione é occupato in attività industriali, edilizie e commerciali. Il turismo balneare rappresenta inoltre un'importante fonte di reddito grazie agli ampi arenili esistenti lungo tutto il litorale del Comune.

Le vie di comunicazione fondamentali sono la linea ferroviaria Bologna-Ancona-Pescara e la S.S. n°16 Adriatica; ambedue sono parallele al litorale e tagliano l'abitato per tutta la sua lunghezza. Le vie di penetrazione nell'entroterra sono la strada provinciale Arcevese e la strada Corinaldese, che si estendono lungo la valle del Misa.

Lo sviluppo del capoluogo si é svolto nell'ambito del nucleo urbano medioevale e rinascimentale praticamente fino alla prima guerra mondiale; con il rovinoso terremoto del 1930 inizia l'espansione dell'abitato all'esterno del vecchio centro urbano, particolarmente nella zona indicata dal Piano Regolatore del 1933. Nell'ultimo dopoguerra l'espansione si accentua notevolmente e si esaspera il fenomeno dello sviluppo caotico a macchia d'olio e lungo la S.S. n° 16 dell'abitato, che ha raggiunto attualmente un'estensione imponente pur con una densità territoriale relativamente bassa.

### 3) - INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Gli studi preliminari per il Piano Territoriale delle Marche, svolti a cura del Provveditorato OO.PP., indicano i limiti del territorio urbanisticamente gravitante su Senigallia nell'ambito del comprensorio geo-economico del Misa, comprendente 8 Comuni con

un'estensione di 38.229 ha. ed un totale di 66.230 abitanti. I Comuni inclusi nel comprensorio sono i seguenti:

- fascia appenninica: Arcevia
- fascia preappenninica: Barbara, Serra dei Conti, Ripe, Ostra Vetere, Castel Colonna, Ostra;
- fascia costiera: Senigallia.

In effetti é la stessa struttura orografica del territorio che suggerisce un'organizzazione per vallate; nel caso del comprensorio del Misa il centro urbano costiero che costituisce l'espressione della valle é Senigallia.

E' necessario tuttavia approfondire ulteriomente le caratteristiche del comprensorio stesso per controllarne il proporzionamento territoriale ed economico e l'efficienza urbanistica.

La sintesi delle ricerche svolte nell'ambito degli studi suddetti indica inoltre per il Comune di Senigallia la possibilità di incremento nei settori agricolo, industriale e turistico.

-----O-----

INDAGINI PRELIMINARI, ANALISI DELLO STATO ATTUA  
LE E PREMESSE GENERALI ALLO STUDIO DEL PIANO RE  
GOLATORE GENERALE.-

=.=.=.=.=.=.=.=.=.

Cap.    1°

Cenni sullo sviluppo storico ed urbanistico  
della città.

E' presumibile che nelle epoche più remote, nelle paludi determinate dalla foce del Misa sorgesse ro solo piccoli insediamenti capannicoli di pescatori.

La strutturazione di Senigallia come comunità civilmente organizzata ha origine con l'avvento dei Galli Senoni ed il loro insediamento nell'antica Se  
na.

Alla cacciata dei Galli da parte dei Romani se  
gue (283 a. C.) la fondazione della Colonia Romana.

Malgrado gli studi compiuti non é ancora comple  
tamente chiara l'esatta delimitazione dell'insedia  
mento Romano, data la sovrapposizione delle varie  
età sullo stesso suolo e le particolari vicissitudini  
della storia di Senigallia, né d'altra parte é possi  
bile approfondire in questa sede l'argomen  
to. Comu  
que é certo che la città romana sorgesse nella zona  
dell'attuale vecchio nucleo urbano.

Per quanto concerne l'orientamento dell'insedia  
mento romano e più particolarmente la sua rispondenza

ai tracciati stradali attuali, si pongono alcuni gros  
si interrogativi, determinati da elementi che si man  
tengono costanti nei secoli e principalmente: dal par  
ticolarissimo ed esatto orientamento est-ovest dell'at  
tuale Chiesa della Maddalena, dalla diversità di orien  
tamento tra il corso 2 Giugno e la via Mastai con tut  
to il gruppo di strade a quest'ultima perpendicolari  
(via Marchetti, via Arsilli ecc.), e dall'orientamen  
to dei ruderi romani trovati all'interno della Rocca  
Roveresca e nella zona retrostante l'attuale piazza  
del Duomo.

L'alto Medio Evo vede la città rasa al suolo  
dai Goti di Alarico (409), poi far parte della Penta  
poli bizantina, ed infine dopo il dominio Longobardo,  
inclusa nella donazione di Pipino alla Chiesa.

Il risveglio della vita italiana dopo il X° se  
colo, l'aumento della popolazione, lo sviluppo delle  
attività artigiane e commerciali influiscono anche su  
Senigallia. La città, nel periodo delle libertà comu  
nali, all'inizio del secolo XII°, della conquista di  
Loterio III°, e del successivo dominio degli Estensi  
(1210), si riprende lentamente dalla distruzione di  
Alarico, si accresce fino a raggiungere una notevole  
estensione.

Una antica pianta delle mura della città quali  
erano nel 1264, mostra che la cinta muraria comprende  
va praticamente tutto il territorio compreso tra il  
Penna e l'ansa del Misa, giungendo verso il mare pre  
sumibilmente fino alla attuale Rocca Roveresca; nel  
disegno sono riportati alcuni elementi interessanti,  
e cioè la presenza, entro le mura, della antica e scom  
parsa Chiesa del Portone, e della Chiesa di S.Gregorio,  
poi della Maddalena, e l'indicazione delle varie por  
te della città, tra le quali importante ai fini della

determinazione dell'estensione delle mura, verso il mare, quella detta porta della Marina o porta Vecchia, che piante posteriori più precise indicano con la stessa toponomastica nella zona dell'attuale sede dell'Azienda di Soggiorno, al limite dei Portici Erconali.

Risale probabilmente a questo periodo l'origine della famosa Fiera.

Passata ai guelfi la città viene completamente distrutta da Manfredi nel 1264; le cronache dicono che si salvarono solo il Duomo, il Vescovado e qualche Chiesa.

Alla distruzione seguirono circa due secoli di decadenza; la città era ridotta ad un agglomerato di poche case in un terreno ridiventato acquitrinoso e malarico.

Alla metà del 1300 ad opera del cardinale Albornoz, la città entra a far parte dello Stato Pontificio, e viene munita di fortificazioni e di una Rocca.

Finalmente nel 1445 Sigismondo Malatesta, creato Gonfaloniere della Chiesa, e confermato Vicario del territorio, inizia la ricostruzione della città, che pare fosse ridotta a trentasei case, nove torri, la Cattedrale ed il Vescovado.

Per ripopolare la città, Sigismondo bandisce concessioni e franchigie; attratta dai vantaggi si stabilisce una notevole corrente immigratoria, particolarmente formata da Lombardi.

Si inizia subito la nuova cinta difensiva: dal 1450 al 1456 vengono costruiti torrioni tra cui quelli di S. Francesco, della Porta Nuova (p. Ancona), il torrione Isotte (nella zona dei Portici Erconali a lato del Foro Annonario).

Anche nel periodo immediatamente successivo a quello dei Malatesta, tornata la città alla Chiesa,

continua l'opera di costruzione: nel 1470 fu edificata la Torre dell'Orologio in Piazza e nel 1471 si iniziano i lavori per l'arginatura del Misa, che fino a quel momento correva ancora libero al mare.

Nel 1474 Sisto IV assegnava al nipote Giovanni della Rovere il vicariato di Senigallia; inizia così la dinastia Roveresca che, venuta in possesso del ducato di Urbino nel 1508, seguita ad avere la Signoria di Senigallia fino alla devoluzione del ducato di Urbino alla Chiesa (1631).

Si apre un periodo fondamentale per lo sviluppo della città.

Entro la prima metà del 1500 era compiuta la poderosa cinta muraria, atta a resistere alle artiglierie. Il sistema fortificato, circondato da un ampio vallo allagabile, era un pentagono con i vertici sistemati a baluardo per il tiro incrociato d'artiglierie; nella zona verso il litorale faceva perno sulla Rocca costruita da Baccio Pontelli nel 1480, capolavoro di architettura militare.

In corrispondenza del Misa la cinta muraria era doppia; a levante del fiume correva lungo gli attuali Portici Ercolani, a ponente un'altra mura racchiudeva il quartiere del Porto (via Rodi, via Corfù ecc.) dove si trovavano i fondachi mercantili.

Cospicui avanzi delle mura sono ancora oggi visibili: Baluardo di S.Francesco e della Penna (Poli teama Rossini), baluardo di S.Martino (ex teatro La Fenice), baluardo del Porto, avanzi di mura lungo la via Leopardi, in via Pisacane (dove formano da basamento ad una serie di edifici), a levante ed a ponente della Rocca (Carceri e Foro Annonario).

I tracciati stradali attuali rispecchiano quasi integralmente gli allineamenti rinascimentali (Corso 2 Giugno, via Mastai, via Marchetti, via Arsilli, la

piazza Comunale, la piazza del Duca, via Rodi, via Corfù, via Cattaro ecc. ecc.).

In corrispondenza di via Rodi era situato il ponte levatoio sul Misa, la Cattedrale ed il Vescovado sorgevano all'estremità occidentale del corso 2 Giugno, al margine della mura interna lungo il fiume. Durante la dominazione Roveresca Senigallia si arricchisce di edifici monumentali; la Chiesa di S. Maria delle Grazie, il Palazzetto Baviera con i suoi stucchi, la fontana di piazza del Duca ed il palazzo del Duca, la fontana di piazza Roma.

Lo sviluppo della città continua lungo tutto il XVII° e particolarmente il XVIII° secolo, determinato dall'incremento dell'attività produttive ed in modo preminente degli scambi commerciali. La Fiera di Senigallia in questo periodo raggiunse l'apice della sua importanza; praticamente era il più grande centro di scambio di merci provenienti dal Levante e dal bacino del Mediterraneo di tutta l'Italia centrale. I traffici connessi alla Fiera, che durava un mese e si svolgeva lungo il fiume, dove erano ormeggiati i navigli dei mercanti, e le vie adiacenti, ebbe indubbiamente un'importanza determinante nel massiccio processo espansivo svoltosi nella seconda metà del XVIII° secolo, particolarmente sotto il pontificato di Benedetto XIV° Lambertini. In questo periodo fu realizzato, secondo un piano regolatore, l'ampliamento della città a monte delle mura cinquecentesche fino al Misa, cioè dalla via Pisacane alle mura ancora oggi esistenti lungo il Fiume (stradone Misa), formando un quartiere di notevole pregio urbanistico che insieme agli edifici ed ai complessi monumentali sorti nello stesso tempo (Portici Ercolani, il Duomo e la sua piazza, il Palazzo del Comune, il palazzo Fagnani, Porta Lambertina, ecc.) caratterizza profondamente il vecchio nucleo del centro



abitato.

Risalgono infine a questo periodo i ponti della porta Cappuccina (ponte Garibaldi) e il ponte girevole (ponte 2 Giugno), in sostituzione del vecchio ponte rinascimentale.

Fino all'inclusione delle Marche nel regno d'Italia nel 1860, non muta sostanzialmente la configurazione della città: nella prima metà del XIX° secolo viene realizzato il Foro Annonario, ed inizia timidamente l'insediamento fuori delle mura, lungo le vie di comunicazione (Borgo Portone, Borgo Penna, Borgo Pace e Borgo Squero, nella zona dell'attuale darsena, e Borgo Lazzaretto, sul litorale).

Nella seconda metà del XIX° secolo e nel primo decennio del XX° secolo si verificano alcuni fatti urbanisticamente decisivi per lo sviluppo futuro della città:

- la costruzione della ferrovia Bologna-Ancona, che separa nettamente l'abitato dalla zona balneare;
- l'insediamento di alcuni complessi industriali, tra cui fondamentali il cementificio, e l'ex zuccherificio, oggi in rovina (via Fiume - piazza della Libertà);
- la sistemazione a partire dal 1910 del fiume Misa e opere connesse, e cioè: allargamento e arginatura dell'alveo nella zona urbana del percorso, prolungamento dei moli del porto-canale e costruzione della darsena con conseguente eliminazione del ponte levatoio della ferrovia, chiusura del cavo Penna;
- raccordo dei due tronchi della Strada Adriatica (via R.Sanzio e via F.Podesti) con la via P.Bonopera prospiciente la Rocca e la Stazione FF.SS., eliminando il passaggio del traffico di transito attraverso il

centro della città (da porta Fano a porta Ancona o a via Perilli) ma aggravando la cesura tra città e zona a mare;

- l'inizio dell'attività balneare, ed il sorgere delle prime attrezzature ricettive e ricreative (Hotel - Bagni) e dei primi insediamenti lungo il litorale.

Nel periodo successivo alla prima guerra mondiale non avvengono mutamenti degni di nota nella struttura urbanistica della città, salvo lo sviluppo, peraltro abbastanza limitato, degli insediamenti all'esterno del vecchio nucleo urbano e particolarmente lungo la S.S. n° 16 (tra la strada e la ferrovia) nella zona a mare (dal molo al Ponte Rosso) e lungo la via Mameli, ed infine lungo le vie Mercantini, Trento Trieste e della Capanna a levante dell'abitato; i nuovi insediamenti, salvo che per le costruzioni sorgenti nella zona balneare di levante, sono generalmente ad un livello edilizio assai basso.

Il disastroso terremoto del 30 ottobre 1930, che lascia la città semidistrutta, è il punto di partenza di un nuovo periodo dello sviluppo di Senigallia, che ne trasformerà profondamente le caratteristiche.

Il vecchio centro viene parzialmente restaurato, ma la riedificazione è limitata ad una certa altezza, per cui il carattere originario della città murata ne risulta modificato; inoltre gran parte della popolazione della città, cioè circa 4.000 abitanti su 6.000, è costretta ad abbandonare le proprie case all'interno della città stessa.

Viene approvato nel 1932 il progetto del Piano Regolatore della città, redatto dal Genio Civile di Ancona. Gli interventi fondamentali previsti dal

Piano, erano i seguenti:

- nella zona a ponente del Misa era giustamente previsto il collegamento tra l'entroterra e la zona balneare con un sottopassaggio della ferrovia in via Settembrini e l'apertura della via Castelfidardo; quest'ultima è stata quasi completamente realizzata, ma il sottopassaggio è rimasto sulla carta, essendo stato poi accolto il ricorso dell'Italcementi, proprietaria del terreno su cui sorge attualmente la Sacelit, ma allora libero, avverso al progettato utilissimo attraversamento;
- si stabilivano alcuni nuovi allineamenti nella città, tra cui importante la demolizione di Porta Ancona;
- era prevista la lottizzazione di un quartiere di ampliamento ad oriente della città, in una zona molto bassa sul livello del mare (mt. + 3,00 in media, contro i mt. 5 della città), situata tra la S.S. n° 16, la via 4 Novembre (ex cavo Penna), il fosso di S.Angelo e la via Capanna.

Contemporaneamente venivano stabiliti particolari provvedimenti finanziari e fiscali per incrementare le costruzioni.

Tutto il territorio del Comune infine viene dichiarato zona sismica di 2<sup>^</sup> categoria, e sottoposto alle particolari norme edilizie del R.D.L. n° 2105 del 22 Novembre 1937 che già di per se stesse determinano, particolarmente per le costruzioni in pietra o in muratura ordinaria, un certo tipo edilizio.

Il nuovo quartiere, detto del Piano Regolatore, si sviluppò rapidamente a case sparse, ed attualmente è per i due terzi saturato; caratteristiche positive dell'insediamento sono una certa armonia di tipo edi

lizio, a villa o villetta, ed un minimo di decoro ar  
chitettonico ed urbano (alberature stradali, edifici  
circondati da giardini ed arretrati dal filo strada  
le).

Elementi negativi sono invece il basso livello  
sul mare (umidità, rigurgiti delle tubazioni di fogna  
tura, frequenti allagamenti ecc.) e la mancanza di un  
centro di quartiere caratterizzato, e dei servizi ine  
renti particolarmente ai negozi, mercato rionale, asi  
lo.

Ed infine nell'ultimo dopoguerra inizia il mas  
siccio processo di espansione indiscriminata dell'abi  
tato a macchia d'olio e lungo le direttrici di traf  
fico; nel corso degli ultimi quindici anni la super  
ficie dell'abitato é praticamente triplicata.

Il processo di espansione a bassa densità, che  
nel vecchio P.R. aveva un minimo di coerenza e di or  
ganizzazione, si é esasperato in velocità e disordine  
negli anni del dopoguerra fino a creare non lievi di  
sfunzioni urbanistiche.

MORFOLOGIA DEL TERRITORIOa) - Struttura Geologica Orografica

Il territorio del Comune comprende due settori fondamentali:

- la zona di media e bassa collina, che interessa la massima parte del territorio; i terreni sono formati essenzialmente da materiali pliocenici (arenarie e sabbioni appenninici), e per successive demolizioni di argille cenerine o turchiniche, e solo in parte appartengono alle due isole mioceniche situate tra il Cesano ed il Misa, e tra questi e l'Esino;
- la fascia costiera, sub-costiera e della valle del Misa, formate da terreni quaternari olocenici, costituite dalle deviazioni fluviali rimaneggiate, sulla costa, dall'azione marina. Queste limitate zone di pianura rappresentano i terreni più fertili del territorio; infatti le acque quaternarie vi hanno deposto abbondanti ghiaie calcaree e successivamente uno strato di terriccio argilloso o marmoso, associato alla sabbia e gesso.

I rilievi collinosi sono stati plasmati dall'azione delle acque torrentizie sugli antichi depositi marini; tali rilievi sono delimitati al centro del territorio dalla pianura alluvionale del Misa. La piana quaternaria verso la foce del fiume si espande ad imbuto costituendo la fascia costiera pianeggiante, opera dell'azione combinata delle direzioni fluviali e dall'azione del mare.

b) - Idrografia

Il territorio del Comune é percorso lungo tutta

la sua profondità dal fiume Misa sorgente nel territorio di Arcevia che ha caratteristiche comuni a quelle degli altri corsi d'acqua marchigiani;

- forte divario tra le portate massime e minime, che ne confermano il carattere torrentizio;
- ampiezza notevole degli alvei di alluvione, che sono però quasi totalmente a secco nei periodi di magra;
- forte pendenza dei tronchi montano e medio;
- accentuato trasporto di materiali dal monte verso la valle;

La sistemazione del Misa, particolarmente nel suo tratto terminale, ha rappresentato una notevole preoccupazione fino dai tempi più remoti, data la sua pericolosità per le rovinose e frequenti alluvioni, e l'esistenza alla foce del porto-canale.

Già nella prima metà del XVIII° secolo era stato realizzato il diversivo Penna, fallito completamente alla prova e divenuto poi un acquitrino.

Dopo le disastrose alluvioni del 1856 e del 1897 (che tra l'altro demolì tutti i ponti e l'argine della ferrovia), nel 1901 il fiume venne classificato tra le opere idrauliche di 3° categoria, dalla confluenza del Nevola al mare. Nel 1910 si iniziarono i lavori di sistemazione che portarono alla chiusura del cavo Penna, all'allargamento ed all'arginamento dell'alveo del fiume nel tratto attraversante la città, e al prolungamento dei moli del porto canale; la costruzione della nuova darsena rendeva inutile l'inoltro dei natanti nella città, quindi il ponte girevole della ferrovia fu sostituito con un ponte fisso.

Neanche con queste notevoli opere furono eliminati i pericoli di alluvioni, che si ripetevano diver

se volte nel corso dell'ultimo mezzo secolo.

Altrettanto pericolose si sono dimostrate, anche recentemente, le alluvioni collinari, che si verificano in caso di piogge persistenti, e riversano nella vallata del fiume e sull'abitato notevolissime e pericolose quantità di acqua e di detriti.

La Commissione della Consulta di P.R. relativa alla questioni tecniche concludeva i propri studi su questi problemi con una serie di proposte:

- rimboschimento della parte montana del bacino imbrifero, per diminuire gli effetti del disordine idraulico del bacino montano e per ridurre l'asportazione di materiali alluvionabile;

- regolamentazione artificiale, con adeguate opere d'arte, dei tratti montano e collinare del percorso;

- manutenzione costante di tutto il letto del fiume, ed in particolare alla foce;

- rimozione dall'alveo del Misa nel tratto attraversante l'abitato delle macerie dei ponti distrutti dalle piene e dagli ultimi eventi bellici, e dei resti dall'antico argine preesistente;

- manutenzione costante ed efficiente di tutti i corsi d'acqua minori del bacino imbrifero, con eventuali ulteriori classificazioni;

- ulteriore prolungamento del molo di levante, esposto al settore di traversia di greco-levante, per facilitare il defluire nel mare delle piene;

- costruzione di un'opera di protezione a mare alla foce del fosso di S. Angelo (molo o pennello).

A completamento di quest'opera, che va inquad

drata in un più vasto studio del problema, é stata da qualcuno proposta la completa deviazione, fino al Ponte delle Portelle, del fosso di S. Angelo, previo studio di tecnici specializzati.

-----oOo-----



DEMOGRAFIA ED ESPANSIONE DEMOGRAFICA

Dal 1861 al 1957 la popolazione residente nel Comune é aumentata da 23.226 ab. a 34.542 ab., e cioè é aumentata del 50% circa.

L'incremento medio annuale nel suddetto periodo di 96 anni é stato di 117/ab/anno, cioè l'aumento medio percentuale é del 5,03% rispetto alla popolazione del 1861, lievemente inferiore alla media annua di incremento nazionale nello stesso periodo.

Per esaminare in modo più preciso le variazioni di incremento medio durante il periodo suddetto, é però necessario determinare l'incremento medio annuale in periodi più limitati:

- dal 1861 al 1881 la popolazione diminuisce in venti anni di 17 ab. circa, con un decremento medio annuo del 0,3% in conseguenza probabilmente di un vasto fenomeno emigratorio;
- dal 1881 al 1911 la popolazione aumenta in 30 anni di 1655 abitanti, con un incremento medio annuo dell'1,1%, inferiore al tasso medio nazionale;
- dal 1911 al 1931 la popolazione aumenta in 20 anni di 2495 abitanti, con un incremento medio annuo del 5,2%, uguale al tasso medio nazionale;

- dal 1931 al 1945 la popolazione aumenta in 14 anni di 4004 abitanti, con un incremento medio annuo del 10,8%, ormai superiore al tasso medio nazionale;
- dal 1945 al 1951 la popolazione é aumentata in 6 anni di 2194 abitanti, con un incremento medio annuo del 12,02%;
- dal 1951 al 1957 la popolazione é aumentata in 6 anni di 1997 abitanti, con un incremento medio annuo del 10,23%.

I dati suesposti e quelli dell'allegata tabella sul movimento demografico forniscono alcune importanti indicazioni:

- a) - nel periodo che intercorre tra l'integrazione della regione nel Regno d'Italia e la prima guerra mondiale l'incremento di popolazione é inferiore al tasso di incremento medio annuo nazionale;
- b) - dalla prima guerra mondiale fino al 1935 circa l'incremento raggiunge il livello del tasso medio nazionale;
- c) - dall'immediato ultimo anteguerra alla fine del conflitto stesso si verifica un repentino incremento di popolazione; notevole l'apporto della immigrazione, che negli anni 1940-41-42 arriva a superare l'incremento naturale;
- d) - nel dopoguerra, superata la flessione al termine del conflitto (1945-46) dovuta ad un bassissimo incremento naturale, continua il processo di incremento totale della popolazione, con un tasso medio annuo notevolmente superiore a quello nazionale. Negli anni 1955-56-57 l'incremento aumenta

menta ad un tasso medio (13,2%) notevolmente superiore a quello nazionale;

- e) - L'osservazione dei dati dell'ultimo quindicennio dimostra che l'incremento naturale di popolazione nel Comune é stato notevolmente inferiore alle medie nazionali; quindi l'incremento totale, il cui tasso medio si é detto essere superiore a quello nazionale, é stato determinato dall'apporto dell'immigrazione, che ha contribuito e contribuisce all'aumento totale di popolazione per circa il 45%. Si può presumere ragionevolmente che il fenomeno immigratorio permarrà almeno per un certo tempo, e questo sia per il richiamo che il territorio di Senigallia e, particolarmente, il capoluogo e la zona litoranea esercitano per le non indifferenti attività che vi si esercitano, sia per i fenomeni comuni a tutta la regione marchigiana, di spopolamento delle zone ad economia depressa dell'entroterra e di migrazione dall'interno della regione alla costa.

Dovendo determinare, in base alle suaccennate considerazioni, la popolazione futura del Comune entro un periodo di 30 anni (limite approssimativo che si é stabilito per le previsioni del Piano Regolatore), si può ipotizzare che al termine di detto periodo la popolazione del Comune di Senigallia si aggirerà sui 45.000 abitanti, valore che si ottiene con un incremento medio annuo totale del 13%, e considerando quindi valide anche per il futuro le possibilità di incremento dovute a fenomeni di immigrazione e quindi dell'ulteriore sviluppo di determinate attività produttive.

Tale determinazione non può che essere orien

tativa, data l'imprevedibilità di particolari eventi politico-economici, sia locali che nazionali, o di congiunture eccezionali che possono spostare i termini delle previsioni anche in modo massiccio.

MOVIMENTO DEMOGRAFICO DEL COMUNE  
NELL'ULTIMO VENTICINQUENNIO

ANNO	Eccedenza dei nati sui morti	Eccedenza + Deficenza - degli immi- grati sugli emigrati	Incremento + Decremento - Totale della popolazione
1930	+ 305	- 200	+ 105
1935	+ 385	- 129	+ 256
1938	+ 251	+ 108	+ 359
1940	+ 132	+ 169	+ 301
1942	+ 139	+ 243	+ 382
1945	+ 21	- 26	- 5
1948	+ 229	- 11	+ 218
1950	+ 109	+ 180	+ 289
1955	+ 213	+ 107	+ 320



Per quanto concerne l'ubicazione territoriale secondo il censimento 1951 la popolazione é così distribuita:

- Capoluogo e frazioni adiacenti: 17.173 ab., pari al 53% della pop.totale.
- centri abitati delle frazioni: 4.876 ab., pari al 15% della pop.totale
- case sparse: 10.395 ab., pari al 32% della pop.totale

Attualmente é in corso, come vedremo, uno spostamento di popolazione dall'entroterra, e particolarmente dai centri delle frazioni, agli abitati della costa.

La struttura della popolazione, può essere esaminata secondo i tre grandi gruppi di età: quello giovanile fino ai 20 anni, da cui dipende il futuro sviluppo naturale della popolazione, quello degli adulti dai 20 ai 60 anni, che comprende la popolazione economicamente produttiva, ed il gruppo dei vecchi, dai 60 in poi, che in gran parte risulta a carico del gruppo degli adulti.

Nel Comune di Senigallia si hanno i seguenti dati (1951):

- da 0 a 21 anni: 34% (Italia 34,6%, Provincia 34,5%)
- da 21 a 60 anni: 53,2% (Italia 53,2%)
- da 60 anni in poi: 12,8% (Italia 12,2%)

In conclusione la distribuzione per età della popolazione é praticamente uguale a quella nazionale, salvo una leggera differenza negativa del gruppo dei giovani ed una certa maggiore longevità. La situazione demografica di Senigallia si presenta quindi normale sul piano nazionale: popolazione crescente, pre

senza di un forte gruppo di adulti, con significato positivo ai fini della produttività potenziale; esiste però la possibilità di un certo peggioramento in futuro per un lieve processo di invecchiamento.

La popolazione attiva secondo il censimento 1951 é costituita dal 48,5% del totale, per quanto in realtà la popolazione economicamente attiva sia sensibilmente inferiore, in quanto nelle statistiche ufficiali sono compresi i giovani di più di 10 anni non studenti e non ancora lavoratori, che costituiscono una massa notevole specie nelle zone agricole.

Le donne economicamente attive, escluse quindi le casalinghe, sono (1951) 5.325, e rappresentano il 34% della popolazione attiva, media notevolmente più alta della media nazionale, che é del 25%. Inoltre le contadine rappresentano circa il 37% delle donne economicamente attive.

Il censimento del 1951 registra 2.710 analfabeti pari al 9,15% della popolazione dai 6 anni in poi (Italia 12,9%) di cui 1.726 femmine, pari all'11,3% della popolazione femminile. Quindi si riscontra il permanere di un certo grado di analfabetismo, particolarmente nella popolazione femminile.

Dai dati del censimento 1951 si rileva infine che le tre categorie: coltivatori diretti, mezzadri, operai industriali ed edili, e artigiani rappresentano il 76% della popolazione attiva totale, e quindi ne compongono di gran lunga la parte più cospicua.

E' interessante notare, a parte altre considerazioni che seguono, che le attività direttamente connesse con l'attività turistico-balneare, rappresentano una percentuale di occupazione abbastanza modesta, presumibilmente meno del 10% della popolazione attiva.

I disoccupati di 1<sup>^</sup> e 2<sup>^</sup> classe iscritte alle liste di collocamento sono attualmente 1.700; questa cifra può considerarsi come media annuale, tra il mi nimo estivo, durante la stagione balneare, ed il mas simo invernale che arriva alle 1.900 unità.

La media di 1.700 disoccupati equivale all'11% della popolazione economicamente attiva e al 5% della popolazione totale; queste percentuali rappresentano valori notevolissimi in confronto alle medie na zionali, che sono rispettivamente del 9,4% e del 3,8%. E se si considera poi l'sistenza di una vasta forma endemica di sottoccupazione per scarso rendimento delle att ività economiche e per eccessivo carico di mano d'opera agricola, il fenomeno della disoccupazione nel Comune di Senigallia presenta aspetti di notevo lissima preoccupazione.



ATTIVITA' ECONOMICHE

La situazione economica generale del Comune di Senigallia non può non inquadrarsi in quella della regione, le cui disfunzioni di carattere urbanistico economico sono chiaramente delineate negli studi preliminari compiuti per il Piano Territoriale di Coordinamento delle Marche:

- la regione é sottopopolata, per l'arretratezza degli sviluppi civili del territorio;
- la produzione agricola, che ha raggiunto nella regione notevolissimi indici di produttività, consentirebbe lo stanziamento di una popolazione pressoché doppia della attuale;
- accentuata densità della popolazione rurale; popolazione agricola in eccedenza;
- le attività industriali sono fortemente carenti, e non offrono possibilità di occupazione tali da sistemare l'eccedenza di popolazione agricola e la mano d'opera sottoccupata o disoccupata dei centri urbani sottosviluppati dell'entroterra;
- il reddito medio regionale é inferiore alla media nazionale;
- le trasmigrazioni regionali dall'interno ai centri litoranei si attuano in modo caotico e irrazionale, ponendo in crisi i centri di immigrazione, che possono offrire essi stessi solo limitate possibilità di vita.

I problemi generali dello sviluppo economico generale del Comune, pur considerando le notevoli possibilità di intervento sul piano urbanistico locale nell'ambito del P.R.G., si inquadrano in un programma di sviluppo di tutta la regione, e più in generale sono legati alla risoluzione o meno dei problemi delle aree depresse e sottosviluppate della Nazione.

Un settore particolare è rappresentato, come vedremo, dall'attività turistico-balneare.

#### a) - Agricoltura

Gli addetti all'agricoltura costituiscono circa il 50% della mano d'opera del Comune, la popolazione agricola rappresenta il 28% circa dell'intera popolazione del Comune.

La superficie coltivata è di circa 10.500 ha, cioè copre la quasi totalità del territorio comunale.

La cultura fondamentale è quella del grano, che riguarda il 45% della superficie coltivata, con una produzione media di 27,90 ql/ha, una delle più alte nell'ambito regionale (media 18,39 ql/ha) e nazionale (media 17 ql/ha); la produzione annua media è di 130.000 qli.

Si producono inoltre granoturco, uva da vino, alcune culture industriali, particolarmente bietola da zucchero, e ortaggi (zone irrigue della valle del Misa e del litorale); notevole pure l'allevamento del bestiame.

La produzione agricola del territorio Comunale eccede sensibilmente al fabbisogno sia della popolazione attuale sia anche, tenendo conto di incrementi di produttività, dell'aumento previsto nell'ambito del P.R.G.; tale situazione si

inquadra del resto in quella della Provincia di Ancona, il cui Bilancio Agrario registra una eccedenza di circa 240.000 FED (unità nutritive).

Il calcolo dei FED per il Comune di Senigallia fornisce i seguenti dati:

- $\frac{100}{0,21} \times 10.500 = 50.000$  FED attuali;
- $50.000 - 34.500 \text{ ab.} = 15.500$  FED eccedenti attualmente;
- per il futuro, considerando una popolazione di 45.000 ab., i FED eccedenti risulterebbero, con la produzione agricola attuale, 5.000.-

L'ammontare del prodotto netto (reddito del capitale e del lavoro), medio annuale per la Provincia di Ancona, secondo il calcolo della Camera di Commercio e Agricoltura di Ancona negli anni 1949 e 1950, ammonterebbe a £. 115.000/ha; si avrebbe per il Comune di Senigallia un prodotto netto (lordo di imposte, reinvestimenti ecc.) di più di 1 miliardo annuo.

La conduzione tipica è quella a mezzadria classica, comprendente più di 1000 colonie; esiste anche, e va probabilmente incrementandosi, la conduzione agricola diretta.

Malgrado l'alta produttività media, il reddito medio dei coltivatori è relativamente basso; considerando un podere medio di 8 ha, la parte spettante al coltivatore secondo i dati suaccennati sarebbe:

$$8 \times 115.000 \times \frac{53}{100} = 487.600 \text{ lire.}$$

Pur integrando detta cifra con i proventi determinati dall'allevamento degli animali domestici e dalle culture casalinghe, l'ammontare risultante, diviso tra i membri effettivamente attivi della famiglia, è notevolmente modesto, aggirandosi intorno a Lire

170.000 annue pro capite.

E' in incremento anche nel territorio del Comu ne, pur non raggiungendo l'importanza che riveste nel l'entroterra preappenninico e di montagna, il fenomeno dello spopolamento delle campagne, ed in certi casi, dell'abbandono dei poderi da parte dei coltivatori.

Tale fenomeno, che si inquadra nel generale stato di crisi dell'agricoltura nazionale e che meriterebbe di essere approfondito, presumibilmente é determinato, sia dai modesti redditi derivanti dall'agricoltura in generale, sia dall'eccedenza creatasi tra la popolazione agricola per l'incremento della produtti vità, sia per l'insofferenza particolarmente delle classi più giovani, alle dure condizioni di vita, alle quasi generalmente pessime condizioni delle abitazioni, all'isolamento; contemporaneamente comincia a verificarsi in scala notevole, facilitato da provvidenze governative, un processo di trasformazione in coltivatori diretti da parte di ex mezzadri.

#### b) - Industria ed edilizia

Nel 1951 l'industria registra a Senigallia 2393 addetti, pari al 15,2% della popolazione attiva, distribuiti in aziende a carattere generalmente artigianale.

Dopo la chiusura del linificio del Cesano, le uniche attrezzature propriamente industriali sono l'Italcementi, la Sacelit, i due cantieri navali, ed alcuni impianti recentissimi sorti nella zona della Cesanella; in sostanza Senigallia manca di una attrezzatura industriale adeguata, e d'altra parte le indagini territoriali indicano che le sostanziali ragioni di questo mancato sviluppo industriale risiedono nella generale depressione economica della Regione.

Oggi non é facile prevedere futuri insediamenti industriali se non nell'ambito del potenziamento delle aziende esistenti e nella possibile installazione di industrie di modesta entità.

Gli addetti alle costruzioni edilizie erano, nel 1951, 1829, pari all'11,6% della popolazione attiva. Questo settore di attività si é dimostrato particolarmente vivace in questi ultimi anni.

c) - Commercio

Tradizionale e importantissimo centro commerciale, in funzione della Fiera, dal XVII° alla fine del XIX° secolo, Senigallia svolge oggi una attività commerciale sostanzialmente nell'ambito del suo territorio e di quelli immediatamente vicini.

La vita commerciale della città ha luogo precipuamente nell'ambito del vecchio nucleo urbano. Il commercio al minuto registra un eccessivo accentramento nella zona circostante il corso 2 Giugno ed il Foro Annonario, ed una insufficiente distribuzione topografica a servizio dei diversi rioni cittadini; in particolare i rioni più recenti (Portone, Borgo Coltellone, Pace) e la zona balneare sono quasi totalmente sprovvisti di negozi e di centri di rifornimento.

d) - Turismo

Il turismo balneare rappresenta l'attività economica primaria attualmente più suscettibile di incremento. In mancanza di adeguati e non facilmente prevedibili adeguati insediamenti industriali, il decentramento di assorbimento di lavoro da parte dell'agricoltura, costituisce un'indispensabile e, come vedremo, notevole fonte di reddito per una parte non indif

ferente della popolazione.

MOVIMENTO TURISTI ITALIANI E STRANIERI

Risultato dei dati statistici dei seguenti anni:

1946 - 1947 - 1948 - 1949 - 1950 - 1951 - 1952 -  
1953 - 1954 - 1955 - 1956 - 1957 e 1958.=

ANNO	MOVIMENTO FORESTIERI					
	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
1946	4.323	140.652	40	990	4.363	141.642
1947	8.291	213.443	42	1.081	8.333	214.524
1948	10.479	211.584	136	2.166	10.615	213.750
1949	12.054	219.602	233	3.171	12.287	222.773
1950	13.262	258.951	360	3.970	13.662	262.921
1951	13.083	216.432	319	3.209	13.402	219.641
1952	15.816	257.471	363	4.169	16.179	261.640
1953	14.914	261.408	2.307	8.458	17.221	269.866
1954	13.524	285.530	2.661	19.380	16.185	304.910
1955	16.639	271.445	4.068	75.384	20.707	346.829
1956	13.121	200.610	4.932	59.646	18.053	260.256
1957	14.611	286.711	11.292	86.630	25.903	373.341
1958	14.862	328.357	12.599	122.495	27.461	450.852

N.B. - Nella presente tabella non figurano gli ospiti delle colonie marine ed i frequentatori del Camping.-

I dati riportati nell'allegata tabella sul movimento dei turisti dal 1946 al 1958 dimostrano chiaramente l'imponenza dell'incremento verificatosi nell'attività turistica.

Dal 1948 al 1958 le presenze sono aumentate del 100%, con un tasso annuo medio di incremento riferito al 1946 del 18%.

E' importante notare che l'incremento si è verificato sia nell'afflusso di Italiani, che di stranieri, la cui presenza prima della guerra era praticamente inesistente, e che costituiscono ormai il 30% del totale delle presenze ed il 45% degli arrivi (il che dimostra che per gli stranieri il periodo medio di permanenza è più breve).

Si può inoltre ritenere che al numero delle presenze regolarmente denunciate, si possa aggiungere un 15% di presenze non registrate, per cui, tenendo conto anche dell'apporto dei gitanti di passaggio e dei frequentatori del Camping, è lecito dedurre che attualmente le presenze effettive si aggirano intorno alle 650.000 unità annue.

Calcolando la spesa totale media per giornata di presenza in £. 1.600 pro capite, il prodotto netto turistico è:

$$650.000 \times 1.600 = 1.000.000.000.- \text{ circa.}$$

In altri termini l'apporto del turismo all'economia del territorio, 1 miliardo annuo circa, è sostanzialmente al livello del prodotto netto dell'agricoltura, pure calcolato all'intorno del miliardo annuo, e che fino a questo momento ha costituito l'attività economica dominante.

E' evidente in conclusione la imponenza dell'apporto odierno del turismo all'economia comunale, e la sua importanza in una situazione generale caratteriz

zata da carenza di sviluppo industriale e da stasi a  
gricola; ed infine si richiama l'attenzione sul fatt  
to che il turismo é l'unica delle attività primarie  
in cui l'intervento urbanistico e amministrativo può  
avere attualmente un effetto determinante ed immediat  
to.

Per esaminare la possibilità o meno di sviluppo  
della attività turistica occorre far procedere alcune  
considerazioni sulle caratteristiche generali e partici  
colari di questo fenomeno:

- a) - L'incremento massiccio verificatosi nell'afflusso  
di villeggianti é stato determinato non solo e non  
tanto da una particolare situazione locale, ma da feno  
meni più generali:
- incremento del turismo di massa, sia sul piano nazion  
ale che internazionale; oggi in Italia e all'estero  
in particolare si sono messi in moto, nel campo  
turistico, strati di popolazione che prima ne erano  
esclusi, e si può ritenere che il fenomeno continui;
  - esistenza a poche decine di chilometri di distanza  
di una zona balneare, da Cattolica a Cervia, da temp  
o estremamente caratterizzata, che per l'imponenza  
dell'afflusso di villeggianti e dell'attrezzatura  
relativa ha ormai importanza europea; l'enorme svil  
luppo assunto dall'industria turistica in questa zon  
a non può non influire positivamente sulle stazion  
i balneari circostanti;
  - tendenza alla dilatazione del periodo stagionale di  
attività turistica, che, particolarmente in conseg  
uenza dell'afflusso di stranieri, comincia ormai a  
verificarsi da maggio alla prima metà di ottobre,  
con un aumento di due mesi rispetto alla situazion



ne anteguerra.

- b) - La capacità ricettiva di Senigallia era in origine determinata in massima parte da abitazioni private in affitto. Nel dopoguerra, sotto la spinta delle nuove caratteristiche del turismo odierno, la situazione é andata lentamente modificandosi. Solo in questi ultimi anni é migliorata decisamente la ricettività degli alberghi e pensioni, la cui capienza negli ultimi 3 anni é raddoppiata, passando da 900 posti letto circa ai 1.750 posti letto nel 1957, distribuiti in 50 esercizi. A questi bisogna aggiungere 7.000 posti letto circa nelle abitazioni private.

Nella zona Ponte Rosso-Ponte delle Portelle, esiste un campeggio, gestito dall'Azienda di Soggiorno, che risulta ormai inadeguato e di cui occorre prevedere lo spostamento.

L'attrezzatura ricettiva, malgrado l'incremento verificatosi e le nuove costruzioni in atto, appare ancora inadeguata, particolarmente se la si paragona a quella dei centri, anche minori, della riviera romagnola (Cattolica, Gabicce ecc.). Il raddoppio della ricettività alberghiera nel corso di soli tre anni dimostra d'altra parte la vivacità del settore, che potrà essere ulteriormente vitalizzato nel quadro di una politica di particolari provvidenze economico-amministrative (come Comune e Azienda di Soggiorno stanno facendo) e sia nell'ambito urbanistico con la creazione di vincoli ed interventi atti a facilitare l'iniziativa.

- c) - L'attività turistica di Senigallia é favorita da alcune importanti caratteristiche locali, che occorre salvaguardare e incrementare sia in sede urbanistica che amministrativa:

- l'arenile, lungo praticamente 13 Km., in massima parte (salvo la zona del Cesano e di Marzocca) costituito da sabbia finissima e pulita;
  - l'amenità delle colline e del paesaggio circostante, e la relativa vicinanza con centri di notevole importanza storica, monumentale e paesaggistica (Ancona e il suo hinterland, Arcevia, l'Appennino in generale, e Urbino, Gubbio, Assisi ecc.);
  - il centro storico della città, tipicamente caratterizzato nei suoi monumenti e nell'ambiente architettonico ed urbanistico.
- d) - Esistono d'altra parte altri elementi locali negativi per lo sviluppo dell'attività turistica; alcuni sono determinati da più generali disfunzioni urbanistiche della città, la cui soluzione va esaminata nel quadro più ampio dei problemi generali dell'abitato (cesura tra città e zona balneare determinata da ferrovia e Statale Adriatica, carenza di alcuni servizi pubblici, basso livello di alcuni insediamenti recenti, assenza di collegamenti tra la zona occidentale dell'abitato e la spiaggia di ponente ecc. ecc.).

Altre disfunzioni riguardano più direttamente la zona, la vita e le attrezzature balneari:

- i viali costituenti il lungomare, sia nella spiaggia di ponente che in quella di levante sono scarsamente vitali dal punto di vista "vita balneare", mancando quasi totalmente di quegli elementi di richiamo, centri di ritrovo, di svago, ecc. che dovrebbero invece caratterizzarli; infatti una parte notevole degli edifici di prima fila é costituita da abitazioni private, e solo molto lentamente si sviluppa il processo di trasformazione in alberghi,

pensioni, bar ecc.;

- più generalmente é scarsa la consistenza dell'attrezzatura ricreativa pubblica; la zona balneare infatti manca di campi da gioco per bambini, campi di patinaggio, giardini e parchi pubblici, ambienti pubblici di rappresentanza (Kursaal ecc.), locali da ballo (salvo la Rotonda a Mare) ecc.; la vita balneare notturna é quasi inesistente.

Un adeguato sviluppo delle attrezzature di svago porterebbe tra l'altro ad una dilatazione della gemma di categoria di villeggianti aventi anche maggiore capacità economiche;

- i viali del lungomare hanno ampiezza troppo limitata; per tutta la sua estensione quello di ponente, nel tratto porto-piazza della Libertà quello di Levante; dato l'incremento continuo della motorizzazione ne derivano notevoli congestioni di traffico. I marciapiedi inoltre sono assolutamente insufficienti a contenere il tradizionale passeggio, particolarmente festivo; insufficiente é anche, considerando le sue funzioni di centro della zona balneare, l'ampiezza di piazza della Libertà. Occorre anche migliorare la stretta e pericolosa curva determinata dall'Hotel Lussemburgo all'angolo piazza della Libertà - lungomare, ed in generale la circolazione motorizzata in tutta la zona balneare: comincia infine a essere sensibile l'assenza di parcheggi adeguati;

- risulta negativa l'esistenza di numerose colonie marine, particolarmente nella zona Ponte delle Portelle-Ciarnin, che costituiscono una frattura nell'organizzazione balneare;

- é necessario trovare il modo perché Comune e Azienda di Soggiorno possano controllare le concessioni per usi civili della parte di arenile non sdemanializzabile e di pertinenza del Demanio Marittimo; tra l'altro é estremamente dannosa la presenza sul l'arenile, particolarmente nel tratto piazza della Libertà-Ponte Rosso, di fabbricati, tanto più se di modesto livello architettonico.

Sulla scorta delle considerazioni suaccennate, si reputa possibile un notevole ulteriore sviluppo dell'attività balneare data l'amenità dell'ambiente e la spinta progressiva del turismo di massa; questo sviluppo é in parte non trascurabile condizionato dalla soluzione dalle disfunzioni esistenti. Ed infine si considera economicamente profittevole sviluppare investimenti, urbanisticamente calibrati ed organizzati, sia pubblici che privati atti ad incrementare ulteriormente, ed in modo prevedibilmente notevole, l'apporto del turismo alla vita economica di Senigallia, apporto che si distribuisce in tutti i settori produttivi (agricoltura, edilizia, commercio ecc.).

e) - Pesca e trasporti marittimi

Senigallia é centro peschereccio di una certa importanza, sia per l'apporto dei 30 pescherecci locali, di piccolo e medio tonnellaggio, sia per quello dei natanti appartenenti ai compartimenti vicini che vi fanno scalo.

La produzione ittica affluita al mercato nel 1958 ammonta a 8.000 qli. circa.-

L'attività peschereccia potrebbe avere un notevole incremento; é necessario in questo senso migliorare le attrezzature portuali e dal mercato.

Porto Canale e la darsena appaiono non del tutto sufficienti, anche in previsione di un incremento dell'attività peschereccia.

I trasporti marittimi sono ormai praticamente inesistenti, né sembra che possano svilupparsi in futuro, sia per la limitatezza e l'inadeguatezza di attrezzature dell'approdo, sia per lo stato di crisi generale dei trasporti di piccolo cabotaggio nel medio Adriatico.

Cap. 5°

CARATTERI DELL'INSEDIAMENTO URBANO

a) - Rapporto demografico tra capoluogo e territorio

E' in atto nell'ambito del territorio comunale una migrazione interna dalla campagna e particolarmente da una parte delle frazioni al capoluogo, e comunque si sta verificando (analogamente al resto del territorio regionale) un processo di decremento demografico nell'entroterra, a favore dell'incremento degli abitati della costa.

dal 1951 al 1957 la popolazione del capoluogo é aumentata da 16.365 a 19.141 unità, con un incremento medio annuo riferito al 1951 del 28,2% contro un tasso medio di incremento nel territorio comunale del 10,2%.

Contemporaneamente si verifica un decremento in alcune frazioni e nella rispettiva area agricola.

Popolazione residente	1957	1951
Capoluogo (escl. B. Bicchia compr. Cesano)	19.141	16.365
Montignano-Marzocca	2.811	2.947
Scapezzano	2.448	2.256
Brugnetto	370	620
Filetto	1.898	1.651
S. Angelo-S. Silvestro	2.595	2.333
Roncitelli	1.808	1.615
Vallone	1.109	1.225

b) - Caratteristiche generali

Il nucleo storico conserva, pur con le manomissioni verificatesi, la sua impronta originaria pregevole di ambiente urbanistico architettonicamente definito e notevolmente caratterizzato.

Il quartiere del Portone, previsto dal P.R. del 1932, si é sviluppato, almeno nella zona tra la via Mercantini e la Statale Adriatica, con un certo decoro architettonico ed urbanistico; armonia di tipo edilizio (ville o villette di 2 o 3 piani), giardini privati, strade alberate, allineamenti.

Ciò vale anche per la zona balneare di levante.

Gli altri quartieri suburbani, sorti prevalentemente dalla fine del secondo conflitto in poi, si sono sviluppati in modo caotico ed irrazionale, coprendo un'eccezionale estensione di territorio, sia intorno al nucleo storico, sia lungo la S.S. Adriatica, sia nella zona balneare. Il tipo edilizio dominante é costituito dalla casetta unifamigliare isolata di 1 ÷ 2 piani, su lotti di terreno di 150 ÷ 300 mq.-

Ultimamente, ad opera di Cooperative sono sorti alcuni sporadici fabbricati di 3 piani.

Il livello architettonico e urbanistico degli agglomerati é generalmente basso.

E' mancata fino ad ora quasi completamente l'iniziativa privata immobiliare a tipo condominiale o di reddito; gli edifici sono costruiti in proprio, spesso dai proprietari stessi, o con contributi statali nel caso delle cooperative edilizie.

Vengono dichiarati abitabili 700 - 900 vani all'anno.

Un elemento caratteristico degli insediamenti all'esterno del centro storico é la carenza di servizi pubblici e di centri di organizzazione, per cui si

pone la inderogabile necessità di un adeguato ridimensionamento dei quartieri esterni.

c) - Densità fondiaria (censimento urbanistico)

La densità fondiaria, cioè il rapporto tra il numero degli abitanti e l'area dell'isolato, compresa la parte pertinente di spazio pubblico, varia da 350 - 320 ab/ha nel centro storico, a 120 - 200 ab/ha nelle zone abitate circostanti (Portone, Pace ecc.) a edilizia sparsa.

d) - Densità territoriale per quartiere

Varia da 190 - 210 ab/ha nel centro storico a 80 - 150 ab/ha nei quartieri circostanti.

e) - Affollamento

L'analisi dei dati del censimento 1951 rivela che l'indice medio di affollamento nel Comune é di 1,32 ab/vano (pop. presente). Ne risulta una situazione che paragonata agli indici medi nazionali risulta non soddisfacente.

L'indice di affollamento tocca in alcuni quartieri popolari (zona Duomo, case popolari della Capanna, zona Penna ecc.) quote abbastanza elevate arrivando secondo il censimento urbanistico, a 1,68 ed in alcuni casi 1,7 ab/vano.

Nelle zone del Portone e della Pace l'indice medio é, sempre secondo il censimento urbanistico, 1,1 ab/vano.

Nella zona balneare e nella parte del quartiere del Portone circostante piazza Diaz l'indice medio é di 0,8 ab/vano.

Nelle frazioni l'indice tocca in alcuni casi il 1,43 ab/vano.



L'indice di affollamento medio nel capoluogo (cens. 1951) é di 1,2 ab/vano, mentre nelle frazioni ed in campagna (cens. 1951) é di 1,39 ab/vano; ne risulta un affollamento preoccupante nelle frazioni e nella campagna (Vallone 2,6 ab/vano), mentre può considerarsi soddisfacente la situazione del capoluogo.

f) - Condizioni igienico-edilizie delle abitazioni

Si possono considerare buone nel capoluogo, salvo alcuni isolati da risanare (zona Duomo, via Baroccio, Penna ecc.) e discrete in parte delle frazioni.

Risulta invece, da uno studio compiuto dall'Amministrazione Comunale qualche anno fa, in condizioni scadenti un'altissima percentuale delle case coloniche.

COLLEGAMENTI

a) - Rete ferroviaria

La posizione della linea ferroviaria Bologna - Ancona nel tratto attraversante il Comune costituisce uno dei gravi impedimenti urbanistici per la città ed il territorio, separando il centro abitato dal mare e comunque isolando la zona a mare, con gravi inconvenienti per i collegamenti interni ed in particolare per l'attività turistico-balneare.

E' assolutamente necessario aumentare la permeabilità attraverso lo sbarramento determinato dalla ferrovia, particolarmente nei punti nevralgici, di accesso alla zona balneare;

scartata l'ipotesi di un rialzo del piano del ferro, occorre prevedere opportune nuove opere d'arte:

- sopravvia pedonale in Marzocca;
- sottovia carrabile in corrispondenza di via A. Garibaldi;
- sottovia carrabile in piazza della Libertà;
- sottovia pedonale in corrispondenza della stazione FF.SS.;
- eventuale ampliamento e sistemazione del sottovia di destra del Misa;
- sottovia carrabile in via Foscolo;
- sottovia o sopravvia pedonale nella zona tra il fosso della Giustizia e lo scalo merci FF.SS.;

b) - Statale Adriatica n° 16

Costituisce la direttrice di traffico nettamente predominante nel Comune, l'Adriatica é tra le più

frequentate strade nazionali, e presenta gravissimi inconvenienti nell'attraversamento del territorio Co  
munale.

Infatti lungo circa due terzi del percorso l'A  
driatica attraversa centri abitati, dal ponte del Ce  
sano al ponte delle Portelle ed in corrispondenza di Marzocca, svolgendovi quindi anche contemporaneamente la funzione di strada urbana.

La situazione é gravissima nel capoluogo e in Marzocca, creando disfunzioni insolubili permanendo l'attuale tracciato.

Già nella conferenza dei servizi é stata riconos  
ciuta l'assoluta necessità di eseguire una variante intorno al capoluogo.

Per quanto riguarda Marzocca, che si estende lun  
go i due lati dell'Adriatica per circa 2,5 chilometri, scartata in sede di conferenza dei servizi la realizz  
abilità di una variante, risulta necessario attrezzare convenientemente il percorso di attraversamento dell'abitato, allargando la sede stradale, creando percorsi pedonali protetti, facendo convergere le im  
missioni laterali e gli attraversamenti in pochi pun  
ti adeguatamente sistemati, e chiudendo al traffico alcuni sbocchi di strade di arroccamento.

c) - Viabilità intercomunale e comunale

Gli assi di traffico fondamentali di penetrazion  
e all'interno del territorio sono la provinciale Ar  
ceviese e la Corinaldese; ambedue sono in buone condi  
zioni ed asfaltate, e risolvono egregiamente la lo  
ro funzione.

Discreta, compatibilmente con l'orografia del terreno, é la situazione delle strade comunali. Oc  
corre prevedere delle modeste varianti solo nelle fra

zioni di Roncitelli e Montignano.

d) - Viabilità interna

La viabilità nel centro storico, é assolutamente inadeguata alle esigenze attuali, d'altra parte non é praticamente possibile prevederne un sostanziale miglioramento, sia per l'alto costo di un massiccio intervento urbanistico nel vecchio nucleo urbano, sia per non snaturarne le pregevoli caratteristiche ambientali.

Nella zona occidentale dell'abitato manca un efficiente collegamento tra il quartiere Pace e la zona balneare, e tra la zona balneare e il centro della città.

Si rileva ormai inadeguato il ponte Garibaldi, che dovrebbe essere ampliato particolarmente agli incroci terminali; e così pure occorre migliorare l'accessibilità del ponte 2 Giugno da via 20 settembre.

E' necessario anche attrezzare adeguatamente tutti gli accessi di strade interne e gli attraversamenti interferenti con l'Adriatica, migliorandone prevalentemente la visibilità; per quanto riguarda l'Adriatica occorre sistemare in ogni caso doppia la curva della Penna.

Nel complesso comunque la viabilità interna dell'abitato "extra tramoenia" appare soddisfacente, salvo le deficienze accennate.

Cap. 7°

S E R V I Z I

a) - Attrezzature scolastiche

Nel capoluogo vi é attualmente un solo grande edificio scolastico elementare di 28 aule nel centro della città, per cui in seguito alla notevole espansione territoriale e demografica dell'abitato, si rende necessaria l'apertura di scuole nei quartieri suburbani; solo nel quartiere Pace é attualmente in costruzione una scuola di 12 aule.

Il fabbisogno di aule elementari sia nel capoluogo, sia nelle frazioni é notevole, anche perché alcune scuole sono sistemate in modo precario.

Nel campo delle scuole secondarie, costruito recentemente il nuovo edificio per l'Istituto Tecnico, e sistemato adeguatamente il Liceo Ginnasio, é necessario costruire una nuova sede di 55 + 60 aule più palestra per la scuola media, per la scuola di avviamento professionale, attualmente situati in locali di fortuna. E' viva infine l'esigenza di una scuola a carattere industriale, di una scuola professionale a carattere turistico-alberghiero, e di una nuova sede per l'Istituto Magistrale, che é alloggiato in modo inadeguato.

Assolutamente carente é la situazione degli asili comunali;

L'assistenza prescolastica é svolta per il momento esclusivamente da istituzioni private.

Mancano completamente impianti per attività sportive a carattere scolastico.

===== S C U O L E E L E M E N T A R I =====

Località	n° aule esistenti	n° aule da costruire
Centro (Pascoli)	28	palestra
Portone (Capanna)	12	8 + palestra
P.Rosso (Saline)	(1)	5
B.Coltellone	--	5
Pace	12	8 + palestra
Cesanella	--	5
Cesano	(4)	5
Cesano Bruciata	(1)	2
Montedoro	(1)	2
Scapezzano	5	3 + palestra
Roncitelli	5	2 + palestra
Rondolina	(1)	2
Grazie	(2)	3
Cannella	3	2
Brugnetto (Ripe)	(3)	4 + palestra
B.Bicchia (S.Gaudenzio)	(2)	5
Vallone	5	1
Bettolelle	(2)	4
Carmine	(1)	2
Mandriola	(1)	2
S.Angelo	5	1
Montesolazzi	(2)	4
Filetto	4	1
S.Silvestro	4	3
Castellaro	(2)	3
Fornaci (Ciarnin)	(2)	5
Gabriella	2	-
Marzocca	5	5 + palestra
Montignano	(5)	8 + palestra

Le aule segnate tra parentesi sono sistemate in locali di fortuna, o inadeguati, o in posizione inadatta, e comunque da sostituire. Il fabbisogno di aule é stato calcolato sia tenendo conto delle esigenze attuali sia di quelle più immediate imposte, come si vedrà, dal P.R.G., ma sempre nell'ambito dell'attuale ordinamento degli studi.

- - - - -

===== POPOLAZIONE SCOLASTICA 1958 - 1959 =====

Scuola Elementare	3.007 alunni	Avviam.Prof. 535 alunni
Istituto Tecnico	282 "	Sc. Tecnica 107 "
Liceo-Ginnasio	120 "	Ist.Magistr. 114 "
Scuola Media	300 "	

b) - Istituzioni culturali

La città possiede una buona biblioteca comunale, che é convenientemente sistemata nell'edificio del Liceo, con annesso archivio storico comunale.

L'Amministrazione Comunale dispone inoltre del Palazzetto Baviera, che é adibito a manifestazioni culturali varie (incontri, convegni, conferenze, mostre ecc.), ed in cui potrà aver sede una Pinacoteca.

c) - Ospedali ed attrezzature sanitarie

L'Ospedale, ben situato sulla collina dei Cappuccini, ha una capacità di 320 letti ed appare adeguato sia come capienza che come attrezzatura.

Il Comune é inoltre provvisto di dispensari, ambulatori e dell'O.N.M.I.

Alle Grazie esiste un sanatorio SMOM con 200 letti.

d) - Istituti Assistenziali

In una zona limitrofa all'Ospedale si trovano il Brefotrofio (40 posti), l'Orfanotrofio maschile (60 posti), l'Orfanotrofio femminile (50 posti), l'Asilo di Mendicita (50 posti).

e) - Impianti sportivi, campi da gioco, zone verdi

Lo Stadio Comunale é ormai inadeguato ad adempiere le funzioni di centro sportivo del Comune, e si impone la necessita del suo spostamento in zona meno centrale, incrementandone l'ampiezza e le attrezzature.

E' vivamente sentita l'esigenza di un Palazzo dello Sport, per manifestazioni sportive e varie al

coperto, e con funzioni di palestra pubblica.

Nella zona balneare, al Ponte Rosso, esistono due campi di tennis, che ormai sono insufficienti.

Mancano completamente campi da gioco per bambini e per adulti (minigolf ecc.) e campi di pattinaggio, tutte attrezzature indispensabili particolarmente all'attività turistico balneare.

Vi sono nel capoluogo due giardini pubblici veri e propri, uno nella zona balneare, di fronte alla Stazione, ed un altro in via Leopardi; ambedue sono di estensione modesta. Si impone la creazione di altri giardini pubblici, nei vari quartieri della città, e particolarmente nella zona balneare e di zone verdi periferiche di notevole ampiezza, a servizio dei cittadini e dei villeggianti. Particolarmente per le sue caratteristiche di centro balneare, è infine necessario incrementare ulteriormente le alberature stradali, spazi per aiuole ecc.ecc.

#### f) - Mercati

Il mercato al minuto si svolge al Foro Annonario, dove ha pure sede la Pescheria. Con l'ampliamento della città, le funzioni di approvvigionamento cittadino risultano troppo accentrate: si prospetta pertanto la necessità, anche tenendo conto della carenza del commercio al minuto fuori del centro storico, di dotare i quartieri esterni di mercati rionali.

Il Foro Boario ha sede nella zona circostante lo Stadio Comunale: lo spazio è inadeguato e manca qualsiasi attrezzatura (tettoie, bilancie, ecc.ecc.), per cui è necessario spostarlo in una sede più adeguata e convenientemente dotata.

Il mercato all'ingrosso del pesce ha luogo in locali adiacenti il Foro Annonario, ed appare inadeguato.



guato alle sue funzioni ed ai possibili incrementi di attività del settore; a seguito del previsto spostamento del mattatoio, situato a lato del Foro Annonario, il mercato del pesce potrebbe essere convenientemente allogato nei locali attualmente occupati dal mattatoio stesso, con la possibilità di creare un accesso diretto dalla piazza della Stazione e quindi dalla Statale Adriatica.

g) - Mattatoio

E' situato in locali insufficienti, ed al centro della città; é inderogabile il suo spostamento alla periferia dell'abitato.

h) - Servizi Municipalizzati

ACQUEDOTTO

L'acquedotto di città viene alimentato da pozzi ubicati in località Le Selve e Borgo Bicchia. La capacità totale dei pozzi é di 138 litri al minuto secondo, cioè di quasi 12 milioni di litri al giorno, e quindi adeguata non solo alle esigenze attuali, ma anche a quelle prevedibili nel futuro immediato.

Assolutamente inadeguata é invece l'impianto di distribuzione, in special modo per quanto riguarda le condotte principali, per cui ne risulta una situazione assai critica, particolarmente nel periodo estivo quando, per l'afflusso dei villeggianti, la popolazione presente aumenta notevolmente superando già attualmente le 30.000 unità circa.

E' quindi urgente studiare un piano di sistemazione generale dell'impianto di distribuzione dell'acqua potabile, sia per sanare la grave situazione odierna, sia in previsione di nuovi insediamenti.

Sono provviste di acquedotto in modo soddisfacente le frazioni Marzocca, Montignano, S. Angelo, Filetto, Scapezzano, Roncitelli e Cesano.

### FOGNATURA

Il sistema di fognatura, stante il basso livello sul mare di buona parte dell'abitato, presenta notevoli deficienze, particolarmente per quanto concerne lo smaltimento finale degli scarichi stessi.

Gran parte degli scarichi viene oggi convogliata nel porto-canale, mediante impianto di sollevamento; certamente lo smaltimento degli scarichi urbani attraverso il porto-canale rappresenta una soluzione tecnicamente efficiente, poiché i moli di protezione e la corrente stessa del Misa facilitano la dispersione in mare del liquame. Si ritiene quindi che l'immissione degli scarichi nel porto-canale debba essere generalizzata. E' assolutamente necessario però che gli scarichi di fognatura, anche quelli attualmente in funzione, vengano convenientemente depurati prima dell'immissione nell'alveo del Misa, per ovvie ragioni di carattere igienico: già attualmente la dispersione in mare dei liquami senza la preventiva depurazione dà luogo a gravi inconvenienti, particolarmente nel periodo estivo: emanazione di esalazioni intollerabili lungo il tratto urbano del Misa ed il porto-canale e inquinamento del tratto di litorale a cavallo del porto-canale stesso.

E' necessario infine, in previsione di nuovi insediamenti, tenere in considerazione il problema della rete di fognature, e determinare quindi attentamente la quota delle nuove strade.

## NETTEZZA URBANA

Il servizio di raccolta dei rifiuti risulta bene organizzato e dispone, inoltre, di autobotti per il rifornimento idrico e l'innaffiamento stradale.

Occorre però sistemare in una nuova sede la rimessa per i veicoli, attualmente ricoverati non convenientemente in via Perilli.

### i) - Carceri

Il Carcere Mandamentale é situato sul retro del Foro Annonario; risulta adeguato alle sue funzioni.

### l) - Cimitero

Il Cimitero sito sul colle delle Grazie, a qualche chilometro dall'abitato, appare ottimamente dislocato rispetto alla città, e di ampiezza sufficiente.

### m) - Stazione Autolinee

Fanno capo a Senigallia 13 linee automobilistiche che collegano la città con i centri del Comune e della provincia, oltre ad 11 linee di transito, alcune delle quali di collegamento internazionale.

Nel periodo estivo inoltre si giunge ad un movimento giornaliero di 61 corriere.

Manca ogni attrezzatura atta a disciplinare tale movimento; gli arrivi e le partenze avvengono dai Portici Ercolani, con disturbo della vita cittadina e del traffico. La sosta dei grossi automezzi, particolarmente nel periodo estivo aggrava la deficienza dei parcheggi costituendo notevole impedimento al traffico interno.

E' quindi sentita l'esigenza di una adeguata autostazione.

n) - Trasporti pubblici comunali

L'Amministrazione Comunale sta studiando la possibilità di istituire un servizio di trasporto ~~pubblico~~ pubblico automobilistico sia nel centro abitato, che ha raggiunto una estensione notevole, sia nell'ambito del territorio comunale. Attualmente fa servizio, nel periodo estivo, una linea privata collegante il centro con la zona balneare.

# ===== S E C O N D A P A R T E =====

-----oOo-----

## IL PIANO REGOLATORE GENERALE

==.==.==.==.==.==.==.==.==.==

Cap. 1°

### SINTESI DELLA SITUAZIONE

Gli argomenti esaminati e l'insieme dei dati reperiti ed elaborati, consentono di formulare un sintetico giudizio complessivo sulla situazione economico-urbanistica del Comune di Senigallia.

La popolazione ha una struttura demografica crescente, anche se con indici di incremento non molto elevati; una parte non indifferente dell'accrescimento é dovuto ad immigrazioni dall'esterno del Comune. E' inoltre in atto uno spostamento di popolazione dalle frazioni interne e dalla campagna del Comune all'abitato che si sviluppa lungo il litorale.

La metà circa della popolazione attiva é economicamente dedita all'agricoltura, i cui redditi medi risultano notevolmente bassi; altre attività economiche (turismo, industria, commercio e artigianato) che si svolgono prevalentemente nel capoluogo e negli abitati litoranei, non offrono oggi un contributo economico sufficiente ad integrare i bassi redditi agricoli, per cui ne risulta uno stato di depressione generale nell'economia e nel livello di vita del Comune.

Per ciò che concerne l'aspetto più propriamente urbanistico, il modesto livello economico generale si riflette in un basso standard degli insediamenti abitati in gran parte del territorio, particolarmente in campagna, ed anche in parte notevole delle frazioni e degli insediamenti più recenti all'esterno del vecchio e lungo litorale.

Nel capoluogo il livello delle abitazioni é più elevato sia in gran parte del centro storico, parzialmente risanato dopo il terremoto del 1930, sia nella zona balneare e nel quartiere del Portone (P.R. del 1932).

Caratteristiche negative degli insediamenti all'esterno del centro storico sono l'agglomerato edilizio caotico ed indifferenziato, senza centri di servizio o di organizzazione di quartiere, e lo sparpagliamento urbano su aree sproporzionate all'entità degli abitati, con gravi oneri e disfunzioni nei servizi pubblici, e conseguenze deleterie per il decoro degli insediamenti stessi e per l'integrità del paesaggio. Il tipo edilizio dominante nei suddetti insediamenti é la casetta di uno o due piani fuori terra, di modesto livello edilizio.

Le altre disfunzioni urbanistiche sono rappresentate dagli attraversamenti della Strada Statale n° 16 e della Ferrovia, che isolano la zona balneare e creano gravissimi inconvenienti di traffico e pericolose interferenze nell'abitato, con dannose conseguenze particolarmente per lo svolgimento e lo sviluppo dell'attività turistico-balneare.

Il Piano Regolatore Generale deve e può rappresentare uno strumento efficace sia per dare un assetto organico agli interventi edilizi pubblici e privati sul territorio, per mezzo degli strumenti di di

sciplina che gli sono propri (nome, prescrizioni, vincoli, ecc.) sia per avviare contemporaneamente un processo di sviluppo economico, che può essere determinato o favorito da una serie di interventi urbanistici generali o particolari e dai relativi investimenti produttivi, e dal coordinamento ed opportuno e realistico dosaggio sia delle previsioni urbanistiche che dagli investimenti finanziari.

Il P.R.G., ed il programma di interventi e di investimenti che ne deriva, devono però essere commisurati rispetto non solo ai problemi attuali, noti, ma anche al divenire della situazione, ad un punto d'arrivo cioè che è incognito e deve necessariamente essere ipotizzato, se pur nel modo razionale possibile.

Riconosciuta l'interdipendenza tra fenomeni demografici, economici ed urbanistici, e la consequenzialità delle previsioni urbanistiche rispetto alla dinamica della situazione demografica e dei fenomeni economici, è forse possibile indicare le linee di sviluppo generali della vita di Senigallia proprio cercando di individuare la correlazione più probabile tra divenire dei fenomeni demografici e divenire dei fenomeni urbanistici (v. Astengo, Urbanistica n° 24, 25).

Salvo l'intensità, ognuno di questi fenomeni si manifesta sostanzialmente in tre direzioni, stazionarietà, regresso o sviluppo e la loro correlazione ricade così in una delle nove possibili reciproche combinazioni.

Si è accertato che la popolazione del Comune di Senigallia è in incremento e che l'aumento è determinato per il 45% dal fenomeno, comune a tutta la regione, di migrazione delle popolazioni dell'entroterra al litorale; è possibile che tale fenomeno continui per un certo tempo, perché la zona costiera pur con

il suo modesto livello di attività economiche rappresentava ancora un richiamo per la popolazione dell'entroterra. Quindi la popolazione ha una struttura decisamente crescente.

D'altra parte la situazione economica generale non sembra in una fase di sviluppo tale da pareggiare il progresso della struttura demografica per cui ne risulta l'ipotesi più probabile di popolazione in incremento e di attività economiche debolmente crescenti.

Nel caso che non si riuscisse a incrementare energeticamente le risorse economiche in modo da renderle crescenti con uguale e se possibile maggiore intensità e velocità dell'aumento di popolazione, il futuro del Comune presenterebbe incognite notevoli per il benessere della popolazione, perché una prospettiva di popolazione in aumento ad economia stazionaria e non sufficientemente crescente porta fatalmente ad una più modesta ripartizione del reddito e ad un abbassamento del livello medio di vita.

E' necessario quindi cercare di individuare le possibilità di sviluppo dei singoli settori di attività, e gli interventi economici ed urbanistici atti a stimolarne l'incremento.

#### a) - Agricoltura

Il settore agricolo, che costituisce attualmente la maggiore fonte di lavoro e di produzione, può e deve essere incrementato ulteriormente.

Gli studi fino ad ora elaborati in questo settore sono lungi dall'essere completi, ma già le indicazioni che si possono trarre dagli studi preliminari per il Piano Territoriale delle Marche, dai dati elaborati dall'Ufficio Provinciale di Statistica in collaborazione con l'Ispettorato Provinciale dell'Agricoltura



ra e la C. di C. di Ancona, e dal dibattito in seno agli organi sindacali e politici, confermano le possibilità di uno sviluppo del settore, particolarmente nel campo della ulteriore meccanizzazione dell'agricoltura, di una maggiore utilizzazione delle risorse idriche in collina (laghetti collinari) ed in pianura, di un incremento delle coltivazioni di pregio ed industriali e della produzione del bestiame. E' necessario anche migliorare il livello delle abitazioni contadine, oggi generalmente in cattivo stato.

Non é però purtroppo possibile in questa sede indicare o decidere concretamente ed esattamente gli interventi per sviluppare l'agricoltura del Comune, per mancanza, come detto, di una sufficiente elaborazione del problema: il primo suggerimento che nasce quindi spontaneo é proprio quello di invitare ad un approfondimento degli studi sull'agricoltura del territorio Senigalliese.

E' necessario infine esaminare brevemente il problema delle possibilità di occupazione offerte dall'agricoltura.

I lavoratori addetti all'agricoltura costituiscono il 45% della popolazione attiva; considerando che almeno un terzo dei disoccupati provenga dall'agricoltura od aspiri ad un lavoro non agricolo, e supponendo che l'incremento dei mezzi meccanici abbia determinato e possa ancora determinare una contrazione di mano d'opera agricola fino a raggiungere almeno una proporzione di lavoratori addetti all'agricoltura pari alla percentuale nazionale del 42%, si può affermare che già attualmente occorre assorbire in attività non agricole 1.000 - 1.500 lavoratori che sono in eccedenza nel settore dell'agricoltura.

b) - Industria

Si é già detto che le attività industriali hanno uno sviluppo insufficiente, e che non é facile prevederne l'incremento nell'ambito del Comune, anche per la situazione generale dell'economia della Regione.

Un radicale positivo mutamento della situazione non é possibile, salvo eventi eccezionali, se non nel quadro di un programma di industrializzazione della Regione e particolarmente della Provincia di Ancona e del territorio economicamente gravitante sul Capoluogo.

Tuttavia si può prevedere uno sviluppo delle attività industriali in conseguenza di un possibile incremento delle colture agricole pregiate ed industriali e per l'espansione di alcune attività di carattere ancona seniartigianale (mobili, utensili ecc.).

Un valido contributo per vitalizzare le attività esistenti e creare nuove iniziative può essere dato da una politica di cessione gratuita o semigratuita da parte del Comune di aree industriali attrezzate e di agevolazioni generali di carattere fiscale.

c) - Attività turistico - balneare

Le analisi che precedono dimostrano in modo chiaro il peso determinante di questo settore nell'economia senigalliese e le sue notevoli possibilità di espansione.

Non é ancora stato elaborato uno studio approfondito (che si ritiene assolutamente necessario) per conoscere esattamente come si ripartisca il reddito derivante dal turismo, quali siano i settori di attività e le categorie economiche che ne risentano i benefici qualitativamente più sensibili, e quale sia precisamente il grado di produttività degli investimenti

pubblici e privati in questo settore di attività.

Per quanto la mano d'opera occupata direttamente in questo campo sia abbastanza limitata, non arrivando probabilmente al 10% della popolazione economicamente attiva, é evidente comunque come i benefici del turismo si estendano praticamente a tutti i settori di attività del Comune: agricoltura, per l'assorbimento dei prodotti durante la stagione estiva, commercio, costruzioni edilizie ed opere pubbliche, attività industriali ed artigianali (mobili, attrezzature per alberghi ecc.), trasporti.

Anzi si può forse dire che l'apporto economico dell'attività turistico-balneare si estrinsechi fondamentalmente in altri settori economici ad essa collaterali; di qui la caratteristica funzione vitalizzante del turismo sulla vita economica di zone in cui il livello economico sia modesto.

Nelle analisi precedenti si sono riscontrate le possibilità di sviluppo dell'attività turistico-balneare, che sono condizionate fondamentalmente dai seguenti elementi:

- 1) - dinamica della situazione politico-economica nazionale ed internazionale: é chiaro che il turismo può prosperare solo in una situazione di sviluppo economico generale, ed in un'atmosfera di distensione internazionale, e come il turismo stesso sia particolarmente sensibile ai mutamenti ed ai turbamenti che possano verificarsi in merito.

Ciò rappresenta un fatto negativo, per la relativa insicurezza degli investimenti produttivi nel settore, ma anche positivo, perché in un'auspicabile prospettiva di progresso economico e di pace, si incrementerebbe naturalmente l'afflusso di villeggianti, e si aprirebbero inoltre nuove importantis

sine possibilità particolarmente nei riguardi della Repubblica Democratica Tedesca, Cecoslovacchia, Polonia ed Ungheria, che in passato hanno determinato per le spiagge adriatiche una tradizionale corrente d'afflusso turistico.

2) - Caratteristiche generali delle località che possono essere positive (amenità del luogo e dell'entroterra, ampi arenili, città storica, vicinanza della riviera romagnolo ecc.) o negative (collegamenti inefficienti, disfunzioni urbanistiche nell'abitato ecc.), tutti elementi sui quali il P.R.G. può efficacemente intervenire: salvaguardia degli aspetti monumentali e paesistici, soluzione delle disfunzioni riguardanti il traffico, i collegamenti interni con la zona balneare, gli attraversamenti della Strada Adriatica e della Ferrovia, la disorganizzazione degli insediamenti balneari e residenziali.

3) - Capacità ricettiva: per quanto in fase di sviluppo, può ancora considerarsi insufficiente. E' possibile l'incremento del potenziale ricettivo sia attraverso una politica di agevolazioni fiscali, di cessioni a basso costo di aree per la costruzione di alberghi, di provvidenze e contributi finanziari, come già Comune e Azienda di Soggiorno stanno facendo, sia per mezzo del P.R.G., con interventi che facilitino le nuove costruzioni, e ne determinino la ubicazione più appropriata.

Si richiama a questo punto l'attenzione sul fatto che il decoro architettonico ed urbanistico degli insediamenti alberghieri é determinante in una prospettiva di sviluppo delle attività.

turistico-balneari e che é assolutamente necessario tenerne conto anche nel quadro di una politica di agevolazioni e di concessioni come sopra detto.

4) - Organizzazione della vita balneare e dell'ospitalità:

si sono precedentemente riscontrate alcune grosse deficienze in questo campo, carenza di attrezzature ricreative e di svago, di zone verdi, di centri di ritrovo, la mancanza di elementi vitalizzanti sui viali prospettanti l'arenile, disfunzione di traffico, insufficiente decoro architettonico ed urbanistico degli insediamenti balneari.

E' evidente come l'intervento normativo e organizzativo del P.R.G. sia in questo settore di efficacia immediata e determinante.

Si può quindi concludere che uno sviluppo notevole della attività turistico-balneare non é solo possibile, ma necessario, potendo i benefici del turismo costituire un importante elemento propulsore della vita economica generale del Comune e quindi un fattore decisivo per l'aumento del livello di vita della popolazione.

L'attività turistico-balneare é quella delle attività primarie in cui il P.R.G., per la sua funzione di organizzatore, di coordinamento e di previsione degli interventi e degli investimenti urbanistico-economici, può in questo momento intervenire con più efficacia e con maggiori e più tempestivi risultati.

CRITERI GENERALI DI IMPOSTAZIONE

Sulla base delle analisi compiute e delle consi  
derazioni che se ne sono tratte, l'elaborazione del  
P.R.G. si é svolta secondo le seguenti direttrici fon  
damentali:

- a) - un programma di importanti interventi pubblici, at  
ti a risolvere alcuni grossi problemi urbanistici e  
tali da costituire un cardine fondamentale nella strut  
turazione del Piano Regolatore Generale stesso.
- variante della Strada Statale n° 16 in corrisponden  
za del centro abitato, creando un asse attrezzato  
di circonvallazione dalla località Ciarnin lungo le  
Saline, a monte dell'Ospedale, fino a nord della Villa  
Torlonia;
  - attrezzatura della Strada Statale n° 16 in corrisponden  
za dei centri abitati, e particolarmente in Marz  
occa;
  - creazione di una serie di nuovi attraversamenti della  
linea ferroviaria in sotto o sopravia;
  - miglioramento degli assi stradali di penetrazione  
nell'abitato, e dei collegamenti tra la zona nord  
dell'abitato ed il centro, e tra questi e la zona  
balneare;
- b) - La ristrutturazione degli insediamenti esistenti in  
modo da limitarne i fenomeni di polverizzazione e da  
migliorarne la organizzazione urbanistica;

- c) - La previsione di nuovi insediamenti residenziali, or  
ganicamente strutturati, ed opportunamente localizzati, e di nuovi insediamenti industriali nella striscia litoranea di pianura a nord del capoluogo;
  
- d) - La strutturazione della zona balneare in modo tale da incrementare un organico sviluppo dell'attività turistico-balneare;
  
- e) - La salvaguardia e la valorizzazione degli ambienti di importanza monumentale e paesistica.

Nel quadro di queste direttive di massima il territorio senigalliese può essere efficacemente ristrutturato con investimenti pubblici relativamente modesti, ed essere messo in grado di trarre il massimo rendimento dalle condizioni ambientali in modo da rendere possibile quell'incremento delle attività economiche che si é visto necessario per assicurare alla popolazione di Senigallia un futuro di progressivo benessere.

COLLEGAMENTI

1°) - COLLEGAMENTI STRADALI

a) - Autostrada

La realizzazione di questa opera pubblica di inportanza fondamentale per il futuro di Senigallia, e di tutta la Regione, sembra ormai imminente.

Attualmente però l'elaborazione del progetto non é ancora praticamente iniziata se non nelle sue linee di larga massima; si sta procedendo, nel momento in cui scriviamo, al rilievo aereofotogrammetrico del tratto Rimini-Ancona ed alla relativa restituzione cartografica.

Dai colloqui avuti con l'Ing. Berti, Capo del l'Ufficio Tecnico della Provincia di Milano, risulta che il tracciato si manterrebbe, lungo la costa tra Pesaro ed Ancona, ad un livello medio di mt. 20 + 25 sul mare.

Per quanto riguarda più particolarmente Senigallia, si presenterebbero due soluzioni di circonvallazione del capoluogo: la prima prenderebbe l'affiancamento dell'autostrada alla variante della Statale Adriatica prevista dal P.R.G. nel tratto da Borgo Coltellone (Seminario) alla via dei Pini, formando così nel tratto suddetto un'unica fascia stradale, beninteso in sedi distinte e probabilmente a diverso livello, mantenendosi l'autostrada rilevata nel tratto di pianura della Valle del Misa.

La seconda soluzione manterrebbe invece separati i tracciati dell'autostrada e della variante Strada



da Statale n° 16 anche in corrispondenza del capoluogo.

Infatti l'autostrada passerebbe immediatamente a monte del nuovo insediamento di Borgo Coltellone, attraverserebbe abbassandosi in un'ampia curva, la piana del Misa in prossimità del Molino Albani, per poi rialzarsi aggirando con un'altra curva la collina del Cavallo.

Sembrerebbe invece da scartare l'ipotesi di una circonvallazione del capoluogo a maggiore raggio, con un tracciato previsto più a monte, per evidenti difficoltà dovute all'orografia del terreno.

Senigallia sarà sede di una stazione, che certamente graviterà sulla strada Arceviese.

In questa fase preliminare del progetto dell'autostrada non è assolutamente possibile prevederne l'insediamento nelle previsioni del P.R.G.: è auspicabile che durante la fase istruttoria dell'approvazione del P.R.G. stesso, il progetto dell'autostrada sia portato ad un grado tale di elaborazione da poter essere inserito nel Piano Regolatore Generale, integrandone in modo sostanziale la portata.

In ogni caso la striscia di rispetto provvisorio "non aedificandi" lungo la variante Strada Statale n° 16, servirà contemporaneamente a mantenere lo status quo anche nei riflessi all'autostrada nel caso che prevalesse la soluzione di affiancamento alla variante nel tratto B.Coltellone - Via dei Pini.

b) - S.S. n° 16 Adriatica

Variante in corrispondenza dell'abitato:

Si è ritenuto assolutamente necessario, e la conferenza dei servizi ha confermato questa ipotesi, predisporre una variante dell'Adriatica in corrispondenza

del capoluogo, distogliendo dal centro dell'abitato parte del traffico di transito; la realizzazione, or mai imminente, dell'Autostrada nel tronco Bologna-Ancona, non limita minimamente la necessità dell'attuazione della variante, sia per l'assoluta impossibilità di migliorare efficacemente l'attuale percorso nel l'abitato, sia perché la S.S. Adriatica, può con la presenza dell'Autostrada, mantenere senza alcun dubbio, anche in previsione di un ulteriore aumento della motorizzazione e del traffico, le caratteristiche di strada di grande traffico.

Il tracciato della variante é stato predisposto sulla base delle indicazioni scaturite dalla conferenza dei servizi, particolarmente per quanto riguarda il passaggio a monte dell'Ospedale.

Si é optato in sostanza per una soluzione che rispondesse alle seguenti caratteristiche:

- circonvallazione dell'abitato a breve raggio, con una configurazione tale da risparmiare quasi totalmente (salvo pochissimi edifici isolati) l'attuale aggregato urbano, anche nelle sue propaggini periferiche, da non pregiudicare nel contempo gli insediamenti futuri previsti dal P.R.G., e da costituire anzi elemento di vitalizzazione degli insediamenti circostanti il centro, pur mantenendo alla variante il carattere di strada veloce.
- previsione della variante come " asse attrezzato ", cioè arteria di traffico veloce, senza interferenze con gli insediamenti e le correnti di traffico circostanti salvo che in punti adeguatamente attrezzati.

Sarà necessario, in sede esecutiva del progetto di variante, un accordo tra Comune e ANAS per una efficace regolamentazione che fundamentalmente dovrà

impedire in modo categorico l'accesso alla variante se non nei punti attrezzati previsti dal P.R.G.-

Lungo il tracciato della variante si é prevista una fascia provvisoria di rispetto, e quindi di temporanea inedificabilità, di 100 metri, per facilitare eventuali assestamenti del tracciato stesso in fase di progettazione esecutiva.

La deviazione dell'attuale sede stradale é prevista a nord-ovest del capoluogo, approssimativamente all'altezza del Km. 270, in prossimità di Villa Torlonia; superato con un incrocio attrezzato a raso la strada di Scapezzano, la variante sale a mezza costa in collina, e la supera in corrispondenza dell'Ospedale, mantenendosi a ragionevole distanza sia dall'Ospedale stesso che dal Seminario.

La strada Corinaldese viene superata con un viadotto, pur essendo collegata con la variante a monte e a valle per mezzo di strade di arroccamento; indi il tracciato supera il Misa e prosegue in pianura fino all'incrocio a raso, attrezzato, con l'Arcevese, poi comincia a salire in rilevato in prossimità del vecchio quartiere I.C.P. della Capanna, permettendo così alla strada della Capanna ed alla via dei Pini di attraversarla con sottopassaggi, e prosegue in rilevato con un percorso pianeggiante, fino a lambire il piede della collina del Cavallo; nei pressi della Villa Ceccarelli, con un sottopassaggio, vengono svincolate la strada delle Saline, la strada del Cavallo e l'inserzione verso sud del nuovo allacciamento con il centro della città.

La variante prosegue poi in pianura, parallela ed adiacente alla strada delle Saline, piega verso la costa in corrispondenza dell'abitato del Ciarnin, e si reinserisce nell'attuale sede stradale a sud

della serie di curve dette appunto del "Ciarnin", in prossimità del Km. 276.

La lunghezza totale della variante é di circa Km. 6,600, rispetto ai Km. 5,700 del percorso attuale; la differenza di un chilometro circa é largamente compensata dalla più elevata velocità del traffico e dal la maggiore sicurezza.

#### - Attraversamento dei centri abitati

E' necessario elaborare con l'ANAS un piano di sistemazione di tutti i rimanenti attraversamenti urbani della Strada Adriatica, attrezzandone opportunamente gli incroci, le immissioni di traffico ed i percorsi pedonali.

Le immissioni degli insediamenti lungo la Statale devono avvenire solo nelle località indicate dal P.R.G.; per l'abitato di Marzocca in particolare il percorso urbano dell'Adriatica dovrà essere sistemato come un vero e proprio " asse attrezzato " limitando gli accessi e gli incroci in pochi punti adeguatamente attrezzati, chiudendo alcune immissioni secondarie, anpliando la striscia di rispetto " non edificandi " ai margini della strada, istituendo opportuni percorsi pedonali protetti.

Il P.R.G. prevede inoltre per Marzocca una strada interna all'abitato, a monte della Statale e ad essa parallela, col duplice obbiettivo di migliorare la penetrazione e la circolazione nell'abitato e di scaricare dalla Statale una parte notevole del traffico pertinente all'abitato stesso.

L'accesso a questa strada dalla Statale avviene a nord ed a sud dell'abitato, attraverso piazzali che assicurino ampie possibilità di manovra ed una buona visibilità.

c) - Viabilità di penetrazione ed arterie di scorrimento

Con la realizzazione della variante della S.S. n° 16 a monte dal capoluogo, é stato possibile riorganizzare sostanzialmente il sistema di penetrazione stradale e dei collegamenti interni fondamentali, prevedendo un efficiente complesso di arterie di penetrazione e di collegamento sia in senso longitudinale all'abitato, da nord a sud, sia trasversale, dall'interno al mare.

Tali arterie seguono in parte i tracciati esistenti, adeguatamente ampliati, dove é necessario, e sistemati, ed in parte sono costituite da strade di progetto.

Le arterie longitudinali, di penetrazione da nord e da sud, e di collegamento tra gli insediamenti settentrionali e quelli meridionali, sono le seguenti:

- Via R. Sanzio, Via P. Bonopera, Via Podesti

Una prima via di penetrazione e di scorrimento longitudinale, tangente alla ferrovia é rappresentata dall'attuale sede della S.S. n° 16, che si articola attraverso le vie suddette, ed il cui tracciato viene migliorato in corrispondenza delle due curve della Penna (via Poerio e via IV° novembre).

- Via R. Sanzio, via Mamiani, corso 2 Giugno, via Matteotti, Saline

Dalla attuale sede della Strada Statale n° 16 (via R. Sanzio) si biforca (via Mamiani) un percorso parallelo che dalla Porta Lambertina (della quale é previsto l'isolamento), attraverso il corso 2 Giugno e la via Matteotti, raggiunge la Chiesa del Portone.

Nella zona retrostante la Chiesa é prevista una strada, tangenziale al nuovo quartiere delle Saline, che, attraverso il fosso di S. Angelo, collega il centro alla variante della Statale, con inserimento in prossimità della Villa Ceccarelli.

- Variante S.S. n° 16 (fosso della Giustizia, piazza d'Armi, ponte Garibaldi, via Cavallotti, via Mercantini, Saline, e variante attraverso il nuovo ponte e via Pisacane

Questa arteria, partendo dalla circonvallazione dell'Adriatica in corrispondenza del fosso della Giustizia si snoda attraverso il nuovo importante quartiere previsto nella zona della piazza d'Armi, con la funzione di "strada vitale", e proseguendo per il ponte Garibaldi, via Cavallotti e via Mercantini, raggiunge ancora la variante della Strada Statale n° 16 in prossimità della Villa Ceccarelli, alle Saline, dove é previsto lo svincolo della strada del Cavallo e della strada delle Saline dalla variante stessa con un unico sottopassaggio.

Con la realizzazione di un nuovo ponte sul Misa in corrispondenza di via Pisacane, reso necessario dalla attuale insufficienza del ponte Garibaldi, e dalla previsione di un ulteriore incremento di traffico dovuto all'espansione dell'abitato a nord-ovest del fiume, si stabilisce un altro collegamento all'interno del centro con la via Mercantini e le Saline, attraverso la via Pisacane.

Le arterie trasversali, di penetrazione dall'entroterra e di collegamento tra l'interno e la zona balneare sono le seguenti:

- Piazza d'Armi, via del Molinello, zona balneare (via Mameli)

Dalla strada di penetrazione da nord, attraversante il quartiere previsto nella zona della piazza d'Armi, si diparte una nuova strada che attraverso la via del Molinello, proseguendo in adiacenza al quartiere I.C.P. di Villa Torlonia, sottopassa la ferrovia e si innesta nel lungomare di via Mameli, costituendo così un primo importante collegamento tra gli insediamenti nord-occidentali ed il litorale di ponente.

- Strada di Scapezzano, piazza d'Armi, via Puccini, via Foscolo, via Tasso

Costituisce la seconda arteria di collegamento tra la zona nord-occidentale e il litorale di ponente, con la previsione di un sottopassaggio della linea ferroviaria in corrispondenza di via Foscolo.

- Strada Corinaldese, via Rossini

Rappresenta la via di penetrazione dall'entroterra ubicato a occidente del Misa; attraverso il ponte Garibaldi (che occorre ampliare, particolarmente in corrispondenza dei raccordi con la via Rossini e la via Portici Ercolani), ed il nuovo ponte previsto sulla dirittura di via Pisacane, è possibile deviare il traffico di penetrazione lungo la via Portici Ercolani, vitalizzandola, (e scaricando nel contempo parzialmente la via XX settembre, di ampiezza insufficiente) fino a collegarsi con il litorale di levante attraverso il sottopassaggio di destra del Misa (via Perilli) e via Bovio.

- Strada Arceviесе, via Leopardi e via IV° novembre,  
piazza della Libertà

Costituisce l'arteria fondamentale di penetrazione dall'entroterra.

La sua importanza é incrementata dal previsto incrocio dell'Arceviесе con la variante della S.S. n° 16, dal fatto che i raccordi con la stazione dell'Autostrada graviteranno sicuramente sulla Provinciale Arceviесе, e dall'ubicazione della nuova zona sportiva progettata a monte dell'abitato.

In corrispondenza di via Petrarca, dove é previsto un incrocio adeguatamente attrezzato, la strada Arceviесе si biforca lungo due arterie parallele, via Leopardi, tangenziale alle mura civiche, e via IV° novembre, che poi si collegano all'incrocio con l'attuale sede della Statale Adriatica, per immettersi nella Piazza della Libertà, attraverso un nuovo sottopassaggio della linea ferroviaria.

Il P.R.G. prevede la radicale sistemazione della zona tra la via Bonopera e la via IV° novembre in modo da rendere efficiente il complesso di accessi alla Piazza della Libertà.

- Strada Arceviесе, via Aquila, via A. Garibaldi,  
lungomare di viale Adriatico

Rappresenta un'arteria di collegamento tra l'Arceviесе e la zona balneare compresa tra la piazza della Libertà ed il Ponte Rosso, attraverso il quartiere del Portone.

Sulla direttrice di via A. Garibaldi é previsto un sottopassaggio della linea ferroviaria.



- Via Pescara, via delle Saline, Ponte Rosso

Collega gli insediamenti della zona Capanna - via dei Pini, ed i nuovi quartieri residenziali delle Saline, con il litorale, attraverso l'esistente sotto passaggio della ferrovia detto Ponte Rosso.

Si può notare che manca un efficiente percorso perpendicolare al mare nell'interno del centro storico: si é infatti optato per il mantenimento dello status quo nella città murata sia per l'altissimo costo di eventuali interventi previsti per allargamenti e sistemazioni stradali, sia per non alterarne le particolari pregevoli caratteristiche ambientali.

2°) - FERROVIA BOLOGNA - ANCONA - PESCARA

Nel quadro della sistemazione dei collegamenti stradali e della valorizzazione della zona balneare, il P.R.G. prevede una serie di interventi atti ad incrementare la permeabilità della linea ferroviaria.

Le opere indicate, da nord a sud, sono le seguenti:

- nuovo sottopassaggio carrabile in corrispondenza di via del Molinello (case popolari di Villa Torlonia);
- nuovo sottopassaggio carrabile in via Foscolo - via Tasso;
- sistemazione ed ampliamento del sottopassaggio di destra del Misa; l'attuale sottopassaggio viene ampliato fino a comprendere tutta la sede stradale di via Perilli, escluso il marciapiede esistente. La comunicazione carrabile tra via Perilli e l'attuale S.S. n° 16 verrà assicurata con un nuovo percorso da

aprire sul retro del Foro Annonario, collegante via Perilli con piazza Vittorio Veneto;

- nuovo sottopassaggio pedonale in corrispondenza della Stazione FF.SS.;
- nuovo sottopassaggio carrabile in via IV° Novembre-Piazza della Libertà;
- nuovo sottopassaggio carrabile in corrispondenza di via A. Garibaldi;
- ampliamento del sottopassaggio delle Portelle;
- nuovo passaggio a livello in corrispondenza del casello n° 184, e nord di Marzocca;
- nuovo sottopassaggio pedonale in corrispondenza della Chiesa Parrocchiale di Marzocca,

Dovranno inoltre essere convenientemente sistemati tutti gli altri attraversamenti esistenti, sotto elencati, in modo da migliorarne l'accesso, ampliandone la sede ecc.:

- passaggio a livello del Cesano;
- " " " della Cesanella;
- " " " di Villa Torlonia;
- sottopassaggio della Pacchiona;
- passaggio a livello di via Mamiani;
- sottopassaggio via Dogana Vecchia-Piazza N.Bixio;
- " di via Ugo Bassi;
- " del Ponte Rosso;
- " in località "Barbon";
- " delle Portelle;
- passaggio a livello Fornaci (Ciarnin);
- " " " Marzocca (Stazione FF.SS.);
- " " " Marzocca (all'estremità meridionale dell'abitato).

A Z Z O N A M E N T O  
=====a) - Criteri dell'azzonamento

Seguendo i fondamentali criteri dell'urbanistica moderna il nuovo Piano Regolatore Generale del Co mune é stato impostato sulla divisione del territorio comunale in zone a diversa destinazione, in relazione alle differenti funzioni della vita economica e social e ed alle varie necessità di insediamento che da es so derivano.

La città di Senigallia può considerarsi oggi so stanzialmente costituita da tre organismi fondamenta li:

il centro storico, gli insediamenti extramoenia carat terizzati da una notevole polverizzazione edilizia, e la zona balneare.

Il Piano affronta la situazione secondo il cri terio fondamentale di conservare al centro storico la sua funzione rappresentativa e direzionale, ed il suo carattere ambientale, di ridimensionare ed organizza re gli insediamenti esterni attuali, dotandoli di cen tri di quartiere caratterizzati dai servizi pubblici necessari e prevedendo la dislocazione di nuovi nuclei a integrazione di quelli esistenti in modo da limitar ne lo smembramento; di prevedere nuovi insediamenti residenziali ubicati nelle posizioni più opportune per un organico inserimento nel tessuto del capoluogo; di prevedere per la zona balneare una sistemazione tale da favorire l'incremento della capacità ricettiva, il miglioramento dell'organizzazione della vita balneare ed il livello generale dell'ospitalità; di indicare.

per gli insediamenti industriali la zona nord-occidentale di pianura del territorio comunale.

b) - Vecchio centro

Si é seguito il criterio di conservare al nucleo storico le sue tradizionali caratteristiche ambientali; tutta la città compresa entro le mura é sottoposta a particolari disposizioni atte a salvaguardare la fisionomia pur non limitando con questo le attività edilizie con norme troppo rigide e vincolanti: l'Amministrazione Comunale potrà infatti, caso per caso e sentito il parere della Commissione Edilizia, della Soprintendenza ai Monumenti e del Provveditorato alle OO.PP., impedire l'esecuzione di opere discordanti con il carattere dell'ambiente o dei monumenti circostanti, o che ledano l'integrità di opere o luoghi di interesse storico, artistico o ambientale, e decidere particolari disposizioni per armonizzare nel carattere, nelle dimensioni o anche nella semplice tinteggiatura esterna, la costruzione o modifica di fabbricati entro il perimetro in oggetto.

Oltre agli edifici monumentali già vincolati ai sensi della legge n° 1089 del 1939, il P.R.G. prevede l'intangibilità totale o parziale di una serie di fabbricati di notevole importanza storico-monumentale ed ambientale, e precisamente:

- Palazzo ex Uffici Governativi (Pretura) via F/lli Bandiera;
- Palazzo Becci, piazza Garibaldi;
- Palazzo Merlini, via Cavallotti;
- Chiesa dell'Assunta, via Arsilli;
- Chiesa della Maddalena, via Cavallotti;
- Fontana in piazza del Duca;

- Fontana del Nettuno, piazza Roma;
- Fontana dell'Oca, largo Ancona;
- Resti del tardo Impero Romano, Stabilimento Pio e cortile ex Filanda;
- Porta Mazzini;
- Tutte le mura della città, ivi compresi i resti visibili in via Pisacane.

Il P.R. prevede infine l'ampliamento della zona non edificabile di rispetto monumentale attorno alla Rocca Roveresca.

A parte le sopradette norme particolari, l'edificazione nel perimetro delle mura é sottoposta essenzialmente alle norme della Legge sui terremoti; si é considerato che disposizioni piú restrittive avrebbero determinato un'alterazione del carattere del centro storico.

Gli interventi urbanistici previsti dal P.R.G. nel vecchio centro si limitano alle seguenti sistemazioni:

- isolamento del Foro Annonario, in conseguenza dell'apertura del nuovo collegamento stradale tra via Ferilli e Piazza Vittorio Veneto;
- Isolamento totale della Porta Lambertina, e sistemazione della zona immediatamente circostante per permettere la circonvallazione della Porta stessa;
- Demolizione del fabbricato sito in via Ottorino Manni n° 5 (mapp. 334), in pessime condizioni statiche, per migliorare la circolazione stradale in un punto nevralgico (collegamento tra i due mercati del Foro Annonario e di Piazza del Duca);
- Allargamento della via C. Battisti in corrispondenza al Teatro "La Fenice" onde eliminare la strettoia

attuale, anche in previsione di una auspicabile ricostruzione del Teatro stesso.

c) - Zone residenziali di completamento

Si prevede il completamento degli insediamenti esterni al centro storico, particolarmente nelle zone del Portone-Capanna (secondo i tracciati del P.R. del 1932), della Pace, del B. Coltellone, del Cesano, Cesa nella e di Marzocca.

L'edificazione in queste zone é prevista secondo due tipi di insediamento, semintensivo ed estensivo, in riferimento ai tipi edilizi attualmente dominanti ed agli sviluppi futuri prevedibili.

Si é ritenuto opportuno sottoporre a nuove disposizioni normative anche le zone di completamento in quanto le norme della legge sui terremoti, secondo le quali é oggi praticamente regolata l'edificazione, risultano inefficienti ai fini di un organico e decoroso insediamento e determinerebbero oltretutto la possibilità di un ulteriore dannoso intasamento edilizio dei nuclei esistenti.

Dai computi fatti risulterebbe, supponendo che la saturazione avvenga secondo una densità territoriale media di 80 ab/ha, uguale a quella media dei nuclei attualmente completati, che nelle zone residenziali di completamento potranno insediarsi altri 2.500 abitanti circa.

d) - Zone residenziali di espansione

L'edificazione nelle zone di nuovo impianto residenziale é prevista secondo tre tipi di insediamento: semintensivo, estensivo ed estensivo a ville.

I nuovi insediamenti sono, da nord a sud, i se

guenti:

- Cesano, Cesanella e Villa Torlonia

Sono nuclei estensivi, ubicati tra la strada Adria tica e la ferrovia, collegati con la zona a mare con tre passaggi a livello in modo da favorire insediamenti anche a carattere balneare.

In corrispondenza dell'inizio nord della variante della S.S. n° 16, é previsto, tra il percorso della variante e quello della sede attuale dell'Adria tica un ampliamento del nucleo esistente, facente parte di una lottizzazione in atto che dovrà essere però adeguatamente ridimensionata.

Nel complesso di aree in oggetto é previsto uno stanziamento di circa 900 abitanti.

- Piazza d'Arni, Molinello, Pace

La realizzazione di questo nuovo grande quartiere, che assume una particolare importanza nella struttura generale del P.R.G., é condizionata alla soluzione del problema della Piazza d'Arni; la conferenza dei servizi aveva indicato le possibilità di una permuta e le trattative tra Amministrazione Militare e Comune sono già iniziate.

Lo schema distributivo si ispira al tradizionale processo di formazione dei quartieri delle città storiche italiane, ai concetti di zonizzazione dell'urbanistica moderna, ed alle nuove istanze di sviluppo progressivo e di flessibilità del Piano Regolatore.

Lungo i lati alterni di una " strada vitale " di traffico convergente al centro della città, sono previste zone residenziali qualificate, e di servizi commerciali, che possono essere realizzate per mezzo

di iniziative pubbliche e private. Nei tratti di so  
vrapposizione di dette zone sui due lati della "strada  
vitale" si sviluppano in particolare i centri di  
vita e di commercio caratteristici dei centri citta  
dini.

In detti punti convergono le strade provenienti  
da zone di residenza retrostanti, a carattere anche  
popolare, in modo che queste sono partecipi all'ali  
mentazione e nello stesso tempo al godimento dei  
centri di vita.

Lo schema risolve il problema dell'isolamento e  
del declassamento dei nuclei di abitazione popolare  
realizzati dalla iniziativa pubblica rispetto ai  
centri residenziali più qualificati realizzati dal  
l'iniziativa privata, inserisce organicamente i centri  
di vita nelle zone di residenza, favorisce la fusione  
degli strati sociali, consente uno sviluppo  
progressivo per settori economicamente equilibrati,  
e valorizza ed incrementa le zone verdi.

Il quartiere, che é adeguatamente fornito di servi  
zi pubblici (Scuole Elementari, asilo, scuola ayviamen  
to professionale e media, mercato ecc.) é ben  
collegato con il centro attraverso ponte Garibaldi  
ed il nuovo ponte previsto sulla dirittura di via  
Pisacane, prevede uno stanziamento di circa 3.000  
abitanti.

#### - Borgo Coltellone

Si prevede l'estensione del recente insediamento  
lungo le pendici della collina; il nuovo quartiere  
risulta tangenziale alla Strada Corinaldese, che  
ne costituirà l'arteria di collegamento con il centro  
e la zona balneare, ottimamente ubicato sia riguard  
o all'esposizione che all'orografia del terrere



no.

Nelle zone di ampliamento é previsto l'insediamento di circa 300 abitanti.

- Saline

A cavallo della via delle Saline, tra il percorso della variante della S.S. n° 16 e della nuova arteria di collegamento con il centro in corrispondenza della Chiesa del Portone, é previsto un nuovo quartiere residenziale, gravitante sia sul centro che sulla zona balneare, altamente qualificato, dall'adiacente nuovo parco in progetto, per una popolazione di circa 1.200 abitanti.

- Ciarnin

Questo nuovo nucleo residenziale periferico ben collegato sia con il capoluogo per mezzo della Statale Adriatica e della variante in progetto, sia con la zona balneare attraverso il sottopassaggio della linea ferroviaria delle Portelle, ed il passaggio a livello del Ciarnin, é stato previsto come insediamento residenziale al servizio ed anche in funzione della lunga striscia di litorale tra il capoluogo e Marzocca, nella quale si prevede un massiccio sviluppo delle attività turistico-balneari.

- Zona balneare

Gli interventi fondamentali previsti nella zona balneare, che comprende tutto il litorale del Comune, tra la linea ferroviaria e la battigia, sono i seguenti:

- vincolo di non edificabilità lungo tutto l'arenile, salvo che per le installazioni provvisorie re

lative all'organizzazione balneare; essendo l'are  
nile di competenza del Demanio Marittimo, é necessari  
o quindi raggiungere un accordo tra Comune e Azienda  
di Soggiorno da una parte, e Demanio Marittimo,  
per regolare l'utilizzazione civile dell'arenile  
stesso;

- previsione di zone destinate esclusivamente ad attrezzature alberghiere, per favorire lo sviluppo della capacità ricettiva e nel contempo vitalizzare i viali di lungomare; di zone per attrezzature ricreative e di servizio (bar, ristoranti, parcheggi, centri di ritrovo ecc.) per strutturare in modo funzionale l'organizzazione della vita balneare e dell'ospitalità, e di zone per giardini pubblici;
- delimitazione di alcune zone per l'insediamento delle colonie marine, prevedendo lo spostamento del gruppo di colonie del Ciarnin, che costituisce attualmente una cesura nell'organizzazione balneare del litorale di levante;
- ampliamento a mare della Piazza della Libertà; una parte dell'ampliamento potrebbe essere leggermente sopraelevata (50 + 70 cm. dall'attuale quota stradale) permettendo così la creazione di una terrazza panoramica sul mare;
- sistemazione dei viali di lungomare e precisamente:
  - a) ampliamento a mt. 12 di via Mameli (lato a mare);
  - b) allargamento a mt. 5,00 del marciapiede a mare, nel tratto Porto-Piazza della Libertà (lato a mare);
  - c) allargamento di mt. 1,50, oltre alla parte esistente, del marciapiede a monte del tratto Hotel Beaurivage - Hotel Luxembourg (via Marconi), arretrando di conseguenza la linea di confine attuale;

- d) allargamento a mt. 6,00 del marciapiede a mare nel tratto Piazza della Libertà - Ponte Rosso;
- e) allargamento a mt. 5,00 del marciapiede a mare nel tratto Ponte Rosso - Ponte delle Portelle;
- f) sistemazione del lungomare nel tratto Ponte delle Portelle - Marzocca con un'ampiezza totale di mt. 18,00.-

e) - Zone industriali ed artigianali

Le zone industriali sono ubicate nel settore nord-occidentale del Comune, dove sono da tempo in atto insediamenti industriali; il P.R.G. prevede sia l'ampliamento dei nuclei industriali attuali, sia la futura destinazione industriale di un vasto territorio agricolo di pianura, compreso tra la Strada di Scapezano, la via di Mezzo e la S.S. n° 16, a saturazione avvenuta delle zone industriali. Viene mantenuta inoltre a destinazione industriale l'area pertinente agli stabilimenti Italcementi e Sacelit.

Si sono previste inoltre alcune zone per insediamenti a carattere artigianale, lungo tutta la pianura litoranea (Cesano, fosso della Giustizia, Molinello, Ciarnin, Marzocca), e nella valle del Misa, in corrispondenza della doppia ansa del fiume e del Molino Albani.

f) - Zone sportive

Il P.R.G. prevede lo spostamento del campo sportivo in una zona più ampia e meglio attrezzabile, ubicata tra la Strada Arceviese, la variante della S.S. n° 16 e la strada della Capanna, ed ottinamente collegata col centro e con gli insediamenti residenziali esterni di vecchio e nuovo impianto, e con la zona balneare.

Altre due zone destinate ad attrezzature sportive, oltre ai campi da tennis esistenti al Ponte Rosso, sono indicate alle Saline (dove é prevista la costruzione di un Palazzo dello Sport, da destinarsi a manifestazioni sportive e varie, in funzione sia della città che della attività turistico balneare), e l'altra al Ciarnin al servizio del nuovo nucleo residenziale e della zona balneare prospiciente.

Sono previsti inoltre campi da foot-ball a carattere rionale, nella zona della Pace (al limite settentrionale del nuovo quartiere di Piazza d'Armi), nel nuovo quartiere delle Saline - Ponte Rosso, al Cesano ed in Marzocca.

E' indicata poi una zona per impianti sportivi in via Piave (Foro Boario) sull'area attualmente occupata da baracche per senza-tetto; questi impianti saranno a servizio del nucleo scolastico previsto dal P.R.G. nella zona occupata attualmente dal Campo Sportivo.

Si prevede anche la realizzazione di un maneggio nell'ambito del nuovo parco delle Saline - Ponte Rosso.

Il P.R.G. indica infine il tracciato di massima del nuovo circuito chiuso automobilistico, lungo il triangolo formato dalle due strade di Scapezzano e dalla Strada di Mezzo; in sede di studio esecutivo del tracciato saranno precisati, oltre al tracciato stesso, anche le aree di servizio necessarie alla funzionalità del circuito.

### g) - Zone a verde pubblico

L'inserimento di zone destinate a verde pubblico nel tessuto urbano é particolarmente necessario in una città che svolge un'importante attività turistico bal

neare, ed in cui giardini e parchi pubblici risultano inadeguati.

Il P.R.G. prevede la creazione di parchi pubblici;

il primo a nord, nella zona del Molinello - foso della Giustizia, in funzione del litorale di ponente, del nuovo importante insediamento residenziale di Piazza d'Armi ed in generale dei quartieri nord-occidentali;

l'altro nella zona sud-orientale delle Saline, in funzione del centro, del quartiere del Portone e della zona balneare di levante. E' prevista inoltre la creazione di una ininterrotta fascia di verde della Piazza della Libertà al Misa lungo la via Leopardi e le mura civiche, in modo da costituire un percorso altamente qualificato da un punto di vista ambientale e rappresentativo.

Il P.R.G. indica inoltre la realizzazione di nuovi giardini pubblici nella zona balneare, che attualmente ne è totalmente sprovvista, nell'ansa del Misa, dove è già decisa l'ubicazione del vivaio comunale, nell'area attualmente occupata dal vecchio cimitero israelitico e nell'attuale foro boario costituendo così, con i due parchi pubblici periferici, un efficiente complesso di zone a verde pubblico.

Se ne prevede peraltro l'integrazione con la creazione di piccoli giardini di quartiere, atti ad accogliere con maggiore facilità ed immediatezza la popolazione, soprattutto infantile; ogni quartiere avrà quindi la sua zona verde, attrezzata con i campi da gioco per ragazzi, dislocati in modo che, ne sia agevole e prossimo l'accesso da ogni punto dell'abitato circostante.

Il P.R.G. indica infine una zona verde, di circa

1 ha. al limite del nuovo quartiere delle Saline - Ponte Rosso, da mantenere a prato, per adunate pubbliche, feste popolari, installazione di parchi divertimento o circhi equestri, ecc.ecc.

h) - Zone a verde di rispetto stradale monumentale e paesaggistico

Sui lati delle strade di grande e media comunicazione (S.S. n° 16, deviazione della S.S. n° 16, Provinciale Arceviese, Provinciale Corinaldese), in corrispondenza degli insediamenti esistenti e di quelli stabiliti dal P.R.G., sono previste fasce di rispetto non edificabili, da mantenere in buono stato di coltivazione.

Si é anche ritenuto opportuno salvaguardare per mezzo del P.R.G. alcuni elementi di paesaggio di notevole valore ambientale, particolarmente gruppi di alberi di alto fusto che caratterizzano profondamente la fisionomia del territorio Senigalliese, e precisamente:

- Parco dell'Ospedale;
- Pini alla Maestà, Cesano;
- Parco di Villa Morpurgo (già Merlini) via del Cavallo;
- Pini in via del Cavallo, in corrispondenza della Villa Senigallia;
- Parco di Villa Morpurgo, Cavallo;
- Parco Marzi, S. Angelo;
- Parco Villa degli Spiriti;
- Parco Villa Baviera.

Sono previste infine zone a verde di rispetto, per la valorizzazione di monumenti, con vincolo "non aedificandi", da sistemare convenientemente o da man

tenere in buono stato di coltivazione, sia nel capoluogo (Rocca Roveresca) sia nelle frazioni (Castello di Scapezzano, Castello di Roncitelli).

i) - Zone agricole

Tutto il territorio del Comune non compreso negli azzonamenti del capoluogo e nelle zone di espansione o di completamento delle frazioni é vincolato alla sua tradizionale funzione di zona agricola, in cui sono previsti esclusivamente insediamenti in funzione dell'attività agricola stessa; gli indici di densità stabiliti dalle disposizioni normative sono tali da permettere l'insediamento di un tipo minimo ma effettivo di azienda agricola familiare, per consentire, particolarmente, nelle zone di pianura, la costituzione di piccole conduzioni rurali a coltura pregiata (ortaggi, frutta ecc.). Nella zona agricola inoltre sono previste ulteriori possibilità di edificazione (alberghi, ville con parco, edifici ospitalieri, assistenziali ecc.ecc.) sottoposte a particolari norme cautelative in modo da non pregiudicare il carattere ambientale della zona agricola stessa.

Ai margini del Capoluogo ed all'estremità settentrionale di Marzocca sono invece indicate alcune zone agricole particolari in cui si ritiene opportuno mantenere lo status quo, per ragioni di rispetto ambientale e paesaggistico, e per le quali sono stabilite norme apposite.

Un'altra zona agricola speciale é quella prevista nella zona nord-occidentale del territorio, destinata ad eventuali futuri insediamenti industriali.

S E R V I Z I P U B B L I C I

L'ubicazione e la previsione dei servizi pubblici sono stati determinate sia in funzione delle esigenze delle zone di ampliamento, sia in relazione alla necessità di ridimensionare l'attrezzatura dei servizi stessi negli insediamenti esistenti. Il criterio base per questa impostazione é stato quello di creare negli insediamenti esterni della città murata, dei nuclei di servizi fondamentali (scuole, asili, mercati, giardini pubblici, campi da gioco), con un raggio di influenza di 500 \* 700 metri circa.

Inoltre in alcuni punti é stata indicata l'esigenza di prevedere, in sede di progettazione esecutiva, dei centri di quartiere, che dovranno essere caratterizzati dalla presenza di negozi, centri ricreativi e di ritrovo, uffici pubblici, piazze e portici, attrezzature ambulatoriali ecc.

Gli interventi fondamentali sono i seguenti:

a) - Attrezzature scolastiche

SCUOLE ELEMENTARI, ASILI, NIDI D'INFANZIA

Il P.R.G. indica nel quadro delle sue previsioni le aree da destinarsi alle attrezzature di cui sopra, ubicate in modo da risultare baricentriche rispetto alle rispettive zone di influenza e ben dislocate per quanto riguarda gli accessi.

1) - PACE - Piazza d'Armi (via Puccini):

- ampliamento della scuola attualmente in costruzione (12 aule) di altre otto aule più palestra;
- Asilo.



- 2) - CESANELLA (traversa Cesanella):
  - nuova scuola di 5 aule;
  - asilo.
  
- 3) - CESANO (Strada interna in prolungamento di via Ma  
meli):
  - nuova scuola di 5 aule più palestra;
  - asilo.
  
- 4) - BORGO COLTELLONE:
  - nuova scuola di 5 aule.
  
- 5) - PORTONE - CAPANNA (via Marche):
  - nuova scuola di 10 aule più palestra;
  - asilo.
  
- 6) - PONTE ROSSO - SALINE:
  - nuova scuola di 5 aule;
  - asilo.
  
- 7) - FORNACI (Ciarnin):
  - nuova scuola di 5 aule;
  - asilo.
  
- 8) - PORTONE (Piazza Toti):
  - asilo.
  
- 9) - MARZOCCA:
  - ampliamento della scuola esistente di 5 au  
le più palestra;
  - asilo.
  
- 10) - BORGO BICCHIA (S.Gaudenzio):
  - nuova scuola di 5 aule;
  - asilo.

Per quanto riguarda le altre frazioni, il cui fabbisogno di aule é riportato nella tabella del

Cap. 7°, il P.R.G. non indica le aree da destinarsi agli impianti in oggetto, in quanto il reperimento delle aree stesse non presenta difficoltà di sorta.

### SCUOLE SUPERIORI

Si prevede la creazione di un complesso accentrato di Scuole Superiori nella zona dell'attuale Campo Sportivo, in prossimità dell'Istituto Tecnico recentemente costruito, che comprenderà, oltre al suddetto Istituto Tecnico, la Scuola di Avviamento Professionale, la Scuola Media, l'Istituto Magistrale, una Scuola Industriale, ed una Scuola ad indirizzo turistico-alberghiero.

Questo importante complesso scolastico sarà integrato con palestre ed una zona per impianti sportivi (via Piave).

#### b) - Foro Boario, Consorzio Agrario e Mattatoio

Il P.R.G. prevede di destinare una zona situata tra il Misa, la variante della S.S. n° 16 e la Strada Arceviense, per l'installazione dei suddetti impianti.

Tale zona, pur essendo all'esterno dell'abitato, risulta ottimamente ubicata riguardo ai collegamenti con il centro e le vie di comunicazione esterna.

#### c) - Stazione Autolinee

Si propone la creazione di una stazione per le autolinee nella zona, di cui si prevede la radicale sistemazione, situata tra la Stazione FF.SS. e la via IV° novembre.

L'ubicazione appare particolarmente funzionale sia per la prossimità della stazione ferroviaria, sia

per la brevità e l'efficienza dei collegamenti con le strade di comunicazione esterna, con il centro della città e con la zona balneare.

Una stazione per autolinee può anche essere realizzata, in attesa della sistemazione definitiva della zona suddetta, in via Leopardi, in corrispondenza di Porta Mazzini, dove i grossi automezzi avrebbero anche possibilità di parcheggio.

d) - Ospedale e Istituti assistenziali limitrofi

Il P.R.G. prevede un'ampliamento dell'area destinata alle suddette attrezzature lungo la strada del Camposanto vecchio.

F R A Z I O N I  
=====

Il P.R.G. prevede per tutte le frazioni che non presentano particolari esigenze urbanistiche la possibilità di edificazione entro un determinato raggio dagli insediamenti attuali.

Per le seguenti frazioni invece vengono proposti alcuni interventi e l'edificazione é circoscritta entro zone destinate a tale scopo:

- BORGO BICCHIA

E' un aggregato sito lungo la Strada Arceviесе nella valle del Misa, che presenta notevoli possibilità di incremento: si prevede l'ampliamento dell'abitato a sud della strada Arceviесе fino al piede della collina, e la creazione di un centro di quartiere, con scuola elementare, asilo e piazza del mercato.

- BETTOLELLE

Si prevede l'ampliamento a sud della strada Arceviесе, con la creazione di un centro di quartiere fornito di scuola elementare, asilo e mercato.

- VALLONE

Si propone l'espansione dell'abitato nella zona compresa tra l'Arceviесе e la strada Borgo Panni, l'ampliamento del recente insediamento lungo la strada che collega l'Arceviесе alla Corinaldese, e la creazione di una piazza davanti alla Chiesa Parrocchiale.

- RONCITELLI

Il P.R.G. prevede la protezione del nucleo storico centrale (Castello) con disposizioni che ne garantiscano l'integrità ambientale; si propone inoltre un nuovo raccordo stradale tra la strada di Scapezzano e la strada della Cannella, tangenziale all'abitato, in modo da evitare la strettoia di via Gioco del Pallone.

- CANNELLA

Si prevede una zona residenziale all'interno dell'angolo formato dalla strada di Roncitelli e dalla Provinciale Corinaldese.

- SCAPEZZANO

E' un aggregato di notevole valore monumentale ed ambientale che é necessario tutelare.

Si prevedono una zona di rispetto ambientale intorno alle mura civiche, e particolari norme per la salvaguardia e la valorizzazione di parte dell'abitato compreso entro le mura.

Nuovi insediamenti sono previsti a sud dell'attuale nucleo urbano, tra la strada di Roncitelli e la strada S.Caterina, e a est, in corrispondenza del gruppo di case popolari costruite recentemente.

- MONTIGNANO

Si prevede un breve raccordo stradale per evitare la strettoia attualmente esistente nel percorso della strada Marzocca - Montignano - Castellaro.

POLITICA DI ATTUAZIONE  
=====

Nei Capitoli che precedono si é fatta la descrizione degli interventi e delle prescrizioni che costituiscono l'essenza del Piano in progetto, la cui precisa caratterizzazione, per ciò che concerne l'aspetto normativo e giuridico, é definita dalle norme di attuazione, che formano parte integrante del Piano, insieme alle planimetrie ed alla relazione.

L'inizio dell'attuazione del Piano può essere immediata per quanto riguarda tutte le zone di completamento e molte di quelle di espansione.

Si reputa invece necessario che Comune e Azienda di Soggiorno elaborino, in accordo con il Demanio Marittimo e l'Intendenza di Finanza, un Piano particolareggiato nell'ambito delle indicazioni stabilite dal P.R.G. comprendente tutta la zona balneare, dal Cesano a Marzocca.

Per quanto riguarda le opere pubbliche previste si ritiene opportuno dare la precedenza alla realizzazione della variante della Statale Adriatica e del sistema di collegamenti che ne deriva, e delle opere connesse con gli attraversamenti della linea ferroviaria: contemporaneamente si imposterà la creazione dei servizi pubblici necessari agli insediamenti esistenti.

Il P.R.G. sarà attuato per mezzo di piani particolareggiati o di piani di lottizzazione secondo l'ordine di successione che verrà stabilito annualmente dal Consiglio Comunale.

Con l'attuazione del Piano proposto inizia per Senigallia un lungo periodo di feconda attività.

Per il raggiungimento degli obbiettivi proposti si richiede la fattiva collaborazione dei cittadini ai quali ed all'Amministrazione Comunale che li rappresenta, i sottoscritti esprimono i sensi del più vivo ringraziamento per la fiducia loro accordata.-

## I PROGETTISTI

Dr.Prof.Arch.

PIERO BOTTONI

Dr. Arch.

GIORGIO MORPURGO

COMUNE DI SENIGALLIA



IL SINDACO

---oOo---

Copia conforme all'originale  
depositata a disposizione del pub-  
blico dal 6-11-1959 all'11-12-1959  
in un ufficio della residenza muni-  
cipale.

Senigallia li 15 LUG. 1960

IL SEGRETARIO GENERALE

*pa*



IL SINDACO

*f. Allarum*